



Great Ships

The Battlefleet of King Charles II



Frank Fox

(Перевод Дмитрия Сидорова)

ПЛАВУЧИЕ КРЕПОСТИ **Военный флот Карла II**

Передняя сторона суперобложки.

Английский флот в море в 80-х годах XVII в. Фрагмент большого полотна Виллема Ван де Вельде младшего. Трехдечником на переднем плане является 100-пушечный корабль Prince 1670 г. На некотором отдалении в центре с кормы виден 70-пушечный корабль Lenox 1678 г. Кораблем непосредственно за кормой Prince, вероятно, является один из девяти 90-пушечных кораблей, построенных в 1678-85 гг. Частная коллекция. Половина большой картины Младшего. Полотно подписано и датировано, однако дата плохо читаема, некоторые специалисты интерпретируют ее как 1684, в то время как другие сходятся во мнении, что это 1689 г. На другой половине картины изображен голландский флот, включая корабли Gouden Leeuw и Gouda. По всей видимости, на картине показана сцена встречи флотов в мирное время, поскольку между флагманскими кораблями идет визитами на шлюпках.

Задняя сторона суперобложки.

Вид на носовую часть адмиралтейской модели корабля Prince. См. также вклейку XXII-XXV. Музей наук. Лондон.



1. Адмиралтейская модель St. Michael, 90-пушечного корабля постройки 1669 г. НММ

Оглавление

От переводчика	
Благодарности	
Примечания к иллюстрациям	
Введение	
Глава 1. Боевой корабль периода Реставрации	
Глава 2. Флот на момент Реставрации Корабли первых Стюартов	
Глава 3. Флот на момент Реставрации Наследие времен междуцарствия	
Глава 4. Начальный период Реставрации 1660-1667 годы	
Глава 5. Корабли 1-го ранга 1668-1675 годы	
Глава 6. Флоты континентальной Европы	
Глава 7. Средний период Реставрации 1668-1676 годы	
Глава 8. Тридцать кораблей 1668-1676 годы	
Приложение I. Список судов флота 1660-1685 годы	
Приложение II. Краткий обзор численности флота 1659-1685 годы	
Приложение III. Штатное положение вооружения 1666 года	
Приложение IV. Штатное положение вооружения 1677 года	
Приложение V. Проект штатного положения вооружения 1685 года	
Приложение VI. Конфигурации орудийных портов	
Приложение VII. Положение по размещению в каютах 1673 года	
Схемы корабля 1-го ранга	
Глоссарий	
Источники и библиография	

От переводчика

Представленный ниже перевод я посвящаю своему сыну, родившемуся во время работы над книгой.

Выбор данной книги в качестве проекта для перевода обуславливается просто – им стала книга, которая читалась в тот момент. После прочтения нескольких страниц было решено переложить ее на бумагу в переводе. После окончания работы возникла дилемма с переводом названия. Использовать прямой перевод «Великие корабли» (англ. Great Ships) я посчитал нецелесообразным, поскольку, по моему мнению, для русскоязычного читателя под великими кораблями не обязательно понимаются именно английские корабли времен правления Карла II. Поэтому было предложено название «Плавучие крепости», вариант не бесспорный, и который также может показаться неочевидным для некоторых читателей. Также намеренно не переводился Глоссарий морских терминов в приложениях к книге, поскольку подобную информацию и толкование самих терминов с легкостью можно найти в других источниках.

Поскольку представленный ниже перевод не проходил корректорскую и редакционную правки, в нем, несомненно, обнаружатся пунктуационные и стилистические несоответствия, а, возможно, и пропущенные в процессе вычитки орфографические ошибки. Все они остаются на совести переводчика.

Благодаря частично оцифрованным собраниям и представленным коллекциям на веб-сайтах Национального морского музея в Гринвиче, Государственного музея в Амстердаме, музея Виктории и Альберта, Британского музея и другим источникам появилась возможность заменить часть черно-белых иллюстраций английского издания книги их цветными аналогами, в разрешении приемлемом для электронного издания русского перевода.

Появление данной работы не могло бы состояться без помощи Валентина Дёмина, владельца сайта «Верфь на столе» www.shipmodeling.ru, организовавшего верстку переведенного материала, и любезно предоставившего площадку для размещения перевода.

Создание данного перевода не преследовало каких-либо коммерческих целей и выполнено исключительно в ознакомительных целях для посетителей сайта «Верфь на столе». По вопросам иного использования, а также с комментариями, просьба обращаться к администрации упомянутого веб-ресурса либо к автору перевода.

Дмитрий Сидоров
Январь 2012 г.

Введение

Повествования о сражениях и биографии адмиралов являются лишь частью военно-морской истории любой эпохи. Корабли, составляющие флоты, сами по себе заслуживают пристального внимания. Без понимания их характеристик, очень легко получить искаженный взгляд на произошедшие события и принятые решения.

Исследователи боевых действий на море двадцатого века имеют в своем распоряжении без преувеличения сотни книг, в которых содержится подробное описание боевых кораблей различных государств, наряду с описанием политических и экономических обстоятельств, при которых они были построены. Для исследователей же кораблей эпохи паруса такие источники чрезвычайно редки. Сохранилось несколько великолепных трудов по корабельной архитектуре, но по своему характеру они могут дать только элементарные сведения по каждому отдельно взятому периоду времени. В других устаревших работах содержатся ошибочные данные. Таким образом, назрела явная необходимость в исследованиях, которые не только бы освещали общие тенденции кораблестроения, но и проводили сравнения конкретных судов. Данной книгой я попытался, насколько это возможно, удовлетворить упомянутую потребность в части небольшого периода английской военно-морской истории, а именно 25-летнего периода правления короля Карла II с 1660 по 1685 годы.

Эта эпоха, период Реставрации, приобрела особую значимость для королевского флота Англии. В тот период Англия была вовлечена в сложное трехстороннее противостояние с Нидерландами и Францией. Причем окончательное разрешение этого соперничества произошло много позже описываемого периода. Тем не менее, действия флота в упомянутом противостоянии в период правления Карла II привели к четкому оформлению административных и тактических идей, которые в конце концов позволили Англии добиться мирового господства на морях. Новый класс профессиональных функционеров положил основу беспрецедентно надежной и эффективной системе. Целая плеяда одаренных морских командующих разработала тактические схемы, с успехом просуществовавшие более столетия. Командование флотом, начиная с самого короля отличалось энергичностью, инициативностью и инновационным подходом, не загнанным в рамки традиций.

Этой же самой энергичностью были отмечены и кораблестроители. Именно в период Реставрации конструкция кораблей королевского флота приняла ту основную форму, которая сохранялась вплоть до девятнадцатого столетия. Но какими бы значительными не были эти преобразования, мало кто из корабельных дел мастеров оценивал свои творения только лишь как военные сооружения. В ту эпоху более чем в какую-либо иную, кораблями восхищались как предметами искусства. Корабль периода Реставрации, с любовью украшенный резьбой по дереву в стиле барокко давно забытыми мастерами, сам по себе представлял уникальный вид искусства. И уже только по этой причине они заслуживают тщательного изучения.

Период, рассматриваемый в этой книге, ограничивается, с некоторыми отступлениями, рассказом об английских боевых кораблях, находившихся на плаву с 1660 по 1685 годы. В книге присутствуют краткие описания значимых событий произошедших на морях в тот период, однако большая ее часть посвящена характеристикам, внешнему виду, вооружению, и судьбе самих кораблей, а также обстоятельствам, которые сопутствовали их постройке. Для сравнительных целей в книгу была включена глава, рассматривающая кораблестроение того времени в морских державах континентальной Европы. Упор на протяжении всего повествования сделан на крупные боевые корабли, по той лишь причине, что именно они оказывали наибольшее влияние на ход событий.

Несмотря на временные рамки, объем рассматриваемой информации больше, чем может показаться на первый взгляд. Значительная часть флота Карла II была построена до начала его правления и благодаря этим судам появляется возможность проследить эволюцию принципов корабельной архитектуры с начала семнадцатого столетия. В дополнение, корабли периода Реставрации составляли костяк английского флота долгое время после 1685 года. Их влиянию на конструкцию судов и ход последующих событий также уделено внимание.

Информация о конструкции и внешнем виде боевых английских кораблей семнадцатого

века доступна в нескольких работах, однако она менее чем удовлетворительна для большей части столетия. Археологическое изучение останков кораблекрушений дает ценную информацию в отношении орудий и других металлических частей набора, но сам корпус очень редко сохраняется до наших дней. Строительные чертежи до 1700 года, чрезвычайно редки, в то же самое время письменные источники зачастую неполные и иногда дают противоречивую информацию. Суда, датируемые после 40-х годов семнадцатого столетия, представлены рядом моделей, имеющих потрясающую детализировку, но многие из них не атрибутированы. По крайней мере, в нескольких случаях известно, что модели были изготовлены до постройки кораблей, и они не обязательно отражают состояние корабля после постройки. По этим причинам историкам и археологам, занимающимся изучением семнадцатого века, приходится оперировать только общими понятиями и лишь в отношении очень небольшого числа судов, зачастую одних и тех же, возможен более детальный подход.

Правление Карла II является одним из периодов, когда о конкретном судне доступна более или менее подробная информация. Это стало возможным благодаря двум «окнам», открытым для исследователей в ту эпоху. Первым таким окном стало появление на исторической сцене Сэмюеля Пипса. После Реставрации Карл II восстановил Адмиралтейств-совет, орган, отвечавший за основные административно-хозяйственные вопросы флота со времен первых Стюартов. Через покровительство 27-летний Пипс получил одну из младших должностей в Совете – должность секретаря. Поначалу он не имел ни малейшего представления о флоте, но уже вскоре ему стали известны все тонкости кораблестроения, деятельности верфей и ведения финансовых дел. Неутомимый, методичный, и относительно бескорыстный гражданский служащий вскоре сделался незаменимым человеком во флотской администрации. Он стал главным лоббистом флота в парламенте и как итог получил место в Палате общин. В конце своей карьеры он стал личным советником короля по военно-морским делам, занимая при этом пост секретаря Адмиралтейства.

У мистера Пипса имелась привычка, снискавшая ему вечную любовь историков, записывать все, что он когда-либо видел или слышал. Его бесценный дневник дает нам закулисную информацию, вид информации, который очень редко доступен для других эпох. Пипс также собрал внушительные статистические данные по кораблям, тем самым сделав доступной информацию, которую иными способами получить было бы чрезвычайно трудно.

Другое окно, позволяю-



2. Сэмюель Пипс. НММ, сэр Годфри Неллер

щее взглянуть на флот периода Реставрации, является еще более важным во многих отношениях нежели Пипс. Этим источником являются работы талантливейших художников-маринистов того времени. Многие из них были голландцами, воспитанными в тех же традициях, что Рембрант и Хальс. Маринистика процветала в Нидерландах на протяжении столетий, но лишь немногим художникам удалось достичь практически фотографической точности в изображении кораблей периода Реставрации. Среди лучших мастеров были Ян ван Бек, Иероним ван Дит и Исаак Сейлмейкер. Но величайшими мастерами из всех были отец и сын Ван де Вельде. Их отличали не только точность, но и плодовитость. На двоих они создали тысячи рисунков и сотни картин кораблей и событий на море. Они были одними из первых мастеров баталистов, которые лично наблюдали за боевыми действиями английского и голландского флотов с борта собственного галиота. Обоих отличала способность делать наброски очень быстро, что позволяло фиксировать происходившие события немедленно.

Считается что Ван де Вельде старший (1611-1693) уступал своему сыну как живописец, однако как рисовальщику ему не было равных. Он также добился совершенства в такой редкой технике как гризайль, которая представляет собой вид монохромной живописи, когда изображение высекралось на холсте, предварительно покрытом белой краской. Лишь немногими мастерами



3. Виллем Ван де Вельде Старший, возможно автопортрет. НММ, надписано «W.V.V».

была освоена данная техника. Ван де Вельде младший (1633-1707) был величайшим художником маринистом голландского барокко. Немногие живописцы могли сравниться с ним в великолепии красок, и ещё меньшему числу удалось, так успешно справиться с трудностями перспективы при изображении объектов на море. Перечисленные способности сочетались у отца с сыном с отличным знанием всех частей корабля и его конструкции.

Для археолога такие точные изображения кораблей имеют огромную ценность. До 1673 года на большинстве рисунков Ван де Вельде были изображены голландские суда, но среди них время от времени встречаются рисунки кораблей других государств. Самые ранние изо-

бражения английских судов Ван де Вельде относятся к периоду Английской гражданской войны (1642-1649), когда Ван де Вельде отец стал свидетелем противостояния флотов роялистов и сторонников Парламента у Хеллевуотслейса в 1648 году. Другие английские корабли нашли свое место на рисунках отца и сына в 1660 – 1664 годах, когда они несколько раз посетили Англию. В 1672 году Ван де Вельде младший иммигрировал в Англию, а в начале следующего года за ним последовал и его отец. Оказавшись в Англии, они были наняты Карлом II в качестве официальных художников королевского флота. Старший должен был «делать наброски морских битв», а младший «переводить в цвет упомянутые рисунки, для нашего исключительного пользования». Начиная с этого времени и вплоть до своей смерти, отец и сын практически непрерывно были заняты рисованием и написанием красками английских боевых кораблей.

Рисунки и картины, приведённые в этой книге, составляют лишь толику от известных работ Ван де Вельде. Они отбирались главным образом по принципу археологической значимости, нежели по художественной ценности. Каждый из изображенных кораблей должен был иметь, по крайней мере, одну черту, присущую кораблю с которым он был атрибутирован. Это требует опре-

деленной предосторожности, поскольку идентификация кораблей на рисунках не всегда представляется легкой задачей. Ван де Вельде зачастую не обременяли себя проставлением надписей рисунках. А в тех случаях когда это имело место быть, позже коллекционеры иногда обрезали их для того чтобы вставить рисунки в рамы, для которых они изначально не предназначались. Другие надписи выцветали со временем, но в любом случае оба Ван де Вельде писали едва читаемыми каракулями. Проблема также усложняется тем, что говорившие на голландском художники, пытались писать названия английских кораблей в соответствии с правилами своего родного языка. Таким образом, Charles превращался в Siarles, Woolwich в Woleg, а Happy Return становился Hopriforn. Часть названий вообще не поддается интерпретации.

Некоторые из судов, изображенных на рисунках, были идентифицированы на основании



4. Виллем Ван де Вельде Младший. НММ, Меццо-тинто с картины сэра Годфри Неллера, 1680.



5. Король Карл II. НММ, сэр Питер Лили.

данных из письменных источников либо иных материалов. Иногда элементы декоративного убранства либо количество орудийных портов дают указания на возможную идентификацию. Если какой-либо корабль принадлежал к числу однотипных судов, то вопрос идентификации в некоторой степени может быть решен путем исключения. Однако этот метод недостоверен из-за того, что известны случаи, когда Ван де Вельде делали рисунки полностью вымышленных судов. Поскольку большая часть иллюстраций, приведенных в этой книге, принадлежат отцу и сыну Ван де Вельде либо их студии, то авторство изображений указывается лишь для работ других художников.

Часть терминологии, использованной в данной работе, также требует уточнения. Привычная в наши дни аббревиатура перед названием английских боевых кораблей «HMS» не была в обиходе в период Реставрации, при этом, также в отличие от современной практики, перед каждым именем в те времена неизменно проставлялся определенный артикль «the». В семнадцатом столетии величина универсальной меры длины – фута, варьировалась от страны к стране. Для того чтобы результаты сравнения были очевидны, размерения боевых кораблей стран континентальной Европы были переведены в английский фут, равный 305 мм. Современный календарь также не был принят в Англии семнадцатого века, таким образом, английские даты отстают от континентальных на десять дней. Следуя принятому компромиссу все даты в этой книге приведены по Старому стилю, за исключением того, что принятая дата нового года с 25 марта сдвинута на привычное 1 января.

1. Боевой корабль периода Реставрации

Боевые корабли представляли собой наиболее сложные промышленные изделия в Англии семнадцатого столетия. Их производство требовало усилий искусных мастеров из областей, на первый взгляд никак не связанных между собой, а также заготовки корабельного леса, которая велась от России до Новой Англии.

Новые корабли заказывались лично королем после обсуждения с Тайным советом и Адмиралтейством. В первой половине царствования Адмиралтейство возглавлял лорд-адмирал герцог Йоркский, Яков. Начиная с 1673 года, кабинет лорда-адмирала был заменен на комиссию, возглавляемую первым лордом, принцем Рупертом. Карл, Яков и Руперт хорошо разбирались в корабельной архитектуре и зачастую принимали личное участие в проектировании кораблей. Количество спроектированных судов значительно превышало число фактически построенных. Большая часть средства на нужды кораблестроения должна была выделяться парламентом, который практически всегда был против выделения денег на новое строительство, если только положение не казалось отчаянным.

Как только корабль был утвержден к постройке, начиналось его проектирование и фактическая постройка, которая осуществлялась на одной из королевских верфей, либо на частной, привлеченной по контракту. Ответственность по обеспечению материалами для нужд строительства лежала на Адмиралтейств-совете. Его составляли четыре «главных должностных лица»: инспектор, казначей, сарваер и секретарь. Им помогали несколько «флотских комиссионеров», которые непосредственно руководили поставками и деятельностью верфей. Адмиралтейств-совет также вел счета и удовлетворял большую часть требований действующего флота, хотя некоторые предметы снабжения, к примеру, вооружение и обмундирование поставлялись иными организациями.

Верфи

Во времена правления Карла II для нужд кораблестроения привлекались пять королевских верфей: Чатем, Портсмут, Вулидж, Дептфорд и Харвич. Некоторые из верфей также использовались для других целей. Имевшие доступ с крупных якорных стоянок флота, верфи в Чатеме на реке Медуэй и Портсмута на берегу пролива Ла-Манш соответственно, использовались в качестве операционных баз и центров снабжения. У них также имелись достаточные акватории для приема кораблей при их выводе в запас. Самые старые из верфей в Вулидже и Дептфорде располагались на берегах Темзы ниже Лондона. Они находились слишком далеко от моря, чтобы служить базами флота, поэтому обе использовались практически исключительно для целей постройки и ремонта судов. Новый объект в порту Харвича, на берегу Северного моря, был открыт в 1664 году. Его предполагалось использовать как передовую базу снабжения и пункт оперативного ремонта для судов, получивших повреждения в боях с голландским флотом. И хотя эта верфь не всегда носила статус королевской, ее мощности часто использовались для нужд кораблестроения. Небольшая верфь в Ширнессе, в месте слияния Темзы и Медуэя, на деле была не более чем центром снабжения, до которого можно было добраться быстрее, нежели до Чатема. В полной мере как кораблестроительная верфь она начала использоваться только при Вильгельме III.

Корабельные мастера на королевской службе всегда со снобизмом заявляли, что корабли, построенные по контракту вне пределов королевских верфей, были дешевыми и плохо спроектированными. Подтверждения таким заявлениям отсутствуют, хотя частные кораблестроители, несомненно, строили менее дорогостоящие корабли, нежели государственные верфи. Это частично объясняется тем, что королевские верфи были пронизаны коррупцией, укоренившейся на всех уровнях. В дополнение к этому на государственных верфях была нехватка рабочих рук, забастовки и частые открытые мятежи, происходившие из-за неспособности флотской администрации платить рабочим даже мизерную плату. Частные верфи отличались немногим больше, но, по крайней мере, платили на них регулярно. В Адмиралтействе, безусловно, разделяли в некоторой степени предубеждения корабельных дел мастеров в отношении постройки кораблей частными верфями. Указанием на этого может служить тот факт, что львиная доля частных контрактов размещалась на верфях на Темзе, то есть там, где Адмиралтейств-совет имел возможность проверять ход выполнения работ.

Во времена Реставрации большую часть заказов флота выполняли частные верфи сэра Генри Джонсона в Блэкуолле и капитана Уильяма Касла в Дептфорде. Единственным кораблестроителем за пределами Темзы, который получал крупные государственные заказы, был Френсис Бэйли из Бристоля.

Организация работы верфей и главные корабельные мастера

Типичная верфь представляла собой набор сооружений расположенных на нескольких акрах. Она включала в себя стапели, сухие и мокрые доки для производства ремонта, бараки, склады, канатную и мачтовую мастерские и другие сооружения. Большие открытые пространства использовались для хранения штабелей необрезных дубовых и вязовых стволов, рассортированных по размеру. Рядом располагались ямы пильных станков. Мачтовые деревья выдерживались в погруженном состоянии в бассейнах со шлюзом для поддержания надлежащего уровня воды. Установка мачт на корабли производилась посредством крана с плавучей платформы.

На верфи трудилось большое количество мастеров различных профессий. Среди них были корабельные плотники, пильщики, канатных дел мастера, конопатчики, маляры, резчики и сотни простых рабочих. Административный персонал верфи включал в себя казначея, распорядителя складов, двух главных помощников, и главного замерщика. В подчинении у последнего находились два инспектора, ответственных за строевой лес. Всей этой разношерстной толпой дирижировал, человек по определению всесторонне одаренный человек, занимавший должность главного корабельного мастера.

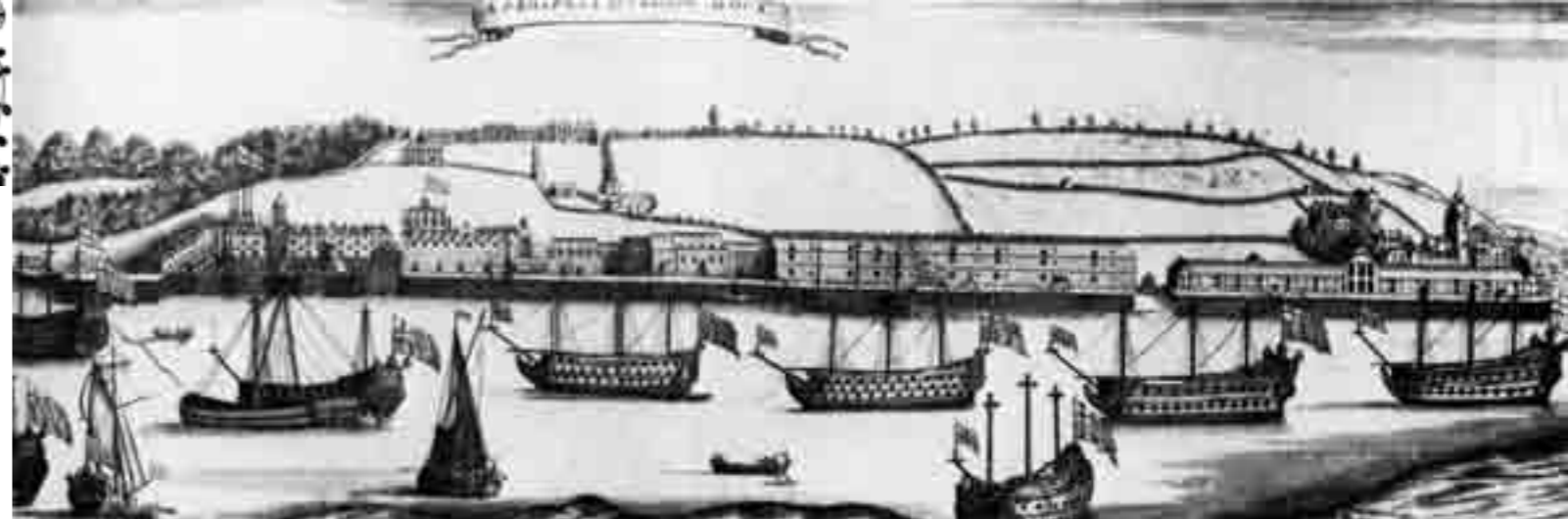
Помимо организаторских способностей, главный корабельный мастер должен был обладать хорошими познаниями в плотницком деле, корабельной архитектуре, чертежном деле и даже в лесном хозяйстве. Все эти знания приобретались посредством длительного ученичества. Секреты профессии зачастую передавались от отца к сыну, и некоторые семьи, Петт и Шиш, в частности, дали не одно поколение талантливых корабельных дел мастеров.

Некоторые главные корабельные мастера были такими как Джон Шиш, которому дал описание Джон Эвелин в своем дневнике: «скромный и искренний плотник (главный корабельный мастер на этой верфи), который едва ли сможет многое рассказать о своем искусстве в разговоре, и практический неграмотный, но обладающий огромным талантом в своей профессии. Они [Шиш и его предки] были корабельными плотниками на этой верфи более 100 лет». Еще один любопытный факт о Шише, о котором пишет Эвелин заключался в том, что «привычкой этого добродетельного человека стало подниматься среди ночи и молиться, приклонив колени у своего гроба, который он сделал для себя уже много лет назад». Другой неординарной личностью был друг Пипса, образованный и хорошо умеющий выражать собственные мысли сэр Энтони Дин, который вел себя непринужденно в общении с королём, но в тоже время был невыносимо заносчив и придиричив с подчиненными. Другие представители этой профессии были зачастую насквозь продажными «большими шишками» такими как Питер Петт, о котором Пипс говорил как о мошеннике.

Несмотря на свою чудаковатость, английские корабельных дел мастера были признаны одними из лучших в мире. Их услугами, в тот или иной период времени, пользовались практически в каждом из европейских флотов. Используя кустарные методы, основываясь лишь на полученном опыте, их корабли, неизменно, получались грамотно спроектированными и хорошо построенными, которые несмотря на тяжелые условия службы оставались в строю по сорок и более лет.

Проект

Трудности, сопряженные с проектированием парусного боевого корабля, всегда были чрезвычайно велики. Корабль должен был обладать многими качествами. Ему полагалось нести тяжелое вооружение, причем, на как можно большем расстоянии от воды. Также немаловажными требованиями были высокая прочность конструкции и достаточная грузоподъемность. От него помимо этого требовались хорошие ходовые качества, без чрезмерной валкости и способ-



6. Верфь Чатема примерно 1690 г. НММ, гравюра неизвестного мастера с картины неизвестного художника прим. 1690 г.

ность нести большое количество парусов без опасения опрокинуться. Он должен был быть скоростным, маневренным и способным держать круто к ветру без сноса под ветер. Причем все эти качества должны были сочетаться в как можно более экономичном корпусе.

Основные проблемы, которые приходилось решать кораблестроителям касались плавучести и остойчивости. Для того чтобы корабль имел требуемое углубление, кораблестроитель должен был достичь определенной величины водоизмещения, иными словами объема подводной части судна. Остойчивость – способность судна оставаться в вертикальном положении и противостоять тенденции к опрокидыванию – достигалась благодаря низкому расположению центра тяжести. Добавление веса судну оказывало отрицательное воздействие, и чем выше происходила эта нагрузка, тем сильнее было это воздействие. Сам по себе полностью снаряженный парусный боевой корабль по определению имел отрицательную остойчивость. Расположение центра тяжести должно было быть понижено искусственно посредством балласта, постоянного груза, уложенного в трюме. Однако если корпус обладал недостаточным изначальным водоизмещением, необходимый балласт не мог быть уложен, поскольку это значительно бы увеличило осадку судна. Корабль с недостаточным балластом становился валким, значительно кренясь под силой ветра, наполнявшего паруса.

Значительную проблему составляло то, что практически все качества, которые требовались от боевого корабля имели отрицательное воздействие на остойчивость, и более того они находились в прямом соперничестве друг с другом. Требования по прочности конструкции и вес вооружения, наряду со всеми элементами, располагавшимися над водой, и надстройками соревновались за свою долю в разрешенном весе, размещаемого в надводной части судна. Высота расположения орудийных батарей, напрямую влиявшая на остойчивость, также вступала в указанный спор. Еще одним претендентом на долю были мачты и реи. И их размер должен был быть значительным, поскольку одно из основных требований, предъявляемых к кораблю, скорость, напрямую зависело от большой площади парусов. Площадь парусов сама по себе имела негативный эффект на остойчивость, просто потому что из-за парусов ветер всегда будет стремиться опрокинуть корабль. Всем перечисленным желаемым качествам необходима была одна составляющая, а именно достаточное водоизмещение. Еще одно качество – грузоподъемность – не имело прямой связи с водоизмещением с точки зрения остойчивости, но для него требовался достаточный объем трюма.

К несчастью для корабельного мастера на пути достижения всех упомянутых целей и качеств стоял один очень важный элемент. Он заключался в том, что обязательное требование достижения хороших ходовых качеств зависело от формы корпуса с малым сопротивлением воды. Таковым являлся корпус, сужающийся к оконечностям, иными словами, имевший острые обводы. Сужение в носу обеспечивало скорость, в то время как в корме оно обеспечивало лучшие характеристики управляемости за счет плавного потока воды, направляемого к рулю. Проблема заключалась в том, что острые обводы означали, уменьшение объема подводной части, тем самым ограничивая крайне необходимое водоизмещение. Все это порождало порочный круг, един-

ственным выходом из которого было увеличение размеров судна. Однако это, в свою очередь, нарушало требование экономичности. Как результат, проектирование парусного боевого корабля всегда являлось серией компромиссов, в которой одними качествами приходилось жертвовать в пользу других.

В семнадцатом столетии размерения, прочность конструкции, вооружение, высота расположения орудийных батарей и грузместимость обычно регламентировались Адмиралтейством. В обязанности главного корабельного мастера входило определение наиболее выгодного расположения элементов конструкции, формы корпуса и соответствующего рангоута и такелажа, без ухудшения остойчивости судна. К сожалению, никто не был в состоянии с уверенностью утверждать, какова была наилучшая форма корпуса. Серьезнейшим недостатком кораблестроителей того времени являлось их полное отсутствие знаний в отношении математических зависимостей, связанных с плавучестью и остойчивостью. Они обладали лишь смутным представлением о принципах сопротивления воды. Одним из серьезных заблуждений было широко распространенное убеждение, что для большей скорости передвижения под парусами требовалась меньшая ширина судна. Тем не менее, интуитивно, а также основываясь на своем предыдущем опыте и секретных семейных формулах, кораблестроитель обычно разрабатывал относительно удовлетворительный проект. Опытный кораблестроитель всегда немного увеличивал размерения, дабы обеспечить своему проекту как можно большую остойчивость. Это происходило потому, что он был уверен в том, что капитан корабля и экипаж в итоге найдут сотни способов перегрузить корабль.

Как только основные размерения были согласованы, главный корабельный мастер и его подмастерья разрабатывали комплект чертежей в масштабе 1:48. До наших дней не дошел ни один строительный чертеж того времени, но они часто упоминаются в переписке и других записях. Копии чертежей иногда передавались в модельную мастерскую при верфи, где десяток, а иногда и больше мастеров строили модель корабля с высокой степенью детализации, обычно также в масштабе 1:48. Модель не использовалась в постройке корабля, а выполняла, возможно, представительские функции, играя ту же роль, что и модели и макеты современных дизайнеров и архитекторов. На верфи изготавливались модели всех крупных кораблей, а иногда и судов меньших размеров. Многие из этих моделей сейчас нашли свое место в музеях по всему миру, предоставляя нам великолепную возможность, получить представление о внешнем виде и конструкции судов того времени.



7. Адмиралтейская модель 50-пушечного корабля 80-х годов XVII в. Фото ВМА.

Чертежи, использовавшиеся при строительстве судна, передавались в большое здание, носившее название плаз. В нем, на идеально выровненном деревянном полу, разбивался чертеж судна в натуральную величину, и изготовлялись лекала, для последующего производства различных элементов корабельного набора.

Древесина

Боевые корабли семнадцатого столетия изготавливались практически полностью из дерева. Железные болты использовались для скрепления некоторых элементов, но большая часть тимберсов сочленялась при помощи деревянных нагелей. Большая часть структурных элементов корабельного набора изготавливалась из прочного и долговечного английского дуба, причем на постройку одного крупного боевого корабля могло уйти более 3000 дубовых стволов. В Англии имелись хорошие запасы дубовой древесины, однако в нехватке всегда были дубовые деревья неправильной формы, из которых могло получиться достаточное количество изогнутых штук, иными словами корковой древесины. Подобные штуки, использовавшиеся, к примеру, в качестве книц, должны были быть изготовлены из одной части дерева, соответственно дерево должно было иметь естественную кривизну. Самая крупная цельная дубовая штука в наборе использовалась в качестве старнпоста. Из-за постоянных значительных нагрузок вызванных, навешиваемым на него рулем, старнпост не представлялось возможным изготовить из нескольких штук. На крупный боевой корабль требовался идеально ровный старнпост длиной более 30 футов и толщиной более 2 футов.

В елизаветинскую эпоху и времена первых Стюартов корабельный лес поставлялся в основном из северной части страны, однако к 1660 году его запасы там были практически полностью исчерпаны. Во времена правления Карла II заготовка большей части леса для нужд флота шла в лесу Дин в Глостершире, а также на двух лесных участках в графстве Хэмпшир. Часть поставок леса осуществлялась частными подрядчиками. Бревна обычно доставлялись на верфи в не распиленном виде, но иногда на лесозаготовки направлялись шаблоны для распиловки древесины на месте. Несколько кораблей было построено на стапелях в непосредственной близости от леса Дина.

Более дешевый и низкокачественный дуб использовался для обшивки бортов и палуб. Для этих целей использовался «восточный» дуб, закупавшийся уже в распиленном виде в Норвегии и Швеции.

Мачты и реи изготавливались из хвойных пород дерева, а именно из ели, сосны или пихты. Когда это было возможно, мачта изготавливалась из одного ствола, в отношении крупного корабля это означало, что ствол должен был быть 100 футов длиной и около 4 футов толщиной у комеля. Хвойные деревья такого размера были редки в Европе, но в распоряжении Англии находились обширные хвойные леса Новой Англии. В случае если такие громадные стволы были недоступны, мачты приходилось делать составными из стволов меньших размеров. Стеньги и крупные реи обычно изготавливались из так называемой «Рижской ели». Она получила свое название от балтийского порта, где она закупалась, на деле же ее заготовка велась в центральной части России. Ель, поставлявшаяся из Норвегии, шла на изготовление реев меньшего размера и остального рангоута.

Конструкция

Первым этапом фактической постройки судна являлась закладка киля. Киль был одним из немногих элементов набора, который можно было изготовить из вяза, который обходился дешевле дуба, но был способен выдерживать длительные нагрузки не хуже первого. Составные части киля, число которых могло достигать до пяти, надежно соединялись друг с другом замками внахлест. Поперек киля прикреплялись не менее восьмидесяти пар ребер, называвшихся шпангоутами, которые образовывали форму бортов корпуса судна. Каждый шпангоут

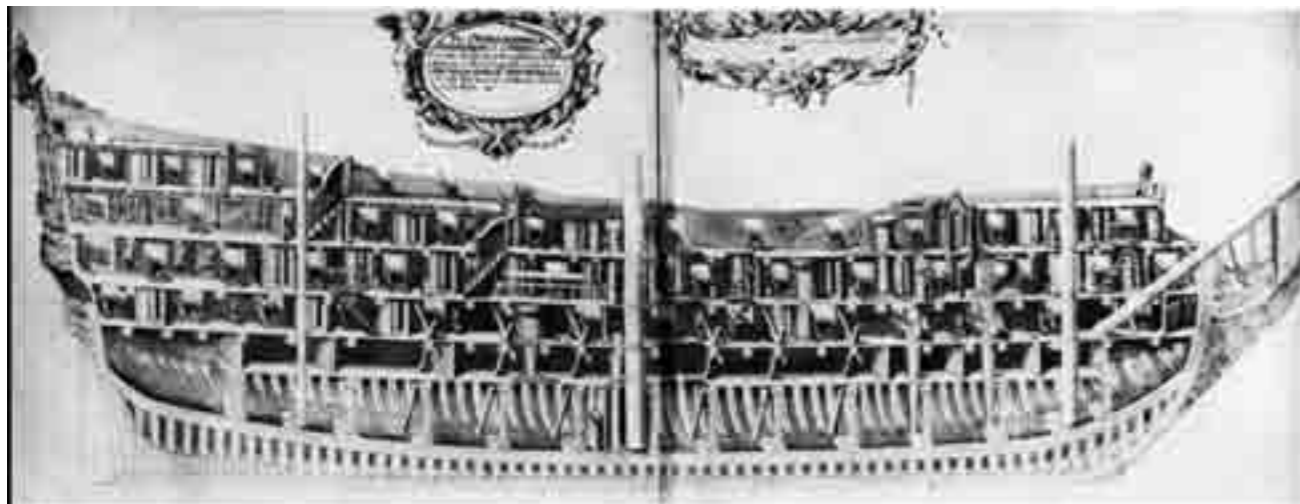
имел несколько частей также соединенных внахлест. Части непосредственно пересекавшие киль назывались флорами, которые продолжались сверху несколькими футоксами. Выше уровня ватерлинии футоксы в свою очередь продолжались менее массивными топ-тимберсами, которые через определенные промежутки прерывались, дабы образовать проемы орудийных портов. Продольными силовыми элементами конструкции являлись несколько поясьев, носивших название бархоутов, которые крепились с внешней стороны шпангоутов на всей протяженности корпуса. Нижний, или иначе мейн-вельс бархоут, располагавшийся ближе всего к ватерлинии, всегда был самым массивным. В середине семнадцатого столетия каждый бархоут обычно составлялся из двух поясьев.

До того как древесина шла непосредственно в производство, желательно было «выдержать» ее на открытом воздухе в течение двух или трех лет для сушки заболони. В случае если этого не делалось, корпуса значительно быстрее подвергались гниению. Для обеспечения дополнительной сушки, строящийся корабль, возведенный до уровня установки шпангоутов (без обшивки), зачастую оставлялся на стапеле на несколько месяцев. По окончании этого периода, корпус обшивался досками толщиной не менее 8 дюймов. Еще один слой обшивки – внутренний – укладывался с внутренней стороны шпангоутов. Внутренняя обшивка укреплялась элементами, называвшимися ридерсами (на миделе), брештуками (в носу) и крачесами (в корме).

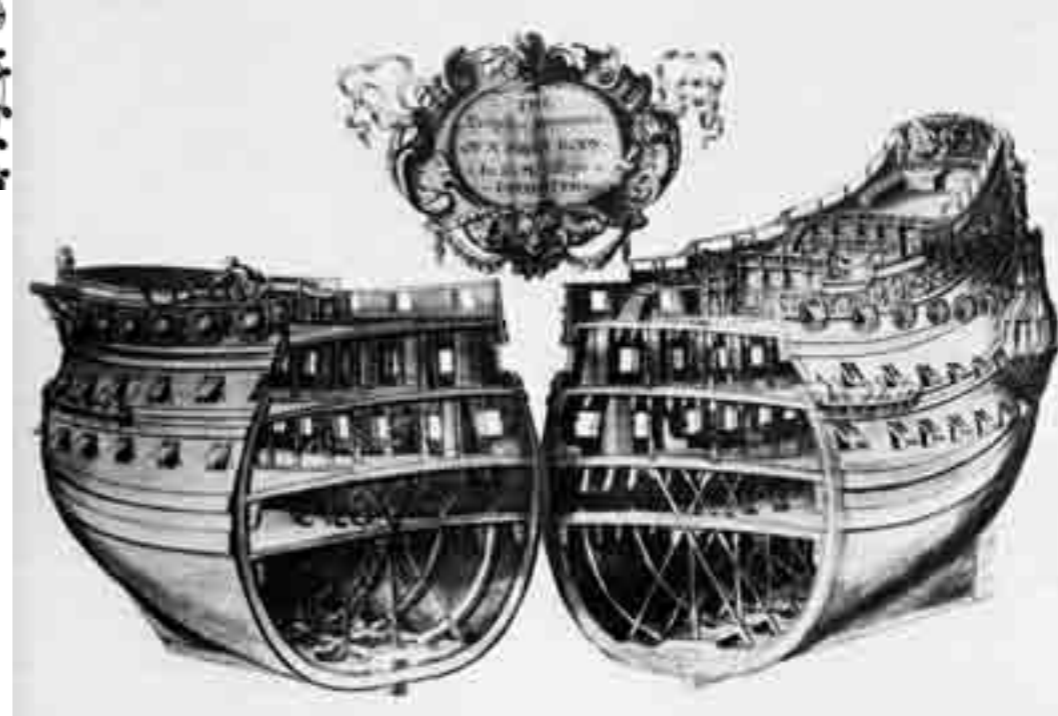
В поперечном сечении подводная часть корпуса в районе миделя была почти полукруглой и лишь слегка спрямленной около киля. Ближе к оконечностям сечение постепенно становилось V-образным и наконец Y-образным. Нижнюю часть Y-образного сечения формировали дейдвуды, способствовавшие управлению кораблем и предотвращавшие его опрокидывание. Самая широкая часть надводного борта на миделе имела значительный наклон внутрь, именуемый завалом борта.

От кормовой оконечности киля практически вертикально поднимался старнпост. Его верхняя часть соединялась с изогнутыми горизонтальными балками, транцевыми брусьями, формируя уникальную английскую «круглую корму». На боевых кораблях континентальной Европы борта в корме оканчивались под прямым углом, образуя так называемую «транцевую корму». В обеих системах прямые элементы набора кормы на несколько футов выступали за старнпост.

В носу, продолжение киля, поднимавшееся по кривой вверх, образовывало стем. Часть дейдвуда, водорез, выступая продолжением киля под стемом, поднималась и образовывала княвдигед, выступавший вперед над ватерлинией. Водорез и княвдигед поддерживались толстыми горизонтальными кницами, называвшимися чиксам. Позади княвдигеда, корпус корабля оканчивался переборкой бикхеда, отстоявшей по направлению в корму от стема на несколько футов. На крупных кораблях семнадцатого столетия высота этой переборки достигала высоты двух палуб. Не-



9. Сечение по диаметральной плоскости 100-пушечного трехдечного корабля. Гравюра по рисунку Эдмунда Даммера. Схема внутреннего расположения немного упрощена. К примеру, показано слишком мало деталей ниже орлоп-дека. Библиотека Пипса. Колледж Магдалины. Гравюра по изображению Эжмунда Даммера прим. 1680 г.



8. Необычное сечение 90-пушечного корабля. Библиотека Пипса. Колледж Магдалины. Гравюра по изображению Эжмунда Даммера прим. 1680 г.

княвдигеда.

Палубы

Основными поперечными элементами набора корпуса являлись палубные бимсы, поддерживаемые кницами, закрепленными с внутренней стороны корпуса судна. В целях недопущения чрезмерного подъема центра тяжести, палубы располагались как можно ниже с небольшими расстояниями друг от друга. Лишь в редких случаях расстояние между палубами и верхними бимсами превышало 5 ½ футов. Это создавало неудобства для экипажа, однако обитаемость судов в королевском флоте никогда не была приоритетом.

К середине семнадцатого века появилась стандартизированная схема расположения палуб на английском боевом корабле. На самом нижнем уровне располагалось, так называемое, второе дно. Здесь находился балласт для улучшения остойчивости судна, также на этом уровне располагались кладовые для провизии, вина и пресной воды. Самой нижней из истинно палуб был орлоп-дек. На нем были устроены тросовые кладовые, несколько кают и других кладовых. Помещение на орлоп-деке непосредственно за грот-мачтой называлось кубриком, которое во время сражения служило в качестве лазарета и операционной. В корме под орлоп-деком значительно ниже уровня ватерлинии располагалась крюйт-камера. Разводить огонь в этом помещении строжайше воспрещалось, и единственным источником света был крюйт-камерный фонарь, располагавшийся в отдельном помещении.

Над орлоп-деком находились одна, две или три орудийные палубы, вдоль которых располагалась большая часть вооружения корабля. Только эти палубы брались в расчет, когда корабль описывался как двухдечный или трехдечный. Румпель входил в корпус непосредственно под потолком констапельской, располагавшейся в кормовой части на нижнем гон-деке. Управление кораблем при помощи штурвала вошло в обиход после 1700 года, поэтому в семнадцатом столетии поворот румпеля осуществлялся при помощи рычага, носившего название колдершток, и приводившегося в движение с палубы выше. В корпусе трехдечного корабля, обычно в левом борту, на миделе на уровне мидель-дека прорезался входной порт для облегчения доступа внутрь корабля. В кормовой части опер-дека располагался большой салон, служивший жилым помещением для капитана корабля. На трехдечном корабле на мидель-деке также имелся салон. Из салонов имелись выходы в боковые галереи, выступавшие с бортов в корме, и выполнявшие функции офицерских уборных.

большая платформа – бикхед – устанавливалась между переборкой и стемом, и на этой короткой палубе устраивались отхожие места для нужд экипажа. Из каждого носового угла полубака над водой выступали массивные брусья, называвшиеся кат-балками. Они выполняли функции крана, удерживая канат спущенного в воду якоря на расстоянии от борта корабля. Регели гальюна, обычно по три с каждого борта, начинались от кат-балки, изгибались вниз до уровня бикхеда, а затем, поднимаясь вверх, соединялись у верхней кромки

Над орудийными палубами имелось несколько надстроек. Носовая оконечность опер-дека на большинстве судов накрывалась полубаком, хотя на некоторых судах в целях экономии веса он отсутствовал. Печь камбуза находилась под полубаком, на мидель-деке на трехдечных кораблях и на опер-деке на судах меньших размеров. Незакрытое пространство опер-дека позади полубака носило название шкафута. Кормовая часть опер-дека накрывалась кварталдеком, начинавшегося позади грот-мачты и продолжавшегося до кормы. Помещение под передней частью кварталдека служило в качестве кают-компания для младших офицеров. На крупных кораблях оно носило название офицерского кубрика, однако на двухдечных кораблях оно называлось рулевой рубкой, поскольку там же располагался рулевой управлявший колдер-штоком. На трехдечных кораблях рулевой находился на мидель-деке.

В кормовой части кварталдека также находилась удобная жилая каюта, перед которой располагался вестибюль. Иногда название помещений создавало путаницу, поскольку на больших двухдечных кораблях этот вестибюль также назывался кубриком. Все эти помещения накрывались палубой, носившей название юта. В кормовой части юта находились надстройки в виде ящиков высотой от 2 до 3 футов, в которых определялись спальные места для корабельных горнистов. На очень больших кораблях эти надстройки заменялись одной каютой, которая накрывалась очень короткой палубой.

Матросы, которые составляли большую часть экипажа корабля, располагались на нижней палубе и спали в гамаках, которые подвешивались к бимсам. Место, выделяемое для каждого человека, не превышало 18 дюймов в ширину. Унтер-офицеры и помощники офицеров располагали собственными крошечными каютами, хотя они представляли собой не более чем брезентовую ширму, отгораживавшую место между орудиями. На деле все внутренние перегородки были разборными. Для уменьшения возможных ранений от осколков и щепы, перед сражением их всегда разбирали и переносили в трюм.

Декоративное убранство

После того как заканчивалась обшивка и установка палуб на месте строительства появлялась целая армия корабельных резчиков, целью которых была резка декора, дабы придать кораблю вид «достойный для защиты королевства». Носовая фигура, обычно это был лев, за исключением самых крупных кораблей, устанавливалась на княвдигед. Вертикальные фигуры в форме людей или животных укреплялись на регелях гальюна, также украшению подлежала переборка бикхеда. Характерной чертой английских кораблей, редко встречавшейся на их собратьях континентальной Европы, были резные венки вокруг орудийных портов опер-дека и кварталдека. Боковые галереи сами по себе являлись предметом искусства, зачастую принимая бесконечное разнообразие замысловатых форм, увенчанных башенками, куполами и шпилями. Плоскость кормы идеально подходила для размещения декора. В нижней ее части располагались окна большого салона, а верхняя часть обычно была полностью занята резным королевским гербом Стюартов. По бокам композицию завершали фигуры больше человеческого роста, носившие название кваттописов. Во времена правления Карла II использование натуральной позолоты ограничивалось только кормовым королевским гербом, блеск же остальных резных элементов декора имитировался смесью смолы и желтой краски.

Середина семнадцатого столетия обозначила наивысшую точку расцвета эпохи стиля Барокко, и это, естественно, не могло не найти отражения в корабельном убранстве по всей Европе. Английский корабельный декор отличался от европейского добавлением в него готических элементов. Это особенно хорошо прослеживается в носовой части, корме и на переборках, где присутствуют ярко выраженные ряды вертикальных и горизонтальных линий.

Работа над бортами кораблей следовала стандартной схеме на всем протяжении периода Реставрации. Мейн-вельс бархоут и примыкавшие к нему поясья окрашивались в черный цвет, а площади над верхним бархоутом либо также красились в черный цвет, либо в голубой. Оставшееся пространство борта покрывалось бесцветным лаком, оставляя тем самым натуральный цвет дерева. Внутри корабля, все поверхности за исключением палуб окрашивались в красный цвет, дабы скрыть следы крови в сражениях. Вольности в окраске допускались для офицерских

помещений, таких как каюты и кают-компания, где преобладали синие и зеленые цвета, а также оттенки натурального дерева. Никакие регламенты не распространялись на большой салон, стены которого были обшиты панелями «позолоченными и замысловато расписанными маслом в виде различных сцен и других орнаментов».

Спуск на воду

Когда новый корабль был готов к спуску на воду, король собственноручно выбирал для него имя. До этого момента он упоминался как «большой корабль, строящийся в Чатеме» либо что-то в этом роде. Карл II регулярно присутствовал на спусках кораблей на верфях расположенных на Темзе. Барабанщики и горнисты нанимались для «оглашения события», а официальные живописцы флота – Ван де Вельде – зачастую находились там же с карандашом в руке.

На континенте корабли спускались на воду в недостроенном состоянии и достройка происходила уже наплаву у причальной стенки. В Англии так сложилось, что спуск корабля отсрочивали до тех пор, пока он не был полностью закончен, за исключением рангоута и такелажа. Вместо мачт устанавливались тонкие шесты, на которых развевались королевский штандарт, государственный флаг, гюйс и флаг Адмиралтейства.

Английские боевые корабли всегда спускались на воду кормой вперед. Поскольку стапель располагался под значительным углом, большую часть прилагаемых усилий для спуска корабля обеспечивала естественная сила тяжести, но даже несмотря на это иногда требовались усилия нескольких бригад рабочих с ломом и тяжелыми молотами. На некоторые особо «несговорчивые» корабли приходилось тратить до нескольких дней и усилия сотен рабочих. Дело значительно упрощалось, если корабль, как иногда бывало, строился в сухом доке, в этом случае единственное, что нужно было сделать, это открыть затворы дока и дожидаться прилива.

Тимберовка, ремонт и перестройка

Верфи в дополнение к постройке новых кораблей постоянно занимались ремонтом существовавших кораблей. Эти ремонты и модернизации можно разделить на четыре категории:

Оперативный ремонт. В военное время, такой ремонт предусматривал только замену сгнивших или сломанных досок обшивки и других элементов конструкции. В этом случае преследовалась единственная цель – как можно скорее вернуть корабль в строй.

Исправление проектных дефектов. Ремонт в этой категории в основном осуществлялся на кораблях новой постройки, иногда даже до того как они выходили в море. Самым распространенным дефектом была плохая остойчивость. Это происходило в тех случаях, когда корпус корабля получал слишком острые обводы, либо его ширина была несоразмерно узкой. Такому судну обычно не хватало водоизмещения для размещения вооружения, оно было валким и перегружено в надводной части, опасно кренясь даже при слабом ветре. На верфях обычным средством устранения этого дефекта было увеличение ширины судна, которое заключалось в добавлении дополнительных поясьев наружной обшивки в районе мейн-вельс бархоута. Дополнительный вес в этом районе обеспечивал понижение центра тяжести, но это также влекло за собой некоторое снижение скорости.

Замена сгнивших элементов. Самым страшным врагом деревянного боевого корабля были не ядра противника, а незаметный грибок известный как сухая гниль. На деле этот термин не соответствует своему названию, поскольку грибок наиболее сильно распространялся в во влажных, плохо проветриваемых местах. В большей степени ему были подвержены флоры, футоксы, ридерсы и бимсы в трюме. Начало развития сухой гнили сильно замедлялось на кораблях, построенных из хорошо просушенной древесины. Проблема также не представляла большой опасности на кораблях на активной службе, поскольку при этом трюм часто проветривался и подвергался проверкам, а корабельный плотник со своими помощниками могли устранить множество проблем еще до того как они превращались в серьезные. Настоящие неприятности начинались на кораблях, выведенных в запас. Гниль зачастую быстро распространялась на этих непроверяемых и непроветриваемых судах. В мирное время подавляющее число кораблей флота находилось в

запасе, и даже во время войны привычным делом было выведение из кампании всего флота в холодные месяцы, за исключением нескольких кораблей «зимней стражи». Для верфей ремонт в случаях сухой гнили означал не что иное, как замену пораженных грибком элементов конструкции. В других случаях поражение грибком было настолько обширно, что практически всю конструкцию приходилось перестраивать заново.

Модернизация. Время от времени старые боевые корабли подвергались модернизации, дабы привести их характеристики в соответствие с кораблями более поздней постройки. Характерными улучшениями были снижение надводного веса путем срезки, укорачивания либо сноса части надстроек. Еще большую остойчивость могло обеспечить увеличение ширины судна. Помимо уже упомянутого метода по увеличению ширины, существовал также такой, при котором, наружная обшивка снималась, шпангоуты наращивались снаружи при помощи дополнительных штук дерева, а затем корпус вновь обшивался досками обшивки. По стандартам периода Реставрации многие из старых боевых кораблей имели неудовлетворительные обводы корпуса с чрезмерными уклонами стема и старпоста. Такие суда обычно выходили после крупных модернизаций с видоизмененной формой носа, расширенными кормовыми оконечностями и удлиненными килями. Во многих случаях на них полностью заменялся декор в соответствии с веяниями нового стиля.

И хотя модернизированные суда сильно изменялись в конечном итоге, в отношении размеров и внешнего вида, будет ошибкой считать их (за несколькими исключениями) новыми судами. Обычно на корабельных портретах Ван де Вельде «до и после» изначальное положение орудийных портов остается неизменным, по крайней мере, на орудийных палубах. Это может служить указанием на то, что расположение шпангоутов оставалось без изменений. В дополнение стоит упомянуть, что длина гон-дека оставалась одинаковой, даже при изменении большей части размеров.

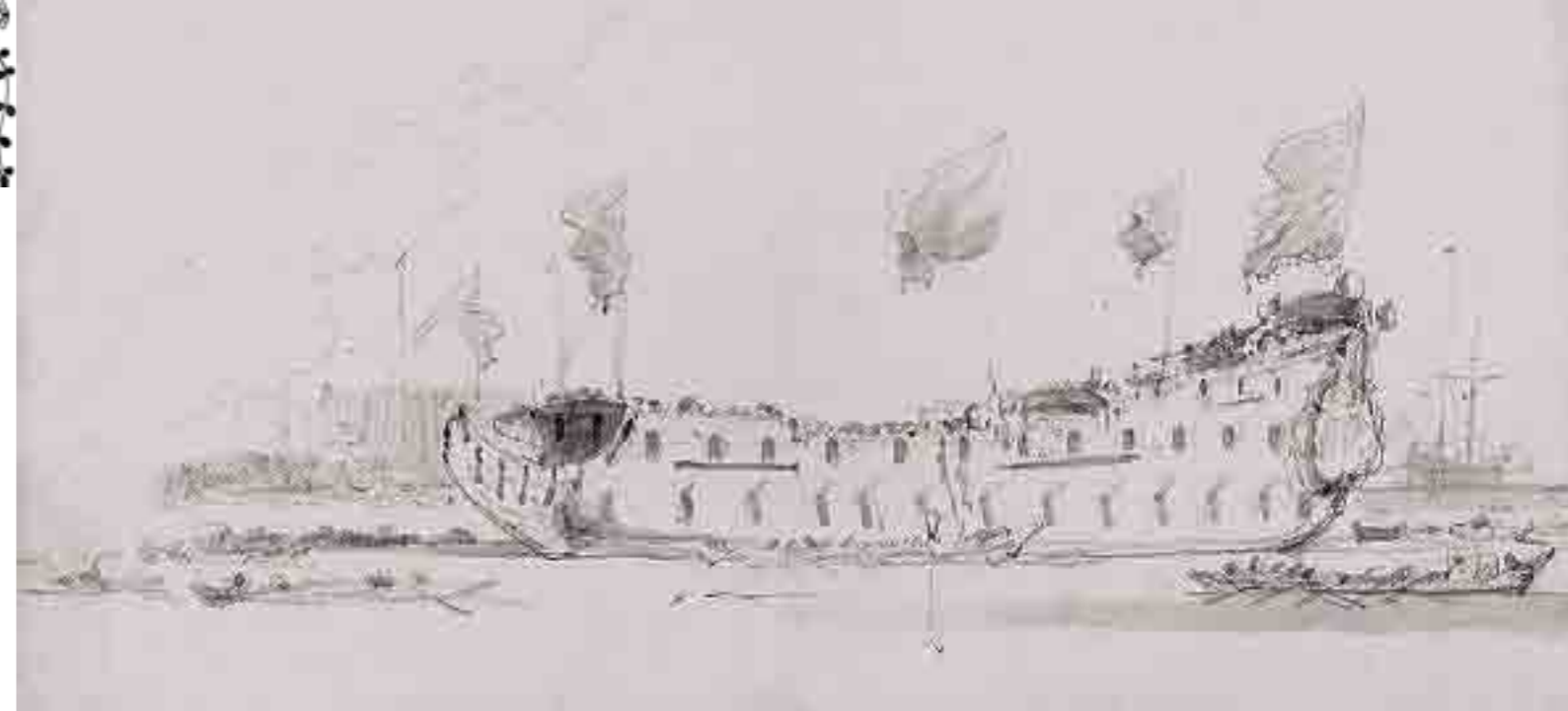
Существует большая путаница в отношении термина перестройка. В восемнадцатом столетии перестроенный корабль фактически являлся полностью новым кораблем, при постройке которого были использованы «годные тимберсы» старого корабля, пошедшего на слом. Истинная же тимберовка обозначалась терминами «большой ремонт» и «малый ремонт» в зависимости от объема вносимых изменений. То, что в семнадцатом веке понималось под перестройкой, соответствовало капитальному ремонту в восемнадцатом столетии. Причем существовавшая позже практика создания новых кораблей, скрываемая за термином перестройка, была редкостью в период Реставрации.

Рангоут и такелаж

Типичное трехмачтовое вооружение английского боевого корабля середины семнадцатого хорошо проиллюстрировано на страницах этой книги. Данная схема была практически полностью разработана в начале упомянутого столетия, и лишь незначительное число изменений имело место быть до 1700 года. Отличительной чертой рангоута семнадцатого века являлась блинда-стенга, поднимавшаяся вертикально от оконечности бушприта, со своим крохотным прямым парусом. Еще одной характерной чертой было расположение русленей, к которым крепились нижние концы вант. В семнадцатом столетии грот и фор-руслени на английских кораблях располагались над орудийными портами нижнего яруса, в то время как бизань-руслени обычно находились под орудийными портами квартердека. В следующем веке руслени постепенно поднимались выше по борту.

Одним из усовершенствований в семнадцатом веке стало использование треугольных парусов, ставившихся в диаметральной плоскости судна. Эти паруса – стаксели – использовались на малых судах с пятнадцатого века, а свое появление на кораблях с прямым парусным вооружением они окончательно оформили около 1660 года. До появления стакселей единственным парусом, поднимавшимся в диаметральной плоскости, была бизань.

В период Реставрации в целях повышения остойчивости не ставили брам-стенги и соответственно брамсели. Скорость редко становилась решающим фактором в сражении, поскольку скорость всего флота была ограничена скоростью самого медленного судна в его со-



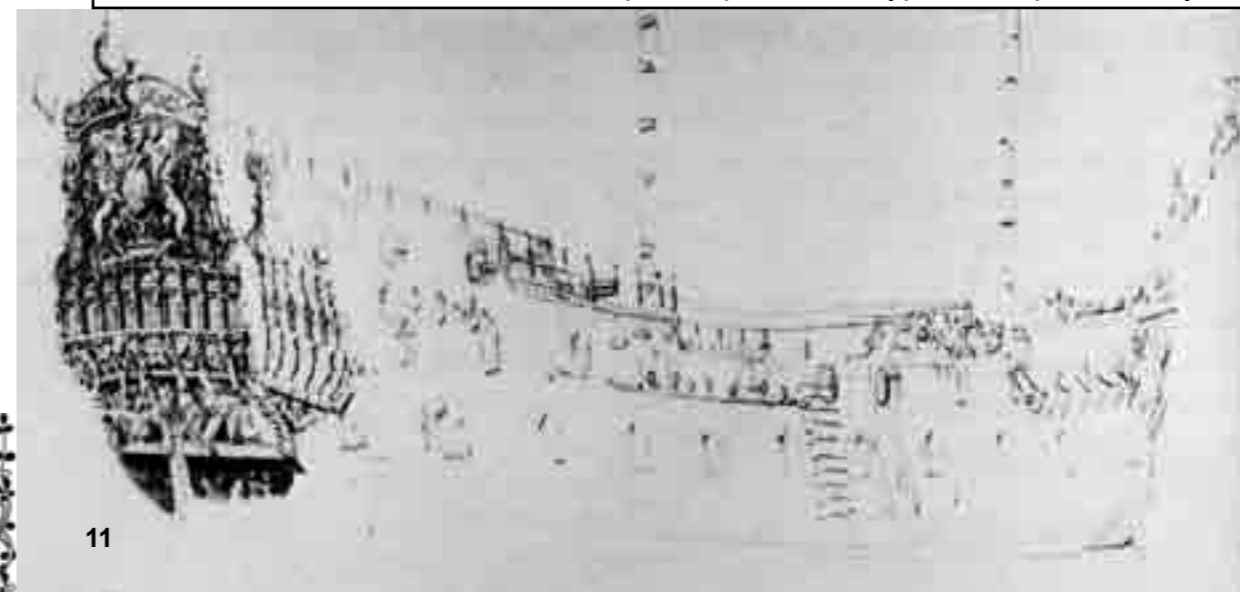
10. Спуск на воду корабля 3-го ранга примерно 1675 г., возможно Defiance. НММ, №1109. Младший, прим. 1675 г.

ставе. В любом случае, в то время скорость самых быстрых кораблей едва ли превышала 8-9 узлов при наилучших условиях.

Вооружение

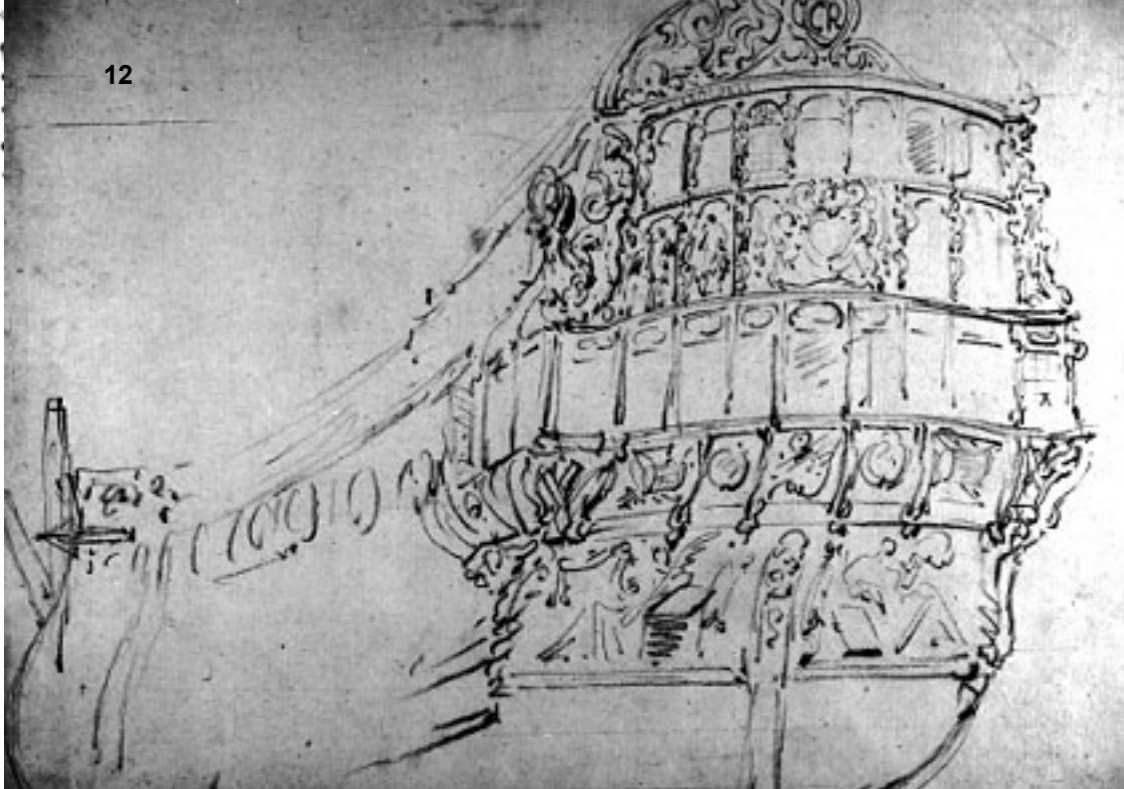
Корабельные орудия семнадцатого столетия представляли собой гладкоствольные дульнозарядные пушки, отлитые из меди или чугуна. За исключением небольших вертлюжных пушек, они устанавливались на низкие, четырехколесные деревянные станки. Орудия могли выстреливать сплошные железные ядра, либо предназначенные для поражения экипажей связки чугунных шариков, носивших название дрейфгагелей. Также существовало несколько типов

11, 12, 13. На этих изображениях можно увидеть насколько внешний вид мог измениться в результате даже относительного незначительного ремонта. Изображенным судном является 54-пушечный корабль Happy Return, построенный в 1654 году и носивший имя Winsby. Корабль показан до (11) и после (12) ремонта, проведенного в 1678 г. На нем были установлены новые боковые галереи, бортовые декоративные элементы на срезах квартердека и полубака, носовая фигура, а также установлены круглые декоративные венки взамен старых прямоугольных венков верхнего яруса. На третьем изображении (13) корабль показан с полностью измененным декором кормы выше уровня верхней палубы.



книппелей для поражения парусов и рангоута. Ответственность за обеспечением армии и флота орудиями и боеприпасами лежала на организации под названием Комитет по вооружениям.

С и с т е м а



наименований для орудий разных размеров существовала с более ранних времен. И хотя эти термины по-прежнему были в ходу, более удобная система, основанная на весе снаряда, постепенно получила распространение в период Реставрации, что видно из приводимой ниже таблицы.

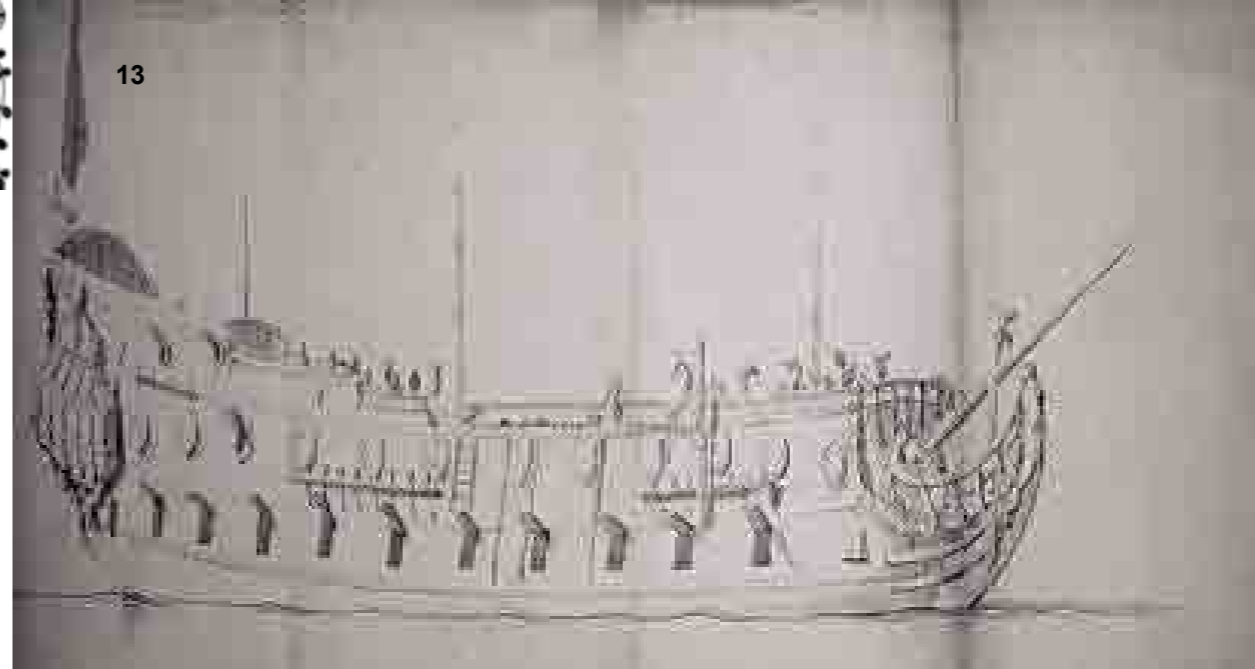
Морская артиллерия 1660-1685 гг.

	Вес снаряда	Диаметр снаряда	Канал ствола	Длина	Вес
Тип	(фунт)	(дюйм)	(дюйм)	(дюйм)	(фунт)
Бастарда	42	6,7	7,0	9 ½ - 10	5500 – 6500
Полупушка	32	6,1	6,4	9 – 9 ½	4100 – 5400
24-фунт.	24	5,5	5,8	9 – 9 ½	3600 – 4500
Кулеврина	18	5,0	5,3	9 – 9 ½	3200 – 4200
12-фунт.	12	4,4	4,6	8 ½ - 9 ½	2700 – 3500
Полукулеврина	9	4,0	4,2	8 – 9	2100 – 3100
Сакра (большая)	7 ¾	3,8	4,0	7 – 8 ½	1800 – 2600
Сакра (обычная)	6	3,5	3,7	6 – 8 ½	1300 – 2200
Сакра (легкая)	5	3,3	3,5	5 – 7	750 – 1600
Миньон	4	3,0	3,2	4 ½ - 5	625 – 750
3-фунт.	3	2,8	2,9	4 ½ - 5	400 – 500
Фалькон	2 ½	2,6	2,7	4 – 4 ½	275 – 350
Фальконет	1 ¼	2,0	2,1	3 ½ - 4	200 – 250

Частично разница в весе вызвана разницей в длине, а частично тем, что чугунные орудия весили больше нежели отлитые из меди. В дополнение к стандартным длинам и весам, указанным выше, для некоторых калибров имелись особые размеры.

На каждый корабль полагались орудия разных калибров, причем обычно разделение калибров шло по декам. Большие трехдечные корабли могли фактически нести вооружение на пяти ярусах, таким образом, орудия были пяти разных калибров. По причинам связанным с распределением веса самые тяжелые орудия устанавливались на нижнем деке, а самые легкие располагались на верхних надстройках.

Установка орудий на отдельно взятый корабль зависела от нескольких факторов. В первую очередь максимальное количество орудий определялось количеством орудийных портов. Это в некоторой степени варьировалось, поскольку, если позволяло место, дополнительные порты могли быть расположены на четвердеке, полубаке и юте. Во-вторых,



выбор орудий самого большого калибра, который мог быть установлен на корабле, зависел от прочности конструкции судна. Относительно легкая конструкция малых двухдечных кораблей не могла без опасности для себя выдерживать

сильную отдачу орудий крупного калибра, поэтому громадные бастарды предназначались исключительно для больших трехдечников. И наконец, общий допустимый вес вооружения имел прямую взаимосвязь с размером судна и его остойчивостью. В период Реставрации типичный английский боевой корабль нес одну тонну вооружения на каждые восемь-девять тонн тоннажа (в парусную эпоху тоннаж рассчитывался от количества винных бочек, способных уместиться в трюме). Этот коэффициент оставался практически неизменным во время правления Карла II, хотя для большинства кораблей калибр и число орудий временами значительно разнилось.

Английские корабли из расчета на одну тонну имели более мощное вооружение, нежели корабли стран континентальной Европы. Однако существовал один недостаток, а именно то, что нижний ярус орудий должен был находиться всего лишь в 3-4 футах от воды. Это означало, что даже при среднем волнении моря и умеренных ветрах, орудия самого крупного калибра было невозможно использовать с подветренной стороны судна.

Ранги

Суда королевского военно-морского флота в зависимости от их значимости разделялись на шесть рангов. При этом под кораблем 1-го ранга подразумевался самый сильный корабль, а под кораблем 6-го ранга самый слабый. Изначально такая система была введена в конце 40-х годов семнадцатого века для определения суммы жалования офицеров и унтер-офицеров. Считалось, что те, кто служил на более крупных судах, занимали более высокое положение, соответственно выше было их жалование. К 1660 году данная схема превратилась в удобный механизм для описания различных типов боевых кораблей, практически таким же способом как, к примеру, происходило разграничение между крейсером и эсминцем в двадцатом веке. Естественно, в этой схеме присутствовало определенное количество наложений между размерами и вооружением кораблей разных рангов (см. таблицу). Ранговая система, однако, не могла служить хорошим мерилем относительной огневой мощи кораблей, поскольку корабли более высоких рангов несли более тяжелые орудия.

Количественный диапазон вооружения для каждого ранга

	1666	1675	1685
1-й ранг	80-102	90-100	90-100
2-й ранг	56-92	56-84	64-90
3-й ранг	56-70	58-74	60-74
4-й ранг	38-62	40-60	30-56
5-й ранг	20-38	24-40	28-38
6-й ранг	4-20	4-20	4-18

Самые маленькие корабли, корабли 6-го ранга, имели одну единственную полную палубу и редко несли орудия тяжелее сакр. В распоряжении Карла II имелось несколько скоростных и богато украшенных королевских яхт. По размерам и огневой мощи они были сопоставимы с малыми кораблями 6-го ранга и использовались для боевых поручений в военное время. Корабли 5-го ранга представляли собой небольшие двухдечные корабли с одной сплошной и одной неполной орудийными палубами. 3-й и 4-й ранги были двухдечниками с полными батарейными палубами на двух ярусах. Корабли этих двух рангов были схожими по проекту, а единственная разница заключалась в размере и вооружении.

Все корабли двух высших рангов были трехдечными, и именно в отношении этих кораблей можно использовать термин «плавающие крепости». Более крупные корабли 2-го ранга имели три полных орудийных палубы, и их было трудно отличить от кораблей 1-го ранга. На меньших кораблях этого ранга и обычно более старых, зачастую отсутствовал полубак. Верхний ярус на них был только частично наполнен орудиями, а именно отсутствовали они на шкафуте. Некоторые из этой группы кораблей были пережитками и реликтами еще со времен первых Стюартов и елизаветинской эпохи. Они были меньше по размерам, нежели некоторые корабли 3-го ранга, но все же причислялись ко 2-му рангу из-за наличия трех орудийных палуб.

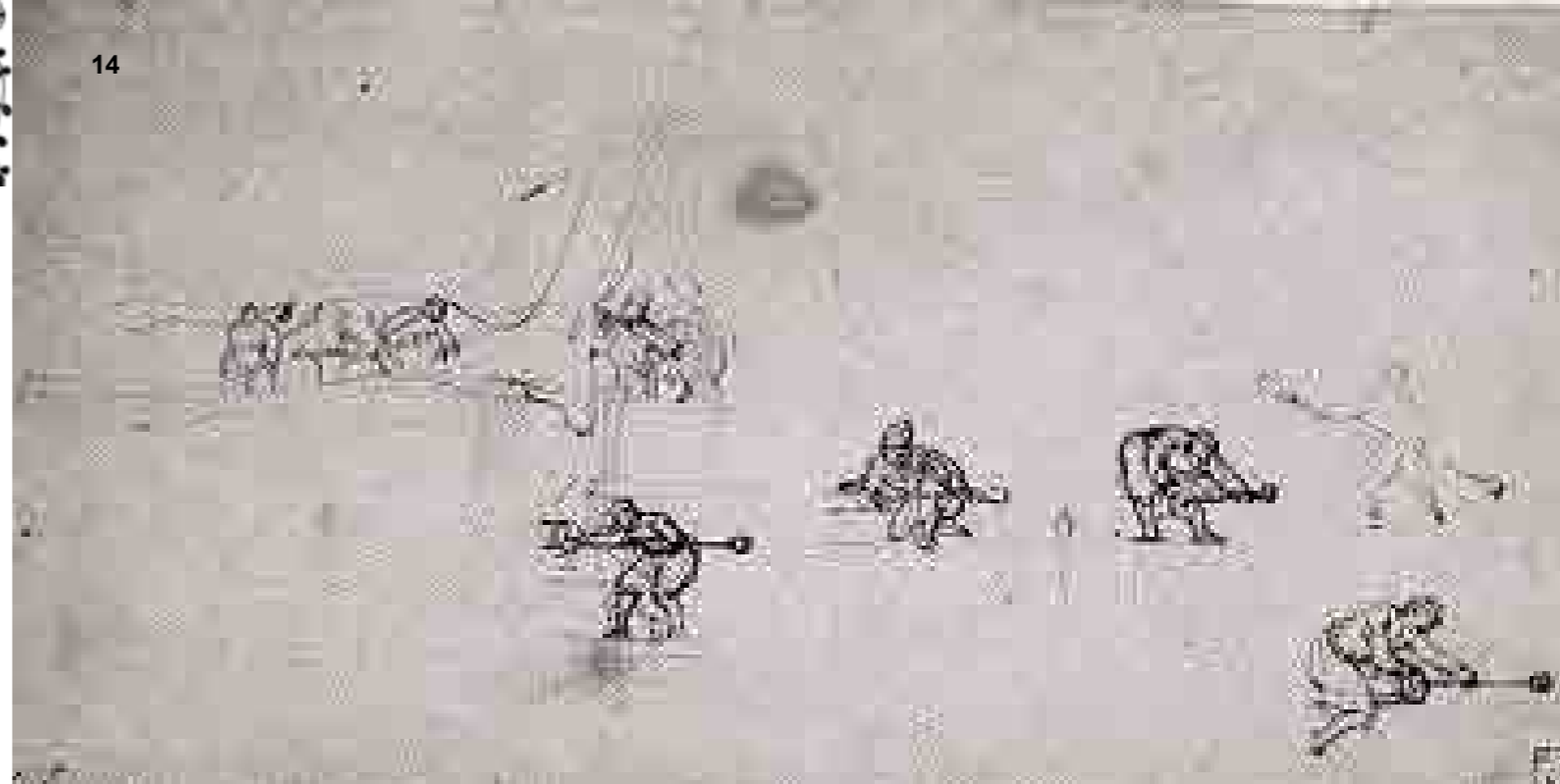
Только самые мощные корабли могли быть причислены к 1-му рангу. Они имели роскошный декор и, бесспорно, своим существованием отчасти они были обязаны необходимости поддерживать престиж государства. Сам размер и стоимость этих кораблей ограничивали области их использования. Они были настолько дороги в обслуживании и так трудно укомплектовывались экипажем (на каждый требовалось до 700-800 человек экипажа), что очень редко вводились в кампании, за исключением случаев чрезвычайной опасности для страны. Но даже в этих случаях Адмиралтейство редко шло на риск их использования за пределами территориальных вод Англии. Когда же кораблям 1-го ранга удавалось оказаться бок о бок с противником, их бортовой залп был ужасающим. Корабли 1-го ранга Карла II оказывались в боях чаще нежели им подобные в другие времена, и, по крайней мере, во время его правления эти корабли, безусловно, оправдали потраченные на них средства.

Офицеры и экипаж

Роскошный декор боевых кораблей семнадцатого столетия не мог скрыть тот факт, что корабли эти были тесными, грязными и неудобными местами для обитания людей. Санитарно-гигиенические условия на борту были абсолютно неудовлетворительными. Сотни людей, живущих в непосредственной близости, способствовали тому, что корабли являлись рассадниками всевозможных инфекционных заболеваний. Недостаточность рациона также вносила свою лепту в ухудшение состояния здоровья экипажа, и смертность на уровне 15% в год не выглядела особо угрожающей. Скука на корабле в основном снималась алкоголем, и в выделении ежедневной порции пива и вина Адмиралтейство было необычайно щедрым. До нас дошли множество свидетельств, повествующих о том, что на многих кораблях Его Величества целые экипажи, включая капитанов, находились практически в перманентном состоянии алкогольного опьянения.

Жалование, а так же количество и качество выдаваемых пайков хорошо выглядело на бумаге, но плохое финансовое состояние флота, зачастую делало невозможным выполнение установленных норм содержания. Когда в конце кампании экипаж получал жалование, оно выплачивалось в виде «билетов» – расписок. Эти расписки можно было обналичить только в Расчетной конторе в Лондоне. Во избежание этой поездки моряки могли обналичить свои расписки у частных агентов в прибрежных городах, но со значительным дисконтом. Дисциплина на борту не была такой жесткой как в последующем столетии, однако наказания все же были жестокими. Учитывая все сказанное, удивительно, как вообще удавалось укомплектовывать корабли королевского флота.

Все моряки королевства, за исключением занятых на иных важных видах деятельности, официально обязаны были проходить королевскую службу. Несмотря на то, что в военное время всегда требовалась ширококомасштабная насильственная вербовка, неожиданно большое коли-

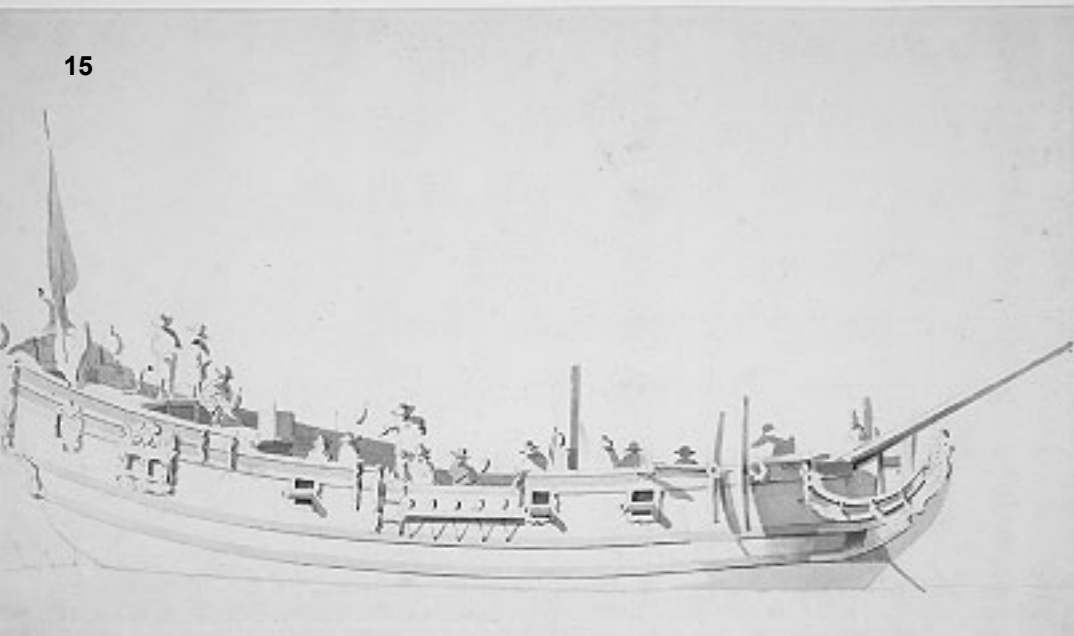


14. Орудия XVII в. Обычно заряжались внутри корпуса с закаченными внутрь орудиями. На этом наброске Ван де Вельде показано, что они могли также заряжаться снаружи, когда матрос смельчак восседал верхом на стволе орудия либо опирался на руслень. Такой способ заряжания применялся при острой нехватке экипажа и обычно применялся на торговых судах. НММ, №106. Младший, 1664 г.

чество людей записывалось на флот добровольцами. Это объясняется отчасти истинным патриотизмом, а также тем, что срок службы был обычно коротким, поскольку подавляющее число кораблей выводилось в запас в конце каждого лета. Часть добровольцев также прельщалась деньгами, которые выдавались в качестве стимула при вербовке. Поскольку подобного вознаграждения не полагалось насильно завербованным, перед каждой компанией начинался странный спектакль, в котором группы, занимавшиеся насильственной вербовкой, отчаянно пытались перехватить добровольцев до того как они доберутся до официальных вербовочных пунктов.

Офицерский корпус был очень незначительным, так во времена правления Карла II только на крупных кораблях было больше одного лейтенанта, и даже на самых больших трехдечниках обычно числились только два лейтенанта. Соответственно различные лица, занимавшие унтер-офицерские должности, имели больше ответственности, нежели в последующие периоды. Следующим по судовой роли после лейтенанта значился мастер, офицер, не имевший патента на чин, назначавшийся Адмиралтейств-коллегией. И хотя это был нестроевой офицер, он пользовался теми же социальными привилегиями на борту, что и лейтенант. Мастер отвечал за навигацию и должное управление парусами и такелажем. Ему помогали несколько помощников, а также занимавшиеся в районах плавания штурманы, которые должны были хорошо знать местные воды. Хорошие навигационные карты в те времена отсутствовали как таковые.

Следующим после мастера значился морской артиллерийский старшина, или иначе констапель, отвечавший за содержание и обслуживание вооружения корабля. У него также имелись несколько помощников, младшего унтер-офицерского звания - подконстапелей. Главный корабельный плотник и его команда ведала содержанием всех деревянных элементов конструкции корабля. Боцман нес ответственность за палубные дельные вещи, спуск и подъем якоря, а также за физическое состояние парусов и оснастки. Шлюпочный старшина обслуживал корабельные шлюпки, а рулевой старшина со своей командой нес вахту на руле, а также обеспечивал должное хранение тросов и грузов в трюме. Три другие, пользовавшиеся относительным авторитетом, должности замещались гражданскими лицами. Это были: судовой врач, называвшийся также «хирургом», казначей, иными словами интендант, заведовавший снабжением корабля, а также судовой священник, называвшийся также «капелланом».



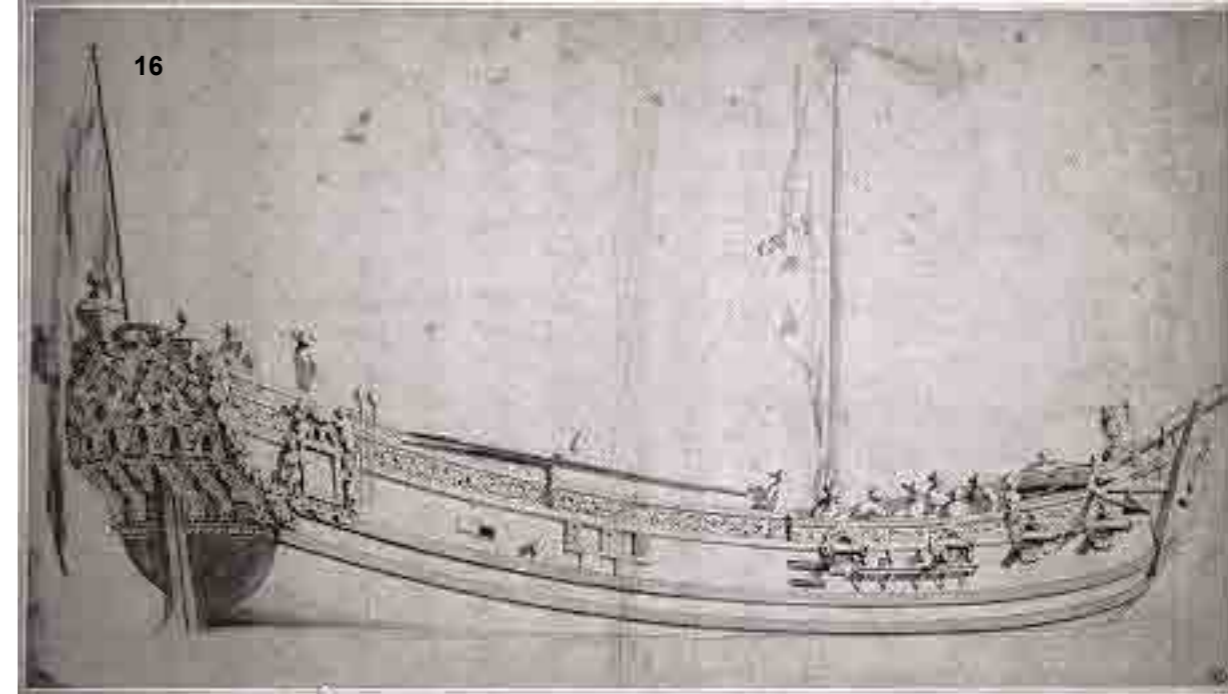
15, 16. Две королевские яхты Kitchen (15) и Charles. Эти небольшие скоростные суда, изначально предназначавшиеся для увеселительных прогулок, в военное время хорошо зарекомендовали себя в качестве посыльных и разведывательных судов.

15. НММ, №665. Младший, 1686 г.

16. НММ, №1108. Младший, прим. 1675 г.

Для других обязанностей и работ требовавших специальных знаний на борту имелись: каптенармусы, оружейные мастера, бондари, коки, стюарды, горнисты, цирюльники, помощники парусного мастера и другие. Основу экипажа составляли квалифицированные матросы и относительно неопытные обычные матросы. На борту также имелось несколько мичманов, или иными словами будущих офицеров на обучении, а также некоторое количество юнг и «грумов». Последние представляли собой нечто среднее в звании между

досторожность и рассудительность, и именно людьми с такими чертами характера так восхищался впоследствии Горацио Нельсон. Большая их часть предпочитала «свалку» другим видам морского боя и попытки командующих флотами ограничить индивидуализм своих подчиненных часто заканчивались ничем. В целом же морские офицеры достойно служили своему монарху – Карлу II. Тот факт, что они не сумели победить в войнах, не было результатом их некомпетентности, и объясняется только лишь скудностью государственных финансов, а также мастерством и решительностью их противников.



юнгой и обычным матросом. В дополнение к стандартному экипажу, капитанам кораблей разрешалось иметь слуг, часть из которых числилась на флотском довольствии. В число капитанских слуг также включались музыканты и секретари.

К званию строевого офицера вели два пути. К одному типу офицеров относились профессионалы, получившие боевой опыт в республиканских войнах. Они имели прозвище «просмоленных» и, по крайней мере, некоторые из них прошли путь от матроса до офицера. В число этих «просмоленных» входили такие прославленные командующие как Джордж Монк (герцог Альбемарль), Эдвард Монтегю (граф Сэндвич), сэр Уильям Пенн, сэр Джон Лоусон, сэр Джон Харман и сэр Кристофер Мингс. Ко второму типу офицеров относились так называемые «кавалеры» или офицеры «джентльмены». Они получали свои назначения исключительно благодаря покровительству и связям. Также существовал ряд офицеров, получивших боевое крещение на кораблях роялистской эскадры принца Руперта в последние годы гражданской войны. Некоторые из офицеров-кавалеров, к примеру, сэр Томас Эллин, сэр Роберт Холмс, сэр Эдвард Спрагге и сэр Уильям Беркли были настолько же способны, сколько «просмоленные» офицеры.

Различные политические и тактические споры стирали установленные границы между классами, поэтому офицерский корпус всегда был расколот на несколько противоборствующих фракций и группировок. Они чрезвычайно ревностно относились к славе друг друга, и практически каждое сражение, каким бы ни был его исход, окружалось затем чередой споров и потоками клеветы. Для человека со стороны они казались жестокими и кровожадными, и среди них находились такие гротескные личности, что их в пору было сравнивать с причудливыми фигурами декора на их кораблях. Для многих из них более естественна была, опрометчивость, граничившая с безумием, нежели пре-



17. 1-ое сражение при Схооневельте. Изображен момент попытки англо-французского флота образовать кильватерную линию баталии при приближении голландцев (на заднем плане). Союзникам в так и не удалось сформировать организованный строй и в итоге убедительных результатов им добиться не удалось. Этот рисунок является одним из серии, которые Ван де Вельде выполнил в качестве очевидца событий с борта английского кеча, и изображенного на этом рисунке, на переднем плане слева. Еще один рисунок из этой же серии представлен в этой книге под №165. НММ, №396. Старший, 1675 г.

Тактика боя

Флоты периода Реставрации обычно старались начинать сражение в кильватерном строю. Этот строй предоставлял каждой боевой единице достаточное пространство для ведения огня, а также обеспечивал хорошую возможность взаимной поддержки. В этом строю противнику представлялись хорошо вооруженные борты, тем самым лишая его возможности вести анфиладный огонь по слабо защищенным корме и носу. Он также позволял командующему сохранять некоторый контроль над ходом событий.

Тактика ведения боя в линии баталии продолжала доминировать в морской тактике даже в двадцатом столетии, однако во времена Карла II это было относительно новое изобретение. Даже тогда было понятно, что для ее использования требовалась серьезная организация. Количество кораблей во флотах тех времен доходило до 75 единиц и даже больше, и такая линия могла растянуться на 8-10 миль. Английские флоты обычно разделялись на три эскадры: красную, белую и синюю. Красная эскадра обычно формировала кордебаталию и возглавлялась главнокомандующим. Белая эскадра под командованием заместителя командующего, адмирала белого флага, формировала авангард. В арьергарде находилась синяя эскадра, ведомая адмиралом синего флага. Каждая из эскадр в свою очередь подразделялась на три дивизиона. Во главе каждого дивизиона авангарда стоял вице-адмирал, дивизион кордебаталии находился под командованием командира эскадры, а каждый дивизион арьергарда возглавлялся контр-адмиралом. Флагманские офицеры красной эскадры, имевшие одинаковые звания с офицерами других эскадр считались вышестоящими. Соответственно самыми младшими по званию являлись офицеры синей эскадры. Порядок дивизионов в синей эскадре обычно был обратным и последним дивизионом командовал вице-адмирал синего флага. Это делалось для того чтобы при боевом столкновении с противником (в тех случаях когда синяя эскадра находилась в авангарде) первыми в бой не вступали головные корабли под командованием самых младших по званию флагманов.

Первые эксперименты с линией баталии (в 50-х годах семнадцатого века) продемонстрировали ее зависимость от самого слабого корабля в ней. Он легко мог быть потоплен или выбит из строя, оставив в линии брешь, и тем самым подвергнуть риску весь флот. Во времена правления Карла II корабли меньше 4-го ранга не включались в линию, а выполняли второстепенные задачи. Корабли 5-го ранга находились за линией и были наготове, чтобы взять на буксир или другим способом оказать помощь поврежденным кораблям. Корабли же 6-го ранга и яхты использовались для передачи сигналов и доставки посланий. Также кораблям двух низших рангов предписывалось перехватывать и уничтожать брандеры противника.

В теории флажная система сигналов позволяла производить довольно широкий круг скоординированных эволюций. На деле же капризы ветра и разница в мореходных качествах кораблей, иногда превращали простейшие маневры в кошмарный беспорядок. Как только сражение начиналось по всему фронту, линия полностью распадавалась. А учитывая тот факт, что сигналы в плотных клубах дыма были бесполезны, корабли двигались практически вслепую, каждый ведя свой собственный бой.

Наибольшая дальность стрельбы из корабельных орудий была намного больше мили. Такие дистанции стрельбы назывались «выстрелом на удачу», что характеризует ожидания о меткости стрельбы того времени. Огонь обычно не открывался до сокращения дистанции между противниками до менее 500 ярдов. По крайней мере, на начальных этапах боя каждый корабль вел огонь из своих орудий практически одновременно залпами, однако организованная стрельба не могла поддерживаться длительное время. Иногда противники сближались до такой степени, что их борта начинали практически тереться друг об друга. Это давало сигнал к открытию ружейного огня и началу рукопашной схватки, в которой каждый экипаж стремился абординировать и захватить корабль противника. Для этих целей на каждом корабле выше 5-го ранга, находилась рота мушкетеров Герцога Йоркского и Олбани морского пешего полка. Это были предшественники современной морской пехоты.

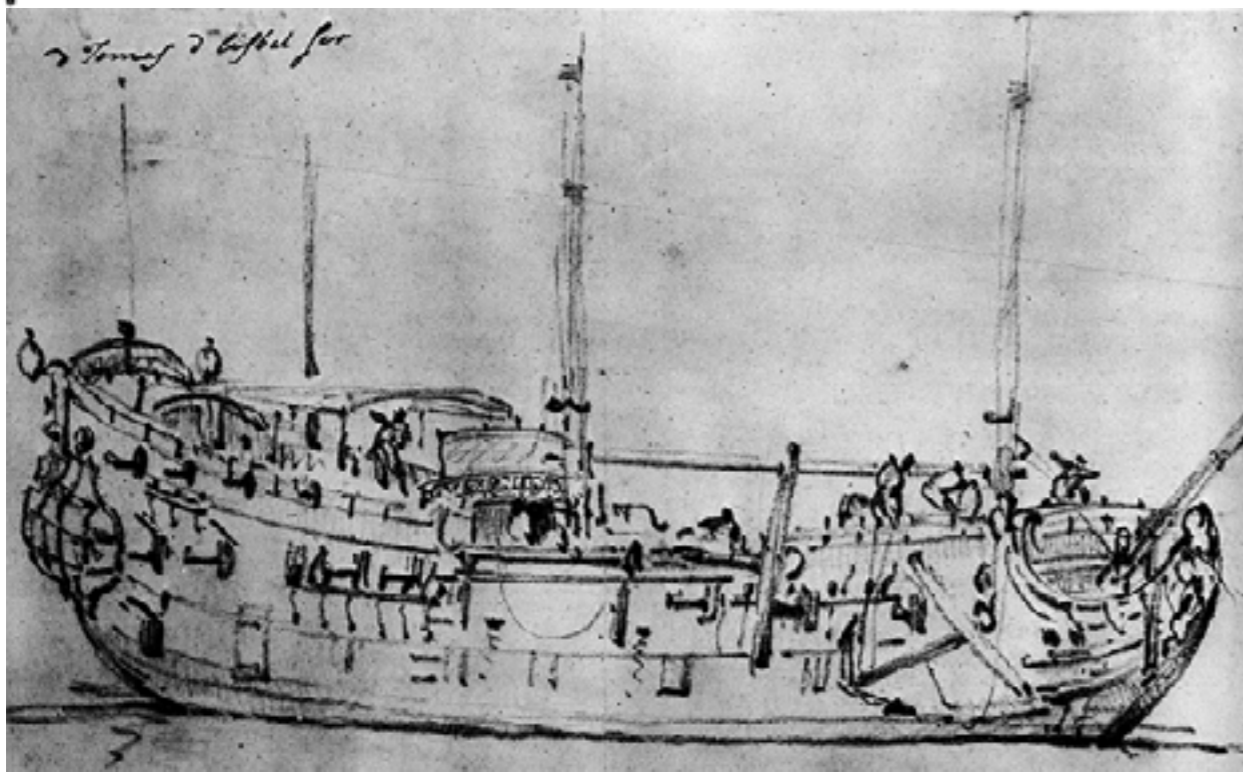
В то время как большое количество судов вынуждены были спускать флаги или захватывались путем абордажа, удивительно малое число было действительно потоплено орудийным огнем. Корабельные плотники обычно успевали заделывать все подводные пробоины, до того как затопление могло принять угрожающие размеры. Ужасающей силы взрывы пороховых погребов случались эпизодически, но они практически неизменно происходили случайно либо по неосторожности.

Более частой причиной разрушений судов являлся пожар. На деревянных кораблях



18. Две королевские яхты, идущие очень круто к ветру. Положение флагов и вымпелов указывает на удивительную ходкость этих юрких суденышек. Руперт Престон Лтд. Младший.

проконопаченных просмоленной паклей практически все могло гореть. Дабы иметь возможность воспользоваться этой слабостью, в составах флотов периода Реставрации обычно числилось несколько брандеров. Это были суда, наполненные горючими и легковоспламеняющимися материалами и снабженные крюками, подвешенными к рангоутным деревьям. Эти корабли обычно переоборудовались из торговых судов или старых боевых кораблей малого размера. Укомплектованные отчаянными смельчаками добровольцами, эти корабли поджигались и направлялись на корабли противника. В последний момент экипаж брандера пытался спастись на шлюпке, буксируемой за кормой. Как только брандер поджигался единственное, что могли противопоставить ему атакуемые – это открыть по нему огонь или попытаться выполнить маневр уклонения. Во многих отношениях брандеры были эквивалентами семнадцатого века современных торпед, особенно в их психологическом эффекте. Приближения объятых пламенем брандера обычно было достаточно, чтобы лишить мужества самый стойкий экипаж. Брандеры могли быть использованы для внесения беспорядка и замешательства в строй противника, а также в виде массивной атаки на его флагманские корабли. Наиболее эффективно было применение брандеров против обездвиженных целей, а именно против севших на мель или лишившихся мачт кораблей. Несмотря на то, что признанными мастерами в применении брандеров были голландцы, англичанам также удалось добиться в этом некоторых успехов. Наиболее выдающимся результатом стало Лоустофтское сражение 1665 года, когда брандерами был нанесен завершающий удар по побежденному и отступавшему в беспорядке голландскому флоту.



19. Типичный брандер семнадцатого века, переделанный из торгового судна Thomas and Elizabeth. Большинство брандеров, в отличие от этого, имели открывавшиеся вниз крышки портов, для того чтобы не ограничивать распространение огня только внутри корпуса брандера. Обратите внимание на лац-порт на нижнем ярусе в кормовой части. НММ, №681. Младший, прим. 1690 г. Надписан 'd Tomas d lisbet fer'. Thomas and Elizabeth был куплен в 1688 г. и использован в 1692 г.

I. Поврежденный штормом английский двухдечный корабль зарывается носом в волну. Если форма корпуса кораблей периода Реставрации обеспечивала хоть какое-то сопротивление бортовой качке, то их относительно острые обводы давали значительную килевую качку. Рейксмузеум, Амстердам. Младший.

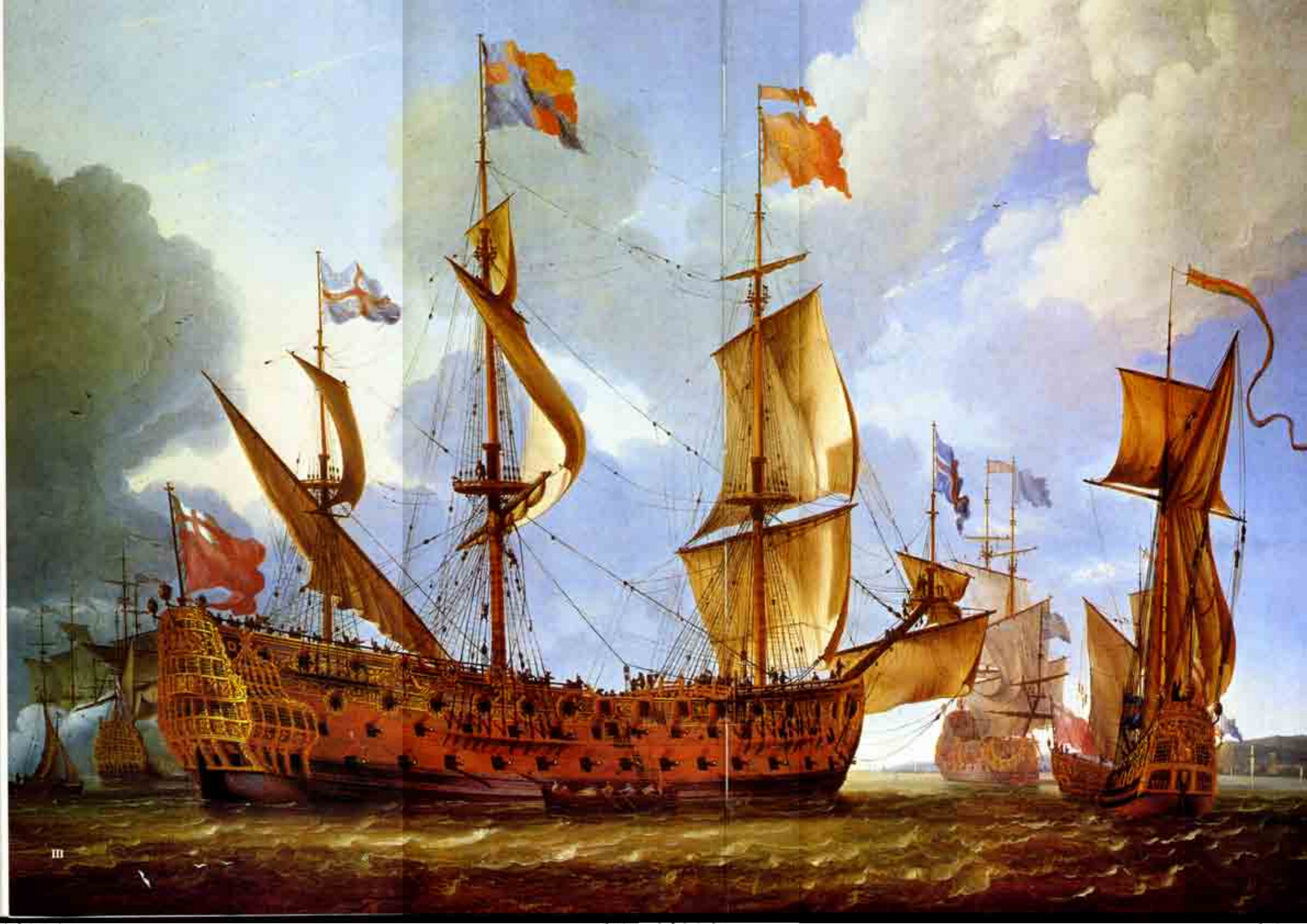
II. Частная верфь Дептфорде времен Реставрации, изображенная неизвестным художником. В центре, в сухом доке изображен крупный индеец. На самой реке слева показана одна из королевских яхт, а на переднем плане справа изображены несколько хорошо вооруженных торговых судов. НММ, неизвестный художник, вероятно 60-е – 70-е годы XVII в.

III. Большой корабль 1-го ранга 100-пушечный Prince 1670 г., изображенный Яном ван Биком в 1679 г. Несмотря на все достоинства этого полотна изображение корабля неточно во многих аспектах: на верхней палубе изображено слишком много орудийных портов, оно не согласуется с другими изображениями корабля в отношении элементов кормы, боковых галерей и декоративных деталей корпуса. Несмотря на это небольшая выступающая галерея на корме показана верно. НММ, Ян ван Бик, 1679 г.

IV. Королевские яхты перед отплытием в Нидерланды в 1677 году с новобрачными Вильгельмом Оранским и принцессой Мэри на борту. Яхты показаны, проходящими Эрит, ниже Грейвсенда. Корабль справа, вероятно, корабль 3-го ранга Mary, сопровождавший яхты в этом путешествии. НММ, Младший, 1677 г.

V. Великолепная картина Исаака Сейлмейкера корабля 6-го ранга Suadadoes. Этот корабль был изначально построен как яхта в 1670 г., но был перестроен в корабль 6-го ранга в 1673 г. Это одна из лучших известных картин Сейлмейкера, наряду с другими, написанными им в 70-х и 80-х года, отличаются высокой степенью достоверности, и соперничает с работами Ван де Вельде. Один из кораблей на заднем плане – ближайший из двухдечников – по декору может быть идентифицирован как Woolwich 1675 г. Частная коллекция, Исаак Сейлмейкер, прим. 1675 г.





2. Флот на момент Реставрации

Корабли первых Стюартов

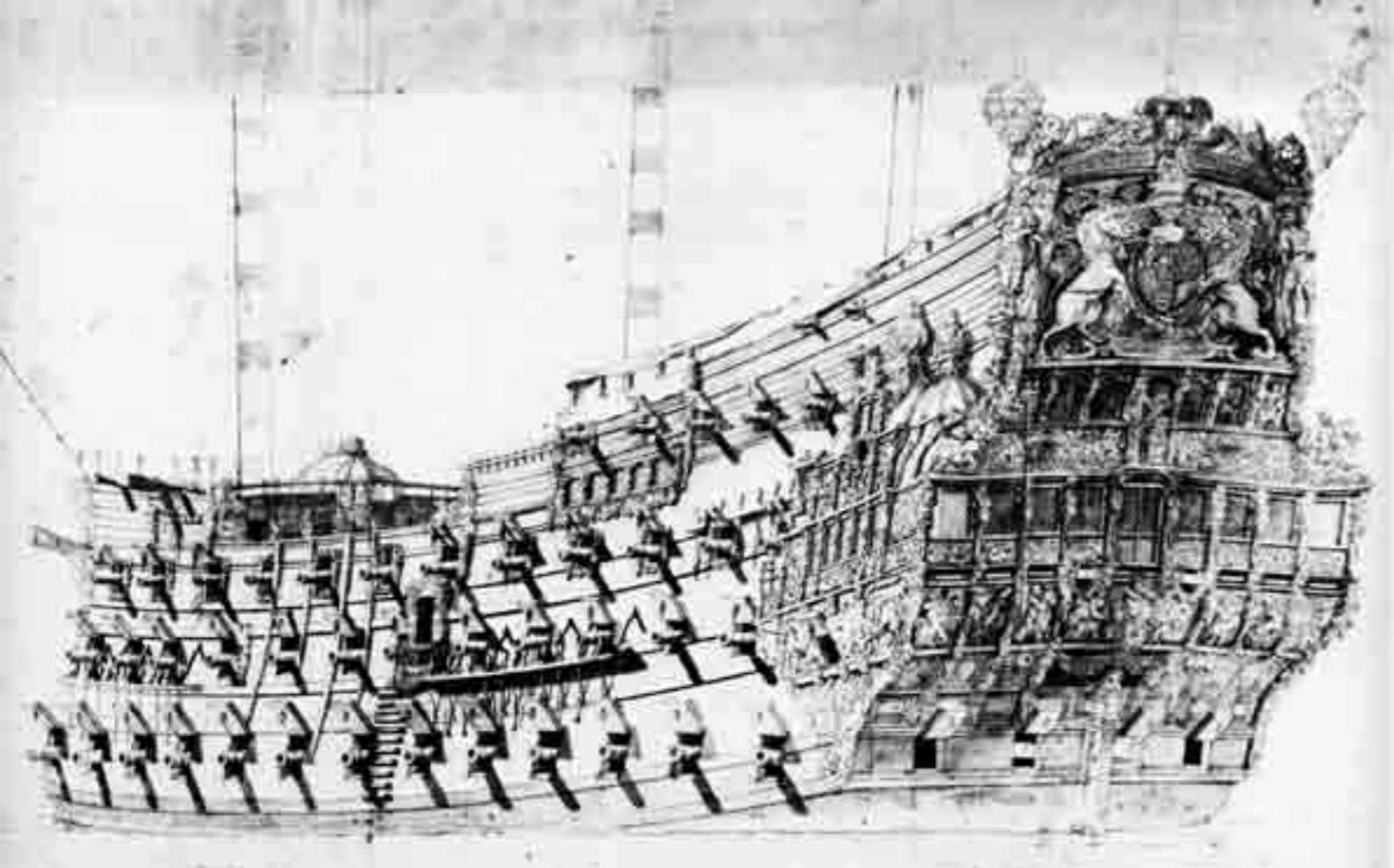
На момент восстановления монархии в Англии Карл II получил в свое распоряжение пятнадцать кораблей двух высших рангов. Из них два корабля 1-го ранга и девять 2-го были наследием со времен первых Стюартов. Несмотря на свой преклонный возраст, они были далеко не устаревшими. Они отличались крепкой конструкцией и тяжелым вооружением, и многие могли провести еще достаточное количество лет на активной службе.

Prince Royal

Самым старым из двух кораблей 1-го ранга являлся Prince Royal (или иначе Royal Prince) 1610 года постройки. Он, возможно, не был первым трехдечником в мире – некоторые испанские галеоны начала семнадцатого века вероятно имели три палубы – но он несомненно был первым таким кораблем в Англии. Prince Royal был спроектирован в 1607 году, когда корабельный мастер Финеас Петт, по собственной инициативе, изготовил модель корабля, который отличался невиданными доселе размерами. Король Яков I, увидев модель и оценив ценность такого корабля с точки зрения престижа государства, заказал его постройку. Большое число корабельных мастеров и флотских чиновников открыто критиковали возможную перегруженность надводной части и астрономическую по тем временам стоимость постройки в £20 000. Его строителя также обвиняли в присвоении государственных средств, а также в том, что для постройки он использовал не подвергшуюся сушке древесину. Однако, семья Петт, имевшая обширные связи бросилась на его защиту. Дополнительная



20. Royal Prince вскоре после Реставрации. ВА, №4694. Старший, прим. 1661 г. Флаги и наброски мачт, вероятно, добавлены позже. На рисунке несколько надписей включая, 'd... prinse roijall' и 'tot tiattum' (в Чатеме). Royal Prince был введен в док для крупномасштабного ремонта в 1661 г. и был выведен из него только в 1663 г.



21. Royal Prince в своем окончательном виде. Бойманс, №352. Старший, прим. 1675 г. Надписан 'de prins'. Изображение основано на офсете, поскольку королевский герб изображен зеркально. Возможно это «посмертный портрет» корабля, но сам офсет, возможно, был изготовлен значительно раньше.

поддержка поступила от лорда-адмирала, графа Ноттингемского, и Принца Уэльского Генри. При их активном участии Петт с успехом выдержал три заседания следственной комиссии.

Корабль был готов к спуску 24 сентября 1610 года в Вулидже. Посмотреть на церемонию собралась большое количество народа, включая короля и его свиту. Финеасу Петту пришлось испытать самый большой позор в его жизни, когда выяснилось, что корабль настолько широк, что не сможет пройти через горловину дока. Растерянные работники верфи бросились расширять вход в док, но лишь немногие благородные господа присутствовали, когда могучий Prince Royal сошел на воду со следующим приливом в 2 часа утра.

По окончанию постройки Prince Royal имел длину по килю 115 футов и ширину 43 или 44 фута. Учитывая тот факт, что носовой и кормовой уклоны были слишком большими, по меркам более поздних времен, длина по гон-деку корабля Петта вполне могла достигать до 155 футов. Хотя изначально планировалось, что это будет 64-пушечный корабль, по завершению снаряжения на нем было 55 орудий. На ранних изображениях корабля прослеживается массивная обрешетка над шкафутом, полубаком и квартердеком, таким образом, его можно назвать даже четырехдечным. Со своими возвышавшимися громадными бортами и надстройками Prince Royal, вероятно, обладал очень плохой остойчивостью, и к 1623 году обрешетка над полубаком была снята. К моменту Реставрации исчезли и остальные навесы.

За время своего существования Prince Royal подвергся многочисленным модернизациям, и вполне возможно, что к 1660 году Петт не узнал бы своей корабль. Первая тимберовка была произведена в 1621 году, когда подтвердилось, что Петт использовал ненадлежащую древесину для постройки корабля. Стоимость этих работ составила £6000, примерно треть от первоначальной его стоимости. Более обширную модернизацию Prince Royal претерпел в 1641 году, и вероятно именно тогда его устаревшая транцевая корма была заменена на, признанную более удачной,

круглую. Также на нем появились украшенные декором боковые галереи и носовая фигура в виде всадника. В тот момент корабль считался 64-пушечным, но во времена Протектората, когда корабль был известен под именем Resolution, на нем стояло не менее 88 орудий.

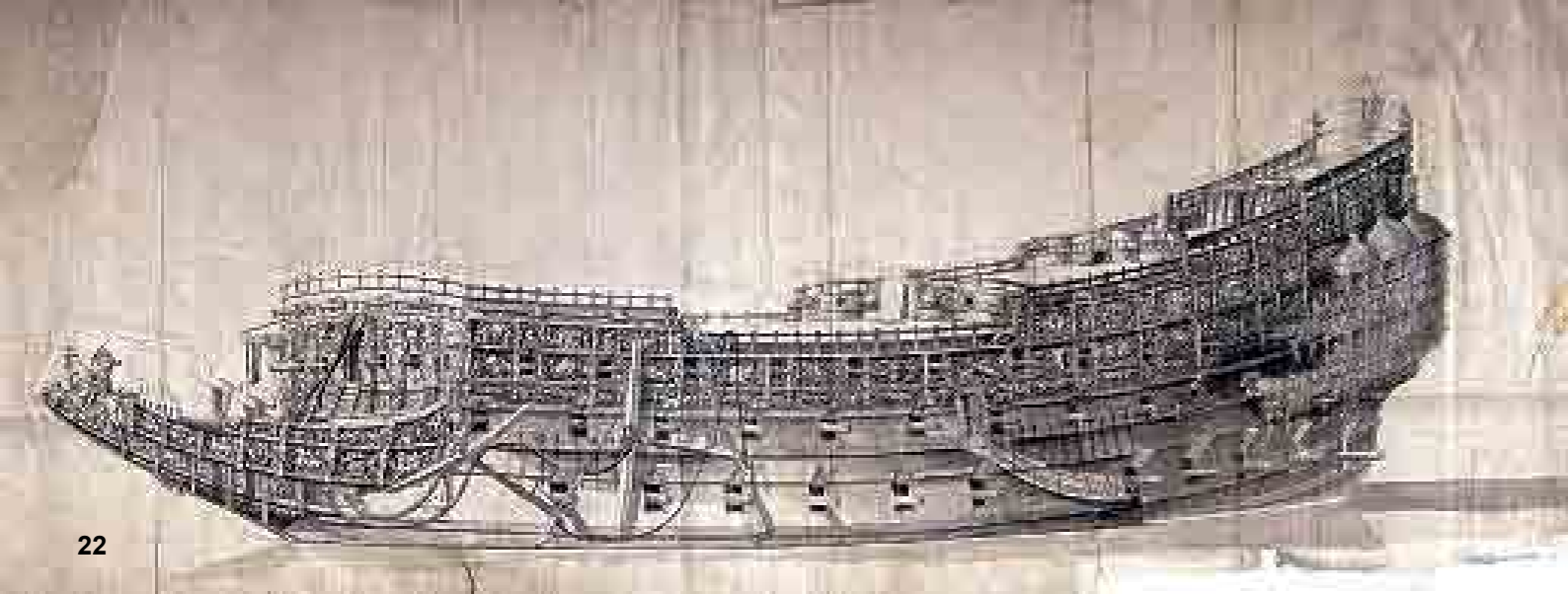
В 1663 году, заново переименованный в Prince Royal, корабль вышел из сухого дока в Вулидже после еще одной обширной тимберовки. Остается неизвестным, какие именно работы были произведены на корабле, но вариант 1663 года, по всей видимости, не считался кораблем новой постройки. Сравнение изображений Ван де Вельде «до и после» демонстрирует лишь незначительные перемены во внешнем виде, хотя размерения, вероятно, подверглись коренным изменениям. Длина киля после 1663 года составляла 132 фута, а ширина 45 футов и 2 дюйма. Увеличение ширины может объясняться наращиванием шпангоутов, но увеличение длины киля на 17 футов не могло произойти без серьезных изменений конструкции. Частично изменения можно отнести на счет уменьшения кормового и носового уклонов, что в свою очередь вызвало увеличение водоизмещения и как следствие улучшение остойчивости. Могло также произойти так, что длина самого корпуса была увеличена. К сожалению, до нас не дошли сведения о длине гон-дека, будь-то изначальной, либо после тимберовки, но при длине киля в 132 фута в 60-х годах семнадцатого столетия длина по гон-деку могла составлять более 160 футов. В своем окончательном варианте на нем устанавливалось до 92 орудий.

Во времена правления первых Стюартов Англия не вела войн, сопровождавшихся крупными морскими сражениями, таким образом, до начала первой англо-голландской войны (1652-1653) у Prince Royal не было шанса проявить себя в бою. Несмотря на свой значительный возраст – более 40 лет – к моменту ее начала он по-прежнему являлся одним из самых грозных кораблей, находившихся в строю. Под именем Resolution он с успехом участвовал в сражениях у Кентиш-Нок, Габбарде и Шевенингене. В каждом из них он выступал в качестве флагмана флота.

Во времена правления Карла II корабль с честью выдержал Лоустофтское сражение (1665), однако в Четырехдневном сражении (1666) Prince Royal выскочил на мель, был захвачен голландцами и впоследствии сожжен. Его потеря вызвала шок и уныние по всей Англии, сравнить это состояние можно с потерей злополучного крейсера Hood в двадцатом веке. Сэр Томас Клиффорд, бывший свидетелем этой катастрофы, писал: «Он был словно замок в море, по моему мнению, самый лучший корабль в мире, построенный когда-либо, способный выдержать град ударов, но теперь он потерян и это слишком горестное событие, чтобы говорить о нем долго». В общей сложности срок службы Prince Royal составил 56 лет.

Royal Sovereign

Каким бы большим ни был Prince Royal, он казался карликом по сравнению с еще одним кораблем 1-го ранга времен первых Стюартов – 100-пушечным Royal Sovereign. Этот великолепный корабль, также как Prince Royal, был построен отчасти из соображений поддержания престижа правящего монарха, а именно Карла I. Своим появлением он обязан королевскому визиту к Финеасу Петту на верфь в Вулидже в июне 1634 года. Их встреча состоялась в трюме недостроенного корабля Leopard, где они обсудили возможность постройки супер-корабля. Известия об этих планах вскоре достигли Тринити Хауз, администрация которого считалась экспертом в корабельной архитектуре. Эти эксперты были приведены в ужас. По их мнению, постройка Prince Royal была серьезной ошибкой, а воплощение в жизнь еще более грандиозного проекта, виделось вообще преступлением. Несмотря на их протесты «никакое мастерство или изобретательный ум не смогут построить корабль с тремя ярусами орудий, пригодный к службе» подготовка к постройке судна началась зимой 1635 года. Средств на постройку не жалели. Дабы не повторять свою ошибку с древесиной на Prince Royal, Петт лично проводил инспекцию в лесу Чопвелл около Дурама и отбирал дубовые стволы для валки. Большое количество частей набора вырезалось непосредственно в лесу на лесопилках и направлялось для сборки на верфь в Вулидже. Транспортировка древесины сама по себе являлась крупным предприятием. Стволы приходилось тащить волоком не менее 20 миль до ближайшего порта. «Большущая штука, из которой был сделан кильсон, была настолько большой и тяжелой, что двадцать восемь волов и четыре лошади с великим трудом тащили ее от того места где она выросла и была спилена до воды».

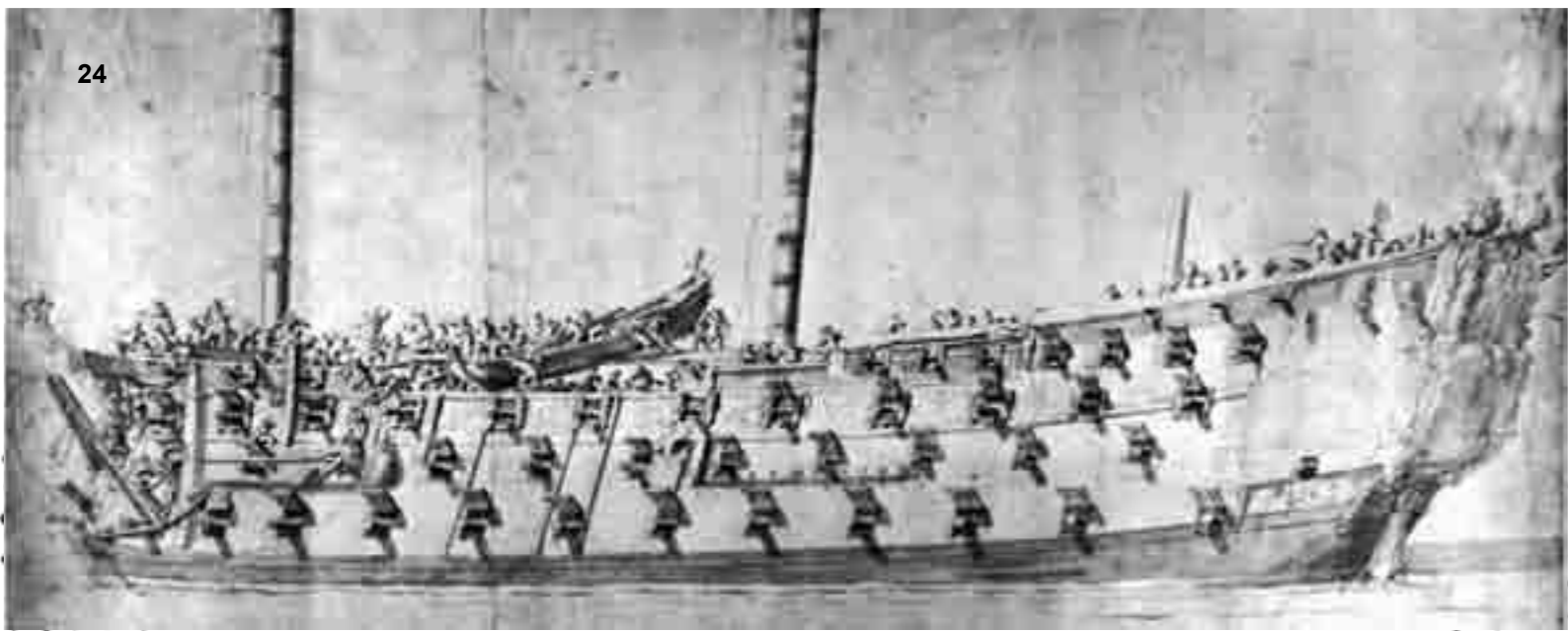


22



23

22, 23, 24. Ван де Вельде выполнил подробное изображение первоначального Sovereign of the Seas (22), возможно, взяв за основу гравюру Пейна. Два других рисунка Royal Sovereign отражают вид корабля во время правления Карла II.
 22. Фото: НММ, Оригинал находился в коллекции Дж. Моргана. Старший, дата неизвестна.
 23. НММ, №408. Младший, ?1673 г. Надписан 'soeverijjn' и 'd Roijal soeverijjn'. Обратите внимание на то, что в военное время громадный центральный гакабортный фонарь заменен меньшим и вероятно менее ценным.
 24. Королевский музей Кентербери, Старший, 1673 г. Надписан 'roijal soeverijjn 1673'



24

Количество использованной для постройки древесины было настолько велико, что из ее остатков были полностью построены два малых корабля – Greyhound (120 тонн) и Roebuck (90 тонн). Благодаря большой предварительной работе по заготовке материалов, фактическая постройка этого корабля шла очень быстрыми темпами. Закладка киля состоялась в декабре 1635 года, а спуск на воду произошел уже в октябре 1637 года.

По всем характеристикам, Sovereign of the Seas, а именно такое имя он получил, на многие годы опередил свою эпоху. Его длина по гон-деку составляла 167 футов 9 дюймов, а длина по килю 127 футов. Ширина без обшивки была 46 футов 6 дюймов и 47 футов 11 дюймов с обшивкой. По ширине и углублению (23 фута 6 дюймов) Sovereign of the Seas был больше, чем любой другой боевой корабль семнадцатого столетия. Он обладал значительно большей устойчивостью, чем многие трехдечники более поздней постройки. К сожалению, этим свойством в значительной степени пренебрегали в ранние годы его службы из-за массивных навесов, располагавшихся над шкафутом, полубаком и квартердеком.

Петт планировал установить на корабль только 90 орудий, однако Карл I настоял на, по крайней мере, 100 орудиях. Хотя на некоторых английских кораблях 1-го ранга построенных позже в том же столетии, также устанавливалось 100 орудий, всегда считалось, что Sovereign нес более мощное вооружение. При первоначальном снаряжении на корабле были установлены 104 медных орудия (см. таблицу).



25. Sovereign был флагманским кораблем вице-адмирала сэра Джозефа Джордана в сражении при Солбее в 1672 г. НММ, сэр Питер Лили.

Первоначальное вооружение Sovereign of the Seas	
Нижняя палуба	
Бортовые	20 дрейк пушек
Погонные	4 дрейк полупушки
Ретирадные	2 дрейк полупушки
Скуловые	2 дрейк полупушки
Средняя палуба	
Бортовые	24 дрейк кулеврины
Погонные	4 кулеврины
Ретирадные	2 кулеврины
Верхняя палуба	
Бортовые	24 дрейк полукулеврины
Погонные	2 полукулеврины
Ретирадные	2 полукулеврины
Квартердек	6 дрейк полукулеврин
Полубак	8 дрейк полукулеврин
	2 дрейк кулеврины
Ют	2 дрейк полукулеврины

В более поздние годы вооружение Sovereign of the Seas претерпевало значительные изменения. Термин «дрейк» относится к орудиям с сужавшимся к камере каналом ствола и предназначавшимися для стрельбы более легкими снарядами. Такие орудия обычно были короче обычных и имели более тонкие стенки. Стандартная длинная пушка, называвшаяся также «усиленной» имела более толстые стенки и прямую камору для мощных зарядов.

Самой удручающей особенностью Sovereign of the Seas была его чрезвычайно высокая цена. Многие современные флотские чиновники могут найти некоторое утешение в том факте, что перерасход средств не был исключительной чертой двадцатого века. Первоначальная смета предусматривала скромные £13 680. К тому времени, когда корабль был готов к выходу в море, его стоимость составила уже более £40 000 и это без учета артиллерии (£26 000). Вплоть до 50-х годов восемнадцатого века ни одному английскому боевому кораблю не удалось превзойти эти затраты на строительство, учитывая то, что тому времени инфляция как минимум вдвое увеличила цену. Для того чтобы покрыть затраты на строительство Sovereign of the Seas и нескольких других новых кораблей Карлу I пришлось прибегнуть к взиманию непопулярного корабельного налога, который стал одной из важных причин в итоге приведших к его низложению.

Большая часть затрат на Sovereign of the Seas пошла на самый великолепный корабельный декор, когда-либо украшавший корабль. Считается, что декоративное убранство корабля было разработано Томасом Хейвудом и сэром Антони ван Дейком, а исполнено под руководством главного корабельного резчика Джерарда Кристмаса.

Носовая фигура была выполнена в виде конной статуи Эдгара Миролюбивого, попирающего семь королей. Регели гальюна были украшены фигурами грейхаундов, драконов и различными королевскими регалиями. Корпус выше верхних бархоутов был заполнен фризами, изображавшими римских императоров, знаки зодиака, шлемы, оружие, барабаны и другие военные атрибуты. На корме располагались изумительные скульптурные группы. В верхней части возвышалась статуя крылатой богини Победы в окружении Нептуна, Юпитера, Геракла и Ясона. На широкой вертикальной панели под ней находился королевский герб и плюмаж принца Уэльского. Переборки на срезах полубака, квартердека, юта и ютовой надстройки также покрывали изысканные резные украшения. Последующий опыт эксплуатации корабля показал, что размещение избытка резьбы внутри оказалось неразумным из-за высокого риска осколочных ранений экипажа в бою. Но даже это не заставило королевский флот отказаться от такого количества резных украшений вплоть до конца столетия. Для экипажей кораблей до начала сражения было обычным делом срубить и сбросить в воду как можно большее количество ненужных скульптур. Декор Sovereign of the Seas в отличие от кораблей поздней постройки покрывался не желтой краской, а настоящей позолотой. У голландцев, с которыми он неоднократно сходил в сражениях, корабль получил

прозвище «Золотой дьявол».

Проект Sovereign of the Seas был настолько революционным, насколько изысканным было его декоративное убранство. Если изначальный вариант Prince Royal являлся ничем иным как очень большим елизаветинским галеоном, то проект Sovereign of the Seas с его гладкими палубами и круглой кормой был настолько продвинутым, что ему потребовались бы лишь незначительные изменения, чтобы не выглядеть пережитком из прошлого в строю боевых кораблей начала девятнадцатого века.

Из-за громадных расходов на его содержание он лишь изредка вводился в кампании в мирное время. Большую часть времени корабль проводил в качестве аттракциона для приезжих. Джон Эвелин, впервые увидевший его в 1641 году, писал:

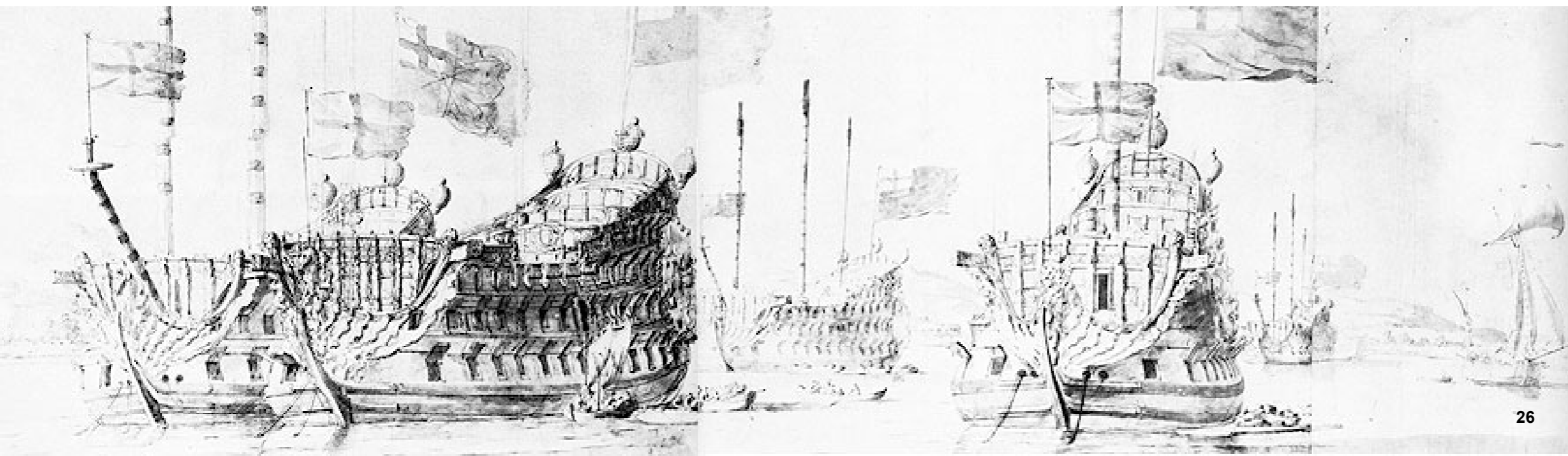
«19-го мы отправились в Рочестер и после осмотра кафедрального собора, направились в Чатем чтобы увидеть Sovraigne, громадный корабль, названный так, и по тоннажу, вооружению и декору самый великолепны из тех, что когда-либо поднимали паруса. Корабль этот особенно знаменит тем, что его постройка стоила Его Величеству волнений его подданных, возражавших ему по мелочам (это подстрекалось тайными врагами Его величества, воспользовавшихся моментом), отказываясь жертвовать деньги на свою собственную безопасность и славу монарха».

Грандиозный гакабортный фонарь Sovereign of the Seas приводил в восторг многих наблюдателей. Одним из них был Сэмюэль Пипс:

«...после мы поехали к Sovereign, где замечательно повеселились, все время, распевая песни. Кроме других удовольствий я препроводил миссис Тернер, миссис Хэмпсон и двух мадам Алленс в кормовой фонарь и сам отправившись туда же, потребовал с них поцелуя, представив это как плату для главного офицера, что и было сделано с превеликой радостью, а затем проведя время за отличной беседой и несколькими бутылками вина и т.д.»

Как и на Prince Royal на Sovereign of the Seas было проведено несколько модернизаций. Первая из них была выполнена в 1651 году, и заключалась в том, что в целях улучшения остойчивости был насколько это возможно снижен вес корабля в надводной части. Были сняты массивные навесы, была уменьшена высота полубака, а квартердек был укорочен, также как и боковые галереи. Ютовая надстройка была демонтирована. В дополнение ко всему слишком длинный княвдигед был заменен более коротким в большей степени отвечавшему требованиям мореходности.

В таком виде Sovereign of the Seas принял участие в своем первом крупном сражении у Кентиш-Нок в 1652 году. Хотя есть сведения о том, что в нем он потопил один голландский корабль единственным бортовым залпом, на деле все было не так славно. Из-за своей громадной осадки, корабль выскочил на мель в самый ответственный момент сражения, и англичанам сильно повезло, что в итоге кораблю удалось избежать захвата или разрушения противником. После этого случая революционные адмиралы не отваживались рисковать кораблем. Оставшееся время до конца первой англо-голландской войны корабль провел в безопасности порта.



26. Боевые корабли в запасе у Гиллингэма в 1685 г. Трехдечник справа видимый с носа является Royal Sovereign с новой, полученной во время ремонта, носовой фигурой льва. Слева вместе стоят корабли 1-го ранга Prince и Britannia. В центре на некотором отдалении находится корабль 2-го ранга Neptune. Бойманс, №202. Старший, 1685 г. Надписан слева 'roijal prins' и 'britanje' и справа 'd Neptunis' и 'dit nieu orgemaecht souvaereijn' (это новый перестроенный Royal Sovereign).

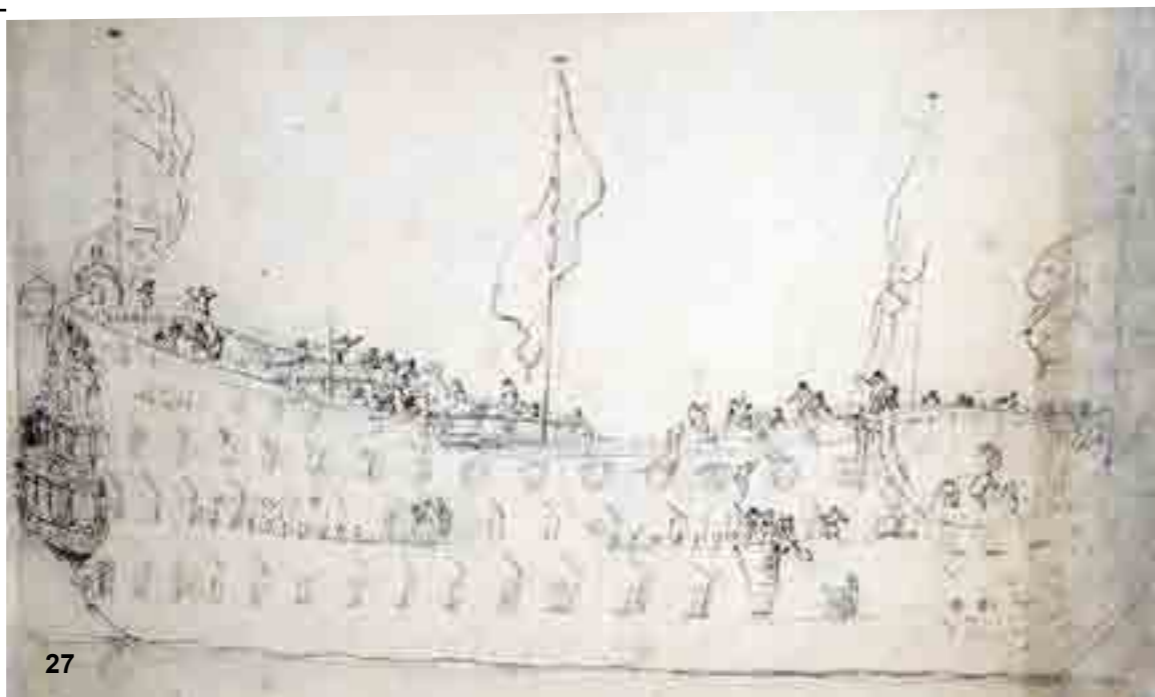
Еще один крупномасштабный ремонт на Sovereign of the Seas, иногда упоминаемый как перестройка, был проведен капитаном Джоном Тейлором на верфи в Чатеме в 1659-1660 годах. Объем работ, выполненных Тейлором доподлинно неизвестен. Рисунок Ван де Вельде старшего, датируемый примерно 1673 годом, показывает лишь незначительные изменения от первоначально внешнего вида. Бросающаяся в глаза разница заключается в увеличении орудийных портов на корабельных надстройках. В этой связи следует напомнить, что изначально Финеас Петт задумывал корабль как 90-пушечный. В целях увеличения вооружения до 100 орудий необходимо было увеличить количество бортовых портов, включая порты на шкафуте в промежутке между полубаком и квартердеком. Переработанная схема расположения портов позволила обеспечить полноценный 50-пушечный бортовой залп. На рисунке 1673 года, можно также заметить, что размещение еще одного порта стало возможным благодаря уменьшению длины верхнего яруса боковых галерей. Неизвестно было это сделано в 1651 или в 1660 году, однако по рисунку 1673 года видно, что изменения не коснулись изначального расположения орудийных портов. Это, по крайней мере, подтверждает тот факт, что капитан Тейлор не вносил конструктивные изменения в схему набора корпуса корабля.

Во времена правления Карла II Sovereign (начиная с 1660 года Royal Sovereign) участвовал в боях против голландцев, а именно в сражении в день Св. Джеймса в 1666 году, а также в четырех основных боевых столкновениях флотов 1672-73 годов. Как ни удивительно, но Sovereign был менее популярен в качестве флагманского корабля, нежели другие трехдечные корабли. В двух первых сражениях корабль принимал участие в качестве обычного корабля, т.е. без флагманских офицеров на борту. И лишь в двух последних сражениях 1673 года он был избран флагманом флота, но и то только после того как первоначально выбранный флагманом корабль был забракован. Естественно, этот выбор ни в коей мере не был связан с боевыми качествами корабля. Имея такую ширину, корабль представлял собой необычно стабильную орудийную платформу, что нашло свое отражение в установке на его мидель-деке 24-фунтовых орудий вместо обычных кулеврин. Ни один из трехдечных кораблей не имел такой схемы расположения орудий. В 1673 году принц Руперт писал королю: «Sovereign это лучший из Ваших кораблей для плавания».

Одной из причин, по которой он не был популярен в качестве флагмана, возможно, заключалась в том, что на нем отсутствовали приемлемые площади для размещения целой армии авантюристов, составлявших штаб командующего флотом периода Реставрации. Ютовая надстройка была демонтирована в 1651 году, а в сарваерском отчете 1675 года, помимо прочего содержится замечание о необходимости «расширить его корму на уровне транца на 6 футов». Это служит указанием на то, что кормовые помещения на корабле были уже тех, которые считались стандартными для 70-х годов семнадцатого столетия и, может быть, в этом плане он был менее удобен для старших офицеров.

Обследование 1675 года показало, что на некоторых самых старых частях набора появились признаки гниения. К сожалению, необходимые средства для проведения ремонта в размере £16 000 собрать не уда-

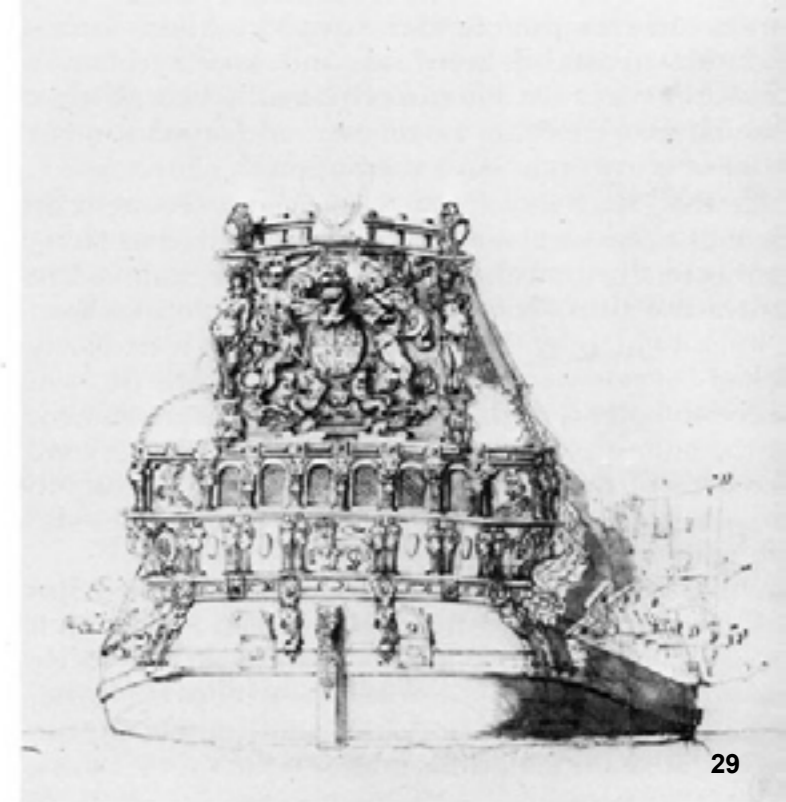
27. Спуск на воду «перестроенного» Royal Sovereign в 1701 г. Один из крупнейших кораблей своего времени – на нем было установлено 112 орудий. НММ, №733. Младший, 1701 г. Надписан 'Roijal Soverijn 1701'.



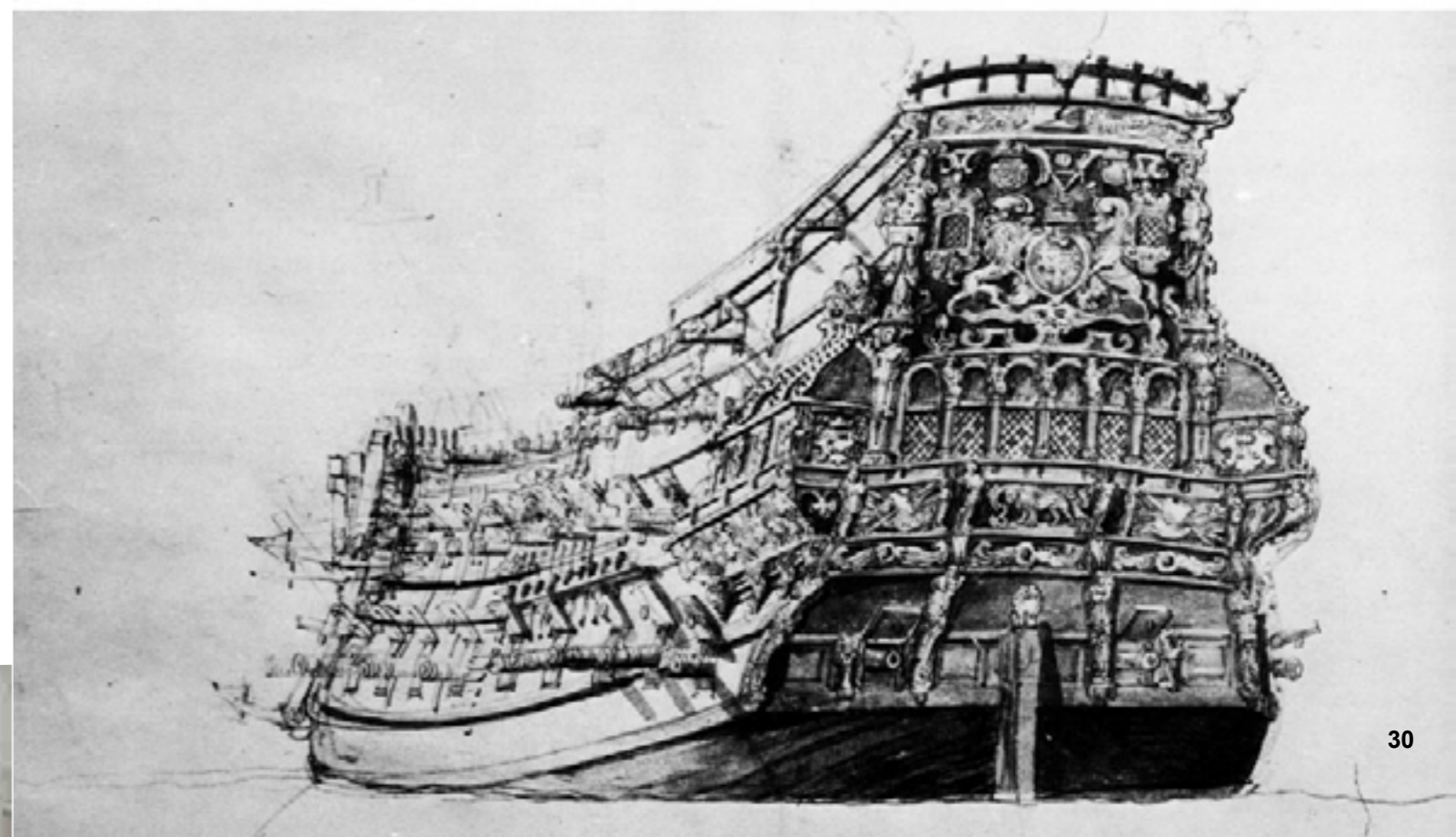
27



28



29



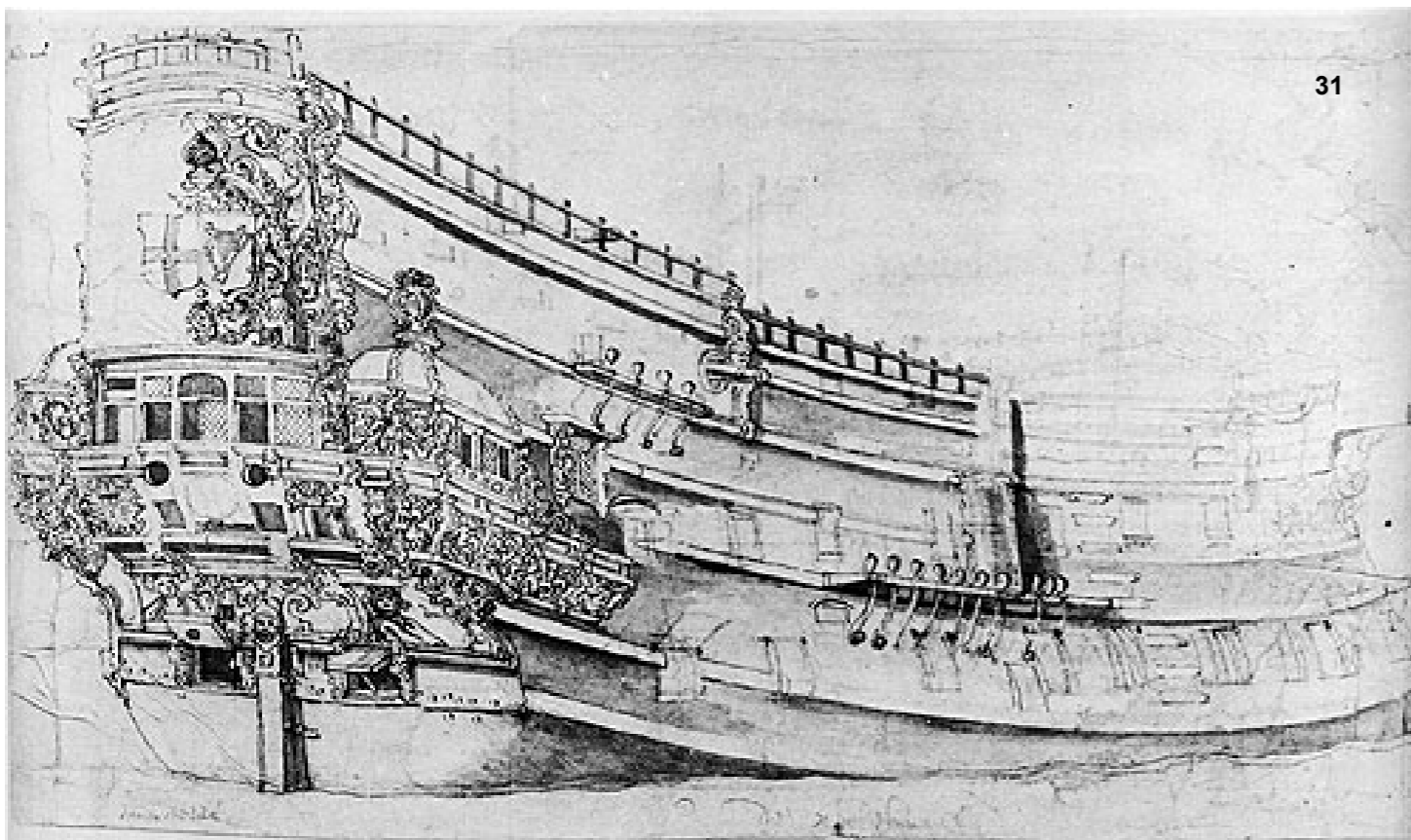
30

28, 29, 30, 31. Корабли первых Стюартов имели довольно угловатые кормовые оконечности. Корабли показаны по состоянию на конец 40-х и начало 50-х годов XVII в., все из них были вооружены тогда 40-56 орудиями. На этой странице представлены Convertine (28), Lion (29) и George (30), а на противоположной Garland (31). Garland изображен с гербом Содружества в 1652 г. в то время как остальные относятся к 1648 г. 28. ВА, №4695. Старший, 1648 г. Изображен у Хеллеветслейса во время противостояния парламентского и роялистского флотов. Идентификация данного корабля может быть неточной, и на рисунке может быть изображен Antelope.

29. Бойманс, №400. Старший, 1648 г. Изображен у Хеллевуслейса во время противостояния парламентского и роялистского флотов. Животное на кормовом подзоре, несомненно, представляет льва, но львы очень часто использовались в качестве элементов декоративного убранства, чтобы только на основании этой фигуры сделать идентификацию. Unicorn, находившийся в составе парламентского флота, также может претендовать на идентификацию по этому изображению.

30. Атлас ван Столк, Роттердам. Старший, 1648 г. Надписан в двух местах 'd s Joris'. Изображен у Хеллевуслейса во время противостояния парламентского и роялистского флотов.

31. BA, № D241-1890. Старший, 1652 г. Изображен в голландских водах после захвата в сражении у мыса Данженес 1652 г. Надписан 'de gooskrans' (голландцы переименовали Garland в Rozenkrans).



лось. Ремонт откладывался из года в год, до тех пор пока Роберт Ли, главный корабельный мастер верфи в Чатеме, получил корабль в свое распоряжение в начале 80-х годов семнадцатого века. Он нашел корабль в плачевном состоянии. К тому моменту как Ли закончил в 1684 году, корабль был «почти новым». Ли довел длину киля до 131 фута, а ширину до 48 футов 8 дюймов, оставив, однако, без изменений схему расположения орудийных портов. Он также установил на кнзвдигед носовую фигуру льва, вместе с новыми, более соответствовавшим изменениям в стиле, боковыми галереями и обновил кормовой декор.

В 90-х годах семнадцатого века корабль вновь принял участие в боевых действиях, на этот раз против французов в сражениях при Бичи-Хэд и Барфлере. В 1696 году Адмиралтейство планировало провести еще одну тимберовку, но в ночь на 27 января в Чатеме, зажженная свеча была оставлена без присмотра в одной из кают корабля. Со вспыхнувшим огнем, оставленная на корабле минимальная команда, справиться своими силами не смогла. Вахта на соседних кораблях неслась небрежно, и с них никто не заметил бедственного положения на Royal Sovereign. Пожар был замечен только с берега, но к тому моменту, когда прибыла помощь, было уже слишком поздно что-либо предпринимать, и осталось только подобрать выживших из воды.

Корабль так и не был официально исключен из списков флота. Работы над новым еще большим Royal Sovereign начались практически сразу же. Адмиралтейство настояло на использовании в постройке оставшихся от пожара годных элементов набора, дабы обозначить преем-

ственность и официально указать, что корабль был «перестроен». Новый корабль был спущен на воду в 1701 году и оставался в строю вплоть до 1768 года.

Корабли 2-го ранга первых Стюартов

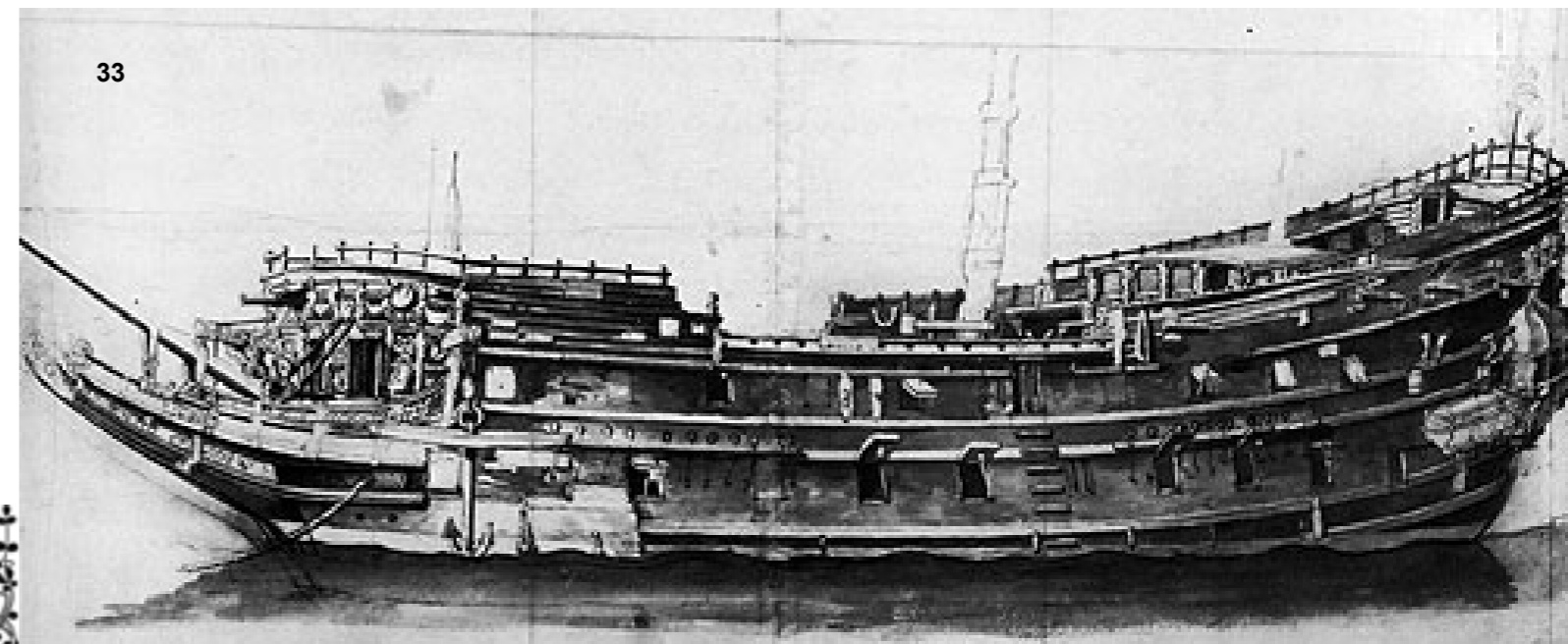
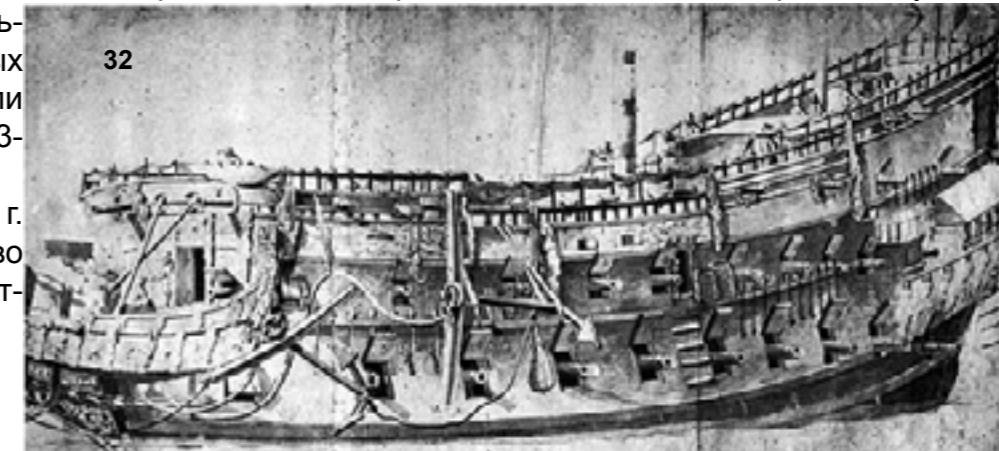
Девять кораблей 2-го ранга построенных при первых Стюартах и переживших времена английской революции и Протектората были в числе одних из самых любопытных кораблей флота. К 1660 году многие из них уже имели длинный и славный послужной список. Vanguard 1615 и Rainbow 1617 годов постройки, на деле являлись перестроенными версиями кораблей елизаветинских времен. Оба корабля сыграли не последнюю роль в сражениях против Непобедимой армады. В этих сражениях Rainbow выступал в качестве флагманского корабля адмирала лорда Генри Сеймура, а Vanguard находился под флагом второго флагмана сэра Уильяма Винтера. В послужном списке Vanguard имеется еще одно необычное предприятие. В 1625 году на непродолжительное время он был передан в распоряжение короля Франции, который использовал его в осаде цитадели гугенотов – Ла-Рошели. В одном из повествований мы находим такое описание атаки Vanguard: «он косил их как траву».

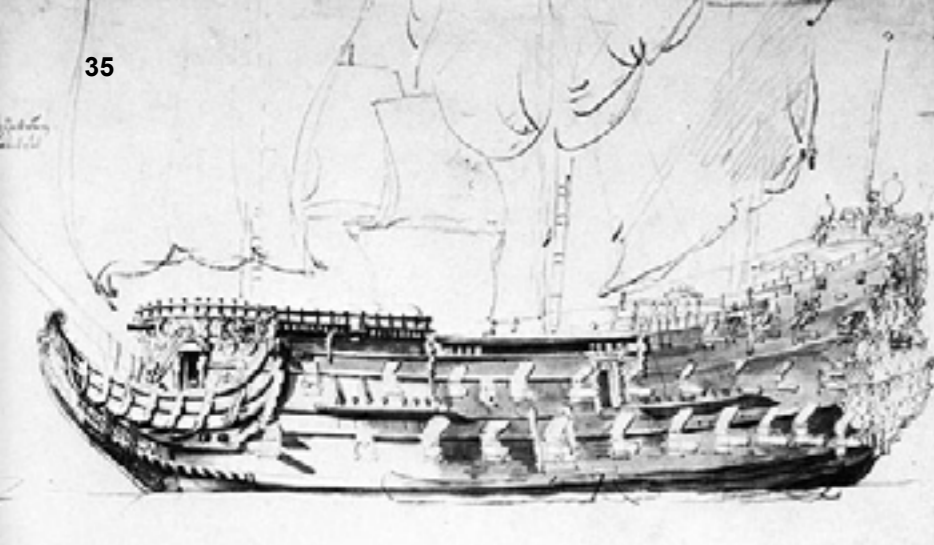
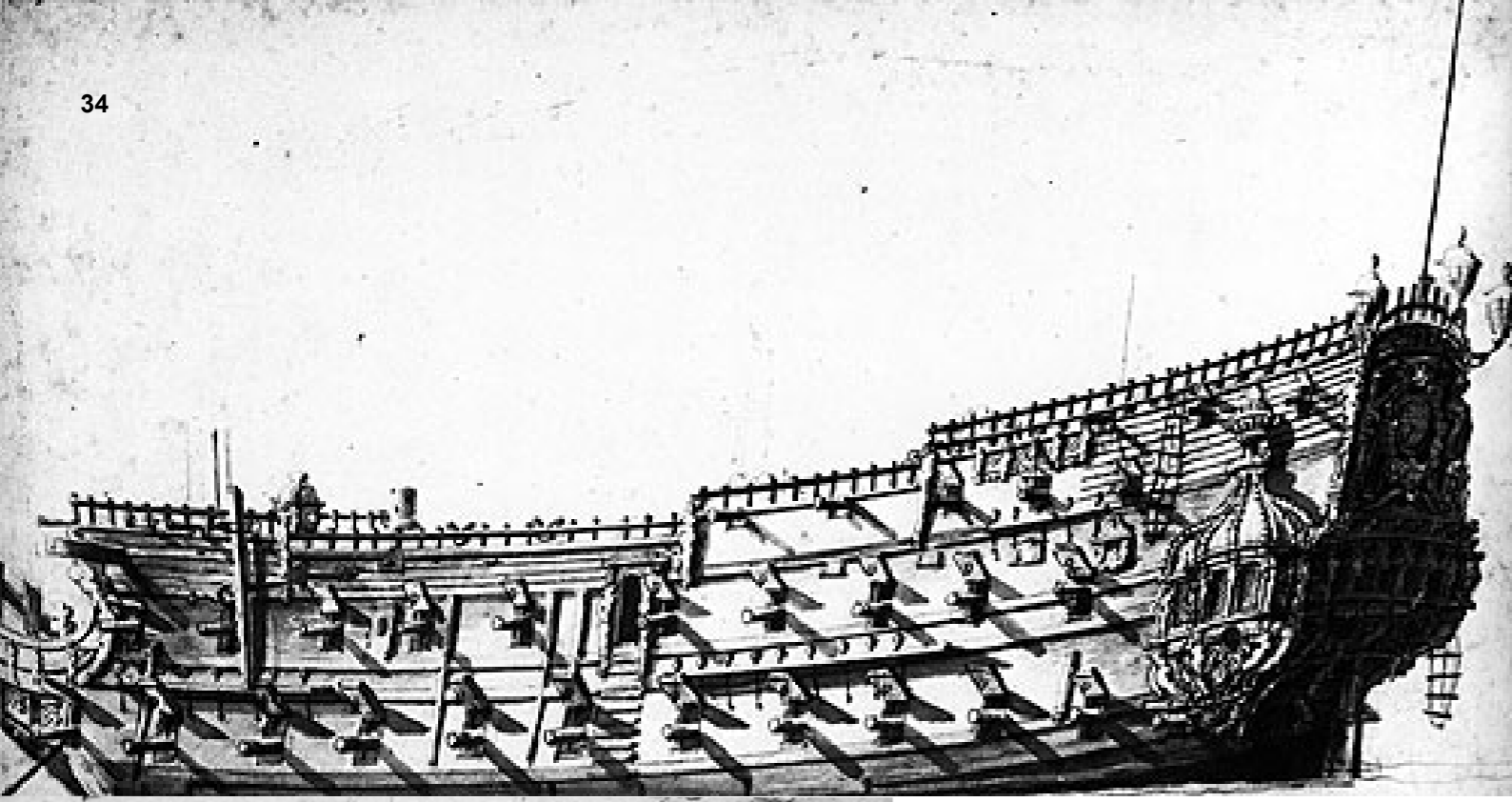
Пятью другими кораблями, появившимися во времена правления Якова I между 1620-23 годами, были: Victory, Swiftsure, St. George, St. Andrew и Triumph. Корабли Unicorn и James (после 1660 года носивший имя Old James) относились к временам Карла I. Все эти корабли претерпе-

32, 33. Эти небольшие трехдечные корабли показывают типичную конфигурацию кораблей первых Стюартов во время гражданской войны и времен Содружества. Первым из кораблей (32) является Constant Reformation, флагман принца Руперта роялистской эскадры в конце гражданской войны. Корабль затонул в Атлантике в 1651 г. Поврежденным кораблем (33) может быть Leopard 1635 г. и изображенным в момент прибытия в Нидерланды после захвата в сражении у Ливорно в 1653 г. Возможно большинство других кораблей первых Стюартов были перестроены или «модернизованы» между 1653-1660 годами.

32. НММ, №753. Старший, 1648 г. Изображен у Хеллевуслейса во время противостояния парламентского и роялистского флотов.

33. НММ. Старший, ?1653 г.





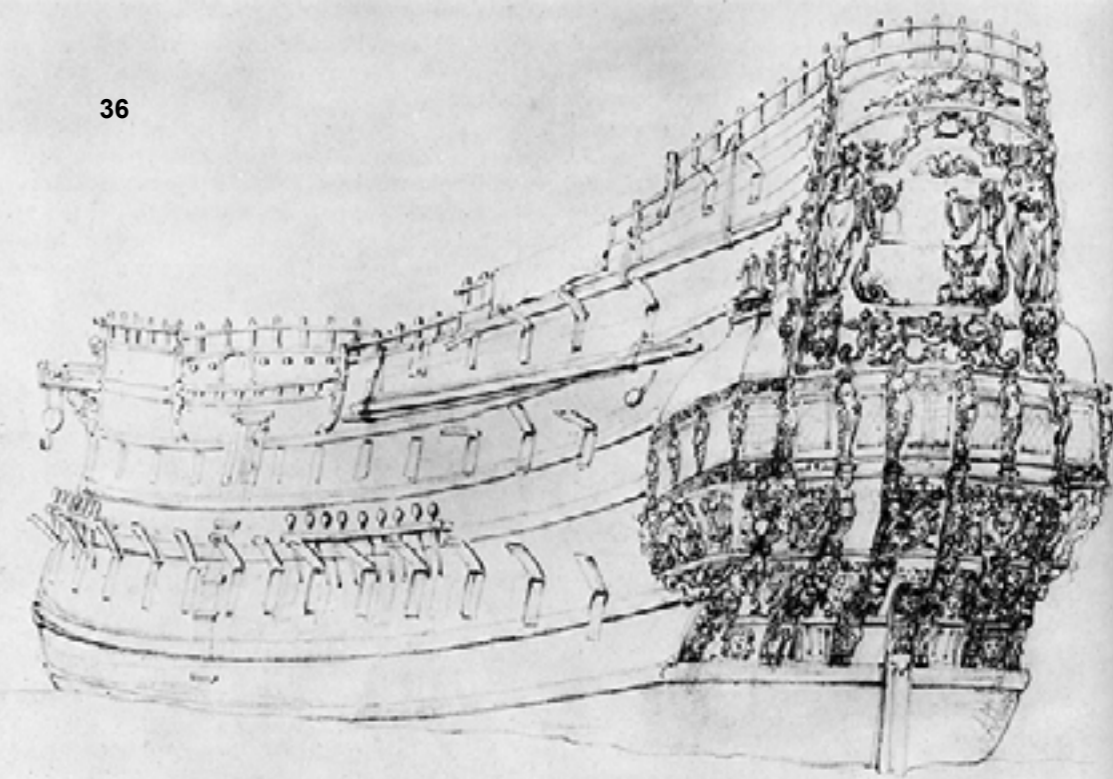
34, 35. Один из кораблей 2-го ранга первых Стюартов (34), возможно Rainbow, изображенный вскоре после Реставрации. Декор кормы типичен для 50-х годов XVII в., за исключением того, что парламентские гербы были наспех заменены на королевские регалии. Другой рисунок (35) показывает Rainbow через год или через два после внесения дополнений и смены декора боковых галерей. Несмотря на, по крайней мере, 64 порта, корабль редко нес более 56 орудий.

34. Нидерландский исторический музей судоходства, Амстердам. Старший, 1660 г.

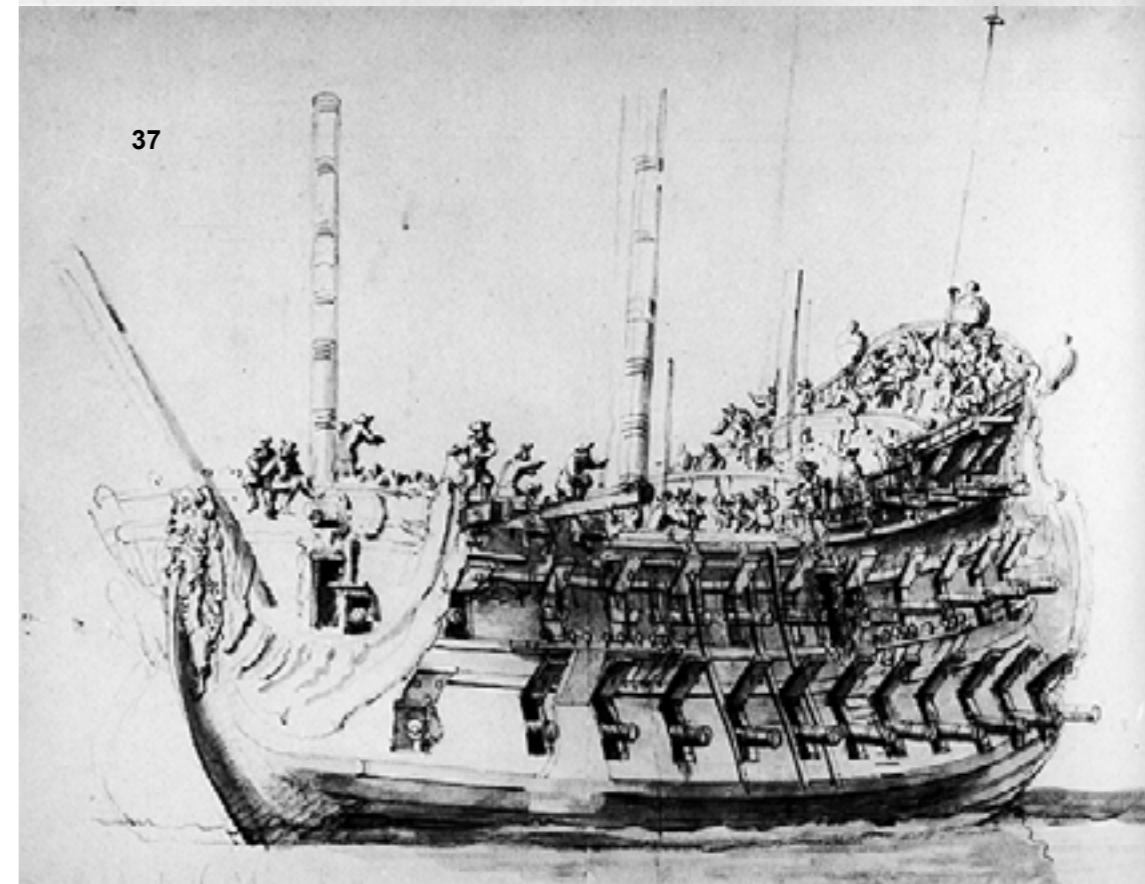
35. Бойманс, №390. Старший, прим. 1661 г. Надписан 'no 10' и 'de rijnbouw oft ramboul' (Rainbow или...). Еще одна надпись слева в углу гласит 'schout bij nacht van de witte van het voorschip toy aent waeter verbrandt daer...' (Контр-адмирал белой [эскадры] сжег его от конца до конца). Эта надпись вероятно ошибочна, поскольку она может относиться к частичному сожжению корабля St. Andrew контр-адмирала белой эскадры Томаса Грейвза в сражении при Шевенингене в 1653 г.

ли по несколько тимберовок. Известно, что Vanguard был модернизирован в 1631 году, Victory в 1646, а Swiftsure в 1653 году. На некоторых из них вносились изменения во время ремонтов значительных повреждений, полученных ими во время сражений первой англо-голландской войны. Изображения этих кораблей более поздних периодов указывают на неподтвержденные документально ремонты и модернизации.

Все эти корабли являлись трехдечными. Верхняя палуба на них представляла не что иное, как обрешетку над шкафутом, но к середине 40-х годов, она была обшита досками. В ранние годы, большинство кораблей дореволюционного периода имели сложную схему расположения палуб. Зачастую в корме нижняя палуба имела уступ, а иногда такой уступ имелся на каждой палубе. В 40-х года на некоторых кораблях по-прежнему был приподнятый полубак, но обычно



36. Не идентифицированный корабль 2-го ранга времен первых Стюартов, возможно Victory. Изображен с атрибутами Содружества на корме, однако в то же время верх боковой галереи венчает плюмаж из перьев принца Уэльского. Обратите внимание на наличие полубака. НММ, №30. Младший (?), прим. 1655. Декоративное убранство могло соответствовать как Victory, так и Triumph. Однако перья над боковой галерей заставляют склониться более к версии с Victory, тем более, что этот корабль строился именно для принца Уэльского.

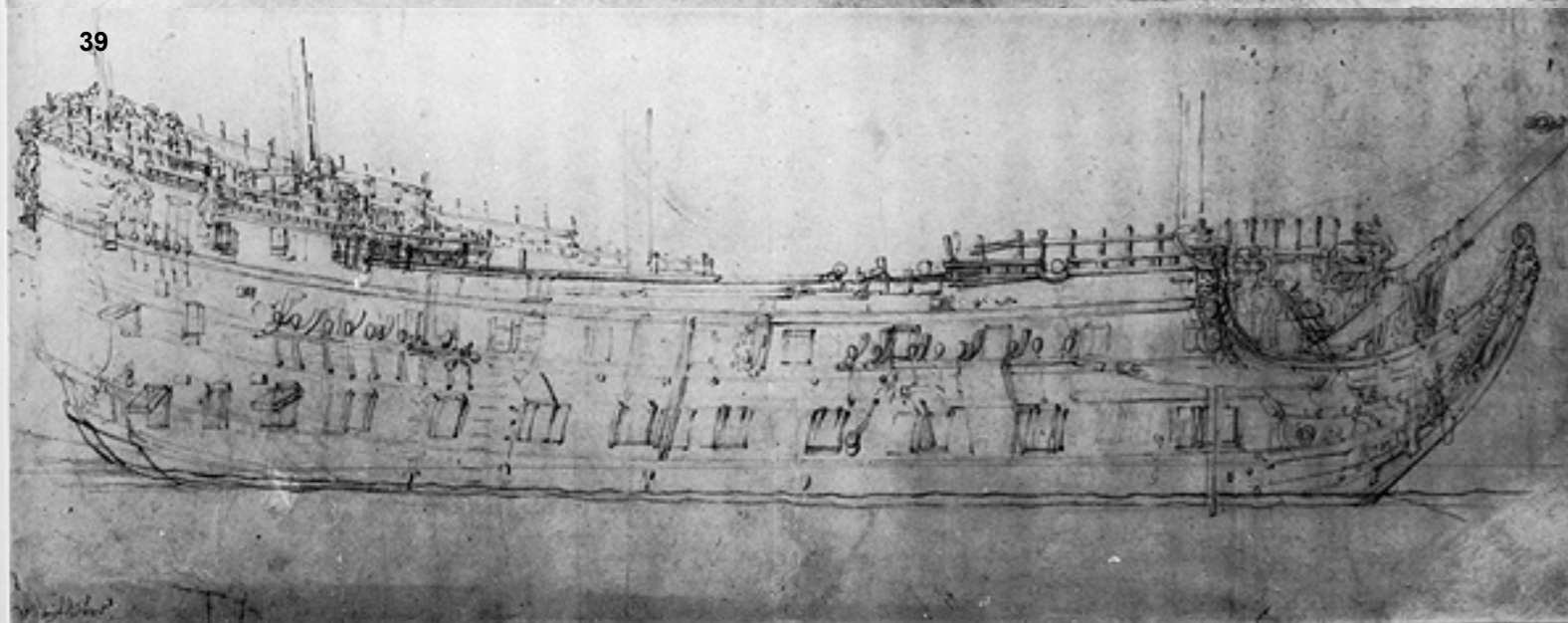
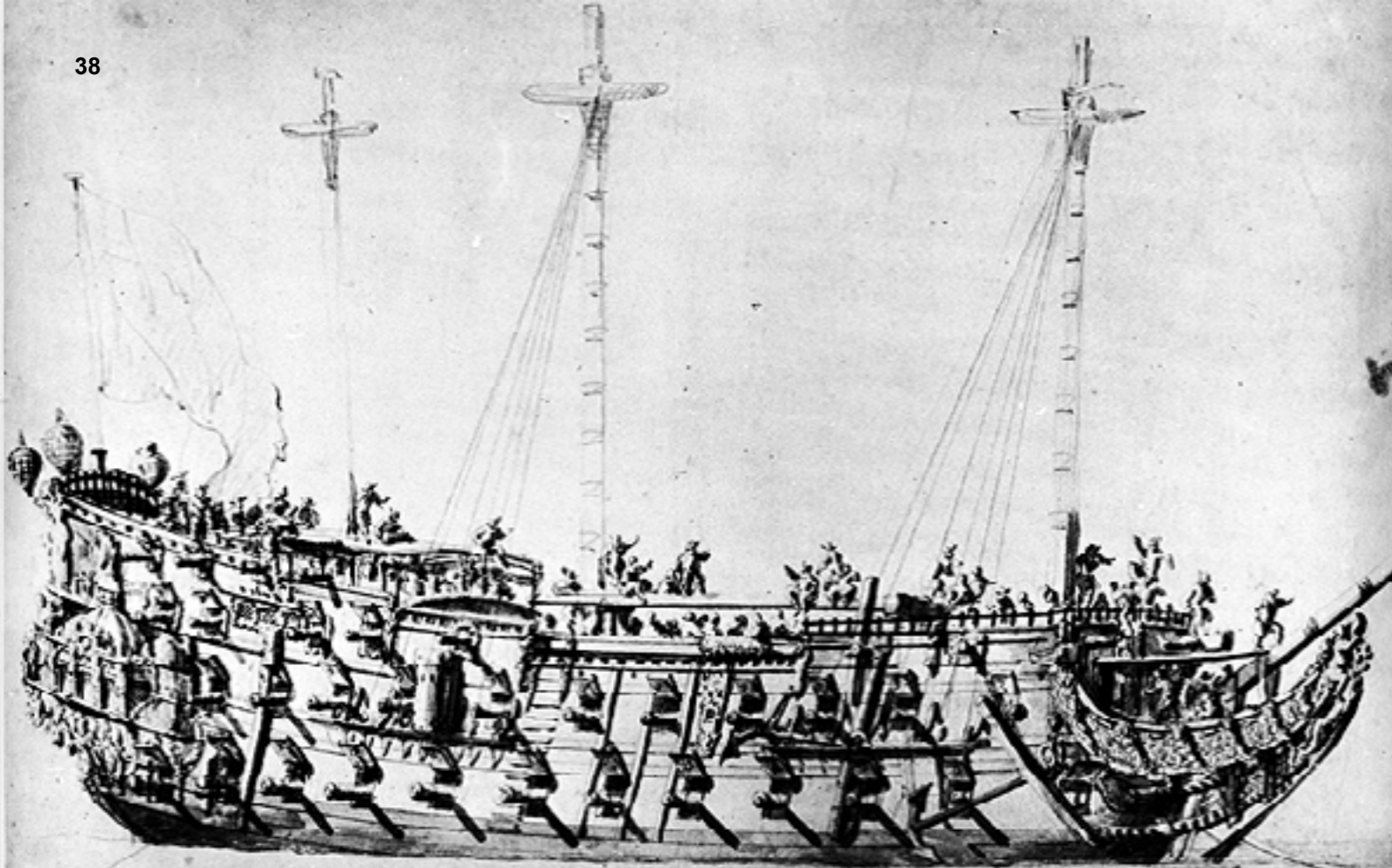


37, 38. Triumph (37). Хотя другой корабль 2-го ранга (38) не может быть с уверенностью идентифицирован, можно сказать, что у Unicorn была одинаковая схема размещения орудийных портов. У корабля St. George была схожая схема, но известно, что на нем отсутствовала носовая фигура, по крайней мере с 1672 г. Вместо нее на носу корабля был установлен треугольный расписанный красками деревянный блок.

37. Бойманс. Старший, прим. 1675 г. Надписан 'de trijphun triphunse', возможно это представляет собой две попытки правильно записать имя корабля.

38. Рейксмузеум, Амстердам. Старший, ?1661 г.

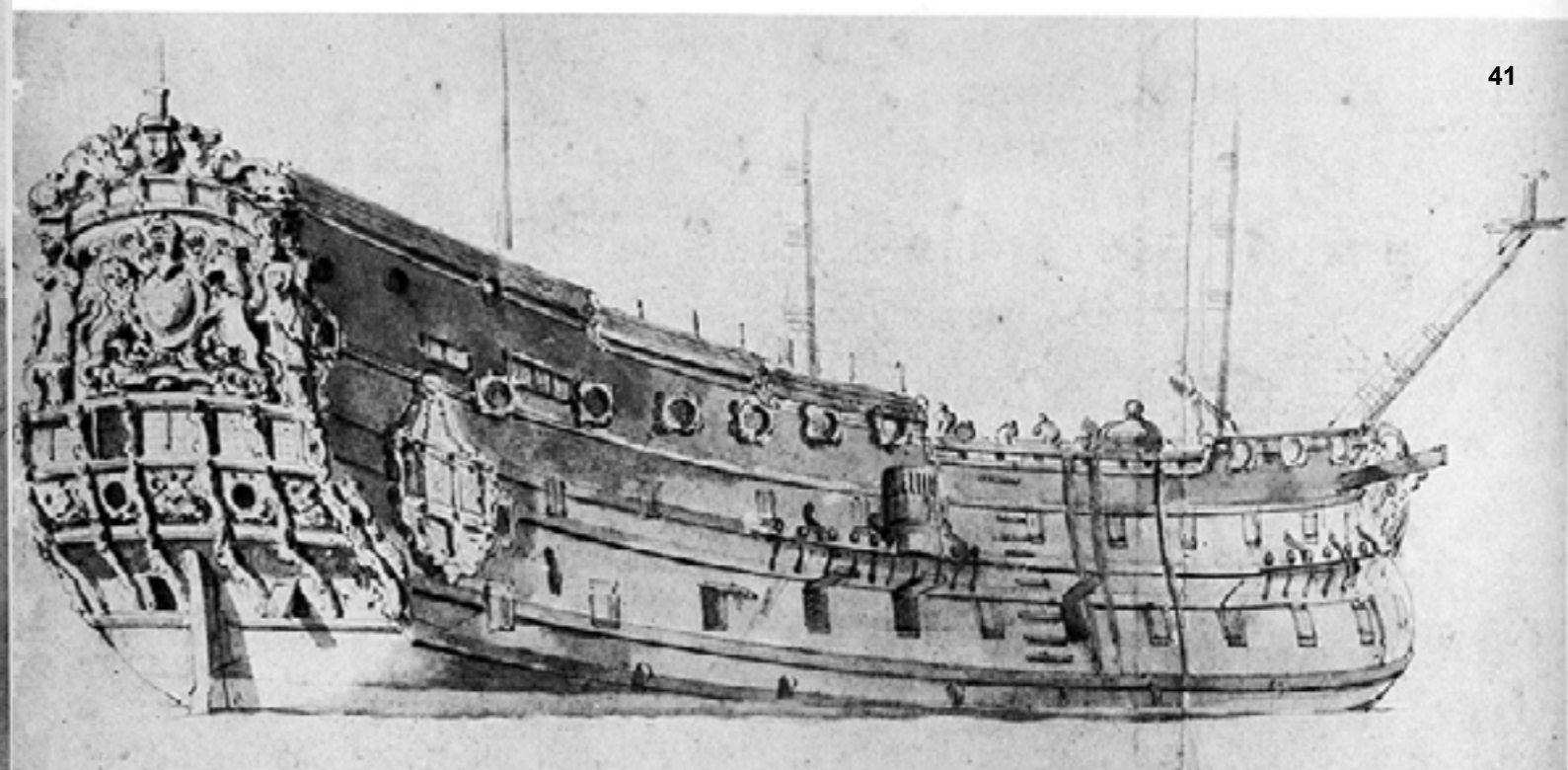
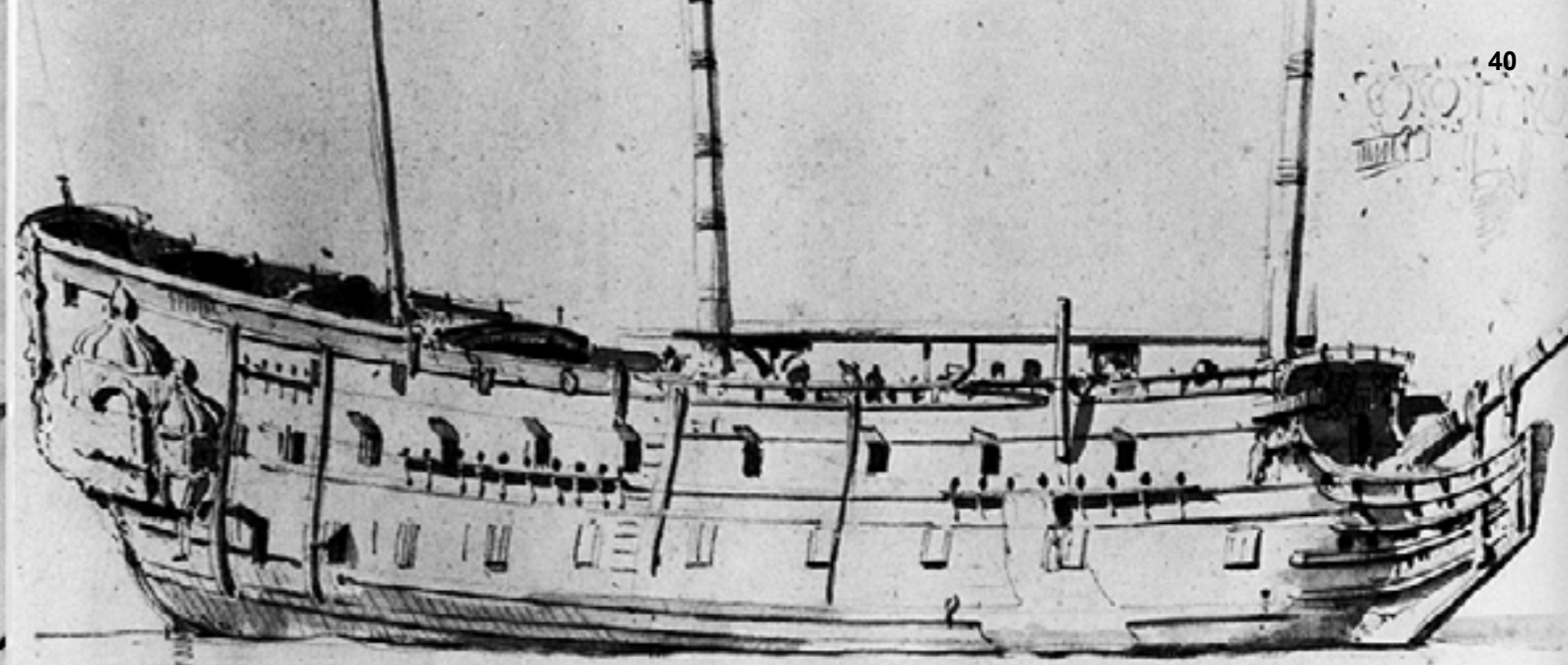
на них отсутствовал квартердек как таковой. Позади шкафута находилась отдельная каюта – ранняя форма кубрика – отделявшаяся от большого салона небольшим незакрытым пространством. Проход вокруг этого кубрика осуществлялся по мосткам, поднятых на несколько футов, дабы обеспечить свободный выкат орудий в кубрике к бортовым портам.



39. Поврежденный Swiftsure изображенный после захвата в Четырехдневном сражении в 1666 г. НММ, №280. Старший, 1666 г. Надписан 'de swifsieure bij... vewallen' (поврежденный Swiftsure).

К 1660 году корабли времен первых Стюартов получили упрощенную схему, с тремя полными палубами, короткий квартердек и ют, но без надстройки полубака. Один из кораблей, Old James 1634 года, возможно, имел подобную конфигурацию с момента постройки. В своей окончательной форме дореволюционные корабли 2-го ранга имели только два полных батарейных яруса, на средней и нижней палубах. Верхний ярус прерывался шкафутом, где вооружение отсутствовало. Корабли с подобной схемой расположения артиллерии получили название «псевдотрехдечников».

Сведения об их вооружении варьируются как от периода, так и от корабля к кораблю. Изначально на них устанавливалось менее 50 орудий, но во времена Карла I они считались 60-70-пушечными. Нижний батарейный ярус имел в своем составе по крайней мере несколько полупушек,



40, 41. Два «корабля-загадки», на которых имеются элементы характерные для кораблей первых Стюартов в 70-х годах XVII в. St. George имел такой же срезанный нос как и на первом (40) из двух изображенных кораблей 2-го ранга, однако в других элементах заметна очевидная разница. Декор корабля 2-го ранга (41) без боковых галерей характерен для примерно 1670 года, однако это корабль явно значительно более ранней постройки.

40. НММ, №492. Младший, прим. 1675 г. Старые корабли St. Andrew и Vanguard, должно быть, были очень похожи на изображенный корабль, но оба были потеряны задолго до предполагаемой даты рисунка. Было сделано предположение, что на рисунке изображен один из алжирских корсаров.

41. Коллекция Паул Меллон. Младший, ?1675 г. Это может быть старый корабль 2-го ранга с новым декоративным убранством, но не исключено что это French Ruby, трофей взятый в 1666 г. и подвергшийся основательной перестройке в 1672 г.

в то время как средний ярус вооружался кулевринами или 12-фунтовыми пушками. Орудия меньших калибров устанавливались на верхней палубе и квартердеке.

Из-за неизбежного устаревания корабли 2-го ранга не были первыми в очереди на модерни-

зацию после 1660 года. Единственным кораблем из них, подвергшимся обширной модернизации стал Victory – он был увеличен в размерах и нес 80-84 орудия. В середине 70-х годов в Адмиралтействе было принято решение убрать навес над шкафутом на корабле Old James и увеличить длину его корпуса для приведения в соответствие по размерам с большими кораблями 3-го ранга. Поскольку в 1677 году корабль был отнесен к кораблям 3-ранга, резонно предположить, что верхняя палуба на нем была демонтирована, но более ничего сделано не было. Остальные корабли были практически полностью преданы забвению. На рисунках Ван де Вельде датируемых 70-ми и 80-ми годами St. George показан без носовой фигуры рядом с другим кораблем без боковых галерей. Но, несмотря на это, Адмиралтейство с готовностью включало эти корабли в линию баталии. Все девять приняли участие в сражениях второй англо-голландской войны, и три из них были потеряны. Swiftsure был захвачен голландцами в Четырехдневном сражении в 1666 году; Vanguard был затоплен экипажем во избежание захвата противником в 1667 году, а St. Andrew потерпел крушение. Swiftsure служил под голландским флагом под именем Oudshoorn, и участвовал в нескольких боях против своих бывших владельцев. Несмотря на попытки голландцев изменить его внешний вид, английские моряки легко узнавали корабль даже на большом расстоянии. Оставшиеся шесть кораблей принимали участие во всех основных боевых столкновениях флотов третьей англо-голландской войны.

Свои последние годы эти корабли провели в запасе. Rainbow закончил свое существование в качестве затопленного основания пирса в Ширнессе в 1680 году. Old James был продан в 1682 году, а Triumph и Unicorn в 1688. Victory пошел на слом в 1691 году. Последний оставшийся корабль, St. George, все еще находился на плаву в 1697 году, но уже в качестве безымянного блокшива на протяжении последнего десятилетия.

VI. Английский флот возвращающийся из Испании с Карлом, принцем Уэльским, в 1623 г. Во главе колонны находится Prince Royal, за ним следует St. Andrew. Несмотря на кажущуюся «пузатость» кораблей изображенных на картине Корнелиса Врума, она вероятно вполне достоверна. НММ. Корнелис Врум

VII. Захват корабля Royal Prince в Четырехдневном сражении. Потеря этого знаменитого старого корабля стала шоком для английского народа. Голландским флагманским кораблем с правого борта от Prince был 72-пушечный Gouda. На нем на грот-мачте развивается флаг адмирала Корнелиса Тромпа, а на бизань-мачте флаг контр-адмирала Исаака Свирса. Тромп, принявший сдачу английского корабля, перенес свой флаг на корабль Свирса, когда его собственный флагман Hollandia был очень сильно поврежден. Корабль де Рюйтера Zeven Provoncieen изображен в центре на заднем плане. Ван де Вельде должен был изобразить на вымпелы эскадры Тромпа не с шестью полосами, а с девятью, что возможно объясняется значительно более поздней датой написания картины. Галерея Краус, Париж. Младший, середина 70-х годов XVII в.

VIII. Sovereign of the Seas сразу же после постройки. Гравюра Джона Пейна. НММ, Джон Пейн, прим. 1640 г.

IX. Изображение первоначального вида кормы Sovereign of the Seas неизвестного художника. Также изображен корабельный мастер Питер Петт, который ассистировал своему отцу Финеасу в постройке корабля. Изометрическая перспектива кормы корабля наводит на мысль о том, что она была написана по строительному чертежу. По необъяснимым причинам на картине корабль показан с транцевой кормой, хотя известно, что Sovereign имел круглую корму. Транцевая корма, также как и неправдоподобные орудийные порты, ниже уровня нижней палубы, могут быть результатом работы несведущего в вопросах кораблестроения реставратора картины. НММ, неизвестный художник, прим. 1640 г.

X. Это изображение Royal Sovereign, приписываемое Якобу Книфффу, отражает события 12 июня 1673 года, когда король с герцогом Йоркским и принцем Рупертом держали военный совет на борту Sovereign у Буя в Норе. Изображенная яхта, является любимой яхтой короля – Cleveland. На этой картине Sovereign кажется намного ближе к своему изначальному внешнему виду, нежели на изображениях Ван де Вельде того же периода. Возможно Книффф, использовал более ранние изображения корабля в качестве руководства, вероятно одно из относящихся к 50-м годам XVII в. Галерея Паркера, Лондон. Приписывается Якобу Книфффу, 1673 г.

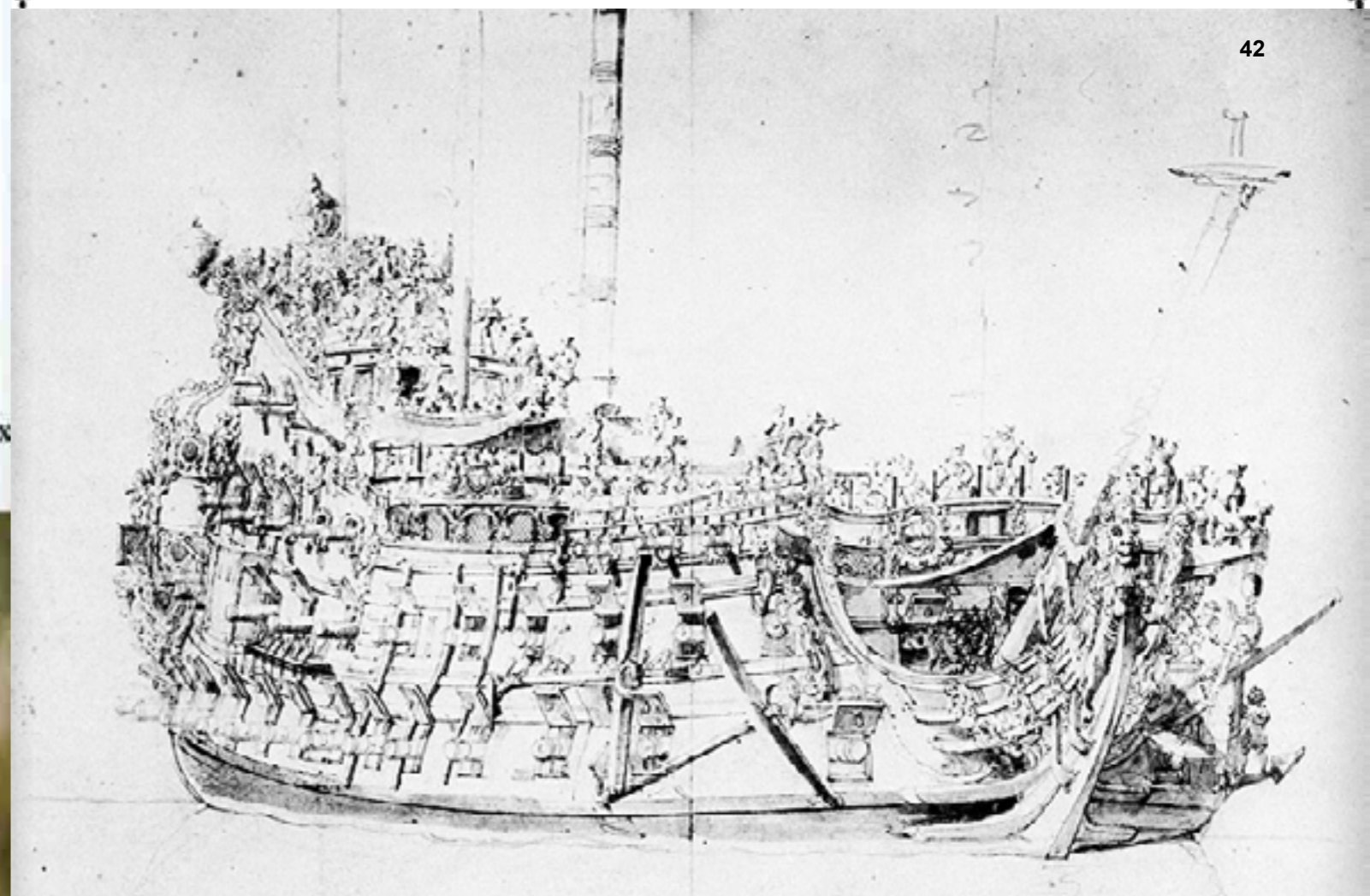


X

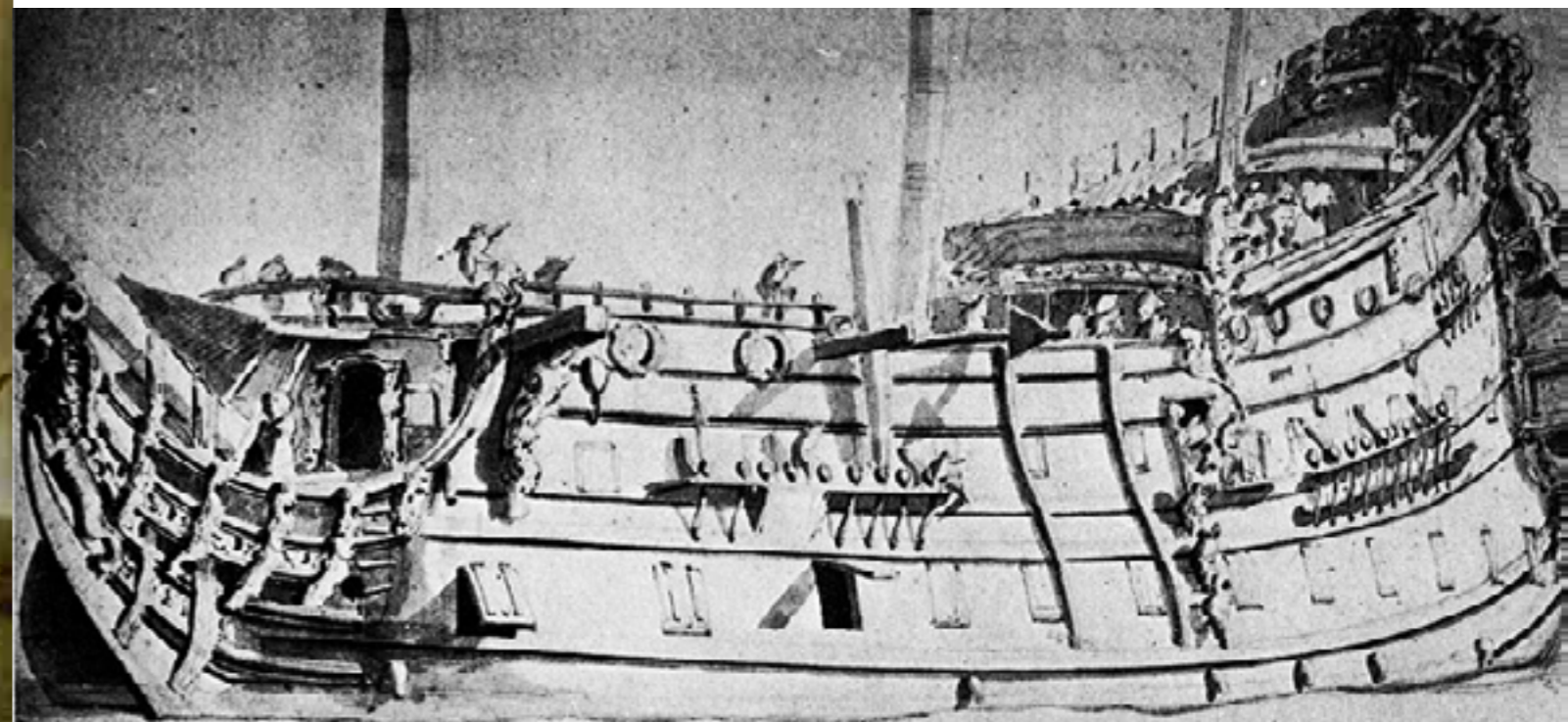


IX

42



43



55

3. Флот на момент Реставрации

Наследие времен междуцарствия

Годы гражданской войны и последовавшего за ним междуцарствия были тяжелыми временами для династии Стюартов. Это же самое время оказалось чрезвычайно важным для развития флота. Во время гражданской войны большой прорыв произошел в проектировании кораблей, и эти разработки были воплощены в жизнь во время Протектората. Именно в этот период Англия становится ведущей мировой державой, а к моменту Реставрации ее флот стал самым могущественным в мире.

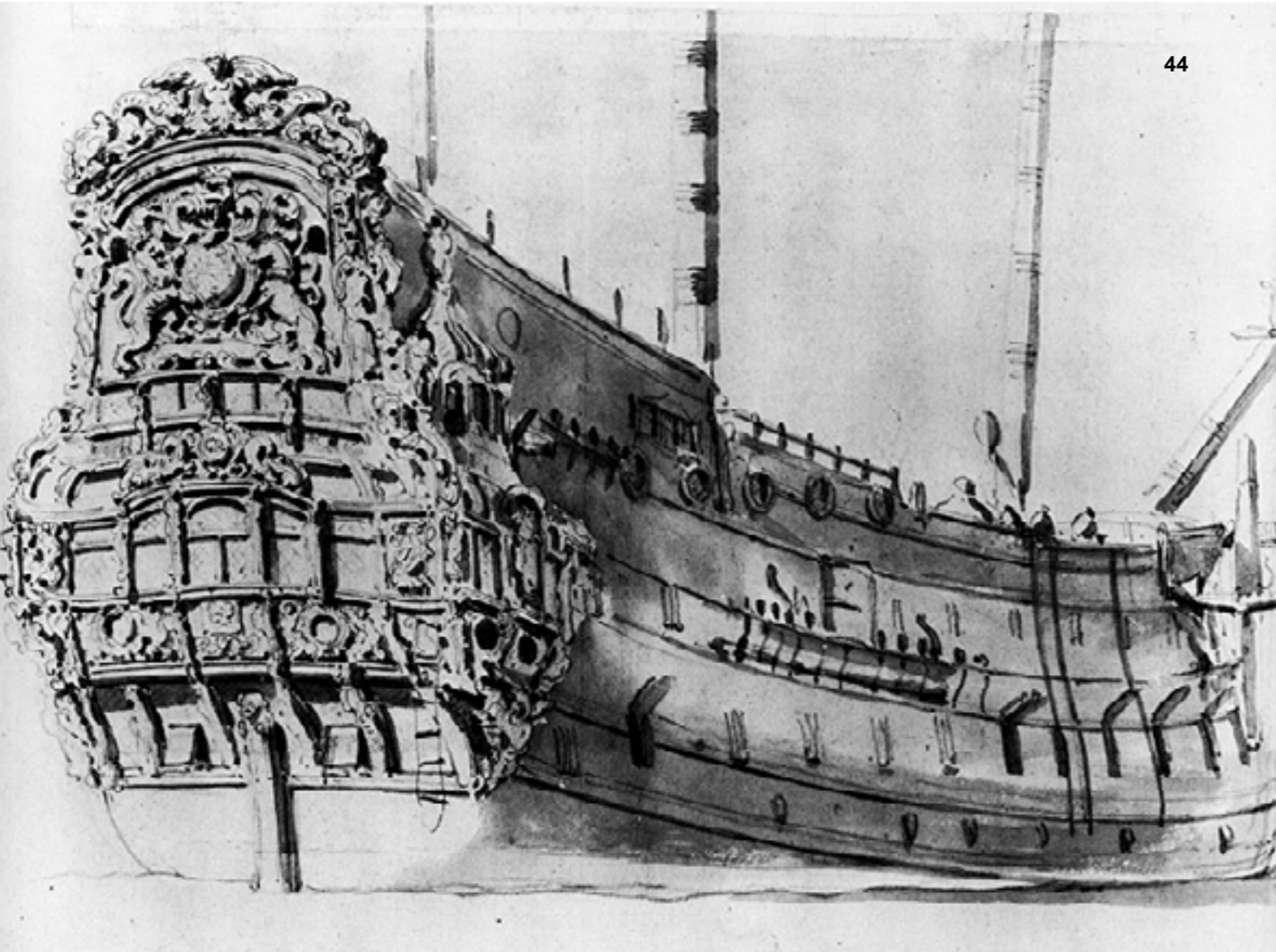
Боевые корабли революции, 1642-1649 годов

Хотя казнь Карла I не состоялась до 1649 года, контроль над флотом находился в руках пуританского парламента, начиная с 1642 года. Из-за беспорядка вызванного гражданской войной парламент мог поддерживать лишь очень незначительные объемы кораблестроения. Но даже несмотря на это, это был значимый период, повлекший за собой появление знаменательного нового типа боевого корабля – фрегата.

Следует отметить, однако, что термин «фрегат» имевший хождение в 40-х годах семнадцатого столетия, имел мало общего с более поздним значением. Если во времена революции он часто использовался для описания боевого корабля любого размера, то после Реставрации он означал уже боевой корабль ниже 4-го ранга. В своем раннем применении этот термин имел более конкретное значение.

Фрегаты 40-х годов не включали в себя каких-либо новых черт, а скорее представляли новый подход к концепции проектирования. Боевой корабль первых Стюартов, даже небольшо-

45. Не идентифицированный парламентский 42-пушечный корабль 4-го ранга, вероятно изображенный в 1675 г. По внешнему виду корабль очень похож на Constant Warwick. НММ, №460. Старший, прим. 1675 г.

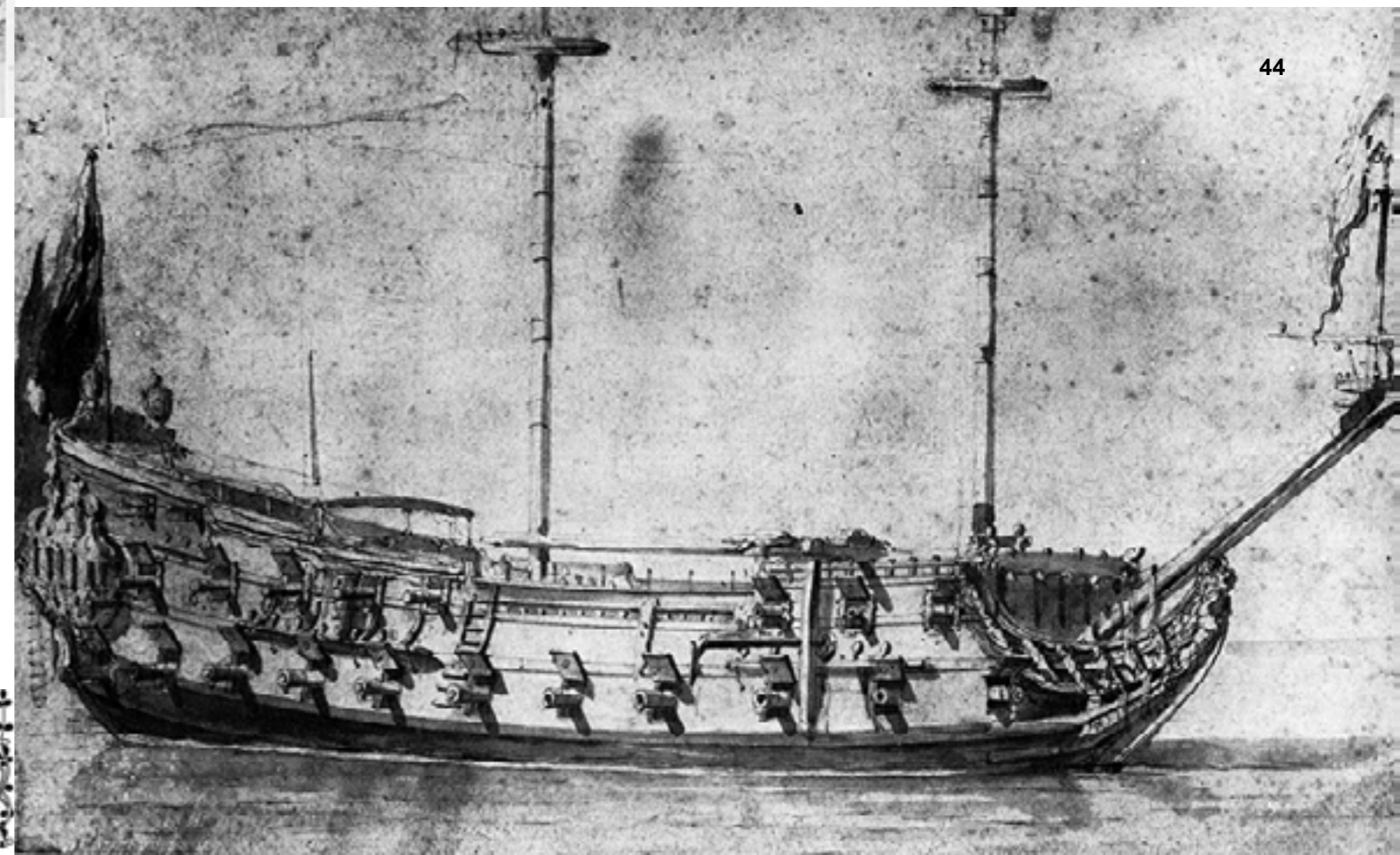


42, 43, 44. Три вида корабля Old James, отображающие внешний вид корабля примерно в 1675 г. За исключением герба Стюартов и королевского вензеля, декоративное убранство кормы типично для периода Содружества.

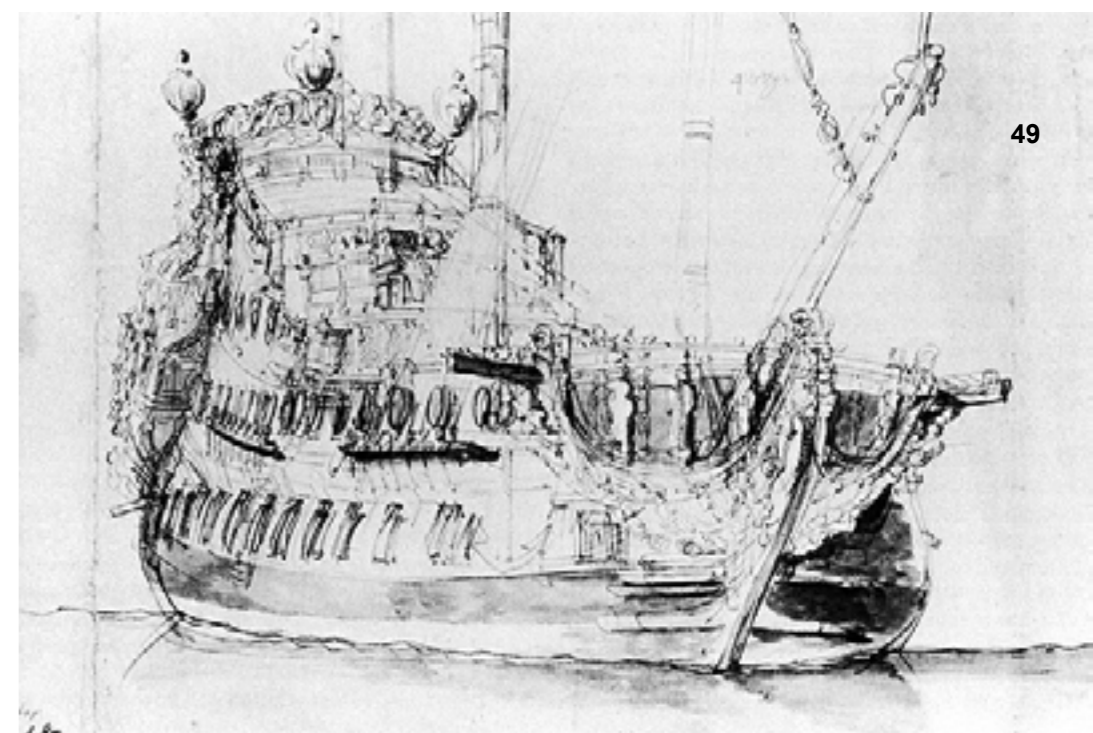
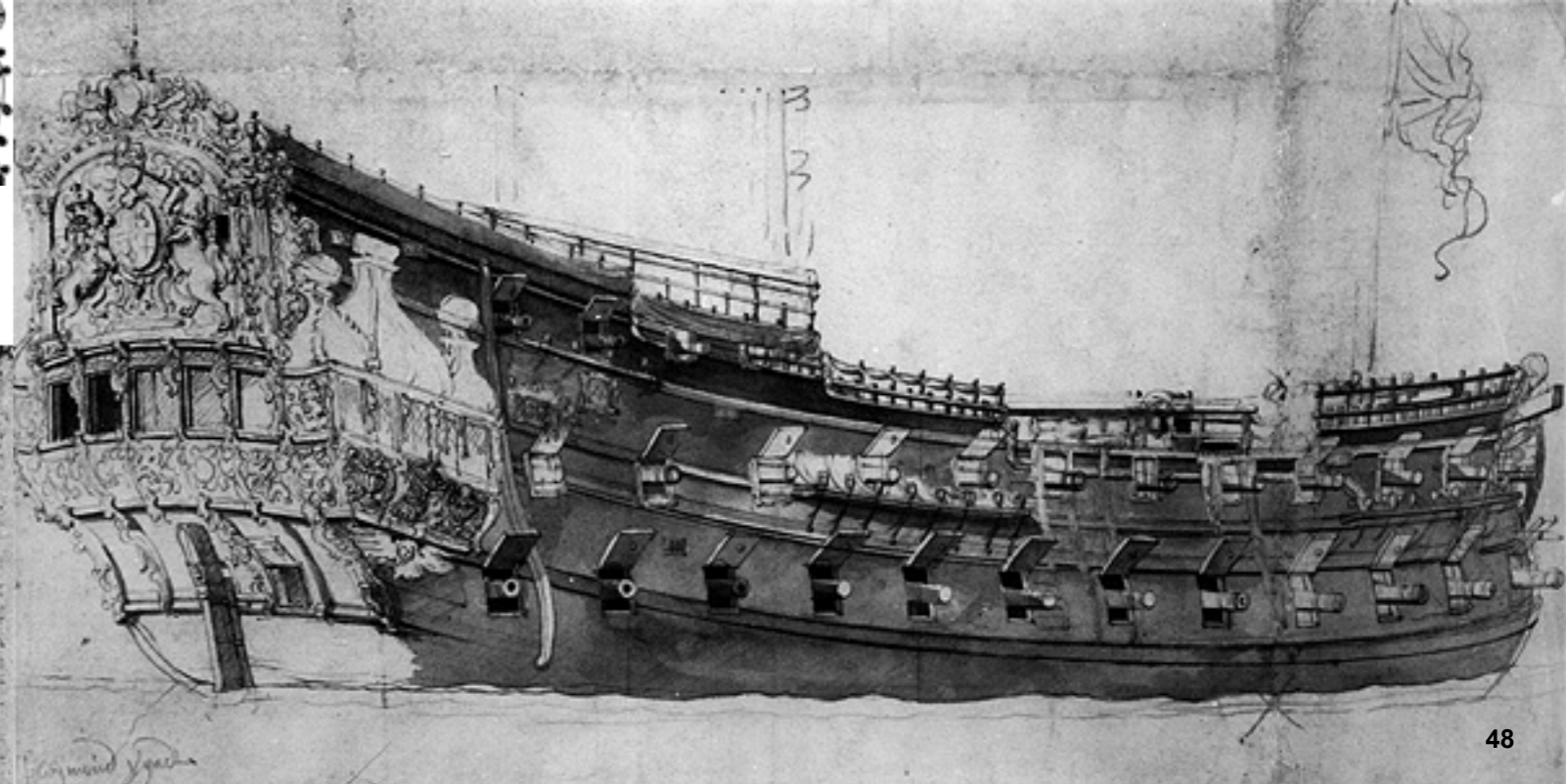
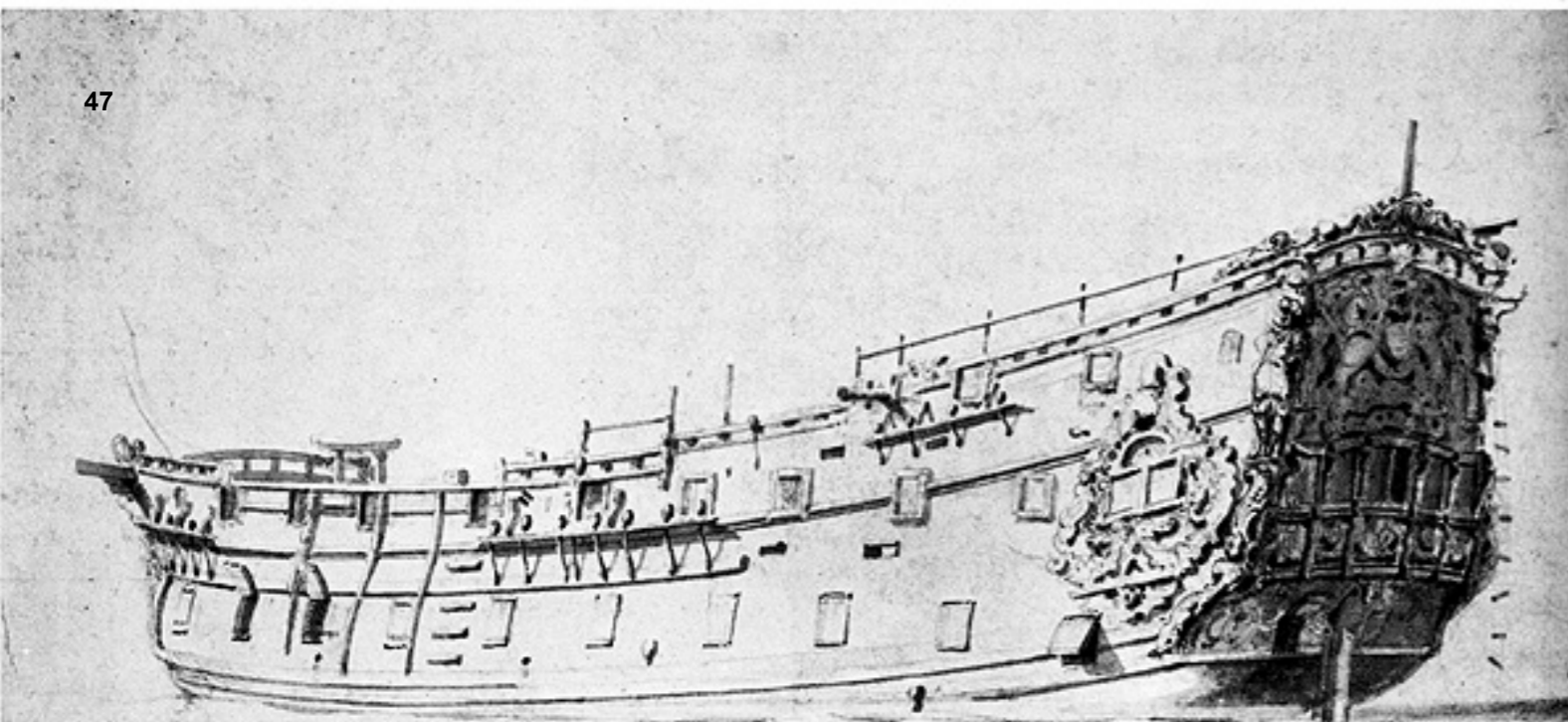
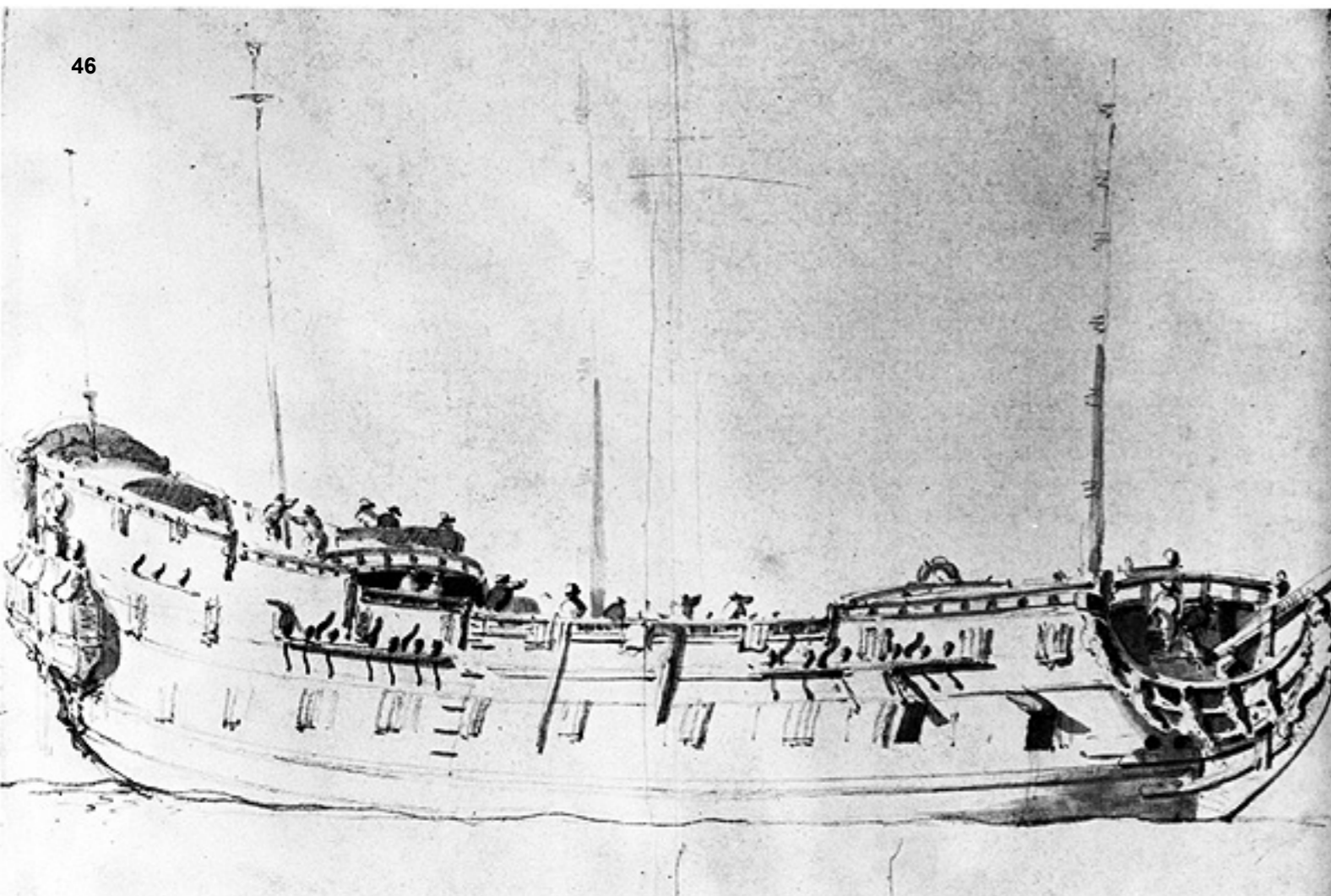
42. Бойманс, №442. Старший, прим. 1675 г. Надписан 'de jems' и 'de ould jems'.

43. НММ. Младший, прим. 1675 г.

44. НММ, №495. Младший, прим. 1675 г. Несмотря на явную схожесть этого рисунка с другими изображениями Old James, в идентификации этого корабля нельзя быть полностью уверенным.



46, 47. Adventure (46) и Tiger с установленными на шкафуте орудиями примерно в 1675 г. Обратите внимание на то, что на Tiger нижний пояс бархоута русленя оканчивается позади гот-русленя. Такая схема была характерна для этих кораблей с облегченной конструкцией.
 46. НММ, №442. Младший, прим. 1675 г. Надписан 'd adventurer'.
 47. Коллекция Паул Меллон. Младший, прим. 1675 г.

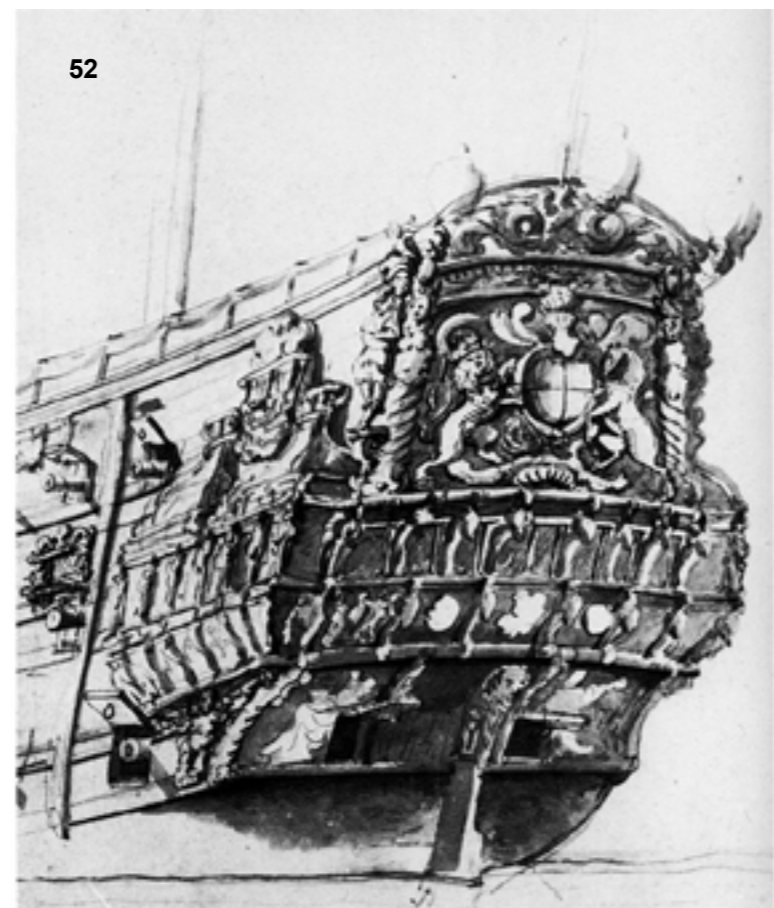
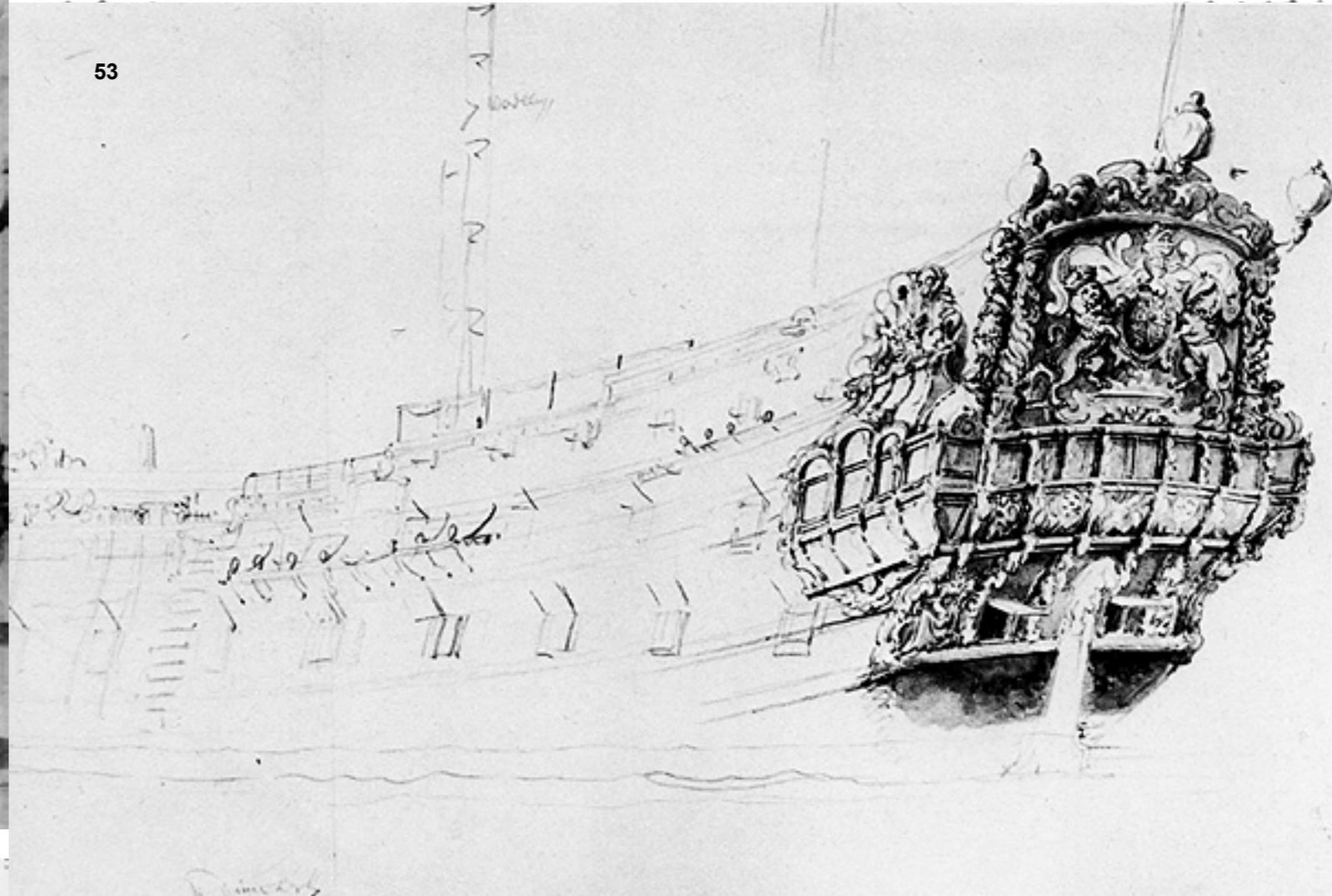
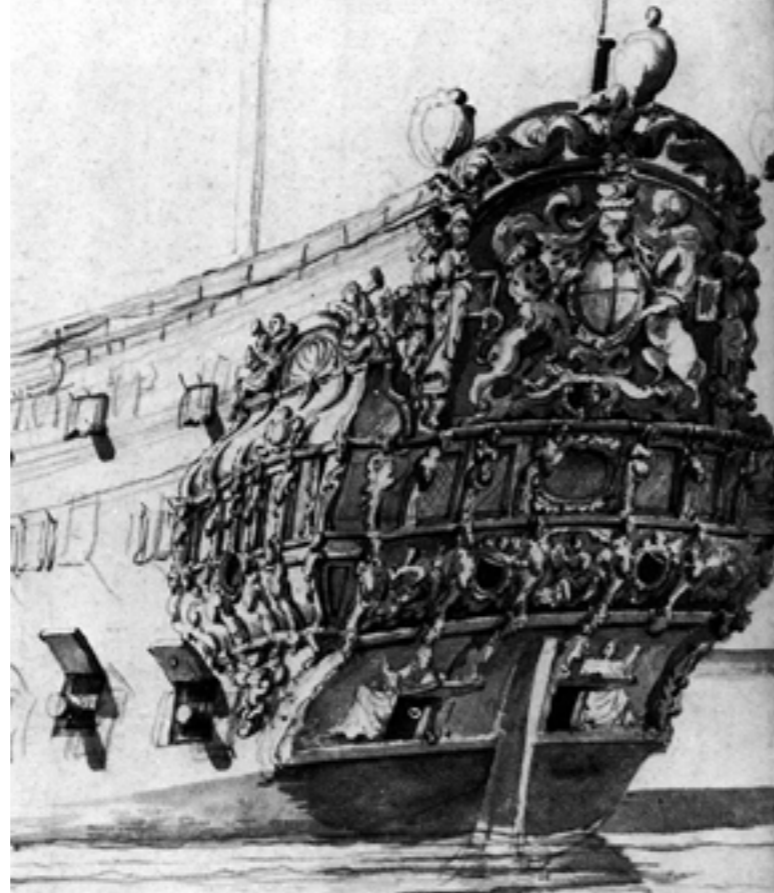
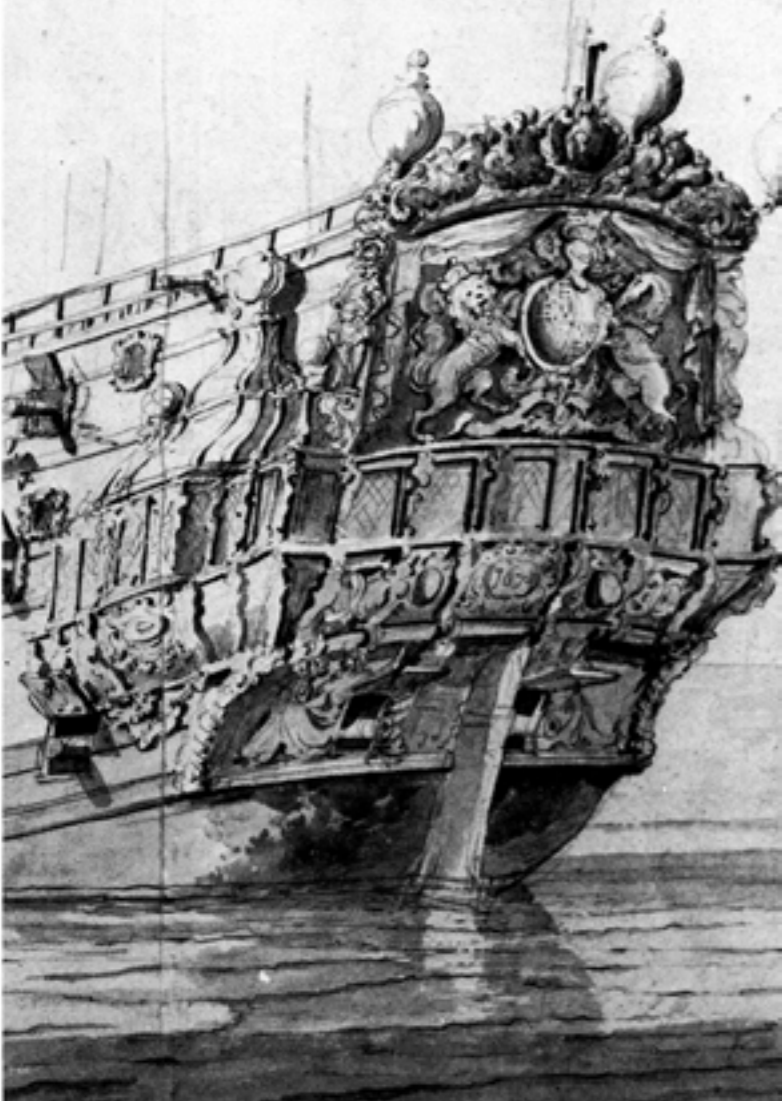


48, 49. Корабли 3-го ранга Plymouth (48) примерно в 1675 г. и Gloucester (49).

48. НММ, №535. Старший, прим. 1675 г. Надписан 'pleijmoud vergadt' (фрегат Plymouth).

49. Бойманс. Старший, Частично обрезанная надпись гласит '...stor'. Другой рукой подписано 'de Star'.

го размера, был по существу плавучей крепостью, с характерными оборонительными чертами: массивными элементами конструкции для противостояния множественным попаданиям ядер, а также высокими бортами для предотвращения абордажа. Имея такой громадный вес надводной части корпуса, из-за собственного веса конструкции, кораблестроитель мог установить тяжелое вооружение, только принеся в жертву более острые обводы подводной части необходимые для скорости. В случае с фрегатом идеология была обратной. При постройке использовались облегченные элементы, исключались лишние надстройки, верхняя палуба делалась гладкой, а высота борта не была чрезмерной. При такой значительной экономии веса, корабль по-прежнему мог располагать внушительным вооружением при очевидном выигрыше в скорости. Не предполагалось, что такой корабль сможет выдержать большое количество попаданий ядер, но он идеально подходил для несения разведывательной службы, ведения войны на торговых коммуникациях, и участия в различных набеговых операциях. Едва ли такая концепция была новинкой. Это просто означало возвращение к концепции скоростных елизаветинских галеонов, которым с успехом удавалось воплощать философию Дрейка и Хоукинса по «подпаливанию бороды испанского короля». В последующие десятилетия эта философия по непонятным причинам потеряла свою



50, 51, 52, 53. Фрагменты рисунков кормовых оконечностей с видом на кормовую раковину левого борта кораблей 3-го ранга периода Содружества York (50), Monck (51), Mantague (52) и Dunkirk (53) по состоянию на 1673-75 годы.

50. НММ, №449. Фрагмент рисунка Старшего, 1674 г. Надписан 'de Jork'.

51. НММ, №536. Фрагмент рисунка Старшего, прим. 1675 г. Надписан 'de Monck'.

52. НММ, №69. Фрагмент рисунка Старшего, прим. 1673 г. Надписан 'de vergadt montegu' (фрегат Montegue).

53. Бойманс, №335. Фрагмент рисунка Старшего, прим. 1675 г. Надписан 'de duinkerck'.

актуальность.

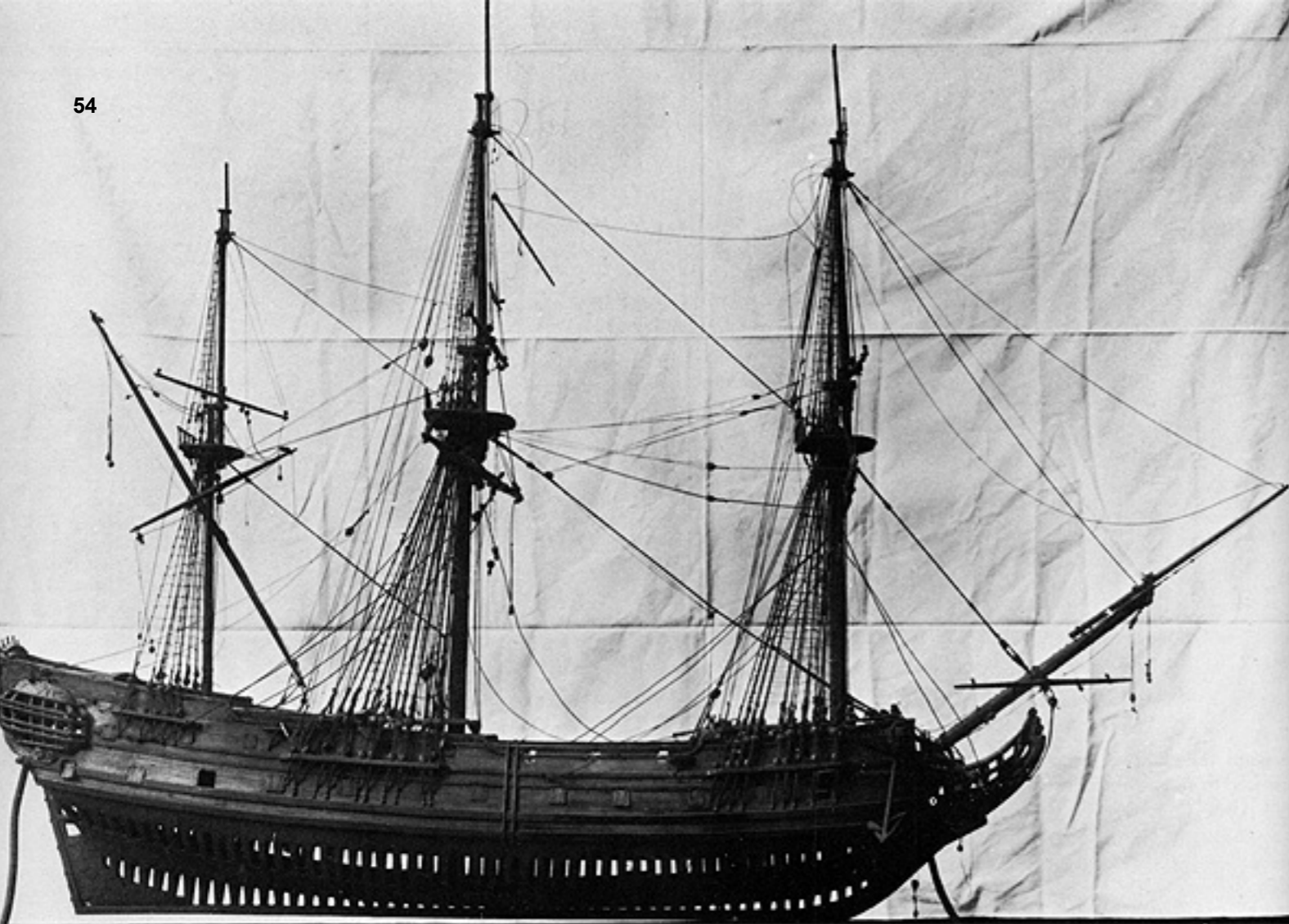
Как и многие другие передовые решения в английском кораблестроении, фрегат был иностранным изобретением. Сам термин был впервые применен в отношении типа небольшого парусного судна с дополнительными веслами для гребных маневров, который использовался в испанском Серебряном или Золотом флотах шестнадцатого столетия. После этого имя было пе-

ренято корсарами из Дюнкерка и Фландрии, корабельные мастера которых развили имевшуюся конструкцию в полноразмерный боевой корабль. В 40-х годах семнадцатого века фламандские пираты начинают себя вести с особой самоуверенностью в Ла-Манше и Северном море, и именно тогда к более тщательному анализу конструкции их судов прибегли в Англии.

Первые английские образцы были скопированы с двух захваченных судов дюнкеркцев, а именно Swan of Flashing и Nicodemus. Конструктором был Питер Петт, племянник знаменитого Финеаса Петта. Спроектированным им кораблем был небольшой двухдечный приватиер, получивший имя Constant Warwick и построенный на верфи в Ратклиффе в 1645 году для синдиката, возглавляемого графом Уорвикским. Сын конструктора корабля, еще один Питер Петт, позднее рассказывал Пипсу: «при первоначальной постройке его корпус был настолько слаб, без каких-либо дополнительных тимберсов кроме тех, которые нужны были для удержания конструкции, без дополнительных кают между палубами, всегда вычищенный, легкий и приведенный в порядок». Успех нового проекта стал очевиден незамедлительно. Семь слегка больших по размеру кораблей – целая кораблестроительная программа того времени – были заказаны парламентом. Nonsuch, Adventure, Assurance были окончены постройкой в 1646 году, а Dragon, Tiger, Elizabeth и Phoenix в 1647. Constant Warwick, который большую часть своей службы с момента постройки находился в аренде у государства, был официально куплен правительством в 1649 году.

Парламентские фрегаты были гладкопалубными с коротким квартердеком и ютом, на которых для экономии веса отсутствовал полубак. Такая схема оказалась ошибочной. При таких острых обводах они глубоко зарывались носом, а из-за недостаточной высота надводного борта в носовой части при волнении их сильно заливало водой. Пипс писал о Constant Warwick: «О нем говорят, что он режет воду так, что волны так налетают на носовую часть, что как рассказывал его командир Финеасу Петту, он иногда опасается, что корабль больше никогда не появится над водой».

Еще одно проблемой при отсутствии полубака было то, что на двухдечном корабле не оставалось крытого пространства, где бы можно было поместить печь камбуза, иначе как в трюме. Это было не лучшим местом расположения по нескольким причинам, причем одной из важнейших была проблема отвода печного дыма. Помимо всего прочего, боевой опыт 50-х годов

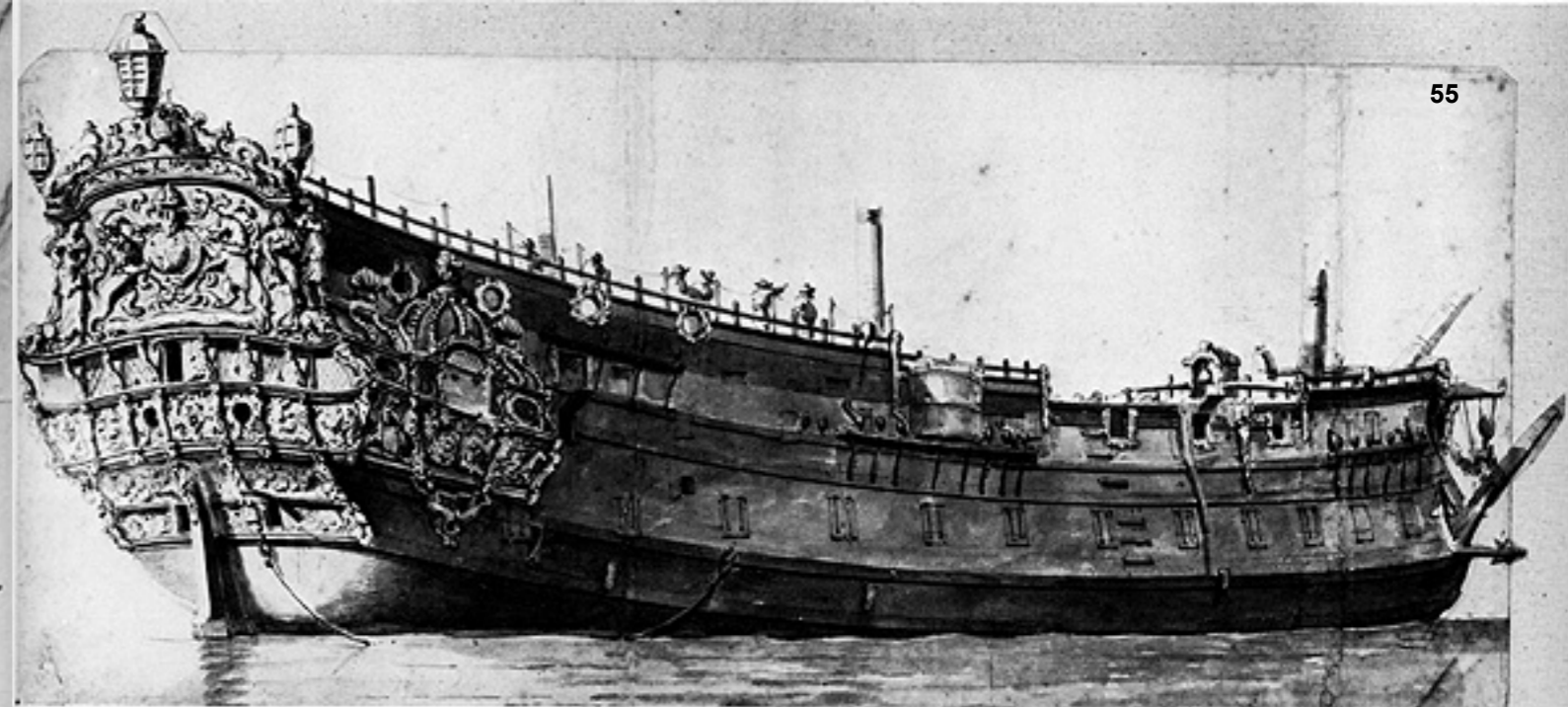


54. Адмиралтейская модель, демонстрирующая грациозные обводы корпуса корабля 3-го ранга периода Содружества. Обратите внимание на изгиб водореза, характерный для кораблей постройки до середины 60-х годов XVII в., а также на отсутствие орудийных портов на квартердеке. Это одна из самых ранних адмиралтейских моделей сохранившихся до наших дней. Фотография показывает ее состояние на начало XX в. с рангоутом и такелажем, установленным в XVIII в. Фото: Государственный морской исторический музей, Стокгольм. Модель: ВМА. Эта фотография была сделана незадолго до того как модель претерпела капитальную реставрацию, изменившей ее внешний вид до неузнаваемости. Размеры модели не совпадают ни с одним из кораблей, но очень близки к размерениям многих кораблей 3-го ранга начала 50-х годов XVII в.

семнадцатого столетия показал целесообразность наличия какого-либо укрытия в носовой части корабля. Как результат короткие полубаки были установлены на кораблях в 1653 и 1654 годах.

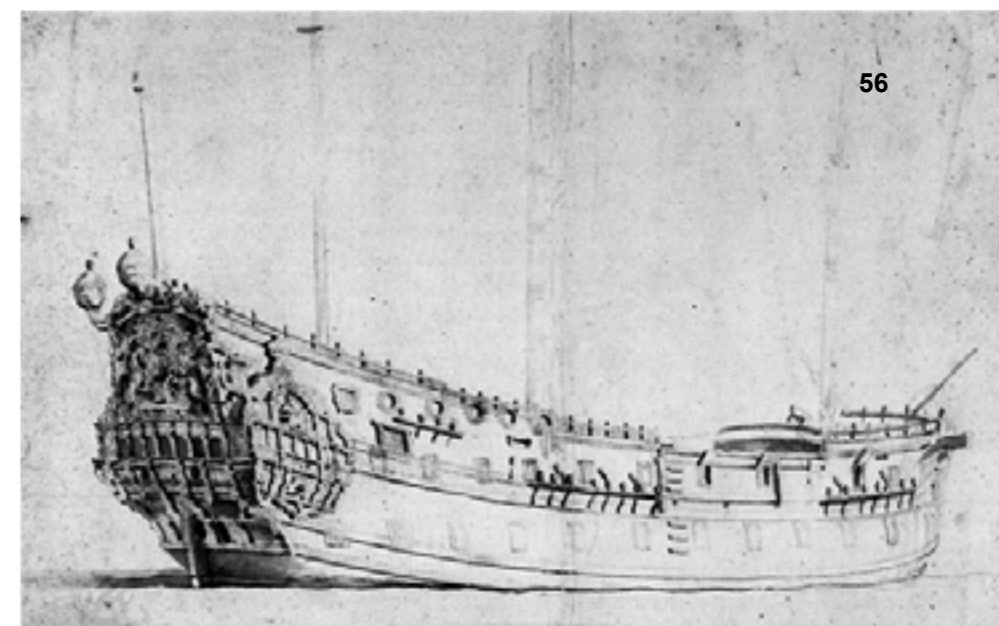
По крайней мере, некоторые из этих кораблей, а возможно и все, изначально были снабжены длинными веслами, для использования в штилевую погоду. Эти весла, черта заимствованная от дюнкеркцев, использовались через весельные порты, располагавшиеся между орудийными портами нижней батарейной палубы. Эта на первый взгляд полезная особенность конструкции оставалась в ходу лишь несколько лет, хотя уже 70-х годах весла получили второй шанс.

Все восемь кораблей дожили до момента Реставрации, а некоторые оставались в строю вплоть до 90-х годов. Изначально на них было установлено 32-34 орудия, вероятно, размещенных по схеме с полным нижним орудийным ярусом и прерывавшейся в районе шкафута верхней палубой. Во времена правления Карла II они были отнесены к кораблям 4-го ранга с 40-46 орудиями, имевшим обычно два полных орудийных яруса, хотя и не всегда. Хотя на всех находившихся в строю английских боевых кораблях в 60-х годах семнадцатого столетия наблюдалось количественное увеличение артиллерии, фактически вес вооружения редко подвергался существенному изменению. Данная ситуация зачастую объясняется тем, что тяжелые орудия заменялись несколь-



кими более легкими. В середине 70-х годов меньшие из кораблей 4-го ранга, включая те, которые остались с парламентских времен, были вооружены кулевринами и полупушками на нижней палубе и сакрами на верхней палубе. Помимо этого несколько легких сакр могли устанавливаться на квартердеке. Известно, что, по крайней мере, на одном корабле, быстроходном Constant Warwick, было проведено перевооружение с увеличением веса артиллерии. После этого корабль именовался не иначе как «увалень».

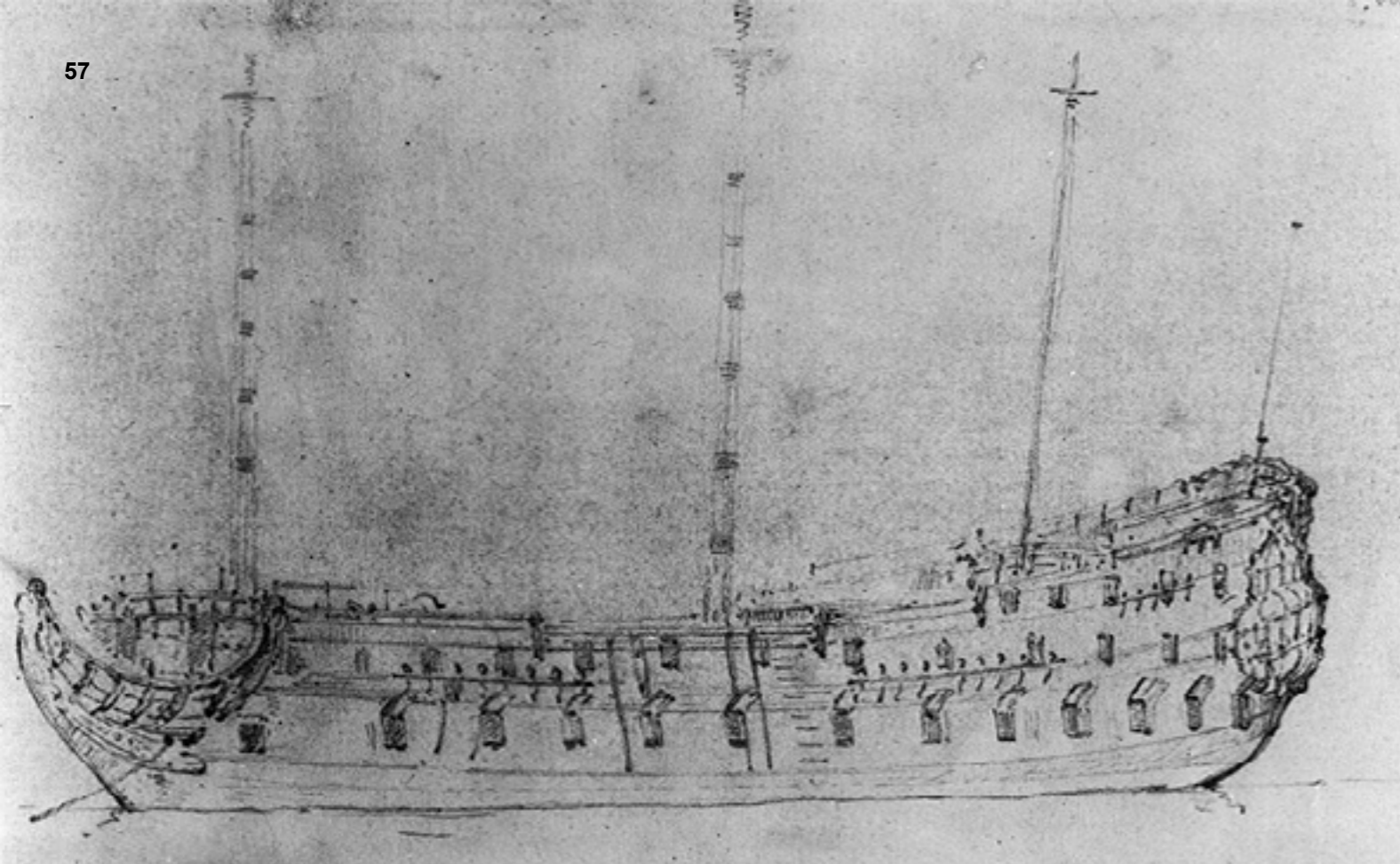
Во времена Реставрации парламентские корабли 4-го ранга часто использовались в качестве эскортных кораблей торговых конвоев, либо как отдельно действовавшие рейдеры. Некоторым из них удалось отличиться. В 1666 году Adventure находясь в одиночном плавании, под командованием капитана Джона Торпли с успехом выдержал пятнадцатичасовую бой против четырех французских кораблей. Лишь одиннадцатью днями позже он нанес поражение трем кораблям из Флашинга, потопив один и обратив в бегство два других. В 1681 году тот же корабль одержал верх в бою против 46-пушечного алжирского корсара под именем Golden Horse. Эта славная дуэль между кораблями длилась тринадцать часов. Еще один



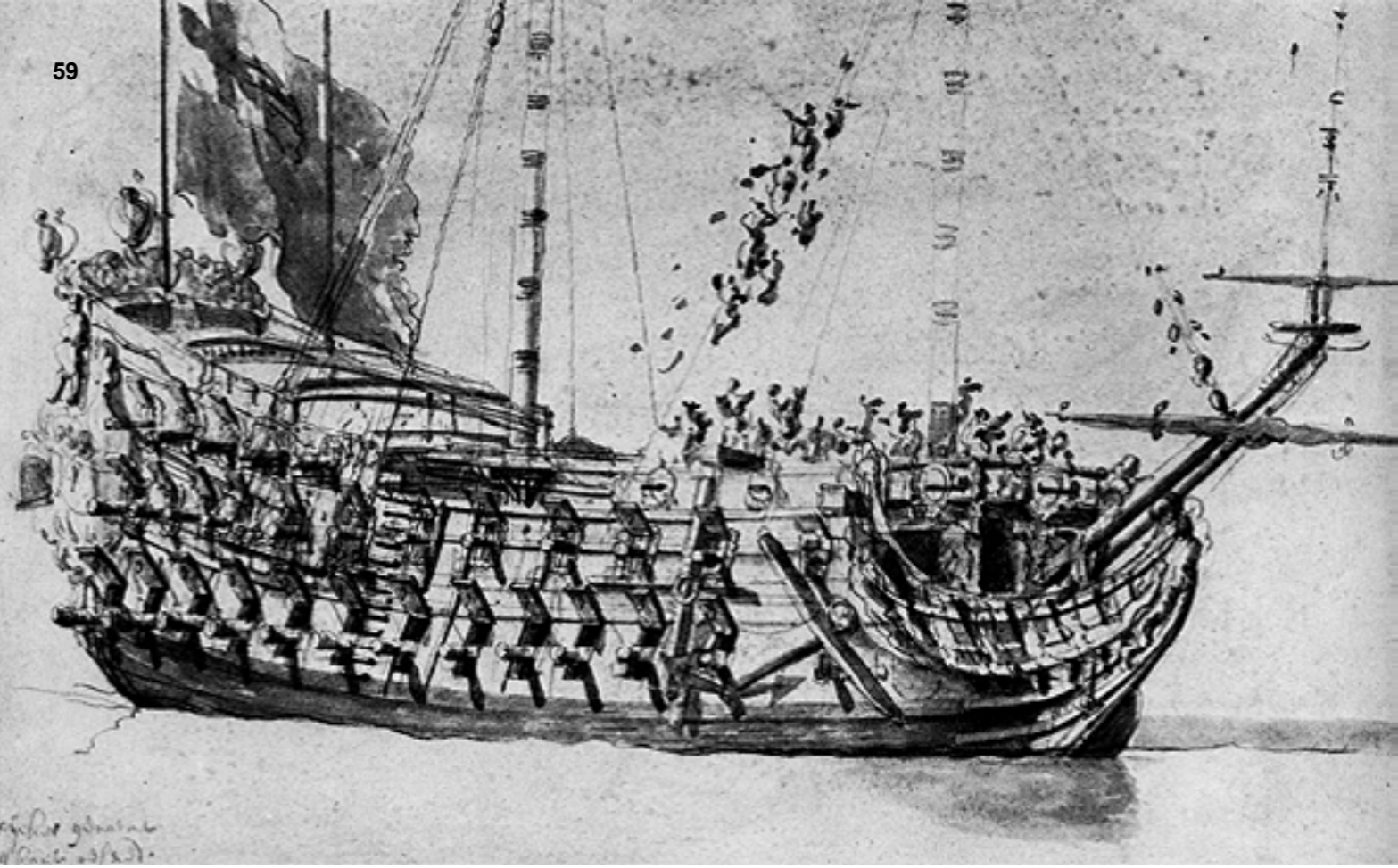
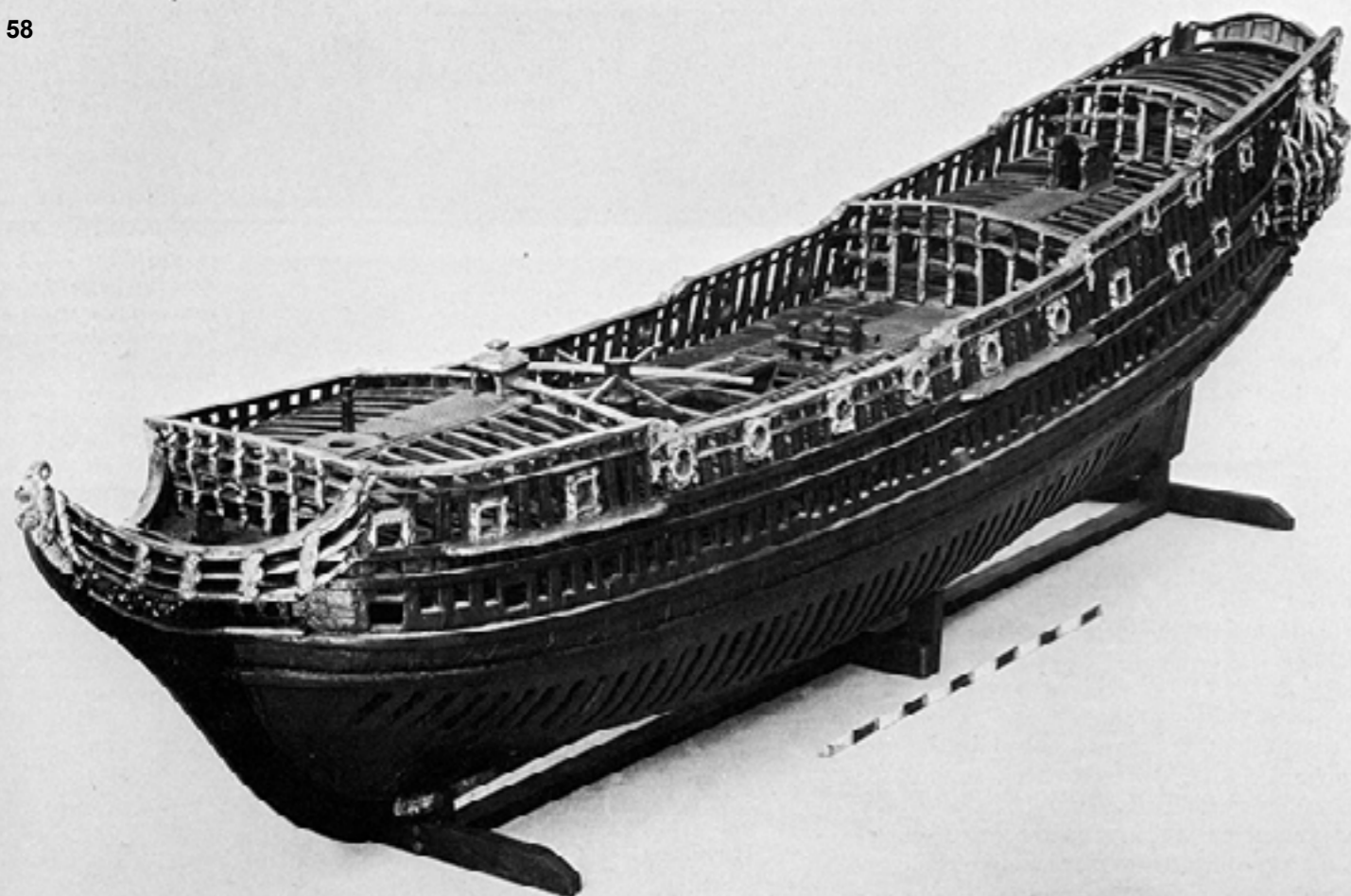
55, 56. Корабли времен Содружества иногда подвергались модернизациям во времена Реставрации. Корабль 3-го ранга либо крупный корабль 4-го ранга (55) имеет декоративное убранство характерное исключительно для периода Содружества, за исключением добавленного королевского герба на корме. Другой корабль (56) схож с предыдущим во многих отношениях и, возможно, является тем же самым кораблем, но прошедшим смену декора. Изменениям подверглись боковые галереи, а также верхняя часть кормы, орудийные порты квартердека сдвинуты дальше в корму.

55. НММ, №1197. Младший, прим. 1660 г., но также возможно и 1673 г.

56. НММ, №1093. Старший (?), прим. 1675 г. Возможно Dreadnought либо Henrietta (оба корабля 3-го ранга), или Leopard крупный корабль 4-го ранга 1659 г.



57, 58. Корабль 3-го ранга Revenge по состоянию на 1673 г., в сравнении с моделью очень похожего корабля. Схема расположения орудийных портов на модели схожа с Revenge и Montague, однако размеры модели более близки к Antelope 1651 г. (корабль потерпел крушение в 1652 г.).
57. НММ, №443. Младший, 1673 г. Надписан 'd reevense 1673'.
58. НММ.



59. Mary (бывший Speaker). НММ, №62. Старший, ?1660 г. Надписан 'spijcker genaemt... den 4 kante gesnede poorten' (назван Speaker... прямоугольные резные порты). И возможно более поздняя надпись 'de Pr Marije' (Princess Mary).

знаменательный бой один на один, которые были на удивление редки в семнадцатом веке, произошёл с участием корабля Tiger. В 1674 году в полном драматизма бою он захватил голландский корабль Shakerloo недалеко от гавани Кадиса.

Республиканские двухдечники

За исключением восьми кораблей 4-го ранга постройки 1645-47 годов, все остальные большие двухдечники английской постройки относились к временам междоусобицы. В общей сложности между 1650-59 годами для флота было построено внушительное число из семнадцати кораблей 3-го ранга и двадцати восьми кораблей 4-го ранга. Из них пятнадцать и двадцать пять соответственно по-прежнему находились на плаву в 1660 году. Большая часть этих кораблей была построена между 1650 и 1654 годами. Из-за значительности этой кораблестроительной программы для нее не хватило производственных мощностей официальных верфей флота. В связи с этим многие корабли строились по контрактам на верфях в Ваппинге, Ратклиффе, Блэкуолле, Лаймхаузе и других. Два корабля 3-го ранга, один из которых представлял собой перестройку старого корабля, а также один корабль 4-го ранга были построены в 1658-59 годах.

Часто считается, что умеренные пуритане пренебрегали фривольным и дорогостоящим декоративным убранством своих кораблей. Это утверждение верно лишь в части того, что использование позолоты было полностью прекращено в пользу желтой краски. На некоторых рисунках Ван де Вельде изображены пуританские корабли украшенных декором более замысловатым и обширным, нежели это было принято раньше. Республиканские боевые корабли выглядели менее угловатыми в сравнении со своими собратьями времен Стюартов. Прямой нос более старых кораблей уступил место конструкции более отвечавшей требованиям мореходности, изящно поднимавшейся вверх по дуге. Практически на каждом корабле место носовой фигуры занял рычащий вздыбленный лев, а после 1650 года повсеместным стало использование декоративных



венков вокруг орудийных портов верхней палубы. Обычно они были квадратными либо неправильной формы, но небольшие круглые венки также набирали популярность. Корма, обычно, но не всегда, заполнялась резным республиканским гербом, состоявшим из двух щитов. Пуритан, похоже, не особенно волновал вопрос смены регалий на кораблях, поскольку на одном из рисунков Ван де Вельде, изображающих сражение при Шевенингене 1653 года, на корме одного из английских кораблей по-прежнему находился королевский герб.

Как только состоялось приглашение Карла II в Англию, на всем флоте началась незамедлительная смена декоративного убранства и возвращение королевских символов и вензелей. Пипс отмечал в своем дневнике от 11 мая 1660 года: «этим утром мы начали разламывать гербы Содружества, а также послали в Дувр за малярами и резчиками для королевских гербов». Рисунки Ван де Вельде указывают на более обширную смену декора позднее.

Имена многих кораблей служили напоминанием побед парламентских армий в гражданской войне. Они, естественно, были невыносимы для Карла II, и одним из первых его официальных актов был указ о смене этих оскорбительных имен.

60. Сэр Уильям Пенн, державший свой флаг на корабле *Speaker* во время первой англо-голландской войны. НММ, сэр Питер Лили.

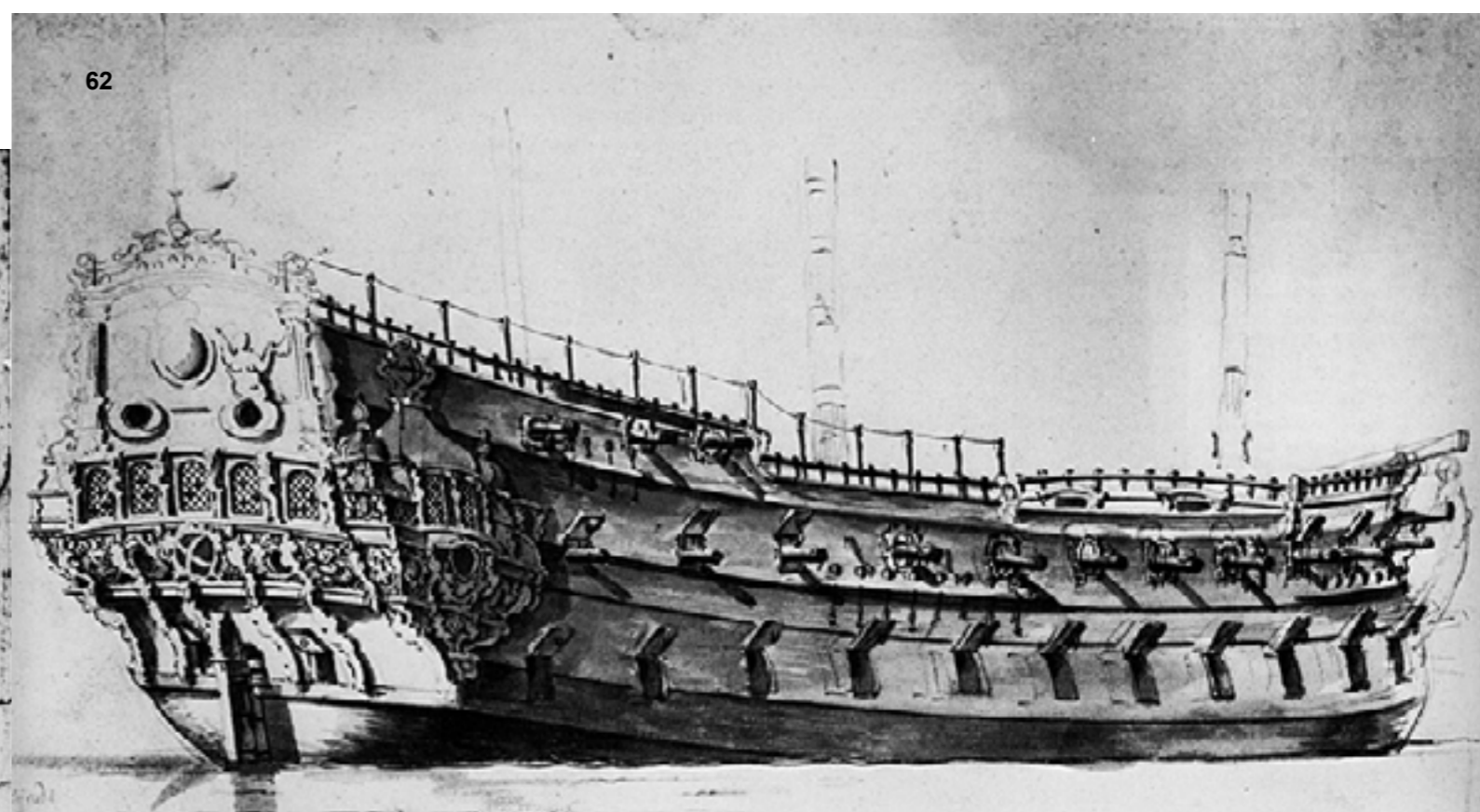
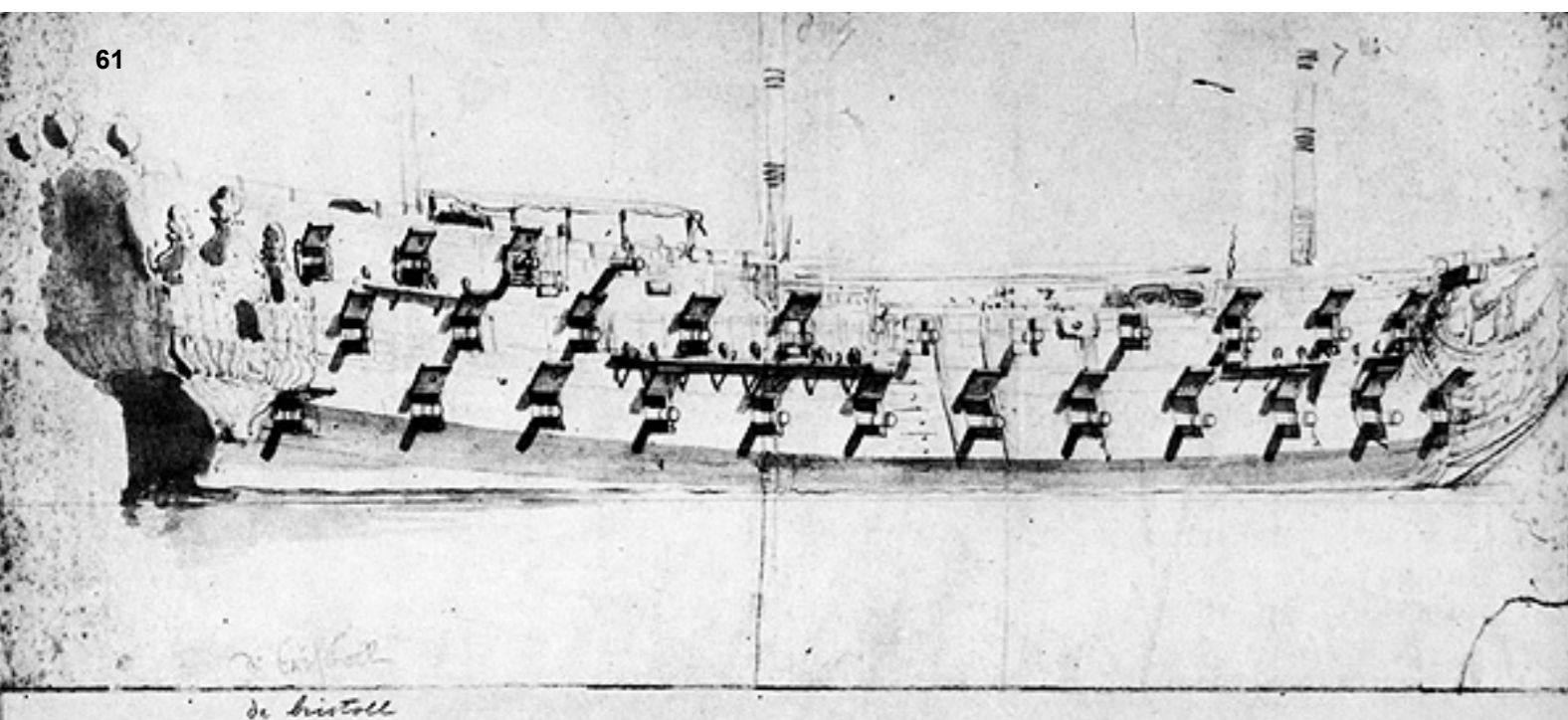
61, 62. Корабль 4-го ранга *Bristol* (61). Несмотря на предусмотренные 48 орудий он нес 54 в 1673 г. Очень схожий с ним *Portland* (61) показан по состоянию примерно на 1660 г. еще с признаками декора периода Содружества.

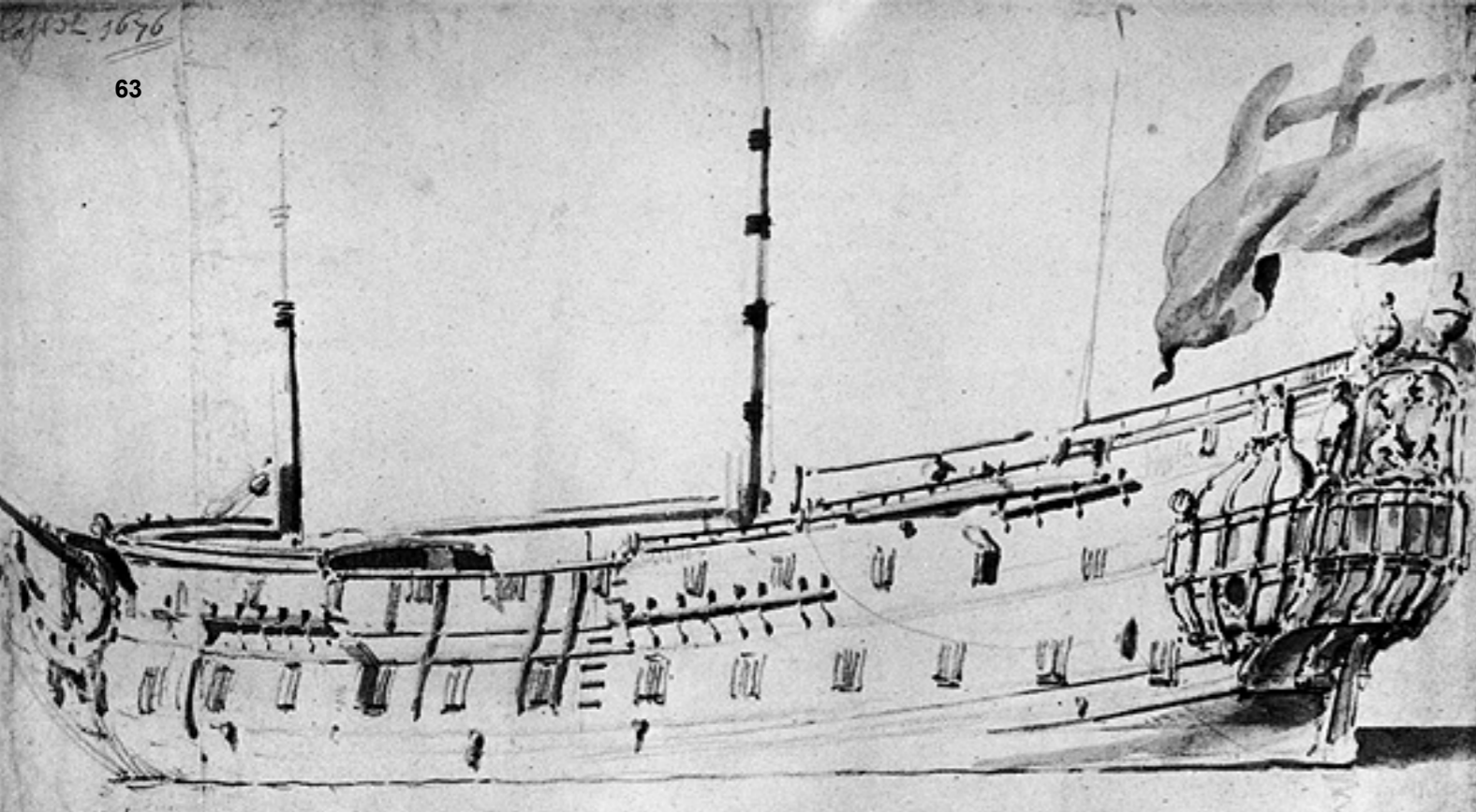
61. Бойманс, №386. Старший, возможно 1673 г. Надписан 'de bristoll'.

62. НММ, №854. Старший, ?1660 г. Надписан 'd vergadt poortlant' (фрегат *Portland*).

Корабли, переименованные в 1660 году

Ранг	Республиканское имя	Имя с 1660 года
1-й	Naseby	Royal Charles
	Richard	Royal James
	Resolution	Royal Prince
2-й	Dunbar	Henry
3-й	Speaker	Mary
	Worcester	Dunkirk
	Bridgewater	Anne
	Langport	Henrietta
	Lyme	Montagu
	Marston Moor	York
	Newbury	Revenge
4-й	Torrington	Dreadnought
	Tredagh	Resolution
	President	Bonaventure
	Gainsborough	Swallow
	Preston	Antelope
	Maidstone	Mary Rose
	Taunton	Crown
	Winsby	Happy Return
5-й	Basing	Guernsey
	Fagons	Milford
	Selby	Eagle
	Grantham	Garland
	Cheriton	Speedwell
	Wakefield	Richmond
	Bradford	Success





63. Большой корабль 4-го ранга Newcastle, вооруженный 54-56 орудиями в 1676 г. Обратите внимание на башенку сверху боковой галереи. НММ, №1190. Младший, 1676 г. Надписан '... kastel 1676'.

Корабли 3-го ранга

Республиканские корабли 3-го ранга, по сути, были увеличенными версиями парламентских фрегатов. Однако, поскольку предполагалось, что эти корабли должны были обладать большей стойкостью в бою, конструкция их набора была более крепкой. В результате получился сбалансированный компромисс между оборонительными и наступательными характеристиками. «Большие фрегаты», а именно такое название получили эти корабли, стали прототипами двухдечных линейных кораблей английского королевского флота на последующие полтора столетия.

За несколькими исключениями, большинство кораблей 1650-54 годов имели длину по килю 116-118 футов и ширину примерно 35 футов. Последний из построенных Monck (1659) и перестроенный Lion (1658) сохранили ширину в 35 футов, но по длине были укорочены до 108 футов.

Изначальное вооружение, устанавливавшееся на республиканские корабли 3-го ранга, составляло 50 орудий: 20 полупушек, 6 кулеврин и 24 полукулеврины. Сначала лишь несколько орудий устанавливалось выше уровня верхней палубы. В период Реставрации отмечалось значительное количественное увеличение артиллерии с соответствующим уменьшением калибров орудий. В ходе второй и третьей англо-голландских войн большинство из них несли 58 орудий. С середины 70-х годов стандартным штатом для этих кораблей стали 60-62 орудия, из которых 24-фунтовые и 12-фунтовые пушки располагались на орудийных палубах, а легкие сакры на полубаке и квартердеке. Пара 3-фунтовых пушек имела на юте.

Самый старый из числа кораблей 3-го ранга Mary (бывший Speaker 1650 года) заслуживает отдельного внимания. Он был построен в Вулидже еще одним представителем семьи Петт, на этот раз Кристофером. Как первый из «больших фрегатов» его конструкция в какой-то степени была экспериментальной. Его размерения были следующими: длина по килю 116 футов, длина по гондеку 143 фута 3 дюйма, ширина 34 фута 4 дюйма. Изначально корабль получился неудачным, но после дополнительной обшивки, расширившей его до 35 футов 6 дюймов, корабль превратился в весьма ценную боевую единицу флота. Еще одна его модернизация точно не известной даты, но до 1689 года, еще больше увеличила ширину корабля до 36 футов 8 дюймов. Еще в 1664 году

Адмиралтейство издало указ о копировании размерений Mary для проектировавшегося класса кораблей 3-го ранга.

Пипс посетил Speaker в апреле 1660 года (тогда корабль еще не был переименован) и мимоходом сделал отметку «очень доблестный корабль». И он, несомненно, был таковым. За время своей службы Speaker/ Mary принял участие в четырнадцати крупных сражениях флотов, это больше чем какой-либо другой корабль за всю историю английского флота. Корабль также участвовал в нескольких боевых столкновениях меньшего масштаба. В ходе первой англо-голландской войны он часто избирался в качестве флагманского корабля, а однажды на нем держал свой флаг прославленный Уильям Пенн. В общей сложности протяженность службы корабля составила более полувека. В 1703 году Mary потерпел крушение, в шторм настолько сильный, что он до сих пор вспоминается в южных районах Англии как Великий Шторм. Из всего экипажа Mary спаслись лишь три человека.

Боевая карьера Speaker/ Mary	
Крупные боевые столкновения на уровне флотов	
19 мая 1652 г.	Дувр
28 сентября 1652 г.	Кентиш-Нок
30 ноября 1652 г.	Дандженесс
18-20 февраля 1653 г.	Портланд
2-3 июня 1653 г.	Норт-Форланд
31 июля 1665 г.	Шевенинген
3 июня 1665 г.	Лоустофт
25 июля 1666 г.	Сражение в День Св.Джеймса
28 мая 1672 г.	Солбэй
28 мая 1673 г.	1-ое сражение при Схооневелте
4 июня 1673 г.	2-ое сражение при Схооневелте
11 августа 1673 г.	Тексель
1 мая 1689 г.	Бэнтри-бэй
12 октября 1702 г.	Бухта Виго
Примечательные малые столкновения	
8 сентября 1656 г.	Кадис
20 апреля 1657 г.	Тенерифе
8 мая 1671 г.	Буги-бэй
22 февраля 1692 г.	Дезираде

Корабли 4-го ранга

Многие корабли 4-го ранга 50-х годов строились с различными размерениями. Корабли меньших размеров имели длину по килю около 100 футов и ширину примерно 30 футов. Самые крупные из них имели длину по килю до 109 футов и ширину более 33 футов, что едва ли было меньше, чем у некоторых кораблей 3-го ранга. Как и на упомянутых парламентских фрегатах, на кораблях описываемого ранга отсутствовал полубак. Однако боевой опыт первой англо-голландской войны показал, что это было неблагоразумным упущением. Полубаки достраивались на кораблях, как только это становилось возможным, а на большинстве кораблей построенных примерно после 1652 года полубак присутствовал изначально.

Большинство из этих кораблей проектировались для 38-44 орудий, в число которых входил неполный верхний ярус из полупушек. Адмиралтейство экспериментировало с различными схемами расположения орудий для кораблей 4-го ранга большого и среднего размеров в 60-х и 70-х годах. К середине 70-х годов были определены две схемы, признанные удовлетворительными. Крупные корабли – Newcastle, Yarmouth, Happy Return и Leopard – имели штат из 54 орудий:



64. Неравный бой. *Mary Rose* обороняет торговый конвой против семи алжирских корсаров в 1669 г. Типичный «фрегат» времен Содружества *Mary Rose* был кораблем 4-го ранга 1654 г. постройки. На картине *Mary Rose* – большой корабль справа. Слева от него по носу гамбургское торговое судно, на переднем плане шотландские торговые суда и кеч *Roe*. На переднем плане слева с кормы изображен английский пинк, пассажиры которого во время сражения подняли мятеж во время боя и безуспешно пытались перейти на сторону алжирцев. В левом углу полотна показано французское торговое судно. На заднем плане в линию показаны алжирские корсарские суда: *Half Moon*, *Orange Tree*, *Seven Stars*, *White Horse*, *Hart* и *Golden Lion*. Седьмой алжирский корабль *Rose Leaf* изображен справа на дальнем плане в погоне за трофеем, захваченным ранее *Mary Rose*, но оставленным в начале боя. Галерея Лигер, Лондон. Возможно Младший.

24-фунтовые пушки располагались на нижнем деке, а выше находились сакры. Еще одна группа кораблей получила 46-50 орудий, причем обычно их число равнялось 48. Это были кулеврины на нижней батарее палубе и сакры на остальных. Обе группы кораблей имели несколько легких сакр на квартердеке, хотя изначально их нахождение там не предусматривалось.

Республиканские корабли 4-го ранга показали себя универсальными и эффективными боевыми единицами. Славному послужному списку *Mary*, приведенному выше, мог бросить вызов корабль 4-го ранга *Ruby*, который мог записать в свой актив участие в тринадцати крупных сражениях и большом количестве менее значимых стычек. Корабли 4-го ранга в крупных сражениях зачастую находились в тени своих более крупных собратьев, но добивались славы в отдельных боях. Одни из самых выдающихся результатов таких боев были достигнуты в Средиземном море в операциях против североафриканских корсаров.

В 1669 году *Mary Rose* под командованием капитана Джона Кэмпторна (впоследствии адмирала сэра Джона Кэмпторна) защищал небольшой торговый караван судов от атак семи алжирских корсаров. После четырех часов отчаянной схватки алжирцы вынуждены были ретироваться, не причинив вреда конвою. В результате этого боя у алжирцев было сожжено два корабля, два потоплено, два отступили, а еще один захвачен и приведен в Ливорно. Этому бою, одному из самых известных того времени, посвящались даже стихотворные произведения. Получившим меньшую огласку, но столь же знаменательным был бой, случившийся годом позже

с участием корабля *Advice* 1650 года постройки под командованием капитана Бенджамин Янга. При сопровождении конвоя вместе с кораблем 5-го ранга *Guernsey* (капитан Аргентин Эллингтон) ему также пришлось принять бой с семью алжирскими кораблями, каждый из которых нес от 40 до 56 орудий. После двух дней (!) непрерывных боев алжирцы в итоге были обращены в бегство. Оба английских капитана пали в сражении.

Royal Charles

«Царствование» Оливера Кромвеля началось в 1653 году. Лорд-протектор являлся королем во всем кроме титула. Как и можно было ожидать из-за его тщеславия, флот сконцентрировался на постройке тяжелых «престижных» кораблей. В итоге это позволило Карлу II стать обладателем четырех самых мощных трехдечников.

Первым и самым большим из новых «плавающих крепостей» стал корабль построенный Питером Петтом (этот Петт приходился сыном самому первому из упомянутых Петтов – Финеасу) в Вулдидже в 1655 году. Он был наречен *Naseby* в честь великой победы Кромвеля над армией роялистов в 1645 году. Имея длину по килю в 131 фут и ширину в 42 фута 6 дюймов (1258 тонн) он был значительно меньше *Sovereign*. Но даже при этих размерениях только у одной морской державы, а именно Датско-норвежского королевства имелись в наличии на тот момент корабли сравнимых с ним размеров. *Naseby* был флагманом флота, который отплыл в Голландию в 1660 году, чтобы взять на борт Карла II во время его возвращения в Англию. Король был очарован кораблем и сменил его имя на *Royal Charles* в первую ночь своего пребывания на его борту.

Носовая фигура корабля приводила в ярость тех, кто симпатизировал роялистам. Джон Эвелин имел шанс увидеть ее вскоре после спуска корабля на воду в 1655 году:

«Мы отправились посмотреть корабль, недавно построенный узурпатором Оливером, на котором было 96 медных орудий с тоннажем в 1000 тонн. На носу находился Оливер верхом на лошади, попирающей своими копытами 6 народов, а именно шотландцев, ирландцев, голландцев, французов, испанцев и англичан, фигуры которых можно было определить по характерным чертам. Над его ненавистной головой Слава держала лавровый венок, и был написан девиз «С нами Бог».

Со значимостью этой носовой фигуры связано еще одно воспоминание, датированное 14 декабря 1663 года в дневнике Пипса:

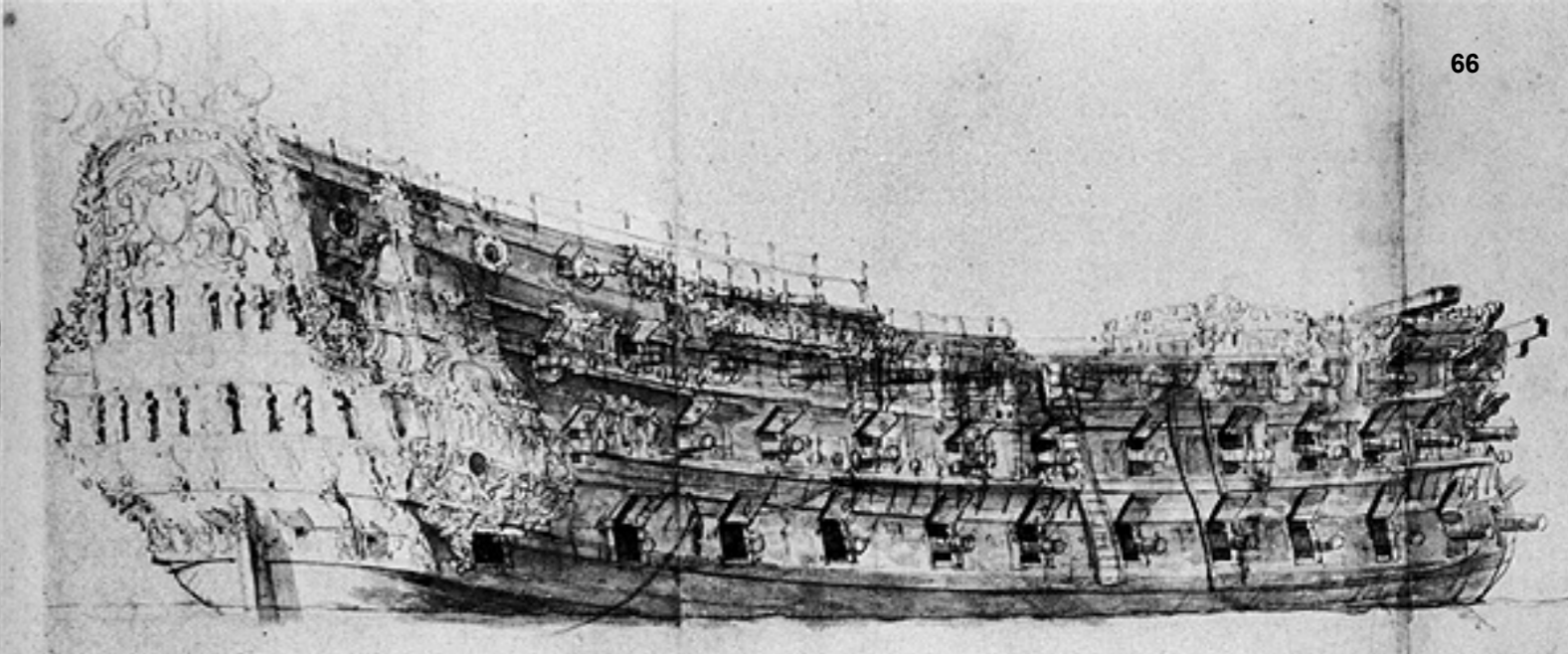
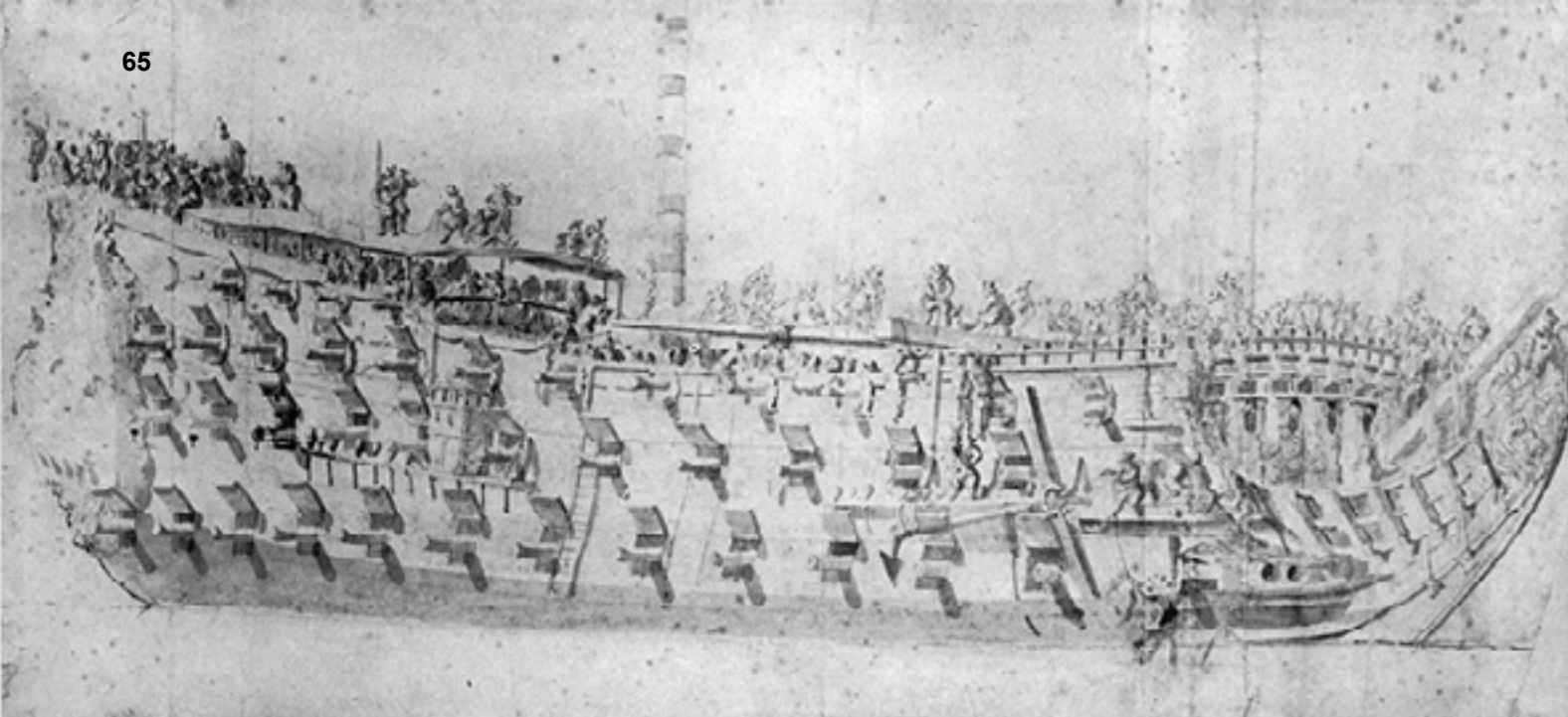
«Кроме всего прочего, Боже, какое представление получилось, когда сэр Дж. Майнс и сэр У. Баттен стаскивали и сжигали носовую фигуру с *Charles*, где находился Кромвель топчущим людей на лошади, даже когда Питер [Петт], как звал его герцог, умолял не делать этого, а сэру Дж. Майнсу пришлось успокаивать людей пришедших в восторг от всего этого и постройки виселицы, куда подвесили фигуру, а ведь это все-таки трата £100 из кармана короля, на постройку новой фигуры, которая, кажется, будет Нептуном».

На следующий день Пипс по-прежнему жаловался на траты денег.

«... меня беспокоит то, что король потеряет £100 на строительство новой [фигуры], после того как никто не вспомнит кто был на ней [старой фигуре] и сказанные о ней слова».

Носовая фигура Нептуна за £100 представляла собой статую морского божества с трезубцем, восседавшей в большой раковине, которую тянула пара причудливых морских лошадей. Это было необычно для английского боевого корабля получить иную носовую фигуру, нежели стандартную конную статую либо фигуру вздыбленного льва.

Royal Charles стал одной из основных боевых единиц флота в начале второй англо-голландской войны 1665-67 годов. Он выступал в роли флагманского корабля флота во всех трех крупных сражениях. Он оказался грозным соперником, и голландцы не смогли одержать над ним верх в море. Позже, в 1667 году, сочетание английской беспечности и голландской смелости привели к молниеносному рейду, в результате которого оставленный без защиты *Royal Charles* был захвачен и увезен в Голландию. В течение нескольких лет он был выставлен в качестве трофея в Роттердаме. Его нахождение там было воспринято Карлом II как личное оскорбление, и, безусловно, в немалой степени способствовало развитию враждебности между двумя государствами в результате вылившейся в третью англо-голландскую войну 1672-74 годов. В конце концов, для голландцев стало слишком дорого обходиться содержание корабля. Власть Роттердама в 1672



65, 66, 67, 68. Четыре вида корабля Royal Charles после его захвата в 1667 г. Все принадлежат Ван де Вельде за исключением №67, приписываемого Абрахаму Сторку. Каждый из рисунков отличается друг от друга в некоторых деталях. Обратите внимание на то, что несмотря на разницу, на всех рисунках руслени бизань-мачты расположены ниже портов верхней палубы, что очень необычно. Наиболее сильно отличается от других последний рисунок (68) и возможно он был выполнен позже по памяти.

65. НММ, №1187. Старший (?), прим. 1667 г.

66. ВА, №4691. Старший (?), прим. 1667 г.

67. Рейксмузеум, Амстердам. Приписывается Абрахаму Сторку, 1673 г. Заметно некоторое несоответствие расстояний между портами средней и верхней палуб. Обратите внимание на отсутствие декоративных венков вокруг двух кормовых портов верхней палубы, данная черта встречается на некоторых других изображениях данного корабля.

68. НММ, №490. Старший, возможно 1672 г., но может быть и позже. Большой порт у среза полубака, возможно, предназначен для проводки якорных талей, на рисунке также отсутствуют кат-балки.

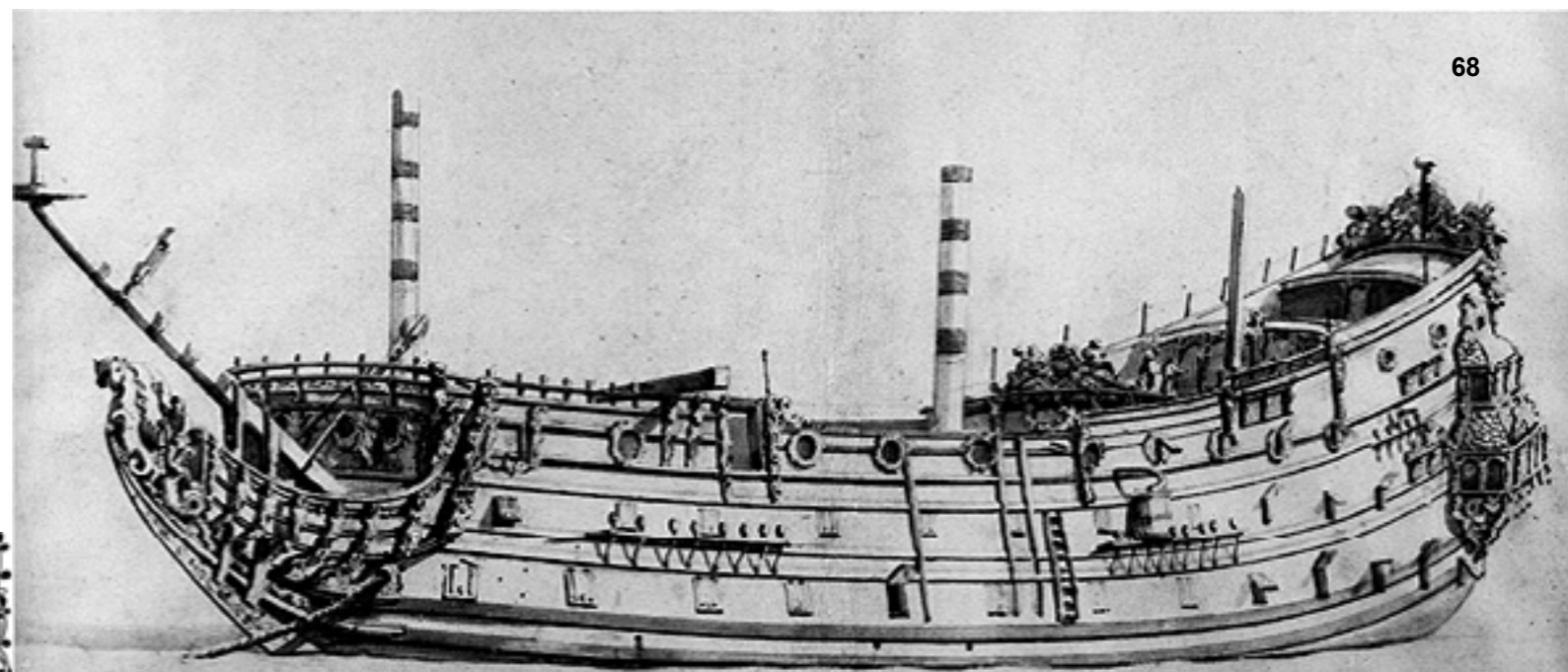
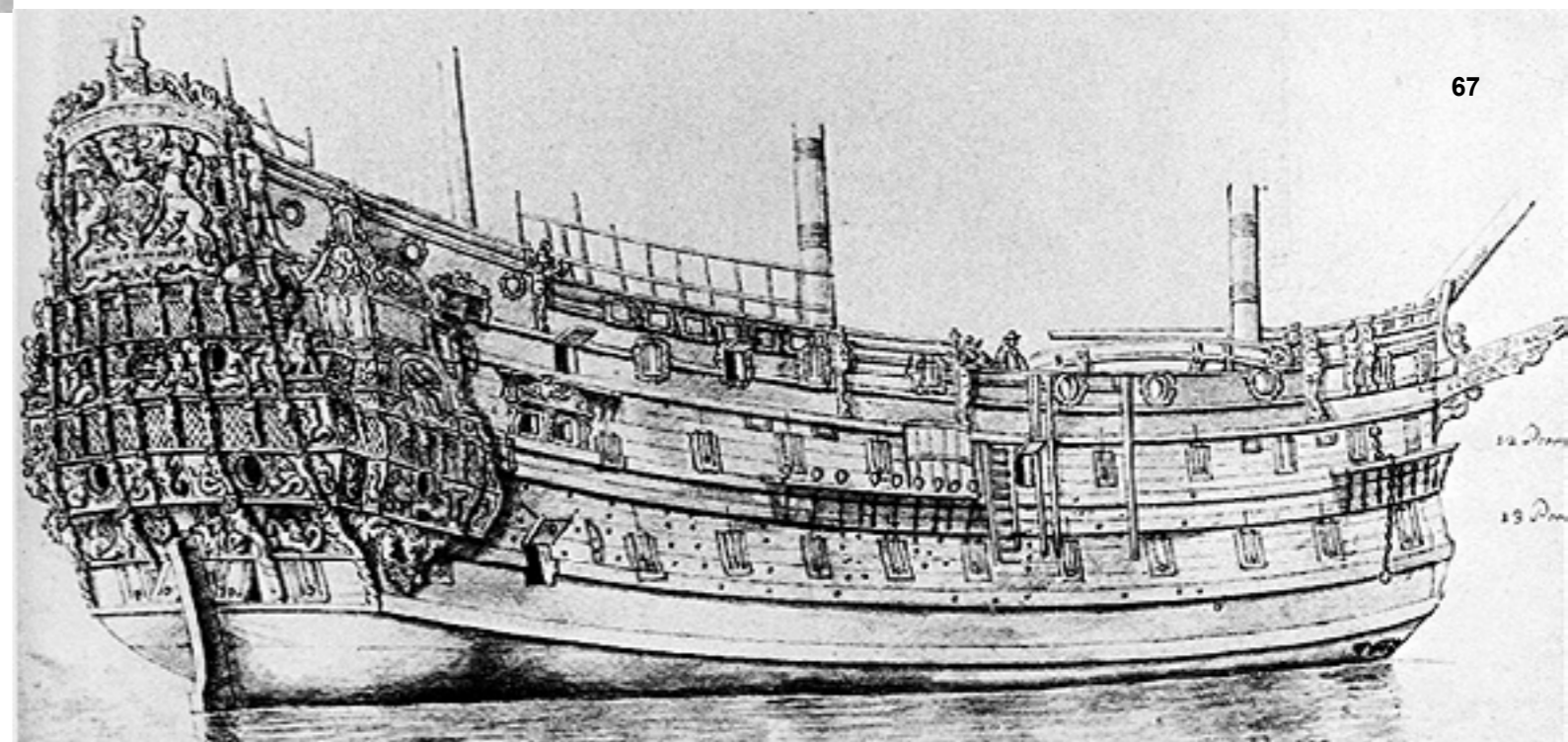
году приняли решение о его сломе, но вмешавшийся штатгальтер Нидерландов настоял на сохранении корабля на плаву еще некоторое время. Летом 1672 года, корабль был переоснащен для возможного использования в военных действиях. Однако оборонительная стратегия исповедуемая Нидерландами препятствовала использованию корабля с такой глубокой осадкой. В связи с этим в апреле 1673 года он был продан с торгов за 5000 гульденов и пошел на слом.

Несмотря на упоминание Эвелином 96 медных орудий, документально нигде не подтверждается, что корабль когда-либо имел более 86 орудий. Более обычной цифрой было 80 пушек. Однако, если бы Royal Charles по-прежнему находился в составе королевского флота, он наверняка бы позже получил по штату более 90 орудий.

London и Henry

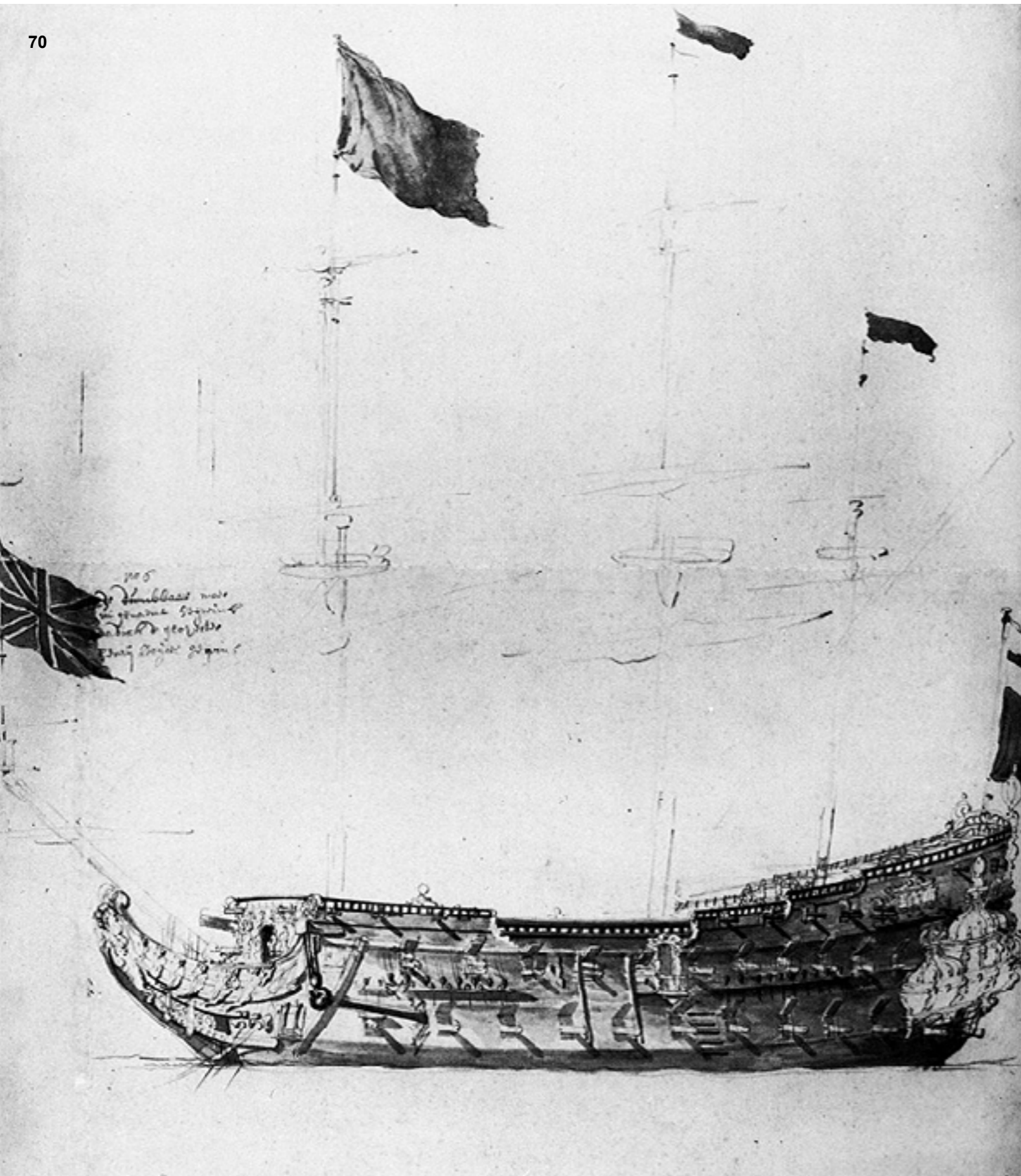
В 1656 году за Naseby последовали два 1100 тонных корабля 2-го ранга Dunbar и London, первый во времена Реставрации был переименован в Henry. Он был построен в Дептфорде корабельным мастером по имени Мэнли Каллис, а London на верфи в Чатеме капитаном Джоном Тейлором.

И Каллис и Тейлор установили по три гладкие палубы на эти корабли, однако полубаки на них отсутствовали. Их отсутствие позже расценивалось как ошибка на малых кораблях, но на трехдечниках оно не было настолько критичным, поскольку уровень верхней палубы находился на достаточном расстоянии над водой. На положение камбуза оно также не влияло, поскольку на



70. Корабль 2-го ранга Henry в начале 60-х годов XVII в. Обратите внимание на расположенные позади боковой галереи орудия на верхней палубе и квартердеке. НММ, №66. Старший, прим. 1660 г. Надпись сверху гласит 'No 6 de dumbbar (вычеркнуто) maer ne genaemt heijnrich da duck de glohester henrij Doijael henrich' (Dunbar, теперь именуемый Henry в честь Генри герцога Глостерского). Надпись слева внизу: 'de heer... skun visad van de Graeff van zandwits montagug blau vlaggs' (Лорд Эскью – сэр Джордж Эскью – вице-адмирал под Монтегю, граф Сэндвич, синие флаги). Внизу справа: 'tot tiattum' (в Чатеме). Корпус нарисован, возможно, в 1660 г., а мачты и флаги, скорее всего, добавлены уже в 1664 г.

70



71



71. Сэр Джон Харман. НММ, сэр Питер Лили.

72



72, 73. Два изображения злополучного корабля London, показанного в 1660 г. декоративном убранстве времен Содружества. Флаг на фок-мачте принадлежит сэру Джону Лоусону, вице-адмиралу флота, прибывшего в Англию с королем Карлом II.

72. Атлас ван Столк, Роттердам. Старший, 1660 г. Мачты и флаги вероятно добавлены позднее. Герб Лондона располагается над оголовком руля.

73. НММ, №852. Старший, 1660. Надписан 'London vis admerael lauson' (Вице-адмирал Лоусон).

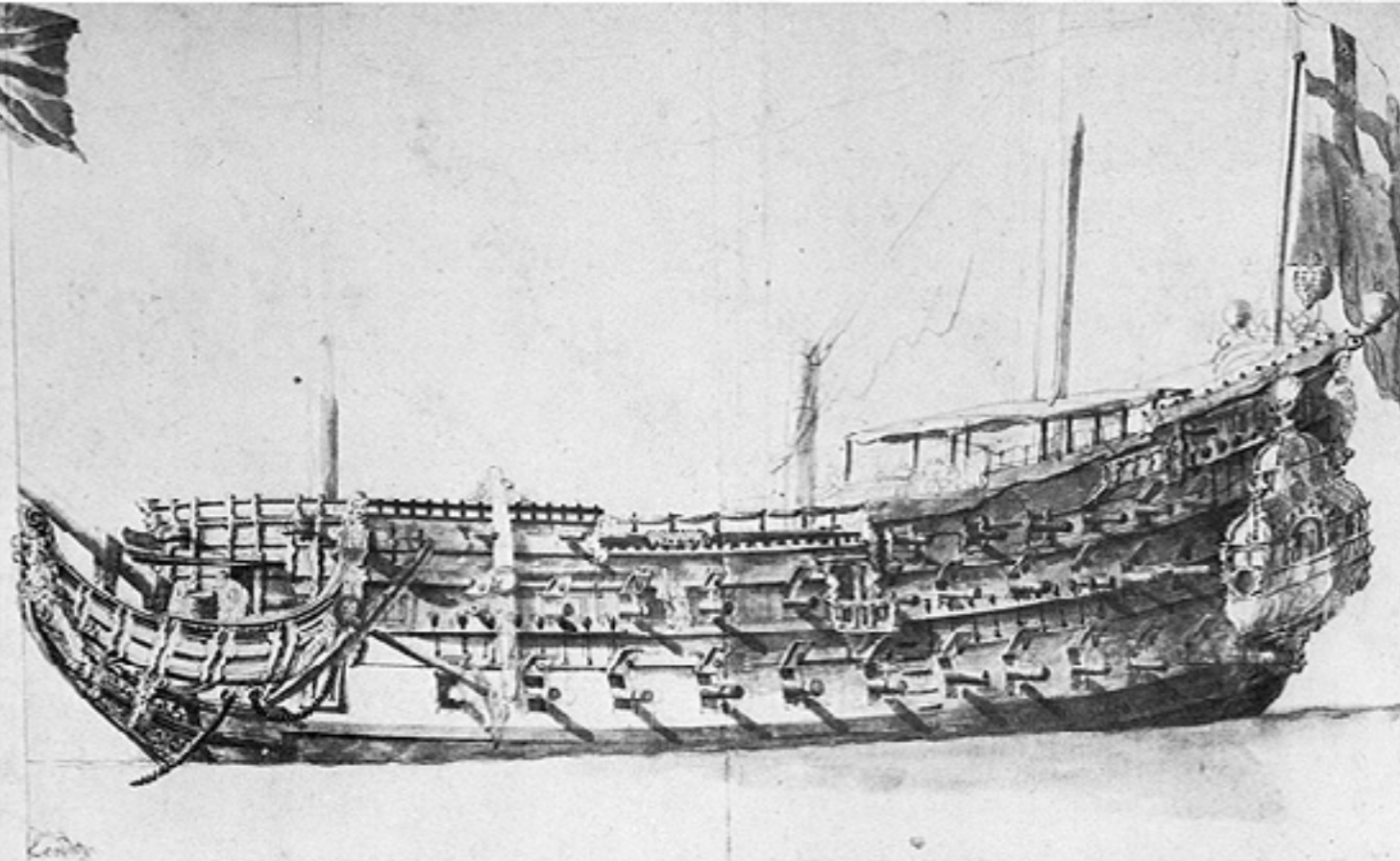
кораблях 2-го ранга печь в любом случае располагалась на средней палубе.

Первоначальная схема размещения артиллерии на кораблях London и Henry

Нижняя палуба	12 полупушек
	12 кулеврин
Средняя палуба	12 кулеврин
	12 полукулеврин
Верхняя палуба	
нос	6 полукулеврин
шкафут	4 полукулеврин
Корма	6 полукулеврин

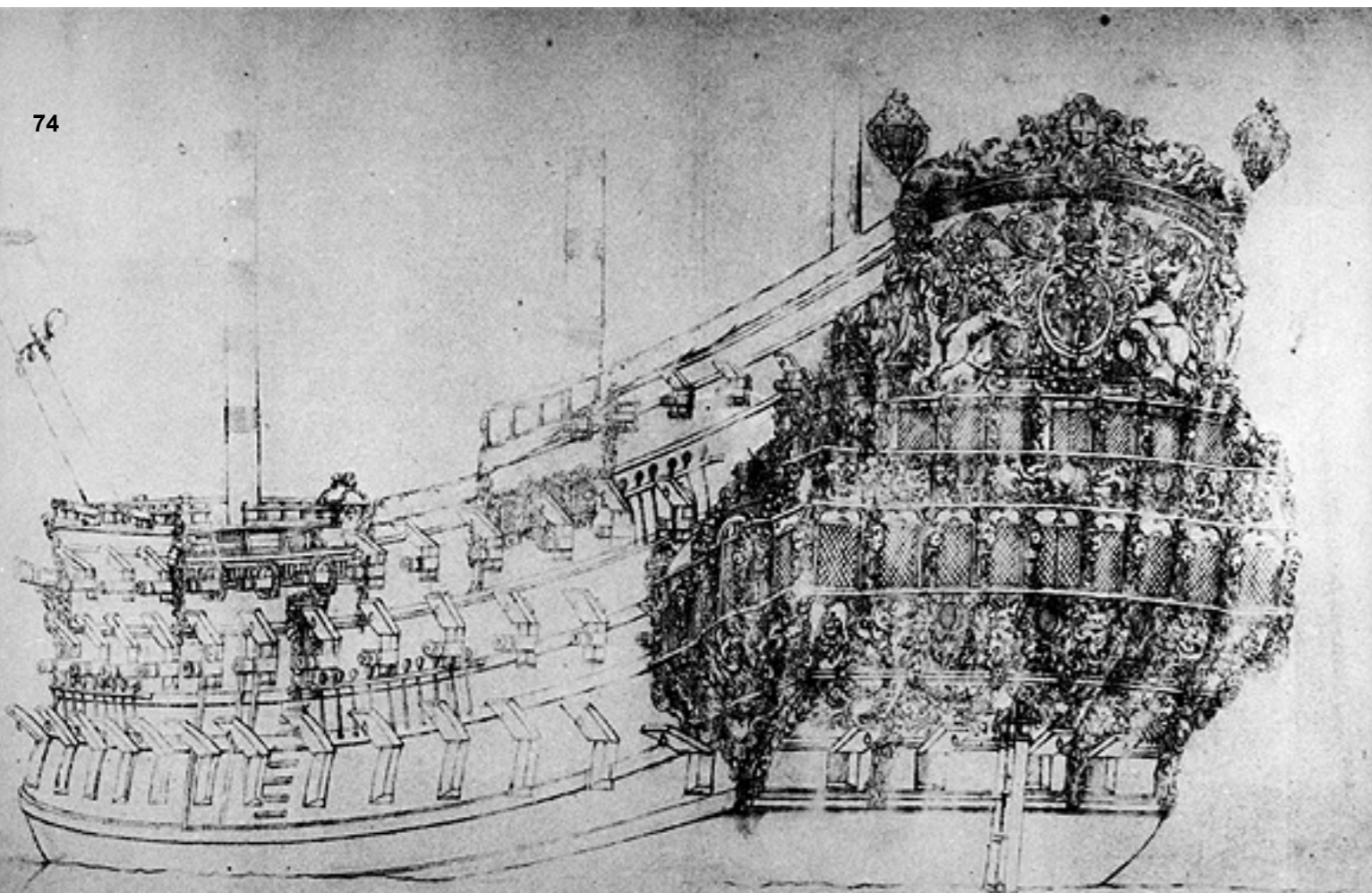
75

73



74. Royal James (бывший Richard) по состоянию на 60-е годы XVII в. Изображен с 88 орудийными портами, однако известно, что корабль никогда не был вооружен более чем 82 орудиями. Бойманс, №351. Старший, дата неизвестна. Возможно, нарисован по чертежу или модели в 70-х годах XVII в.

74



Как видно из таблицы по первоначальному штату эти корабли являлись 64-пушечными, однако в течение нескольких лет эта схема претерпела значительные изменения. Когда Ван де Вельде изобразил эти корабли в начале 60-х годов семнадцатого столетия, у них на верхней палубе имелось по десять портов, а именно по три в носу и семь в корме. В районе шкафута орудийные порты отсутствовали. Количество бортовых орудий было также увеличено, поскольку на четвердеке было прорезано четыре или пять дополнительных портов, таким образом, общее число орудий было доведено до 80. Примерно с 1675 года было официально утверждено размещение 24 орудий на верхней палубе Henry. Если это было воплощено на деле, то наверняка несколько орудий пришлось разместить на шкафуте. По штату 1677 года на корабле имелось 24 полупушки, 26 кулеврин, 24 сакры и 8 легких скар, что в итоге составило 82 орудия. Henry был одним из нескольких кораблей до реставрационной эпохи, на которых было произведено значительное увеличение веса артиллерии. И то, что корабль после этого не утратил своих боевых качеств, говорит в

пользу мастерства его кораблестроителя.

Henry участвовал во всех сражениях Карла II с голландцами. Наиболее примечательное событие, связанное с этим кораблем, произошло во время Четырехдневного сражения 1666 года, когда он оказался отрезанным и окруженным противником. В этом сражении Henry находился под флагом контр-адмирала белой эскадры сэра Джона Хармана. Двум голландским брандерам удалось сцепиться с Henry с каждого борта. До того как их удалось отцепить, на одной из боковых галерей начался пожар. Некоторые из экипажа английского корабля начали в панике прыгать за борт. Харману лично со шпагой в руках пришлось восстанавливать порядок на борту. Пока шла борьба с огнем рас-

69. Герб Стюартов с кормы корабля Royal Charles, находящийся в Рейксмузеуме в Амстердаме. Рейксмузеум, Амстердам.

четы орудий нижней палубы потопили третий брандер. Вскоре после этого к Henry приблизился флагманский корабль голландского адмирала Корнелиса Эвертсена, который потребовал от англичан сдачи. Харман, к тому моменту раненый в щиколотку куском рангоута, крикнул в ответ: «До этого еще не дошло!». Следующим бортовым залпом с Henry Эвертсен был убит. Henry удалось с честью выйти из это сражения, также как и из последующих боев, но в 1682 году он погиб от случайного пожара.

Карьера London оборвалась неожиданно 8 марта 1665 года. После объявления войны Нидерландам London был избран в качестве флагманского корабля сэра Джона Лоусона, вице-адмирала красной эскадры. Корабль поднимался вверх по Темзе, от Норе к Хоупу, где на борт должен был подняться сэр Джон. Некоторые из его 80 медных орудий, вероятно, были заряжены для произведения салюта во время приема на борт адмирала. По-видимому, внутри корабля, в крыйт-камере, произошла какая-то случайность, поскольку внезапно произошел мощнейший взрыв. Корабль затонул моментально, унеся с собой жизни 300 человек. Двадцать пять потрясенных уцелевших, в числе которых была одна женщина, были сняты с юта, оставшегося над водой.

Royal James

Последней из до реставрационных «плавающих крепостей» стал корабль, спущенный на воду в 1658 году в Вулидже. Это было еще одно творение Питера Петта. Корабль был назван Richard, в честь сына и наследника Оливера Кромвеля, однако в 1660 году Карл II сменил имя корабля на Royal James.

Royal James был лишь на 15 тонн больше London и вплоть до 1660 года относился к кораблям 2-го ранга. После Реставрации его классифицировали как корабль 1-го ранга. У него имелись три полных орудийных яруса, и в отличие от London и Henry он был снабжен полубаком. И хотя по первоначальному проекту на него должно было быть установлено всего лишь 70 орудий, его артиллерийский штат составлял, по крайней мере, 82 орудия во время второй англо-голландской войны. На одном из портретов Ван де Вельде корабль изображен вооруженным 88 пушками, включая по две на полубаке с каждого борта. Royal James обладал наиболее скромным декоративным убранством из всех английских кораблей 1-го ранга, так резные венки присутствовали лишь в районе шкафута и на четвердеке, причем, вполне вероятно, что орудийные порты четвердека отсутствовали в первоначальной схеме размещения артиллерии.

У Royal James была непродолжительная история. Он сыграл заметную роль в крупных сражениях 1665-66 годов, однако, в 1667 году преступная халатность, приведшая к захвату голландцами Royal Charles, также привела к сожжению Royal James.

Ценная модель этого корабля демонстрировалась Сэмюэлем Пипсом в своем доме на Ситинг Лейн, которую он позаимствовал на время у своего друга и патрона графа Сэндвича. К сожалению, скорее всего, эта модель не сохранилась до наших дней.

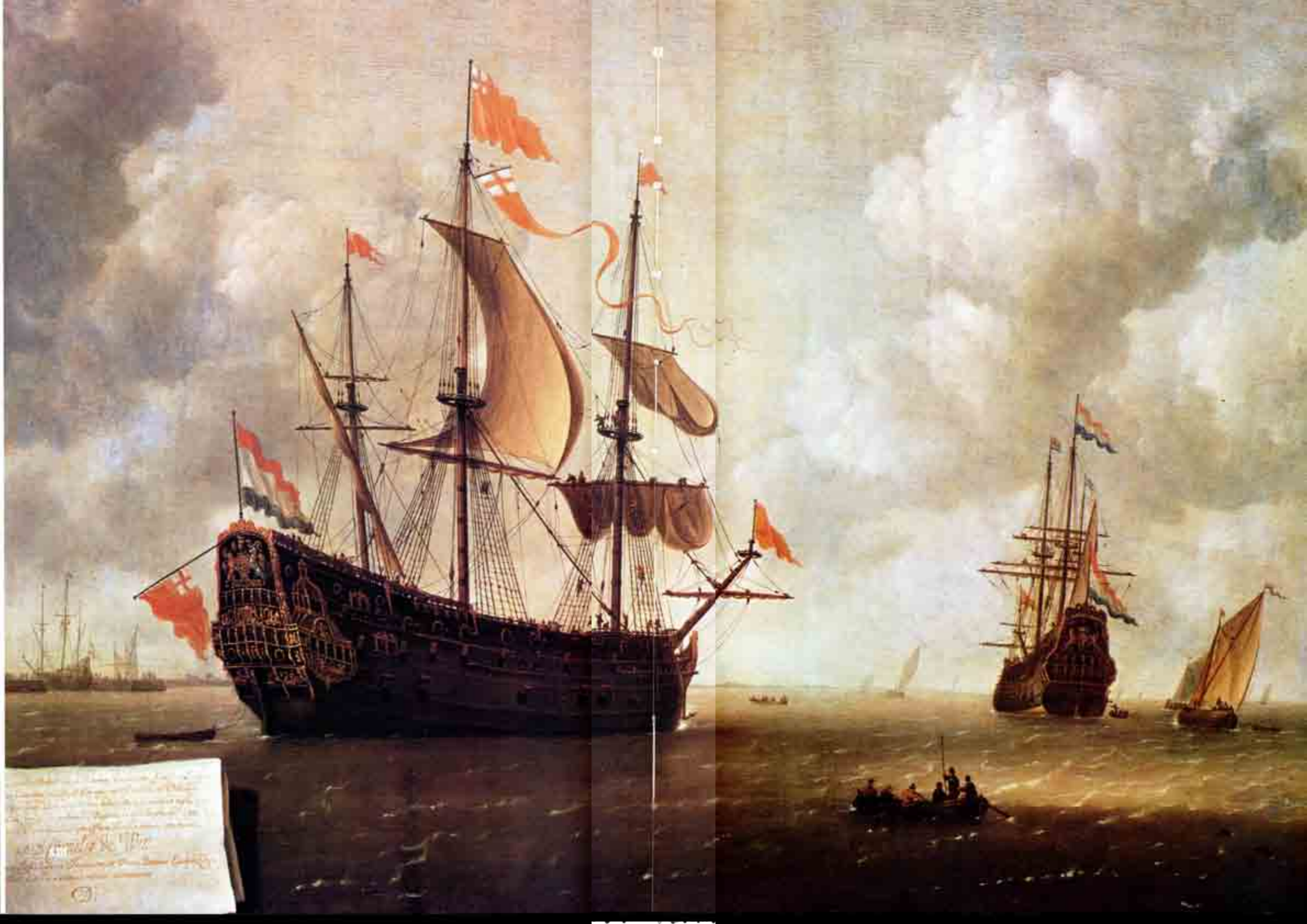
XI. Одно из лучших изображений английского корабля 2-го ранга времен первых Стюартов. На переднем плане показан Swiftsure с несколькими другими английскими кораблями после их захвата голландцами в Четырехдневном сражении 1666 г. За исключением королевского герба декор на Swiftsure тот же самый, который был установлен на нем во время ремонта 1653 г. Сразу же за Swiftsure изображен корабль захвативший его – Reigersbergen или иначе Blauwe Reiger (белая цапля). Со стороны носа Swiftsure находится голландский корабль Delft, флагман контр-адмирала Яна ван Неса. Слева на дальнем плане можно видеть флагманский корабль Корнелиса Тромпа 80-пушечный Hollandia со сбитыми мачтами. Захваченный английский зафрахтованный торговый корабль, возможно, Loyal George также виден слева на заднем плане. Рейксмузеум, Амстердам. Старший, прим. 1667 г.

XII. Неопознанный английский двухдечный корабль, возможно, корабль времен Содружества, в бою против алжирских корсаров. Часто указывается как возможно представляющий Kingfisher или Mary Rose, но вероятно это не тот и ни другой. НММ. Старший, (?) 70-е годы XVII в.

XIII. Захваченный Royal Charles на пути в Нидерланды в 1667 г. Рейксмузеум, Амстердам. Иеронимус ван Дист, прим. 1667 г.

XIV. Поврежденный Royal James буксируется с места боя в последний день Четырехдневного сражения. На грот-мачте развивается флаг принца Руперта. Нидерландский исторический музей судоходства, Амстердам. Младший, прим. 1667 г.





Handwritten text on a document, likely a historical record or letter, partially visible in the bottom left corner. The text is written in a cursive script and includes the name "Comodoro de Urbe" and a date "1781".

4. Начальный период Реставрации 1660-1667 годы

Хорошо выглядевший на первый взгляд флот, полученный Карлом II в 1660 году, находился на деле далеко не в идеальном состоянии. Военственный Протекторат вводил в кампании многочисленные эскадры практически каждый год, и многие корабли требовали ремонта. Более важной составляющей, являлось то, что незадолго до Реставрации во флоте началась ощущаться нехватка средств. К тому моменту как Карл II пришел к власти долг флота достиг угрожающих величин. В ноябре 1660 года он составил £1 300 890, умопомрачительную по тем временам сумму. Все приходилось закупать в кредит, и частные поставщики леса и припасов имели возможность продавать свой товар по непомерно высоким ценам, дабы покрыть неизбежные задержки в платежах.

На флоте наступил период вынужденной экономии. Большая часть средств, которые все-таки поступали, тратились на уплату долга либо на безотлагательные ремонты. Также немалые средства уходили на содержание оперативных подразделений кораблей в Средиземном море, Ла-Манше и Северном море. И совсем уж крохи оставались на нужды кораблестроения, а из-за нехватки практически всех видов товаров, и что самое важное, дефицита рабочей силы, получалось так, что те немногие проекты, которые все же начинались, долго оставались в незавершенном состоянии. Причем это относилось не только к новостройкам, но так же и к крупным ремонтам. Пипс находился на борту Royal Prince, когда его выводили из дока в Чатеме 11 июля 1663 года, о чем сделал соответствующую запись в своем дневнике: «он находился в доке на ремонте все эти три года».

Royal Katherine и Royal Oak

На момент Реставрации в строительстве находился лишь один корабль, 54-пушечный Princess на стапелях у леса Дин. За исключением этого корабля, единственными кораблями новой постройки размерами крупнее яхты и законченными до 1666 года были два корабля 2-го ранга Royal Katherine и Royal Oak. Они были заложены в 1661 году, но постройка не была завершена до 1664 года. Royal Katherine был построен в Вулидже Кристофером Петтом, а Royal Oak в Портсмуте сэром Джоном Типпетсом соответственно.

Проект и обводы Royal Katherine был выполнен недавно основанным Королевским Обществом, на предмет проверки новой теории относительно водного сопротивления, однако эксперимент оказался неудачным. Корабль получился очень нестойчивым, и его пришлось вернуть на верфь для проведения работ по увеличению ширины, путем добавления новых поясьев обшивки, прежде чем окончательно позволить выход в море. Этот провал имел плачевные последствия также и в том отношении, что Общество отказалось вести какие-либо работы в этом направлении, часть из которых вполне могли оказаться полезными. Royal Oak спроектированный Типпетсом по проверенным методам, изначально оказался удачным кораблем.

Немного можно узнать о внешнем виде Royal Oak. Он был потерян всего лишь через три года после постройки – сожжен голландцами – и ни один его портрет не был положительно атрибутирован. Однако он, должно быть, был во многом похож на своего одновременно построенного собрата, который более и менее хорошо представлен на изображениях того времени. По размеру и конфигурации они формировали практически однотипный класс кораблей вместе с London и Henry. На них также отсутствовал полубак и на шкафуте отсутствовали орудийные порты, хотя вполне возможно, что при низком фальшборте, несколько орудий могли располагаться над планширем. В таких случаях импровизированный порт для защиты орудийной прислуги устраивался из брезентовых коек.

Еще на этапе проектирования было предписано, что «Его Величество желает видеть их простыми, без дополнительной резьбы и позолоты кроме как на кормовом гербе». Этот указ был выполнен в большей степени, по крайней мере, на Royal Katherine. У этого корабля были лишние украшения борта и простые без декоративных венков орудийные порты верхней палу-

ной огневой мощью.

При спуске Royal Katherine как только он коснулся воды на небе появилась радуга, предзнаменование, которое хранило корабль на протяжении всей его долгой службы. Корабль пережил девять крупных сражений, зачастую балансируя на грани: в Четырехдневном сражении в 1666 году корабль выскочил на мель, и ему едва удалось избежать гибели; в 1667 году он был затоплен на мелководье во избежание захвата во время рейда голландцев на Медуэй. В сражении при Солбее в 1672 году он был взят на абордаж голландцами. Его капитан сэр Джон Чичели и все офицеры были взяты в плен и отправлены в Нидерланды. Кораблю в последний момент удалось спастись, когда низшие чины восстали против голландской призовой команды и в итоге привели Royal Katherine в свой порт. Корабль окончательно пошел на слом, а его части были использованы при постройке нового 90-пушечного корабля под тем же именем, спущенного на воду в 1702 году.



79. Адмирал сэр Джереми Смит, который командовал, находившейся в гуще событий, синей эскадрой в сражении в день Св. Джеймса. Его флагман Loyal London понес самые тяжелые потери в личном составе среди всех кораблей флота. НММ, сэр Питер Лили.

Loyal London

Вторая из трех войн между Англией и Нидерландами разразилась в 1665 году. Напряженная обстановка нагнеталась некоторое время, а столкновения на море в колониальных водах имели место быть начиная с 1662 года. Причин тому было несколько, но основное разногласие касалось коммерческих интересов. Джордж Монк, герцог Альбемарль, ясно обозначил английские мотивы, заявив: «То, что нам нужно, это больше торговли, чем сейчас есть у голландцев». Начало войны совпало со случайной гибелью корабля 2-го ранга London в марте

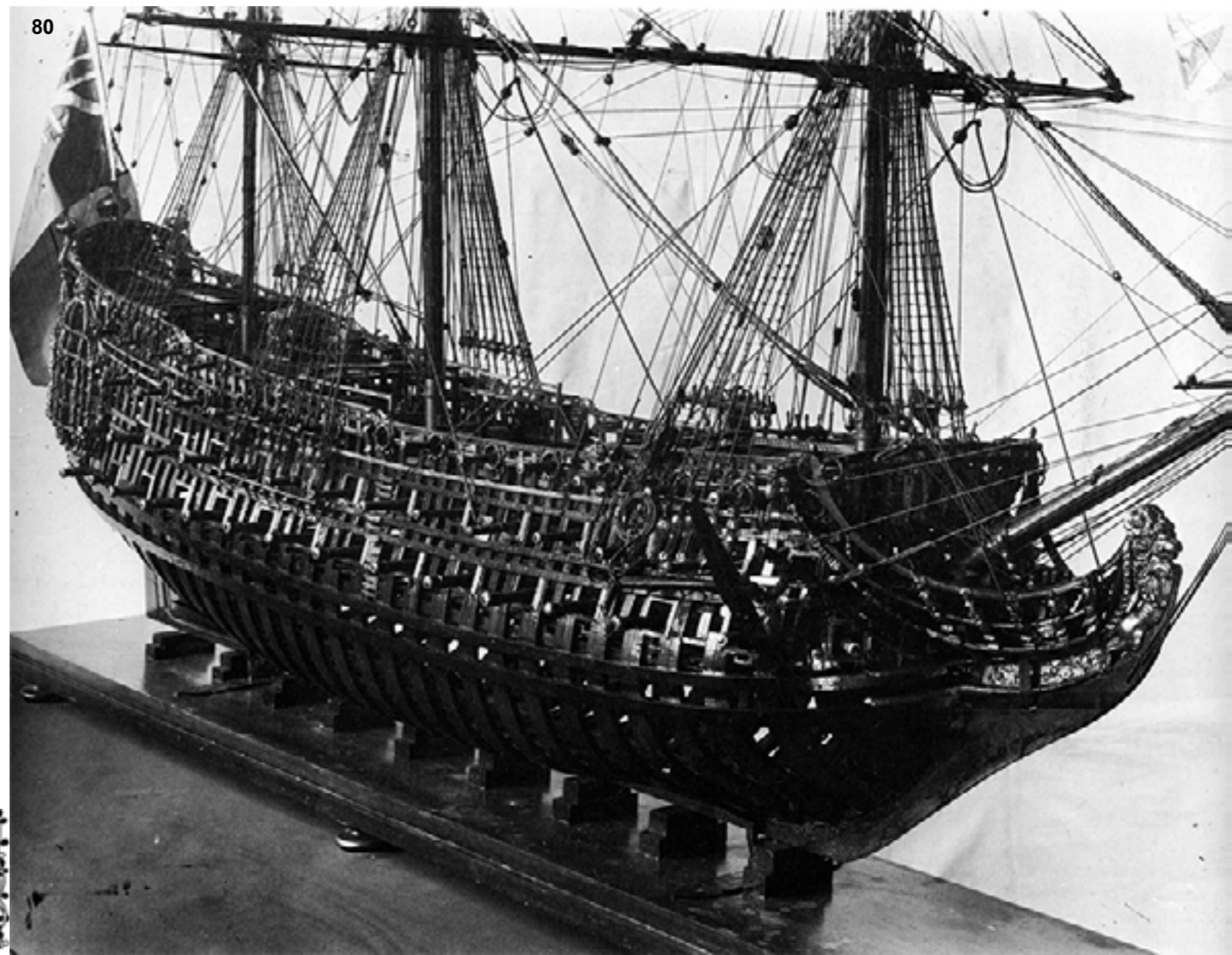
1665 года. Несмотря на печаль связанную с этим событием Карл II был по понятным причинам польщен, когда городской совет Лондона предложил (о чем впоследствии пожалел) собрать средства на постройку корабля на замену London. Король выразил свою благодарность, повелев назвать новый корабль Loyal London. После рассмотрения предложений от нескольких корабельных мастеров, контракт на постройку был отдан капитану Джону Тейлору, который был строителем первого London. У Адмиралтейства возникли определенные трудности в том, чтобы заставить Тейлора придерживаться утвержденной спецификации. Карл II был обеспокоен тем, что Тейлор: «изменит размеры...нового Лондона, который он строит, в попытке улучшить старый Лондон, тоже построенный им».

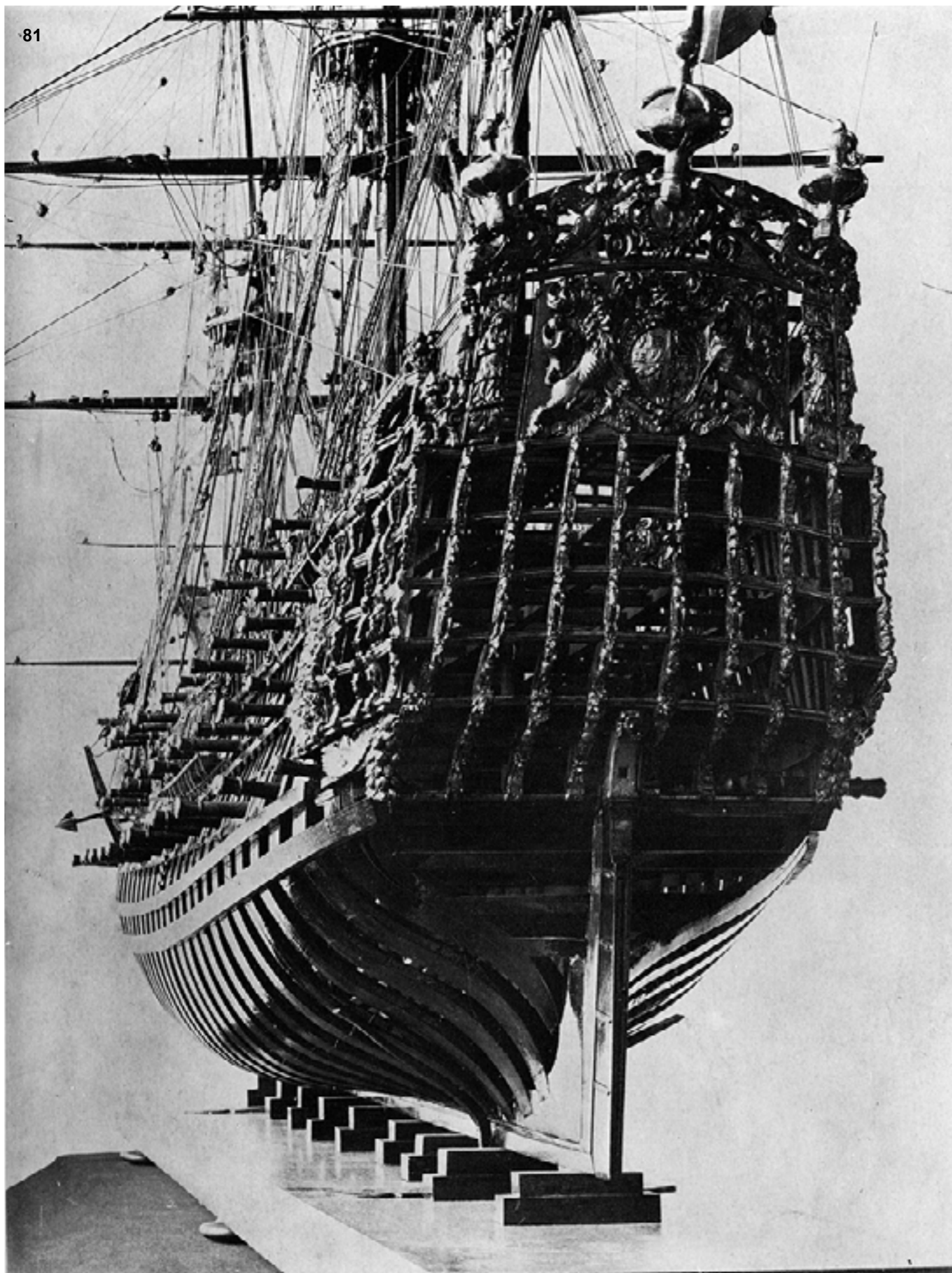
Loyal London был спущен на воду в Дептфорде «после трех дней безуспешных попыток» 10 июня 1666 года. Изначально планировалось установить на нем 80 орудий, к несчастью, все его 22 бастарды разорвались во время испытаний, и корабль пришлось включить в состав флота без них. На замену были срочно определены крепостные орудия, но удалось найти лишь десять бастардов. Образовавшийся недостаток был заполнен большим числом легких орудий, доведя общее число орудий до 92 штук.

Когда Loyal London был полностью готов, все опасения насчет проекта Тейлора отпали. Пипс писал, что со слов других это был «лучший корабль в мире». Еще один современник отмечал, что Loyal London «под парусами идет несравненно лучше, чем многие фрегаты; для своего размера сидит не очень глубоко; орудия на нем размещены на восемнадцать дюймов выше, чем на Royal Charles; и во всем флоте он считается лучшим кораблем в мире».

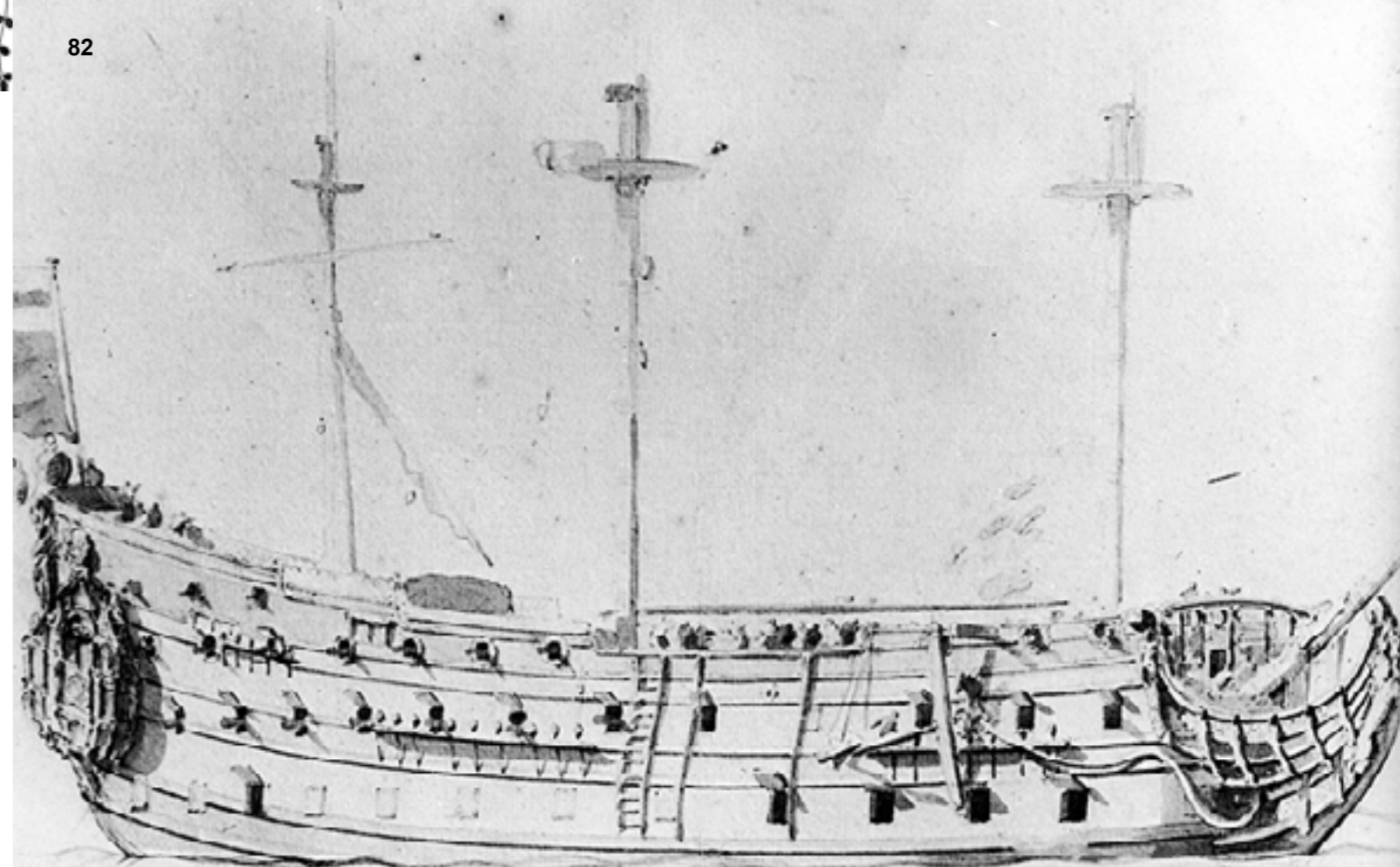
До нас не дошли изображения Loyal London. Единственным источником для определения внешнего вида корабля может служить модель, построенная сэром Джереми Смитом примерно

80, 81. Адмиралтейская модель, возможно, представляющая Loyal London. Эта модель долгое время находившаяся в экспозиции Тринити Хауз погибла от попадания в здание германской бомбы в 1941 г. На небольшой панели под верхним рядом кормовых окон изображен герб сэра Джереми Смита и его второй жены. Возможно, это именно та модель, которую Смит заказал в 1672 г. главному корабельному мастеру верфи в Дептфорде Джонасу Шишу. Модель атрибутирована как Loyal London только по связи Джереми Смита с кораблем и она вполне могла ею являться. На старых фотографиях, приводимых здесь, в небольшом картуше под гакабортом можно различить барельеф с кинжалом, находившемся на гербе города Лондон. С другой стороны модель подозрительно похожа на Charles, корабль 1-го ранга, построенный Шишем в 1668 г. Эта проблема усугубляется тем, что как Charles, так и Loyal London строились на одной и той же верфи в Дептфорде и могли считаться практически однотипными судами. Модель можно «подтянуть» к размерам обоих кораблей, но только при условии принятия необычного для моделей масштаба, в «целом» масштабе 1:36 модель по размерам не соответствует ни одному из кораблей периода Реставрации. Фото: журнал Country Life. Модель, находившаяся в Тринити Хауз, сейчас заменена современной копией.





в 1672 году. Корабль выступал в качестве флагманского корабля в сражении в день Св. Джеймса 1666 года. Модель же была атрибутирована как Loyal London только на основании связи сэра



82, 83. Корабль Victory в 1672 г. Вице-адмирал сэра Кристофер Мингс (83) был убит на борту Victory в последний день Четырехдневного сражения. Пипс был тронут тем фактом, что несколько человек из экипажа Victory попросили перевести их на борт брандера, чтобы отомстить за смерть своего любимого командующего.

82. НММ, №394. Младший, 1672 г. Надписан 'd victori 1672'.

83. НММ, сэра Питер Лили.

Джереми с кораблем, и иначе гарантировать достоверность идентификации не представляется возможным.

Строительство во время войны. Victory

Объем работ по постройке кораблей для королевского флота в военное время был менее амбициозным, нежели кораблестроительная программа в Нидерландах. Между 1665-1667 годами голландцы усилили свой флот не менее чем сорока кораблями с пятьюдесятью или более пушками. Во время войны английские верфи дали флоту, не считая Loyal London, только пять кораблей 3-го, три 4-го и два 5-го рангов.

Постройка большинства новых кораблей была утверждена непосредственно перед началом войны. Политика экономии Адмиралтейства в первые годы правления Карла II показала себя настолько эффективной, что в конце 1663 года Пипс смог написать, что флот «почти избавился от долгов; ... наблюдая как хорошо идут дела с нашим кредитом, пусть же эти радостные изменения продолжаться с божьей помощью!» К сожалению, это не продлилось долго, но все же финансы флота к октябрю 1664 годы выглядели убедительно, что позволило лорду-адмиралу заказать постройку двух кораблей 2-го ранга, четыре 3-го и два 4-го. Как выяснилось позже, эти планы оказались чересчур оптимистичными. Два корабля 2-го ранга так и не материализовались, вероятно, они не были даже заложены. Эти корабли должны были быть построены в Портсмуте и Вулидже,

и предполагалось, что они будут сходны по размерениям с Royal Katherine и Royal Oak. Вместо этого Адмиралтейство удовольствовалось перестройкой старого 64-пушечного корабля Victory, одного из кораблей 2-го ранга первых Стюартов.



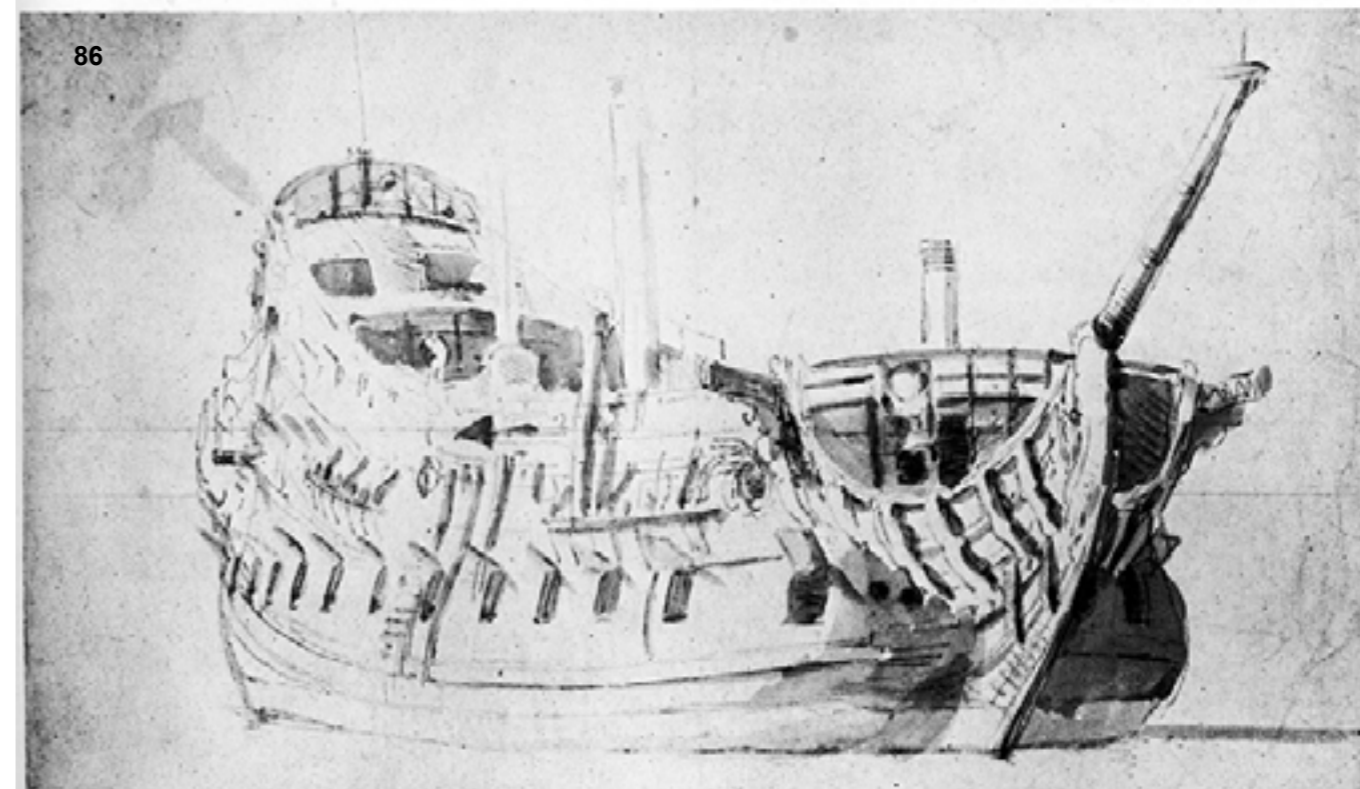
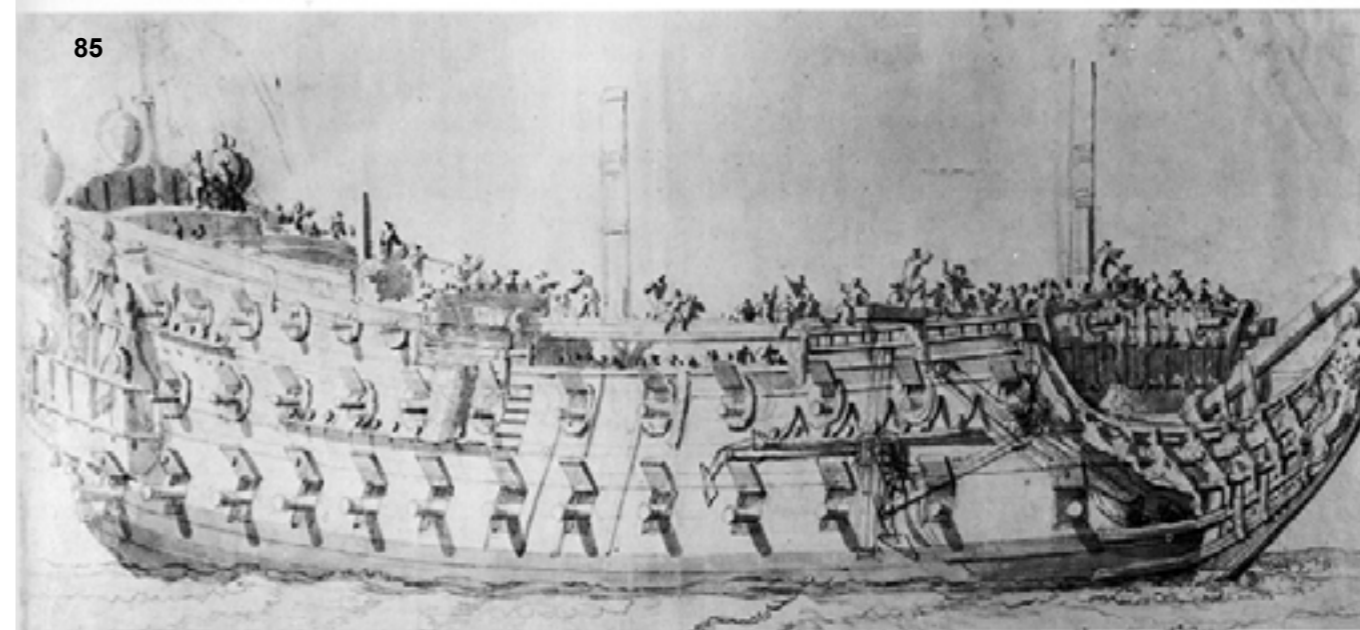
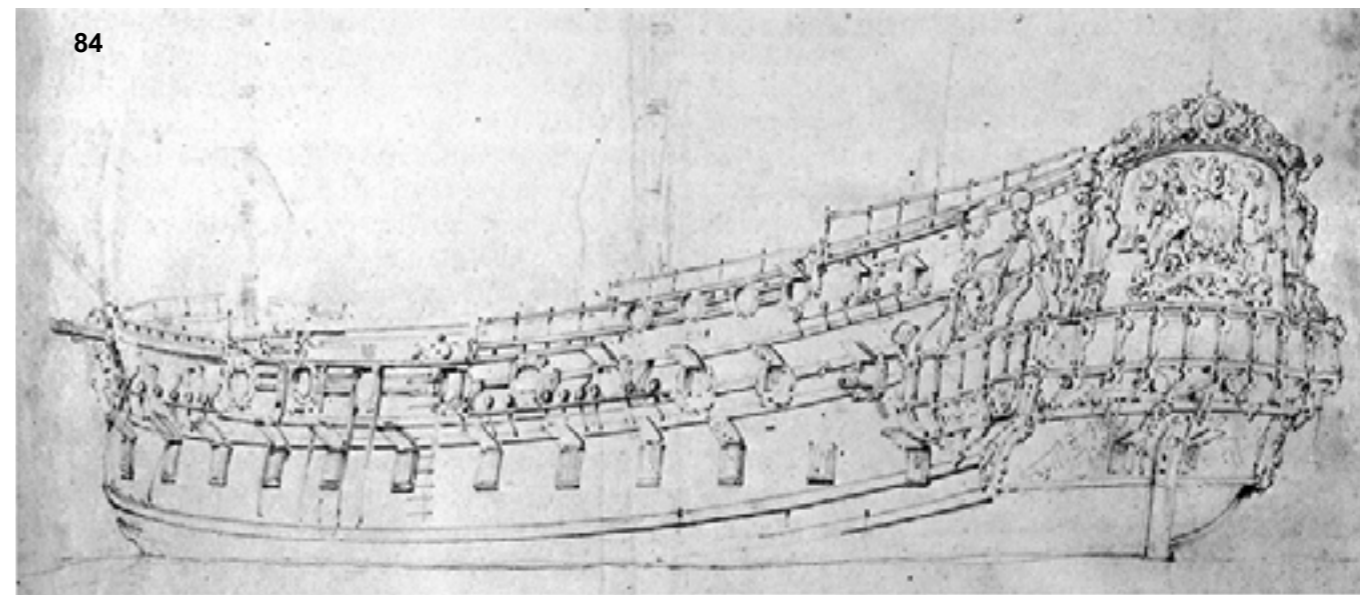
Объем работ, проведенных на Victory, был очень обширен. К тому времени как он вышел из дока в Чатеме в 1666 году, он был увеличен настолько, что его размеры превышали размеры двух отмененных кораблей 2-го ранга. На тот момент на нем было установлено 80 орудий. Привычным считалось указывать Victory 1666 года в списках флота как корабль новой постройки. Для этого имелись все основания, учитывая значительно измененные размерения, однако, возможно, верно и то, что в нем сохранилось достаточное количество элементов набора старого корабля. Victory находился в строю лишь до 1691 года, когда он был отправлен на слом. По стандартам семнадцатого столетия такой слом считался очень ранним для корабля «построенного заново» всего лишь 25 годами ранее. Увеличение размерений Victory, возможно, было достигнуто простым увеличением длины киля, заменой оконечностей и наращиванием ширины шпангоутов. Нечто похожее предлагалось в 70-х годах для

модернизации корабля Old James 1633 года постройки. В любом случае, изменения на Victory по значимости поставили его в один ряд с такими кораблями как Henry, Royal Katherine и Royal Oak. Корабль участвовал в полудюжине сражений в 50-х годах, а после перестройки хорошо показал себя в двух сражениях 1666 года, а также во всех четырех сражениях третьей англо-голландской войны.

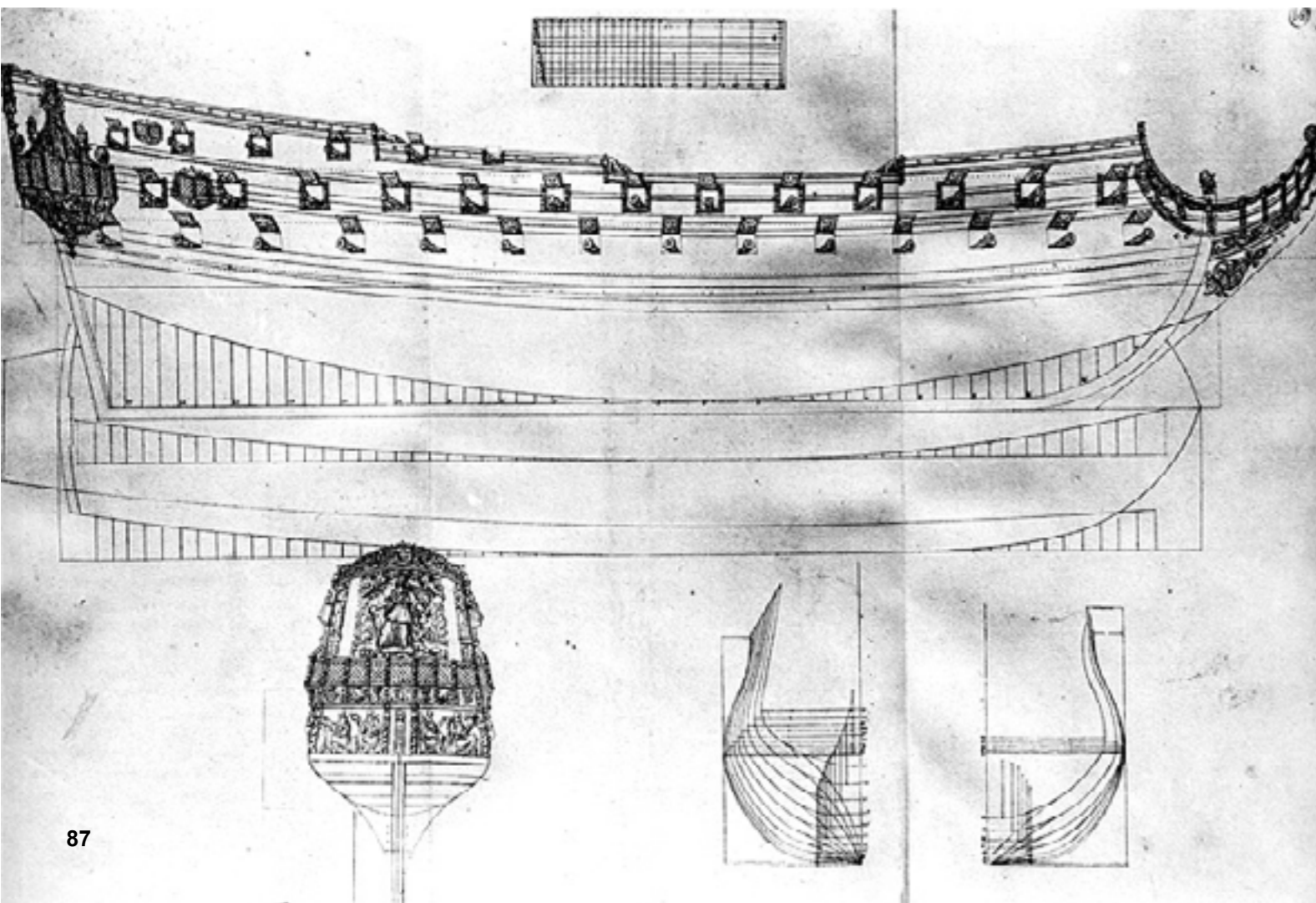
Строительство во время войны. Корабли 3-го и 4-го рангов

Хотя корабли 2-го ранга программы 1664 года не были построены, все корабли 3-го и 4-го рангов заложенные в 1665 году были спущены на воду годом позже. С самого начала Адмиралтейство решило разместить половину заказов на частных верфях, предполагая вероятную загруженность королевских верфей во время войны. Из построенных на королевских верфях кораблей 3-го ранга Cambridge был построен Джонасом Шишем в Дептфорде, а Rupert сэром Энтони Дином в Харвиче. Корабль 4-го ранга Greenwich был построен в Вулидже Кристофером Петтом. Первоначальный план предусматривал постройку одного корабля 3-го ранга и одного 4-го ранга по контракту Френсисом Бейли в Бристоле, а на оставшийся корабль 3-го ранга заказ планировалось разместить на одной из частных верфей на Темзе. В результате Бейли построил только один корабль 3-го ранга St. Patrick, а корабельные мастера на Темзе получили заказы на оба корабля 3-го ранга. Warspite был построен сэром Генри Джонсоном в Блэкуолле, а Defiance капитаном Уильямом Каслом в Дептфорде.

Уже в ходе войны еще один корабль 3-го ранга и один 4-го были включены в кораблестроительную программу, возможно взамен двух отмененных кораблей 2-го ранга. Кораблем 3-го ранга



84, 85, 86. Два вида корабля Resolution (84, 86), построенного сэром Энтони Дином. Очень схожее изображение корабля (85), возможно, представляет еще один корабль Дина Rupert.
 84. НММ, №540. Младший, 1676 г. Рисунок содержит три надписи, две карандашные 'reesolue' и 'resoluse', а также одну тушью '1676'.
 85. ВА, №4654. Младший, прим. 1675 г. Это не Resolution, но очень схожий с ним корабль, наверняка спроектированный одним и тем же мастером.
 86. НММ, №1195. Младший, 1676 г. Надписан 'reesolusi 1676'.



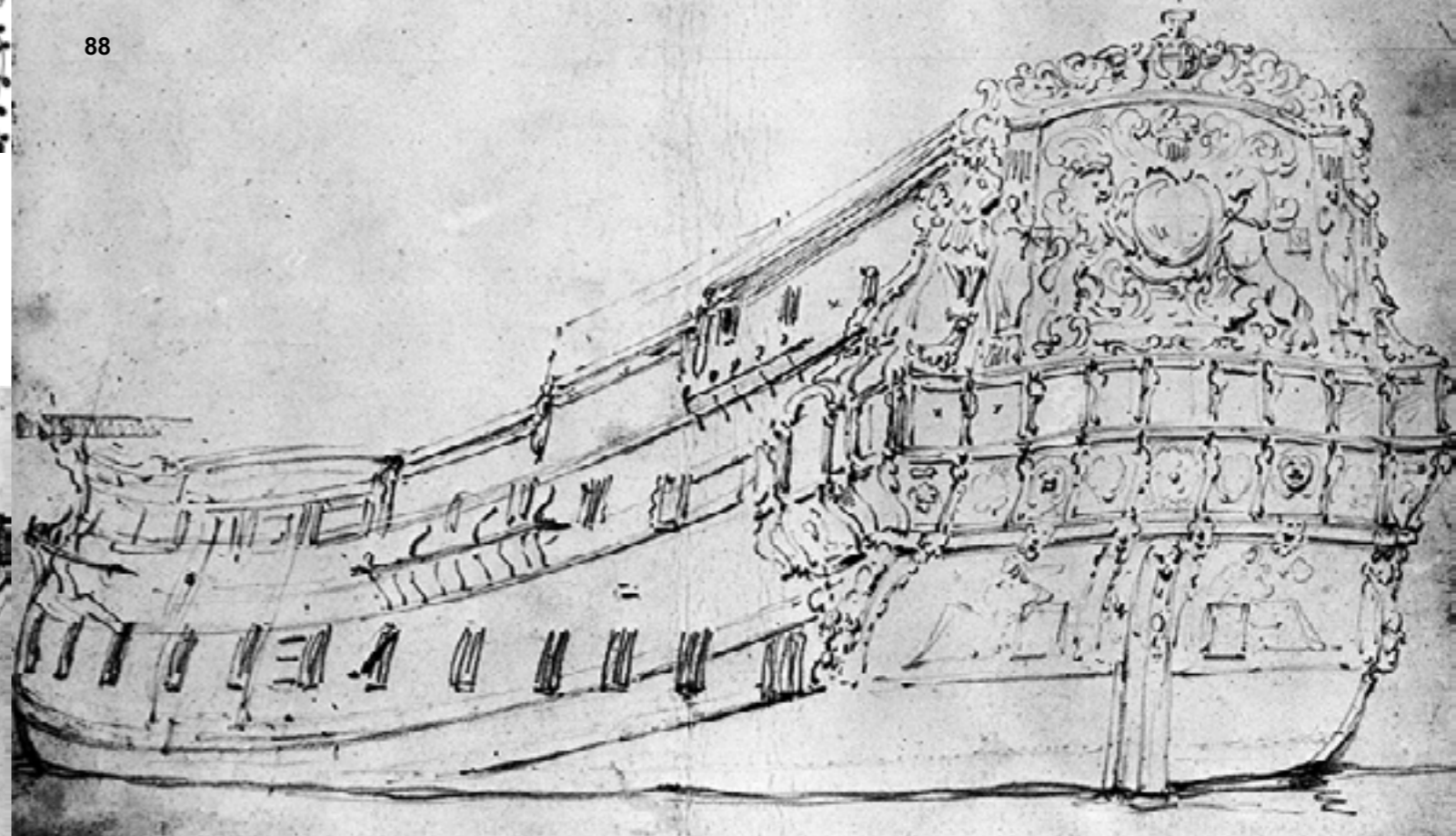
87

87. Чертеж корабля 3-го ранга, выполненный сэром Энтони Дином и датируемый серединой 60-х годов XVII в. С такой схемой расположения орудийных портов кораблей построено не было, однако размеры и боковые галереи схожи с Resolution 1667 г. Корма также похожа на Resolution за исключением того, что изображенная на чертеже фигура на корабле была заменена на королевский герб. Размеры совпадают с кораблем и составляют длину по килю 120 футов, длину по гон-деку 148 футов и ширину с обшивкой примерно 37 футов. Размеры Resolution были следующими: длина по килю 120 футов 6 дюймов, длина по гон-деку 148 футов 2 дюйма и ширина 37 футов 2 дюйма. Библиотека Пипса. Колледж Магдалины. Кембридж.

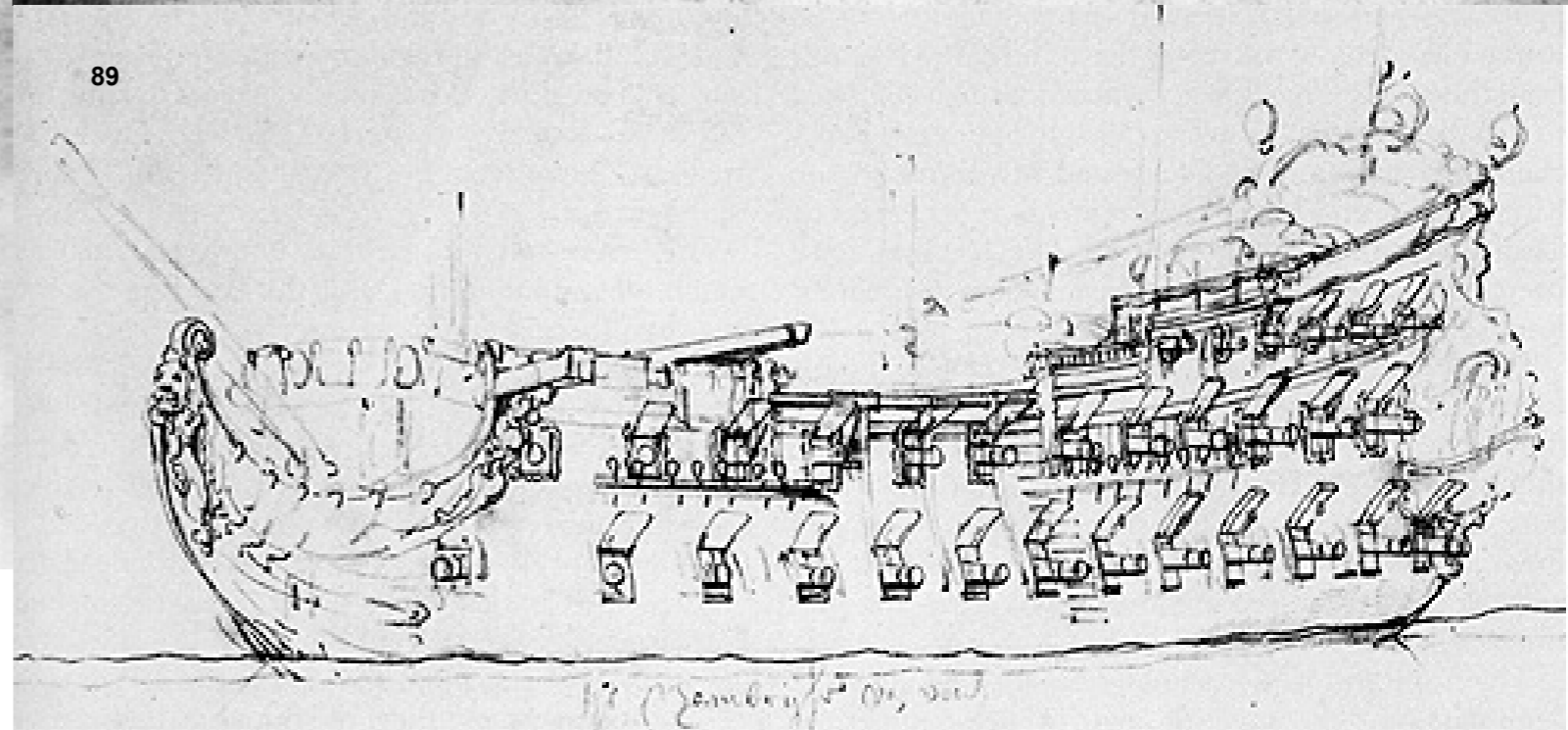
стал Monmouth, построенный сэром Финеасом Петтом в Чатеме, а в Конпилле Даниэль Фюрцер построил корабль 4-го ранга St. David. Оба корабля были завершены в начале 1667 года.

В 60-х годах семнадцатого столетия процесс проектирования судов начинался с того, что Адмиралтейство выдавало главным корабельным мастерам спецификации, в которых указывались размерения, количество орудийных портов и т.д. В дальнейшем каждый мастер прорабатывал свой проект в отдельности от других и представлял готовые чертежи лорду-адмиралу герцогу

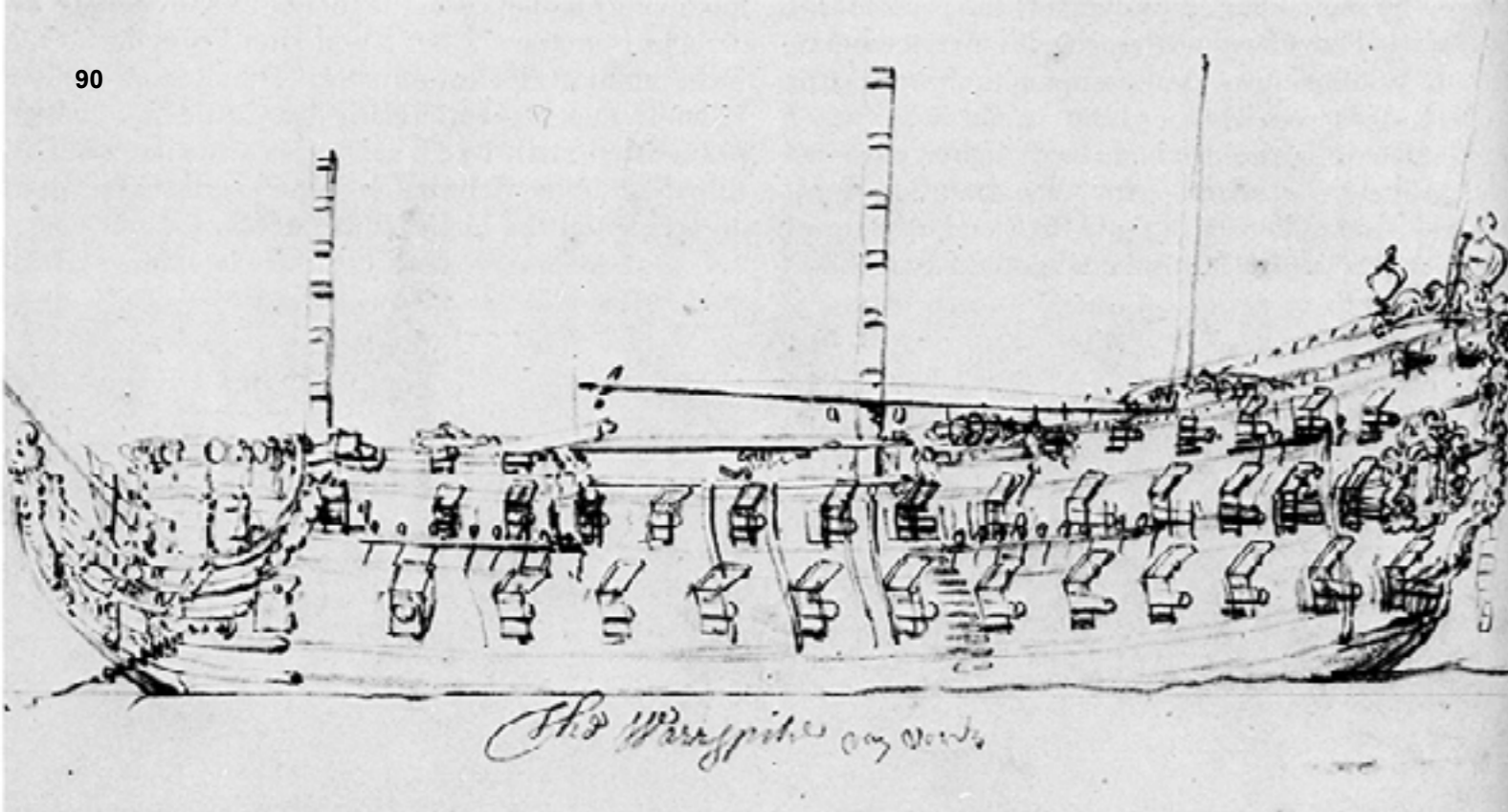
88



89



88, 89. Корабль 3-го ранга Cambridge (88). Корабль на неоконченном рисунке остается не идентифицированным, но он может являться еще одним изображением Cambridge. Какой бы не был это корабль на изображениях, он является прекрасным образчиком кормового декора середины 60-х годов XVII в. Возможно это корабль 3-го ранга, несмотря на всего лишь по три орудийных порта на четвердеке с каждого борта. Изображенный навес указывает на то, что четвердек достаточно длинен, чтобы вместить еще, по крайней мере, три порта между срезами палуб. Боковая галерея с центральной аркой очень похожа на ту, которая была на Cambridge.
 88. Бойманс, №391. Старший, прим. 1676 г. Возможно рисунок был дополнен позднее и другим автором. Надписан 'the Cambrijse van voren' (Cambridge с носа).
 89. НММ, №503. Младший, прим. 1675 г.

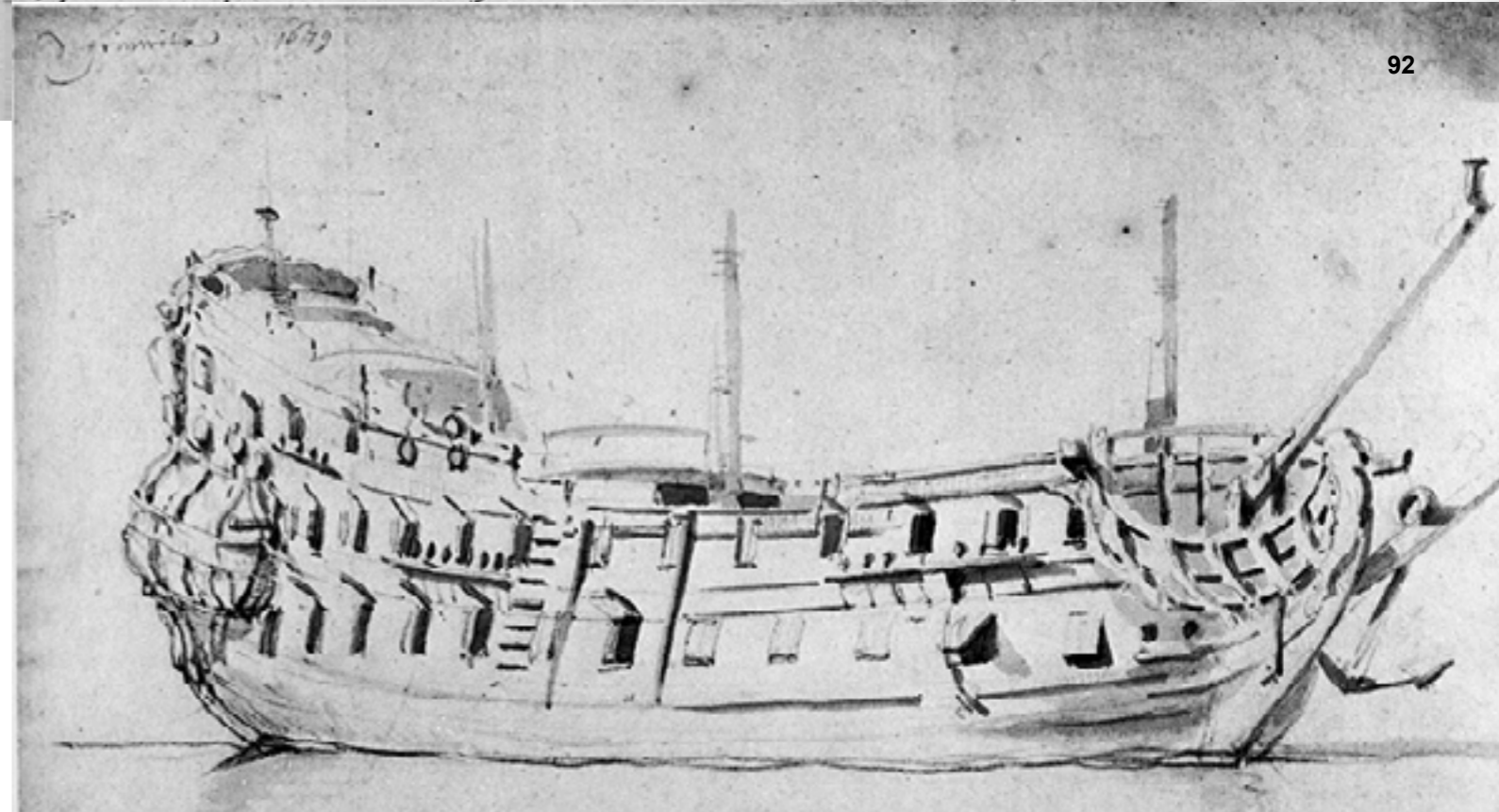
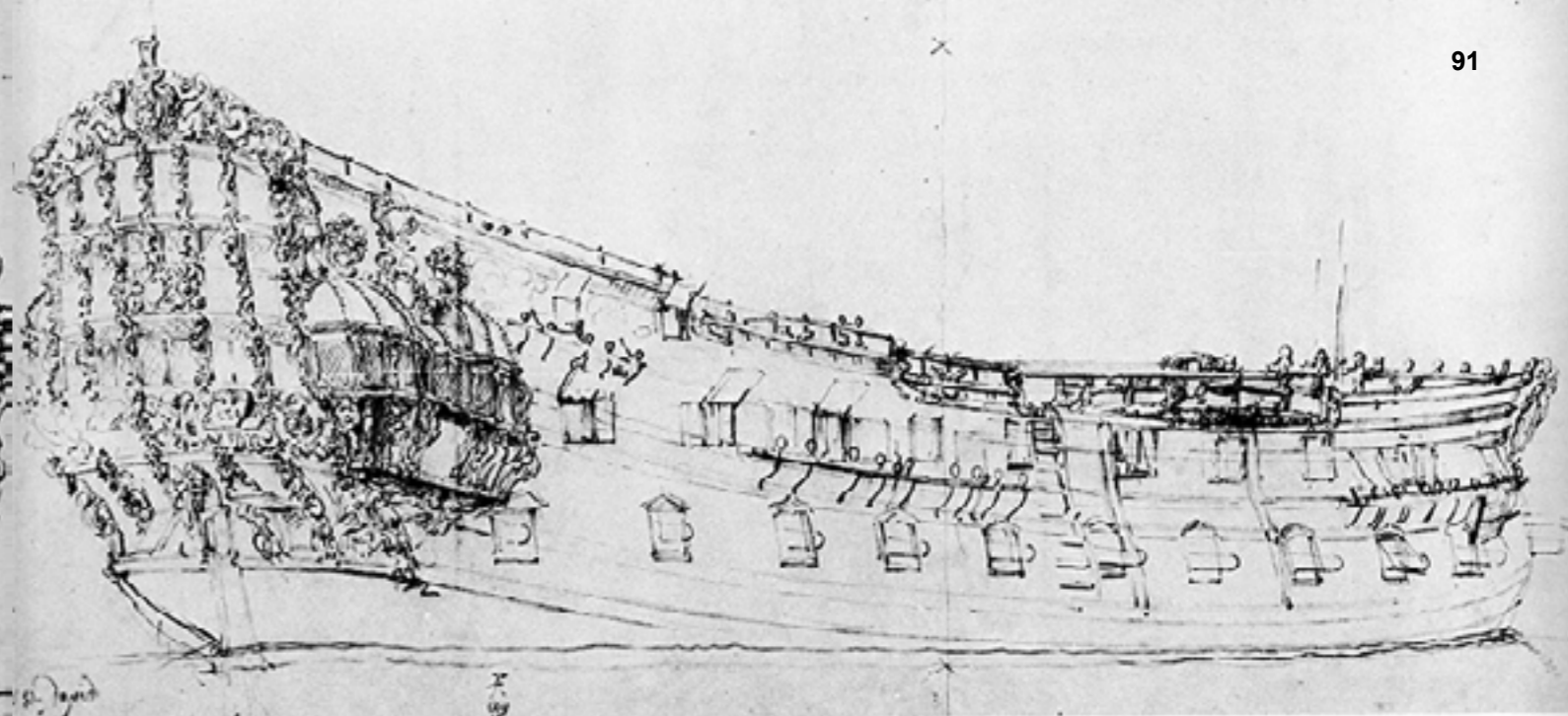


90. Построенный в Блэуолле корабль Warspite. Этот рисунок Ван де Вельде, возможно, был «доработан» позднее другим автором. Схема расположения орудийных портов спутана и вероятно ошибочная. Бойманс, №392. Старший, прим. 1675 г. Надписан неизвестной рукой 'The Warspite', имеется надпись, принадлежащая Ван де Вельде 'van vogen' (с носа). На первоначальном наброске Ван де Вельде, вероятно, было всего 12 орудийных портов на верхней палубе.

Йоркскому, Якову. Последний обычно переправлял чертежи на рассмотрение экспертам в Тринити Хауз. В те времена противостояния между корабельными мастерами и их сторонниками стали особенно напряженными.

Некоторые из проектов на кораблях 3-го и 4-го рангов были представлены в Адмиралтейство в марте 1665 года. Сэмюэлю Пипсу как секретарю Адмиралтейств-совета, полагалось передать чертежи в Тринити Хауз и в конечном итоге сообщить герцогу комментарии экспертов. Пипс, используя свое служебное положение, решил воспользоваться ситуацией, что было обычным делом в те времена. Пипс являлся протеже сэра Энтони Дина главного корабельного мастера в Харвиче и более того Дин получил это назначение через рекомендацию своего друга. Поэтому вместо того чтобы отправиться напрямую в Тринити Хауз, Пипс отправился домой куда пригласил капитана Касла для того чтобы последний ознакомился с чертежами и высказал свое мнение о них, без упоминания авторства проектов. Касл сначала ознакомился с чертежами Даниэля Фюрцера, вероятно на St. David. Капитан посчитал, что это был выдающийся проект. Когда же он посмотрел чертежи Дина, он саркастически спросил «построил ли тот, кто их выполнил хоть один корабль в жизни» и затем добавил, что эти чертежи явно подделка. Когда Касл ушел, шокированный Пипс написал конфиденциальное письмо своему другу, в котором описал произошедшее. К посланию он также приложил чертежи Фюрцера и Джонаса Шиша, чтобы Дин, используя их как образец, внес исправления в свой проект. Изменил ли свой чертеж Дин осталось неизвестным, но год спустя Пипс сделал запись в дневнике: «слышал, как герцог хвалил корабль Дина Rupert в сравнении с Defiance, недавно построенным Каслом... что безмерно меня порадовало». Defiance оказался несчастливый кораблем. Он с честью выдержал сражения 1666 года, чтобы в декабре 1668 году погибнуть от случайного пожара.

Размерения предполагаемые для трех новых кораблей 3-го ранга был напрямую скопированы с удачного корабля Mary 1650 года постройки, а именно длина по килю составила 116 футов и ширина 34 фута 6 дюймов. Фактически все кораблестроители значительно превысили запланированные размерения. Меньший из построенных на королевских верфях кораблей 3-го



91. Корабль 4-го ранга St. David, построенный в 1667 г., но изображенный с декором относящимся к середине 70-х годов XVII в. Бойманс, №332. Старший (?), прим. 1676 г. Надписан 'de sen david'.

92. Корабль 4-го ранга Greenwich. Частная коллекция. Младший, 1679 г. Надписан 'd grinwits 1679'.

ранга Rupert был длиннее, чем требовалось на 3 фута и почти на 2 фута шире. Очевидно, что лишь частные верфи Джонсона и Касла стремились уложиться в рамки заданных размерений. По окончании постройки они были примерно равны по длине с таковой у Mary. Однако, уже в момент нахождения кораблей в постройке их чертежи увидел Карл II и личным указом повелел довести ширину до таких значений, чтобы можно было разместить нижнюю орудийную батарею на расстоянии 4 футов 6 дюймов от воды. Defiance был расширен до 37 футов 3 дюймов, а Warspite до 38 футов соответственно. Позже Пипс утверждал, что это был Дин, который предложил такое решение королю. Если такой факт имел место быть в действительности, то он мог означать своео-

бразную месь Каслу. Относительная неудачность проекта Defiance вполне вероятно могла быть объяснена увеличением ширины, которой оказалось недостаточно, чтобы обеспечить требуемую высоту размещения нижнего гон-дека.

Warspite как и корабли 2-го ранга постройки 1664 года не имел декоративных венков вокруг орудийных портов. В данном случае их отсутствие объясняется не приказом короля, а контрактными разногласиями между Адмиралтейством и кораблестроителем сэром Генри Джонсоном, который просто отказался их устанавливать. Рисунок Ван де Вельде изображает Warspite без боковых галерей, однако неизвестно явилось ли их отсутствие также инициативой Джонсона.

На корабли 3-го ранга изначально предполагалось устанавливать по 64 орудия: 22 полупушки, 28 кулеврин и 14 полукулеврин. Однако, поскольку корабли столь сильно различались по своим размерениям и тоннажу, они были разделены на два класса. Cambridge и Warspite стали 70-пушечными с полупушками на нижней палубе, 12-фунтовыми пушками на верхней палубе, а также легкими сакрами и 3-фунтовыми пушками на квартердеке. Немного меньшие по размерам Rupert и Monmouth были причислены к 66-пушечным с 24-фуновыми орудиями на нижнем деке. Вооружение трех кораблей 4-го ранга (также как и Princess 1660 года) было идентичным таковому на крупных республиканских кораблях 4-го ранга. Корабли, пережившие англо-голландские войны, в конце концов, получили 54 орудия: 24-фунтовые пушки на нижней палубе, сакры на верхней палубе и легкие сакры на квартердеке.

За исключением St. Patrick захваченного в 1667 году и Defiance, все корабли 3-го и 4-го рангов программы 1664 года имели длительную и продуктивную службу. St. David был окончательно превращен в блокшив в 1691 году, а Cambridge потерпел крушение в 1694 году. Оставшиеся суда были перестроены в виртуально новые корабли между 1698 и 1702 годами.

Причина того, что королевский флот не смог ничего противопоставить темпам постройки голландских верфей крылась в простой нехватке денег. Торговцы, ради которых собственно и началась эта война, были недовольны расстройством своей заокеанской торговли. В стране подорванной чумой и экономическими неурядицами, сборщикам налогов не удавалось обеспечить правительство финансами в тех объемах, в которых оно нуждалось. К лету 1666 года флот вновь глубоко погряз в долгах. В начале июля Карл II представил грандиозный план по кораблестроению, но из записи Пипса от 4 июля явственно следует, что это было не более чем пропагандой: «В Сент-Джеймский дворец, где занялся обычными делами с Герцогом, все мы, среди прочего, обсуждали места, где строить десять больших кораблей. Король и Совет решили, что ни один из них не должен быть меньше 3-го ранга, но сделать это будет невозможно, если только у нас к тому моменту не появятся еще деньги, которые пока не предвидятся. Но, несмотря на это, следует открыто огласить эти планы».

Как и опасался Пипс, развития эти планы почти не получили. Один корабль 3-го ранга, возможно, первый в планируемой программе, Resolution сэра Энтони Дина, был спущен на воду в декабре 1667 года, но к тому моменту война уже закончилась. 70-пушечный Resolution хорошо известен благодаря частому воспроизведению его изображения, был немного большей по размеру версией предыдущего корабля Дина Rupert. Остальные корабли из программы на «десять кораблей» так никогда и не были построены, хотя те несколько судов законченных постройкой между 1668 и 1670 годами, могли являться частью этой сильно затянувшейся кораблестроительной программы.

Вторая англо-голландская война

Вторая англо-голландская война отличалась особо упорной борьбой. Удача сопутствовала то одно то другой стороне, поскольку в морских сражениях каждая из сторон то одерживала убедительную победу, то терпела сокрушительное поражение.

Весной 1665 года оба государства отправили в море флоты, насчитывавшие более сотни кораблей всех размеров. Английскими силами командовал герцог Йоркский, а голландскими Якоб ван Вассенар, герцог Обдам. По количеству кораблей силы противников были почти равны, хотя у голландцев имелся численный перевес в орудиях, но следует отметить, что этот перевес являлся таковым только на бумаге, поскольку английские корабли несли более тяжелое вооружение.



93. Решающий момент сражения при Лоустофте – взрыв голландского флагманского корабля Eendracht. Он изображен в центре объятый пламенем и падающими мачтами. Слева в центре изображены флагманы английской красной эскадры, корабль вице-адмирала сэра Джона Лоусона Royal Oak, за его кормой корабль Swiftsure контр-адмирала сэра Уильяма Беркли и Royal Charles герцога Йоркского. На переднем плане в центре показан голландский корабль Ост-индской компании Oganje, который был позже захвачен и сожжен англичанами. Этот рисунок возможно был выполнен в качестве схемы для изготовления гобелена вскоре после того как Ван де Вельде иммигрировал в Англию в 1673 году. НММ, №445. Старший, прим. 1674 г.

XV. Корабль 3-го ранга Resolution, построенный сэром Энтони Дином в 1667 г. Флаг на грот-мачте, возможно, принадлежит сэру Томасу Эллину, под командованием которого корабль перешел в Средиземное море в 1668 г. НММ. Младший, 1676 г.

XVI. Четырехдневное сражение, знаменитое полотно Абрахама Сторка. Художнику были известны голландские корабли, но он не был свидетелем этого сражения, и внешний вид английских кораблей ему не был знаком. Флагманский корабль де Рюйтера Zeven Provinciën изображен с поразительной точностью, однако, достоверность изображения английских кораблей Royal Prince (справа) и Royal Charles (справа в центре) оставляет желать лучшего. На заднем плане слева показан, взятый на abordаж и захваченный голландским Reigersbergen, корабль сэра Уильяма Беркли Swiftsure. Как и на многих других изображениях этого сражения на данной картине наблюдаются временные и пространственные смещения. НММ. Абрахам Сторк.

XVII. Корабль Royal Katherine, изображенный как с кормы, так и с борта. Данное полотно, датированное примерно 1695 г. или чуть позднее, лишь отдаленно напоминает рисунок этого корабля Ван де Вельде в связи с чем, достоверность его сомнительна. Картина датирована на основании изображения ватер-штага, который начал появляться на английских кораблях с середины 90-х годов XVII в. Граф Малгрейв, командовал кораблем не во второй, как указано в картуше на картине, а в третьей англо-голландской войне. НММ. Х. Вале, прим. 1695 г.

XVIII. Рейд на Медуэй с Ширнесом на переднем плане. Данное изображение имеет временные нарушения и показывает события, как если бы они происходили одновременно. Местоположение оборонительной цепи указано затопленными кораблями в центре. Чуть дальше изображен, захваченный Royal Charles со спущенными английскими флагами. Справа на заднем плане показаны горящие Loyal London, Royal James и Royal Oak и голландские корабли, ведущие бой с береговыми батареями и батареями замка Апнор. Данное полотно приписывается кисти Виллема Шеллинкса, но корабли изображены более точно, чем можно было бы ожидать от художника писавшего пейзажи, поэтому возможно в написании кораблей Шеллинксу помогал кто-то из художников-маринистов. Рейксмузеум, Амстердам. Виллем Шеллинкс.





Первое столкновение флотов произошло 3 июня примерно в 40 милях к юго-востоку от Лоустофта. Сражение получилось длительным и ожесточенным, а его результатом стала убедительная победа англичан. Флагманский корабль Обдама 76-пушечный Eendracht взорвался под огнем флагмана герцог Йоркского Charles. Оставшись без флагмана строй голландского флота

распался. В попытке спастись несколько голландских судов столкнулись друг с другом. Со спутавшимся такелажем они стали легкой добычей английских брандеров. В общей сложности голландцы потеряли 19 боевых кораблей и 5000 человек против 1 английского корабля 4-го ранга и примерно 700 человек. Потери голландцев могли быть значительно больше, если бы не отозванная раньше времени погоня по самовольному приказу одного из придворных герцога.

Лоустофтское сражение считается одной из величайших побед в истории британского королевского флота, и против иного противника оно вероятно могло стать решающим в войне. Но голландцев оно лишь укрепило. Голландских капитанов обвиненных в трусости ждало безжалостное смещение с должностей, а некоторые были расстреляны. Верфи начали работу на полную мощь, дабы восполнить понесенные флотом потери. Новым командующим был назначен в высшей степени одаренный офицер Михель Адрианзон де Рюйтер. Более в 1665 году флоты противников не встретились, но уже в следующем году произошло одно из самых



94. Джордж Монк, герцог Альбермарль. НММ, сэр Питер Лили.

масштабных сражений когда-либо происходивших на море. Это было Четырехдневное сражение, длившееся с 1 по 4 июля.

Карл II более не решился подвергать риску жизнь своего брата и в результате флот возглавили принц Руперт и Джордж Монк, герцог Альбермарль. В составе голландского флота находилось много новых кораблей и по численности флоты были примерно равны, хотя английские командующие располагали неверными данными в отношении состава флота противника. Франция, в ответ на обязательства по соглашению с Нидерландами, в течение зимы объявила войну Англии. И хотя Людовик XIV не собирался принимать активное участие в конфликте, в распоряжении англичан появилась ошибочная информация о намерении французской эскадры соединиться с голландцами. Для предотвращения этой угрозы практически треть английского флота была отделена от основных сил под командованием принца Руперта. Ошибка вскоре вскрылась, но было уже слишком поздно.

1 июня оставшаяся часть английского флота обнаружила весь голландский флот де Рюйтера, стоящим на якоре примерно в тридцати милях к северу от Остенде. Несмотря на численное превосходство голландцев примерно три к двум, Монк начал атаку. Он смог удержать инициативу на протяжении всего первого дня и части второго, но англичане несли тяжелые потери. Swiftsure



95. Этот великолепный гризайль Ван де Вельде старшего, показывает момент сбора голландских командующих на военный совет незадолго до начала Четырехдневного сражения. Флагман де Рюйтера 80-пушечный Zeven Provinciën изображен справа, а корабль слева, возможно Delft, флагманский корабль контр-адмирала Яна ван Неса. В центре и чуть справа от центра с кормы показаны корабли Stad Utrecht и новый Eendracht, на последнем поднят флаг лейтенанта-адмирала Эрта ван Неса. Рейксмюзеум, Амстердам. №2467A2. Гризайль. Старший, прим. 1666 г.

вице-адмирала сэра Уильяма Беркли был захвачен, а сам-вице-адмирал убит. Множество кораблей, включая могучий Henry контр-адмирала сэра Джона Хармана были настолько истерзаны, что вынуждены были искать укрытия в своих портах. К началу третьего дня в распоряжении англичан осталось так мало судов, что был отдан приказ к отступлению. Отход происходил организованно, но вечером того же дня, когда возвращавшаяся эскадра принца Руперта уже находилась в пределах видимости, произошла катастрофа. Арьергард Монка, в который входила большая часть его самых крупных кораблей, выскочил на банку Галлопер сэнд. Глубоко сидевшие трехдечники увязли в песке, но если кораблям Royal Charles и Royal Katherine вовремя удалось сняться с мели, то гигант 1610 года постройки Royal Prince под флагом адмирала Джорджа Эскью был захвачен и сожжен. На четвертый день Руперт и Монк со свежими кораблями предприняли последнюю попытку. После кровопролитной восьмичасовой схватки, в которой ни одна из сторон не достигла какого-либо реального преимущества, избитые флоты разошлись и направились в свои порты. В суматохе боя поврежденный английский корабль 3-го ранга Essex был оставлен и в итоге захвачен голландцами.

Голландцы, несомненно, вышли победителями из этого сражения. В дополнение к Royal Prince, Swiftsure и Essex англичане потеряли пять кораблей 4-го ранга, все из которых, за исключением одного, были прошлогодними голландскими трофеями, а также два зафрахтованных торговых судна по размерам сопоставимым с кораблями 4-го ранга. После сражения в Англии разгорелись споры и посыпались взаимные обвинения, однако надо признать, что в тактическом



96. Английский флот спускается по ветру на голландцев. Слева показан корабль вице-адмирала белой эскадры сэра Уильяма Беркли Swiftsure, а в центре корабль 1-го ранга сэра Джорджа Эскью Royal Prince. Скрытый за левым бортом Royal Prince корабль Royal Oak вице-адмирала красной эскадры сэра Джозефа Джордана и непосредственно за ним Royal Charles Джорджа Монка. Голландским кораблем в центре слева является 48-пушечный Zon. Справа показана голландская эскадра под командованием лейтенанта-адмирала Корнелиса Тромпа, державшего свой флаг на Hollandia. Рейксмузеум, Амстердам. №1393. Старший, прим. 1666 г.

плане английский флот действовал очень хорошо. Голландцы потеряли четыре корабля и имели значительные повреждения на других. Их неспособность одолеть меньший по размерам английский флот не давали достаточных оснований чувствовать себя в полной уверенности.

К середине июля оба флота снова были в море. Ни одна из сторон не имела численного превосходства в кораблях либо в артиллерии, но англичане как уже говорилось, имели орудия больших калибров. Единственный раз в войне в составе англичан находился Royal Sovereign вместе с совсем новым Loyal London.

Сражение началось примерно в 35 милях к юго-востоку от Орфорднесса 25 июля, в день Святого Джеймса. Это было классическое линейное сражение, когда авангарду противостоял авангард, кордебаталии кордебаталия, а арьергарду арьергард. После продолжительного боя голландцы отступили, но англичане были настолько измотаны, что не воспользовались преимуществом. Благодаря мастерски организованному отступлению, де Рюйтер смог в целости привести в порт авангард и кордебаталию. На следующий день, оставшийся в одиночестве, голландский арьергард практически попал в ловушку к английскому флоту, но последний не смог воспользоваться ситуацией и голландцы были упущены.

Потери в людях были велики, однако в корабельном составе они были незначительны. Англичане потеряли 58-пушечный Resolution 1654 года постройки, атакованный брандером, а де Рюйтер вынужден был оставить два поврежденных корабля при отступлении. Оба были захвачены и сожжены англичанами. Сражение в день Св. Джеймса стало убедительной победой английского оружия. Успех удалось развить двумя неделями позже, когда небольшая эскадра, ведомая



97. Вице-адмирал белой эскадры сэр Уильям Беркли, который был убит на борту Swiftsure в Четырехдневном сражении. На момент смерти этому способному офицеру-кавалеру было всего лишь 27 лет. НММ, сэр Питер Лили.

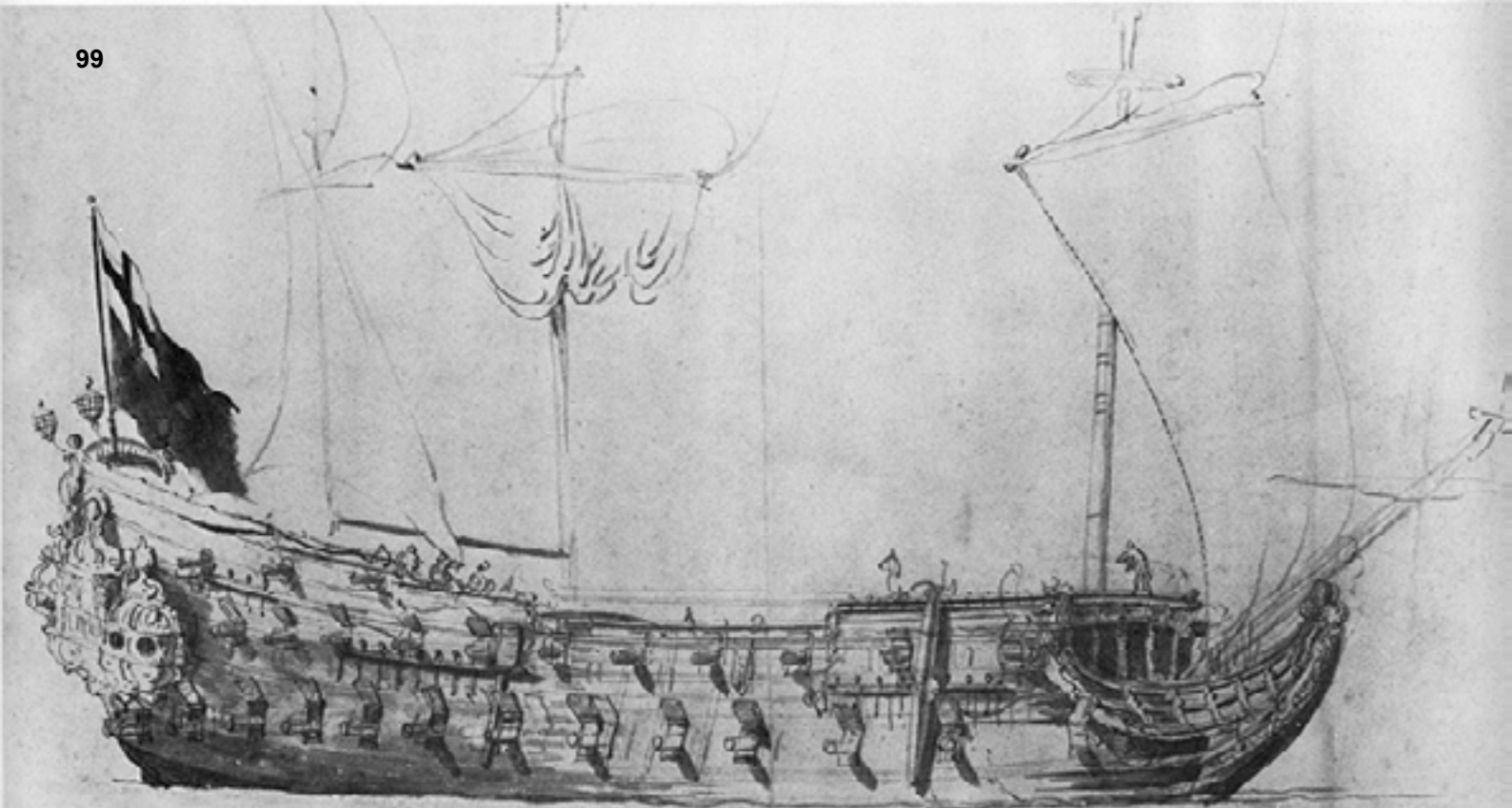
98. Сэр Джордж Эскью, адмирал белой эскадры, сдавший окруженный Royal Prince в Четырехдневном сражении. Эскью намеревался взорвать корабль, но его экипаж по понятным причинам воспротивился этому. НММ, сэр Питер Лили.

контр-адмиралом сэром Робертом Холмсом, совершила рейд на неукрепленный Вли, где сожгла 150 голландских торговых судов.

Во всех трех крупных морских сражениях королевский флот оказался лучше противника, как в тактическом плане, так и в отношении материальной части. Выдающаяся организованность и дисциплина английского флота отмечались многими наблюдателями, особенно в ходе Четырехдневного сражения. Несмотря на то что в их линии баталии несколько раз образовывались бреши, она всегда восстанавливалась после того как рассеивался дым.

Обе стороны усиливали свои флоты за счет торговых судов, которые по большому счету не годились на роль боевых кораблей. Но и тут прослеживается огромная разница. Если от английских торговых судов, укомплектованных военными моряками, и своими размерами не превышавшими корабли 4-го ранга не требовалось выполнение экстраординарных задач, то голландцы же в 1665 году включили в состав флота несколько очень крупных индийцев, на долю которых пришлось существенная часть от общей огневой мощи. Эти корабли были укомплектованы экипажами голландской Ост-индской компании и недисциплинированность некоторых офицеров и экипажей привели к тем губительным результатам при Лоустофте.

Наиболее значимым фактором стало то, что голландские корабли – практически все двухдечники – имели более легкую конструкцию и артиллерию меньших калибров, нежели у их противников. Лишь совсем незначительная часть артиллерии в голландском флоте имела калибры более 24 фунтов. Также в составе их флота имелось лишь несколько кораблей, которые могли один на один противостоять крупным английским кораблям 2-го ранга, не говоря уже о 1-ом ранге.



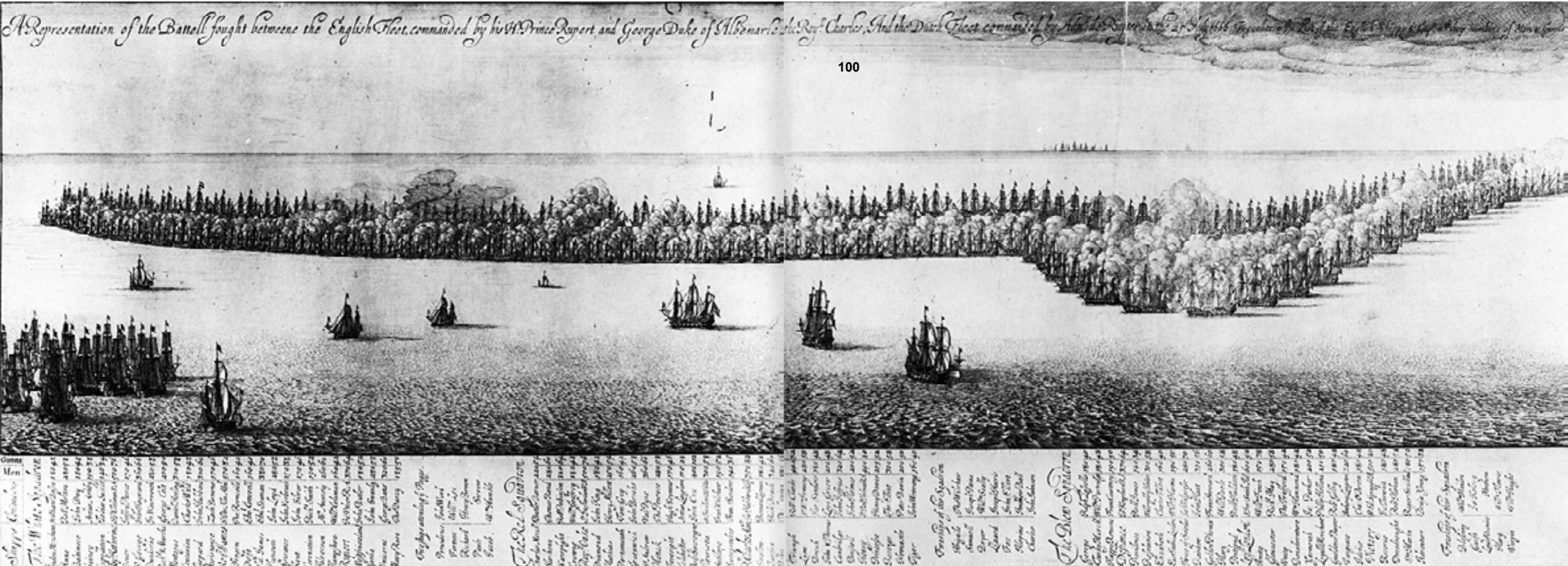
99. Корабль 3-го ранга Essex 1653 г., захваченный голландцами в конце Четырехдневного сражения. Корабль получил повреждения в результате столкновения и был оставлен остальными кораблями английского флота, возвращавшимися в порт. НММ, №63. Старший, прим. 1660 г. Надписан 'exsexx von vooren' (Essex с носа).

Трехдечники играли важнейшую роль в английской линии баталии, наподобие башен в средневековом замке. До тех пор пока они сохраняли ход, они были практически неуязвимы.

К несчастью для Англии наиболее славные победы не имели особого влияния на результат этого противостояния. Исход второй англо-голландской войны решился не на море, а в банковских конторах Лондона и Гааги. Штатгальтер смог платить по счетам, а Карл II нет, и этим все сказано. Сосредоточив все финансовые потоки в своих руках, правительство Голландии смогло выделить средства на военные нужды, по крайней мере, в два раза больше чем Англия. При отсутствии стабильного источника финансирования королевский флот оказался в долгах с самого начала. Поставщики продовольствия вскоре отказались поставлять припасы флоту иначе как за наличные. Это означало то, что даже если голландцев можно было убрать с морских театров силой оружия, то англичане были изгнаны оттуда недостатком мяса, сухарей и пива. А поскольку долги росли и по жалованиям, вскоре начал ощущаться острый недостаток и в личном составе. Снова и снова флот оказывался парализованным в гаванях, в то время как голландские конвои, груженные ценнейшими товарами из Африки и обеих Индий, возвращались на родину без какого либо противодействия.

После сражения в день Св. Джеймса флоты противников дважды оказывались в пределах видимости друг друга, но в обоих случаях неблагоприятные погодные условия вынуждали принца Руперта отказываться от сражения. Принятие таких решений, какими бы верными они не были,

100. Гравюра изображающая строй английского флота в сражении в день Св. Джеймса. Под изображением линии баталии неправильной формы указаны имена кораблей, принимавших участие в сражении. Ни один из Ван де Вельде не были свидетелем этого сражения. НММ.





101. Адмирал сэр Томас Эллин, командовавший победоносной белой эскадрой в сражении в день Св. Джеймса. Он держал свой флаг на корабле Royal James. НММ, сэр Питер Лили.

лишило Карла II последних шансов на успех.

Рейд на Медуэй

Осенью 1666 года, как обычно, флот был выведен в запас на время зимы. Большая часть «плавающих крепостей» стояла на якорях у Чатема на реке Медуэй. В Англии очень сильно надеялись, что боевые действия не возобновятся. Набиравшая обороты депрессия полностью охладила пыл населения к продолжению войны. Практически ежедневно на улицах портовых городов возникали стихийные волнения голодных моряков, не имевших в карманах ни пени. Голландцы по большому счету ничего не выигрывали от этой войны и уже зимой начались переговоры о мире. Переговоры, однако, закончились безрезультатно. К марту стало ясно, что у Адмиралтейства не хватит денег, чтобы ввести флот в кампанию, а Карл II отказывался заключать мир на условиях, выдвинутых голландцами. Было принято роковое решение продолжить военные действия без «плавающих крепостей». Они должны были остаться в запасе под защитой

оборонительных сооружений на Медуэе, в то время как легкие эскадры должны были совершать набеги на голландцев. Такое легкомыслие, имея в противниках гениального де Рюйтера, обернулось фатальными последствиями. Если английские корабли не вышли в море, для него это значило как призыв к самостоятельному их поиску. 7 июня голландский флот появился у устья Темзы и начал стремительно подниматься вверх по Медуэю. 12 июня, в черный день английского флота, голландские корабли пробились через тяжелую цепь, перегораживавшую реку. Английскую оборону можно охарактеризовать единственным словом – ужасная. Солдаты бежали в панике, а чиновников на верфи Чатема заботило только спасение своего имущества. Из-за преступной халатности великолепный Royal Charles был оставлен без защиты. Он был сдан противнику без единого выстрела. Работники верфи постарались затопить как можно большее число кораблей, но это не предотвратило еще большую катастрофу.

13 июня при личном присутствии де Рюйтера голландцы ввели в реку брандеры. И в завершение своей практически идеальной набеговой операции они подожгли трех исполинов затопленных на мелководье недалеко от берега. Этими тремя кораблями были Royal James, Loyal London и Royal Oak одни из лучших кораблей во всем флоте. Корабли были затоплены до нижней орудийной палубы, и они сгорели до уровня воды.

По завершению рейда голландцы ушли из Темзы и организовали тесную блокаду английских портов. Англия с обезглавленным флотом и практически задушенной торговлей вышла из войны. Бредское соглашение было подписано 31 июля. Людовик XIV был обеспокоен обширностью успехов голландцев и только лишь опасение того, что их союзник может направить оружие против них самих, удержало голландцев от выставления англичанам кабальных условий в мирном договоре.

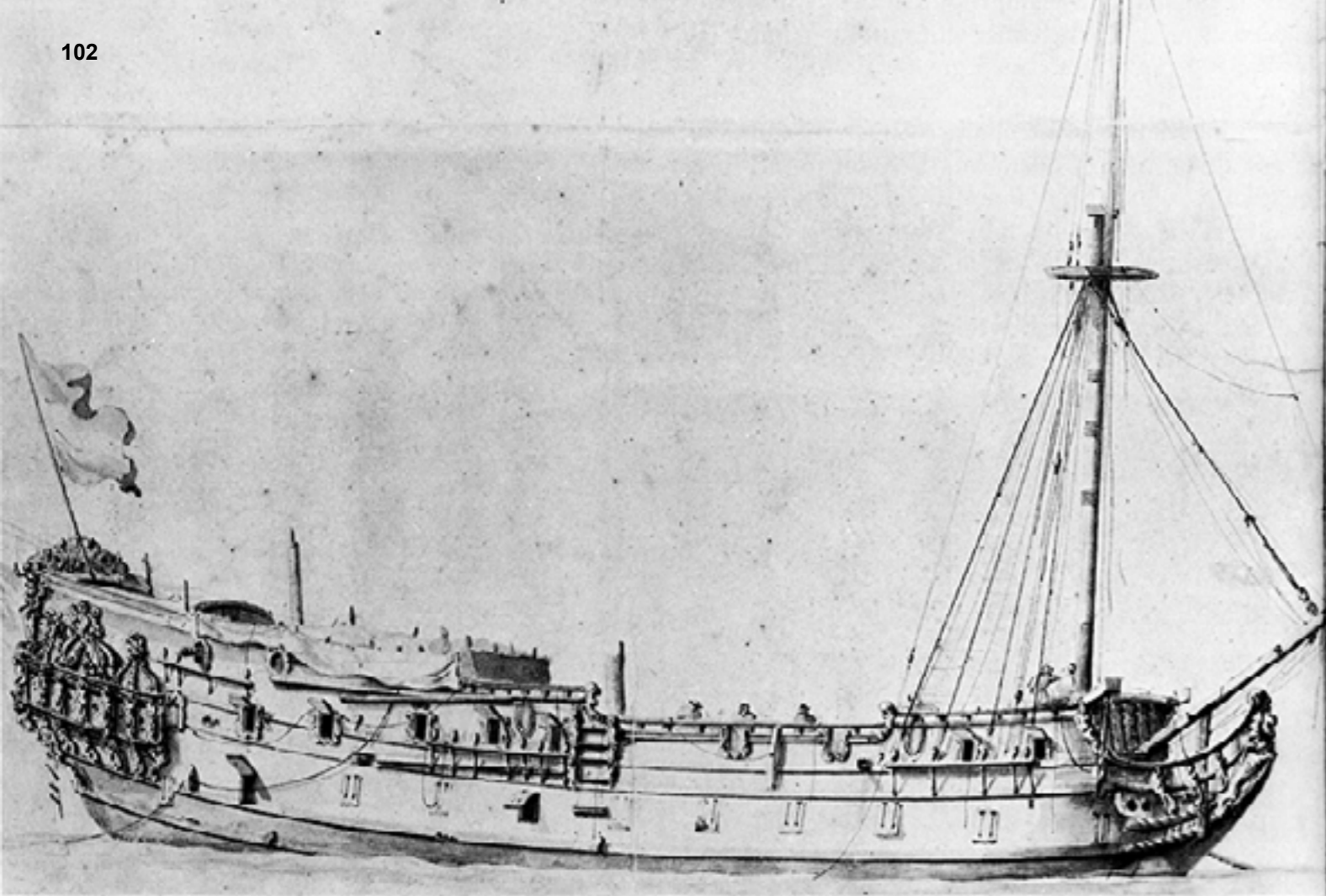
В наши дни принято считать, что рейд на Медуэй в большей степени явился психологическим ударом, а потеря нескольких кораблей не была особенно существенной. В то время как

психологический шок, бесспорно, был чувствительным, потеря кораблей была более чем значительной. Очень часто не принимается во внимание тот факт, что помимо захваченных либо сожженных судов несколько кораблей были затоплены с целью блокирования фарватеров на подходах к Чатему и Вулиджу.

Также часто забывается, что голландские верфи в 1667 году построили столько новых кораблей, что по численности английский флот уступал голландскому даже перед рейдом. Потеря четырех трехдечников, между прочим все они были флагманскими кораблями в сражении в день Св. Джеймса, сама по себе явилась катастрофой. Это были именно те корабли, на которые королевский флот возлагал надежды по поддержанию баланса сил. Если бы благодаря какому-то чуду Карл II смог снарядить все имевшиеся корабли после рейда на Медуэй, то английский флот в любом бы случае очень сильно уступал по корабельному составу и количеству артиллерии, окрепшему и морально более сильному флоту де Рюйтера. Первый раз за многие десятилетия Англия утратила позиции ведущей морской державы.

Английские потери, связанные с рейдом голландцев на Медуэй			
Ранг	Корабль	Количество орудий	Судьба
1	Royal Charles	86	Захвачен
1	Royal James	82	Сожжен
2	Loyal London	92	Сожжен
2	Royal Oak	76	Сожжен
2	Vanguard	60	Затоплен во избежание захвата; не поднимался
3	House of Sweeds	70	Затоплен на фарватере у Вулиджа; не поднимался
3	Golden Phoenix	70	Затоплен на фарватере у Вулиджа; не поднимался
3	Helverston	60	Затоплен на фарватере у Чатема; не поднимался
4	Matthias	56	Сожжен
4	Charles V	52	Сожжен
4	Maria Sancta	50	Сожжен
4	Unity	42	Захвачен
4	Marmaduke	42	Затоплен у цепного заграждения; не поднимался
5	Leicester	24	Затоплен на фарватере у Блэкуолла; не поднимался

В дополнение к перечисленным судам Royal Katherine, Victory и St.George (все 2-ой ранг), затопленные дабы предотвратить их захват противником, были подняты, но восстановительные работы заняли много месяцев. Еще один корабль 4-го ранга Welcome, затопленный на фарватере у Вулиджа был поднят, но после обследования был признан годным к дальнейшей службе только в качестве брандера.



5. Корабли 1-го ранга

1668-1675 годы

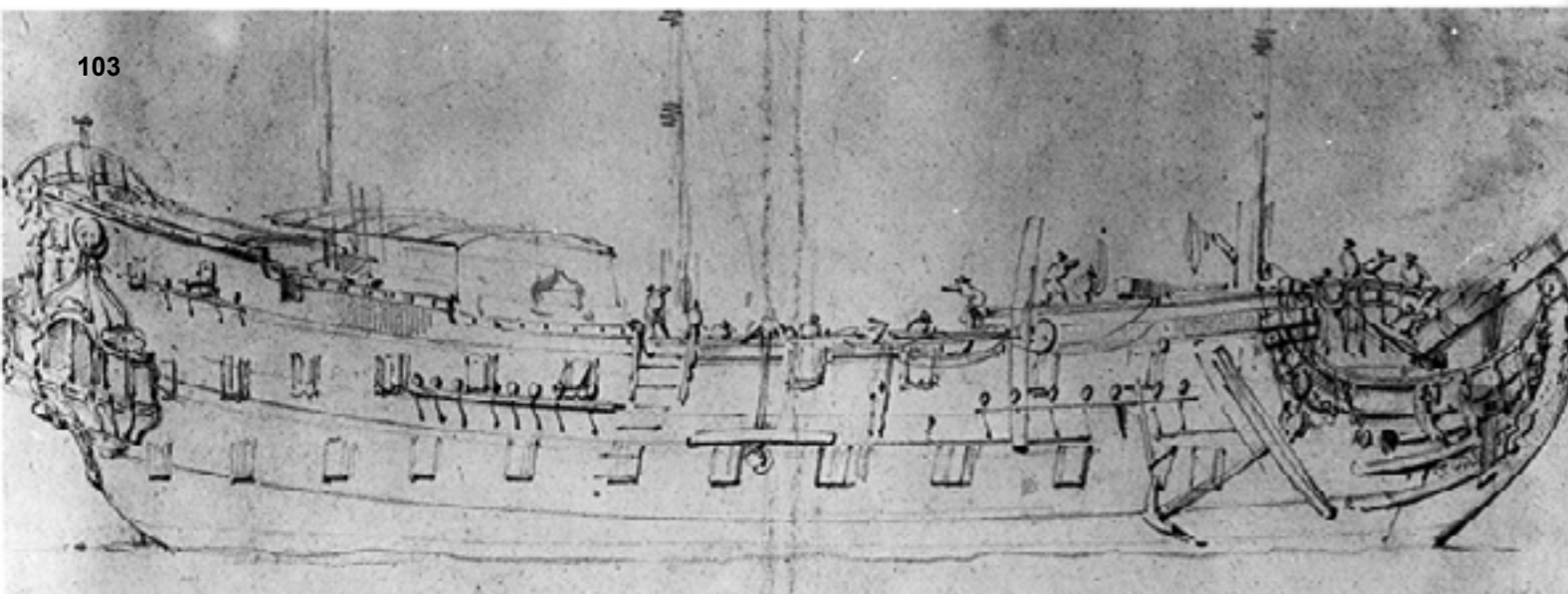
В конце второй англо-голландской войны Карл II, будучи в твердой решимости отомстить, начал строить планы по перестройке своего флота. Фактом, который говорил сам за себя после морских сражений минувшей войны, являлось то, что если отставить в сторону тактику и руководство флотами, то победы достигались и несчастья отводились благодаря устрашающим залпам могучих трехдечников. Голландцы просто ничего не могли им противопоставить. Из-за недосмотра Адмиралтейства, оставившего «плавающие крепости» в легкой досягаемости де Рюйтера, к концу войны в распоряжении англичан остался лишь один корабль 1-го ранга – Royal Sovereign. Что еще более ухудшало ситуацию, это обширная военно-морская экспансия, предпринятая Францией, которую нельзя было оставлять без внимания. Было понятно, что требовалась программа по строительству больших кораблей для восстановления численности флота хотя бы для достижения простого паритета.

В ходе семнадцатого столетия вплоть до 1668 года английский флот получил только пять кораблей 1-го ранга: по одному во время правления Якова I и Карла I, два в период Протектората, и один в первые годы правления Карла II (Loyal London). Затем между 1668 -1667 годами, постоянно балансирующее на грани банкротства, английское правительство изыскивало средства на постройку восьми таких баснословно дорогих кораблей. Достигнуть этого удалось, принеся в жертву строительство кораблей более низких рангов, но как бы то ни было, это все равно было замечательным достижением.

К тому времени никаких шагов к стандартизации проектирования боевых кораблей в королевском флоте предпринято не было, а поскольку корабельные мастера считали плоды своего труда произведениями искусства, новые «плавающие крепости» обладали высокой степенью индивидуальности, как в конструкции, так и в декоративном убранстве. Единственное, что их, безусловно, объединяло это тяжелое вооружение. Оно обычно состояло из полных ярусов бастардов, кулеврин, полукулеврин и батарей из легких сакр и 3-фунтовых пушек на верхних надстройках.

По стандартам континентальной Европы эти корабли имели довольно острые обводы, что влекло за собой достижение относительно высокой скорости. В сочетании с тяжелым вооружени-

103

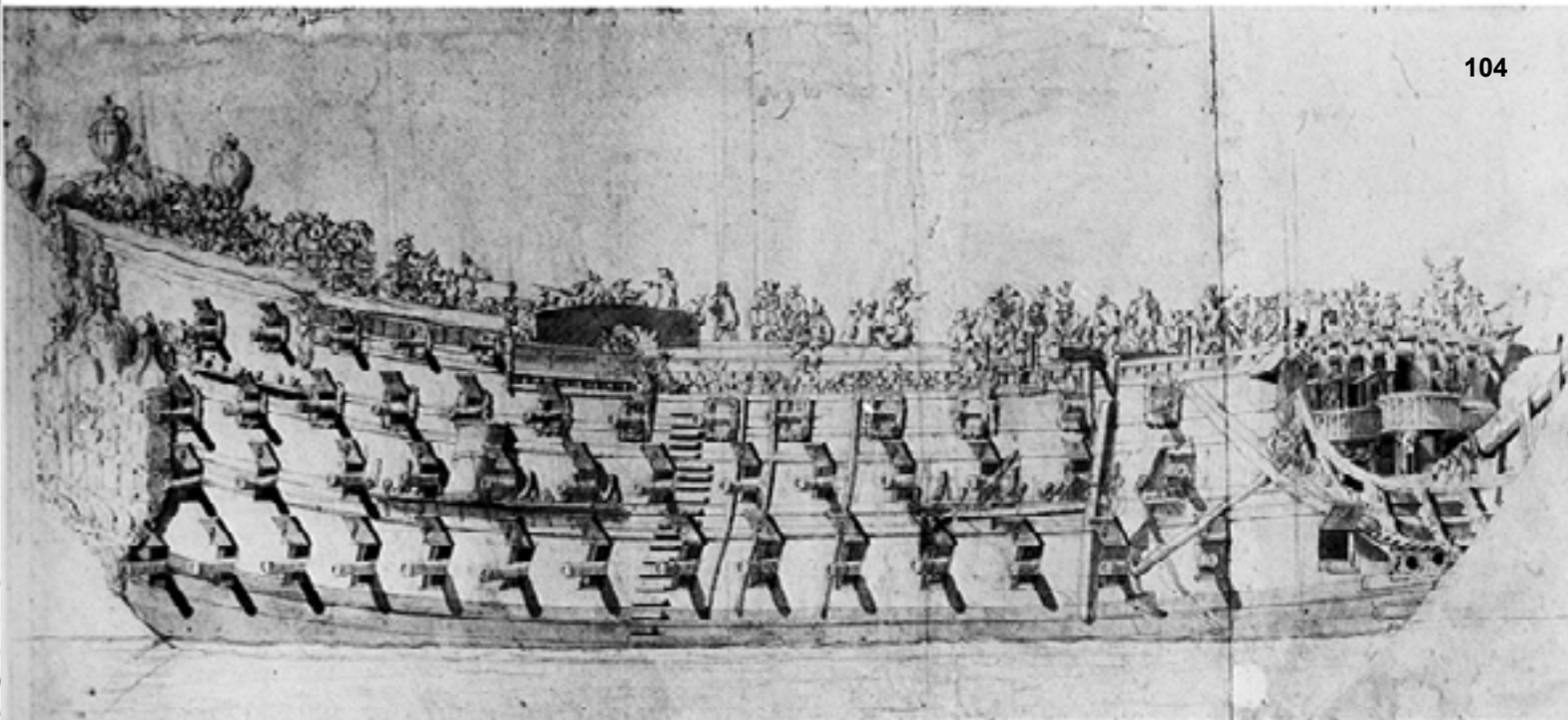


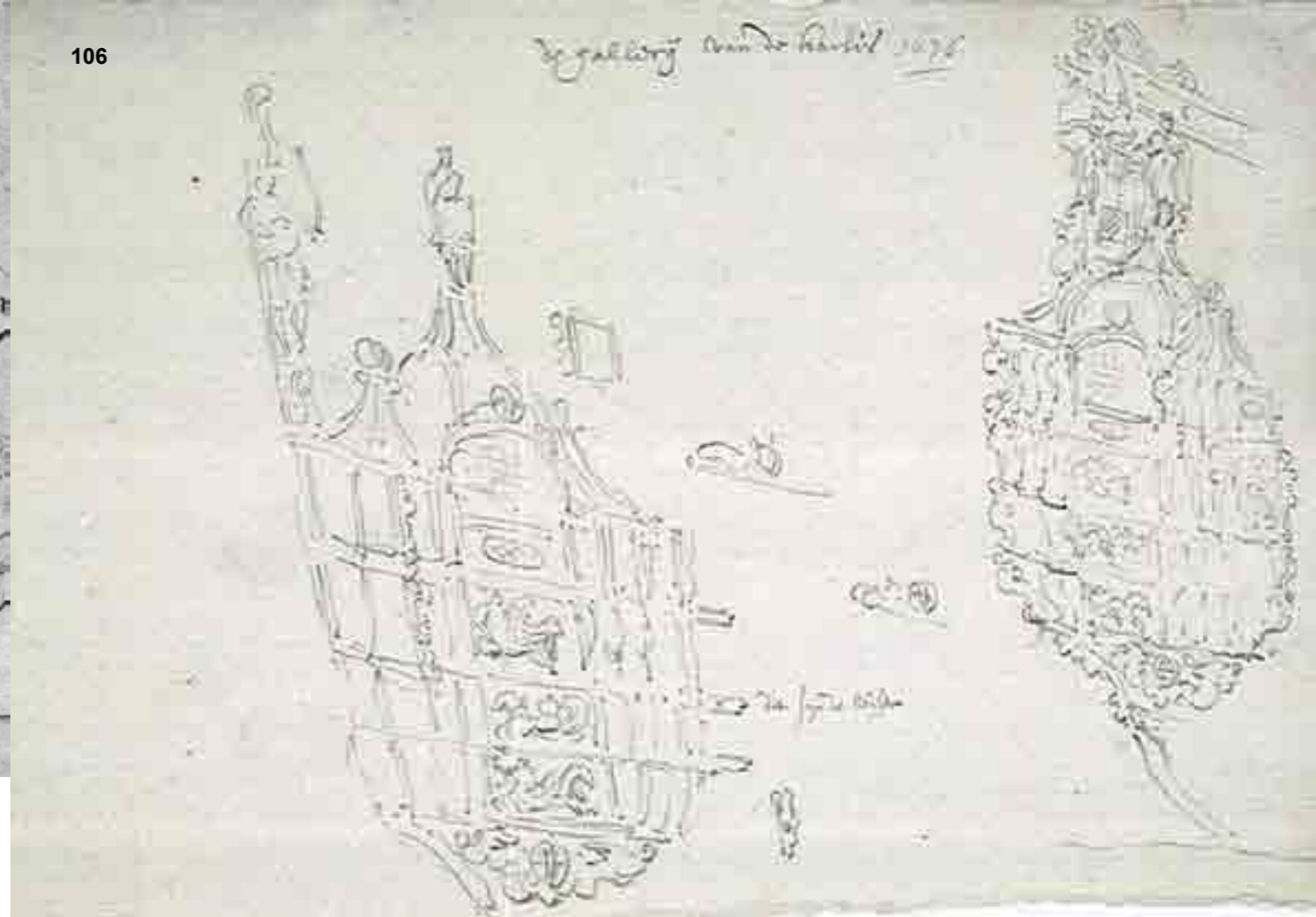
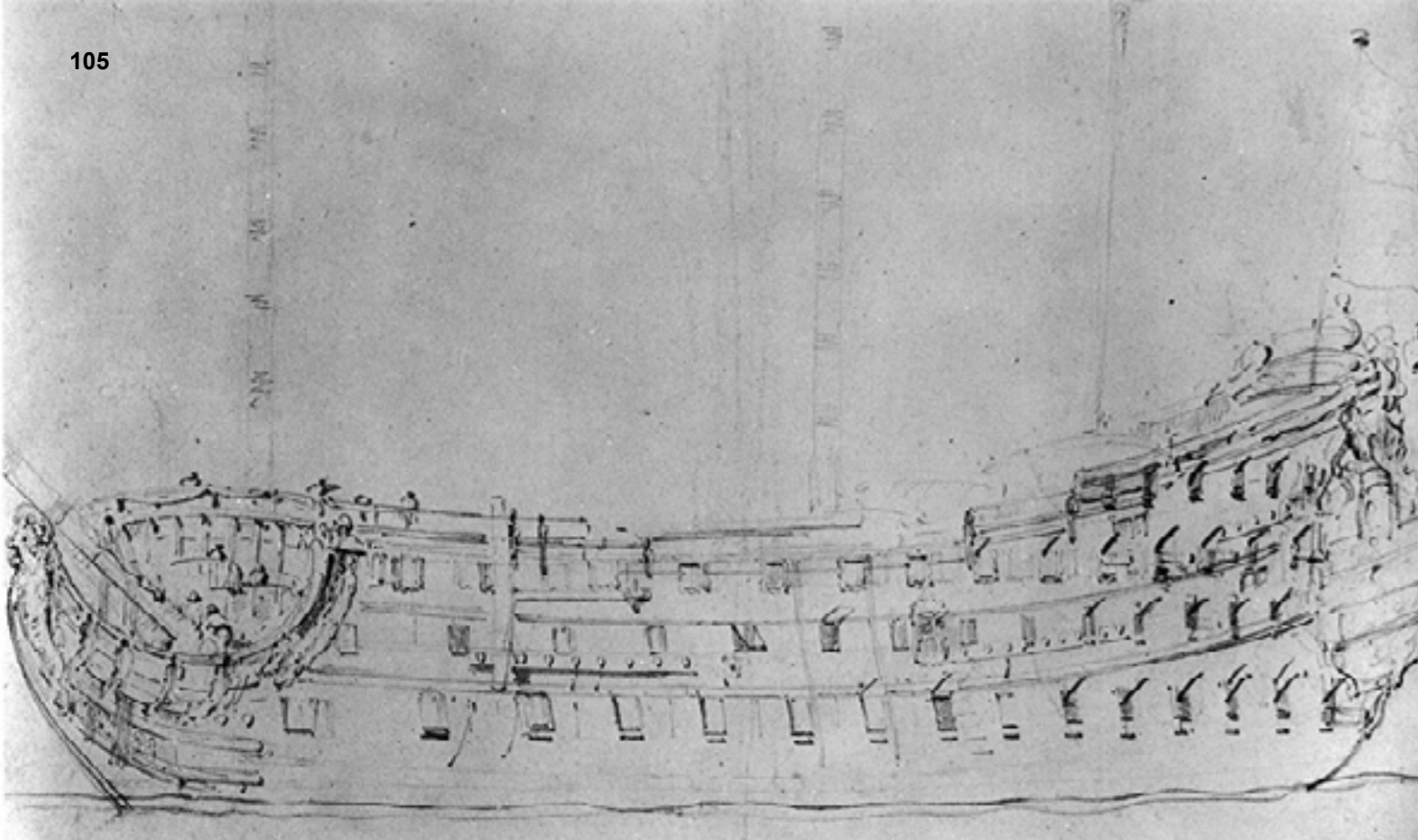
102. Этот корабль со сбитыми мачтами, вероятно, представляет собой зафрахтованный торговый корабль Loyal George, показанный после его захвата в Четырехдневном сражении. Над спущенным английским флагом развевается голландский. Обратите внимание на парусину на квартердеке. Фото: Галерея Малколма Хендерсона. Оригинал находится в частной коллекции. Младший, 1666 г. Корабль показан также как слева на заднем плане на картине Ван де Вельде младшего, изображающей голландские трофеи Четырехдневного сражения.

103. Крупный английский торговый корабль, изображенный в 70-х годах XVII в. Большой интервал между портами на миделе, возможно, обуславливается шириной грузового люка. НММ, №497. Младший, прим. 1675 г.

104. 96-пушечный корабль Charles. Обратите внимание на необычную галерею на переборке бикхеда. Известно несколько изображений Charles, однако на всех наблюдается небольшая разница в расположении орудийных портов. Данное изображение является наиболее законченным из всех и, вероятно, оно также самое достоверное. НММ, №534. Старший, прим. 1675 г. Надписано 'de hiarles'.

104





105, 106, 107. Charles.

105. НММ, №496. Фрагмент рисунка. Младший, прим. 1675 г.

106. НММ, №543. Младший, 1676 г. Надписан 'de gallerij van de karlis 1676' (галереи Charles 1676 г.).

107. Частная коллекция, Фрагмент рисунка. Младший, 1678 г. Надписан 'd... (стерто) sareles 1678'.

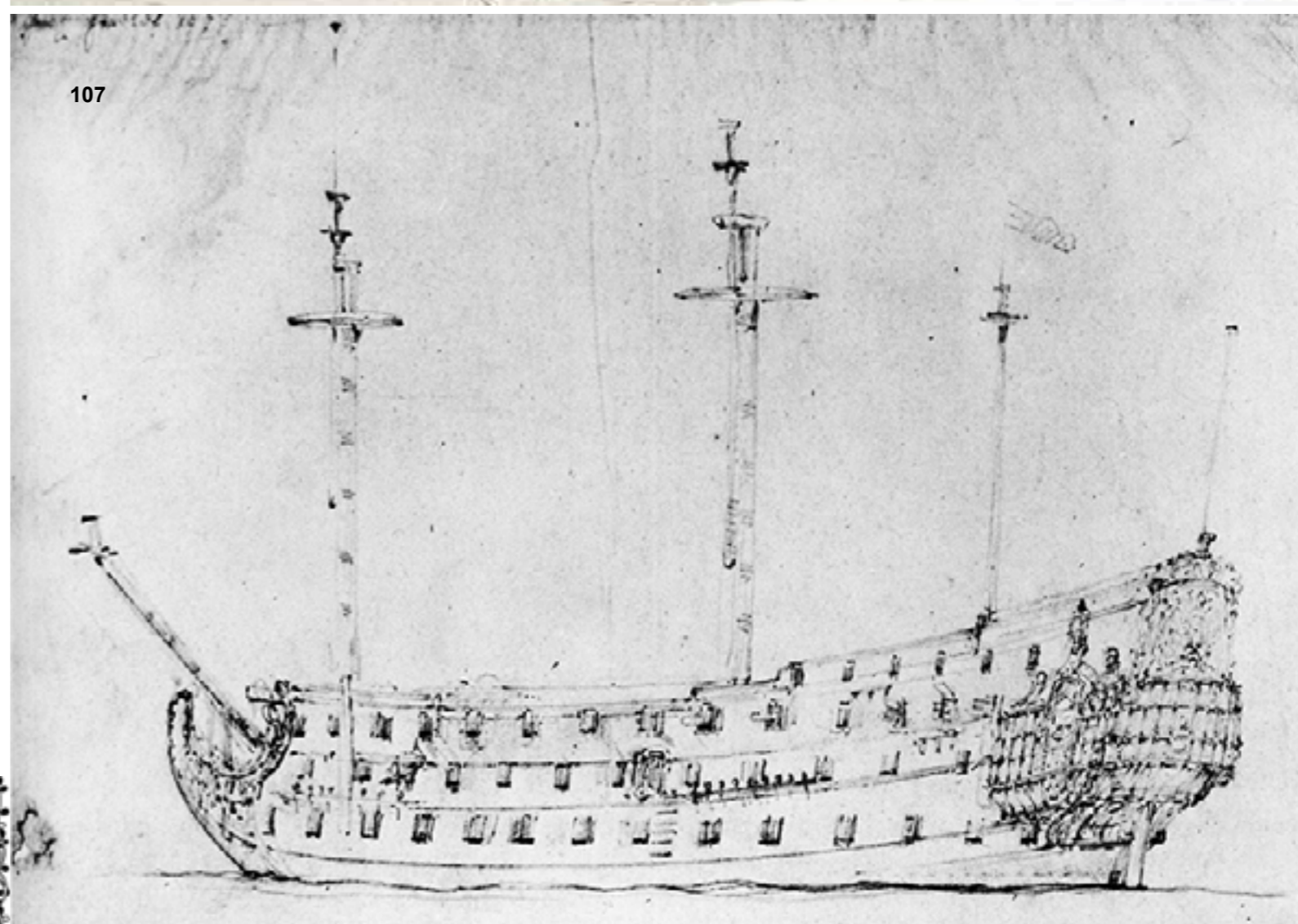
ем эта черта требовала некоторого ухудшения остойчивости, которое в ряде случаев оказалось настолько сильным, что потребовало увеличения ширины путем добавления дополнительных поясьев обшивки. К счастью, в итоге корабли оказались очень удачными.

Их внешний вид был настолько величественным, что полностью удовлетворял пропагандистским целям, преследуемым государством. Корабли 1-го ранга обладали прочной конструкцией, и за исключением одного корабля потерянного в сражении, все они имели длительную карьеру, пусть и не всегда в составе действующего флота. К концу столетия они по-прежнему составляли ядро флота. Естественно, что такие грандиозные сооружения привлекали внимание художников-маринистов, благодаря картинам и рисункам которых мы имеем возможность ознакомиться с ними в мельчайших деталях.

Charles

Первым кораблем из числа новых «плавающих крепостей» после окончания войны стал 96-пушечный Charles, построенный на королевской верфи в Дептфорде Джонасом Шишем. После катастрофы 1667 года постройка Charles стала приятным знаком. Церемония его спуска на воду в марте 1668 года дала повод для большого ажиотажа, и поэтому на ней присутствовала королевская семья и множество других почетных гостей благородных кровей. Памятуя о катастрофе у Медузы, Пипс отметил это событие в своем дневнике: «Да ниспошлет ему господь лучшую долю, нежели другим».

Предполагалось, что его официальным именем станет Charles the Second, но как это обычно случалось, предпочтение было отдано более короткому варианту. К тому же, его иногда именовали Royal Charles вплоть до 1673 года, когда другой корабль получил это имя. Это конечно





108. Адмиралтейская модель корабля St. George 1701 г., полностью перестроенного корабля Charles. ВМА. Это одна из самых ранних адмиралтейских моделей с подлинным рангоутом и такелажем.

сбивало с толку, но, похоже, это мало кого волновало, пока давший ему имя царствующий тезка находился в полном здравии. Наконец в 1687 году Charles был переименован в St. George, когда этот знаменитый старый корабль был превращен в блокшив.

С точки зрения проекта Charles вероятно представлял собой увеличенную версию удачного Loyal London. Этого было вполне ожидаемым решением, поскольку последний также был построен на верфи в Дептфорде. До этого Шиш служил на верфи в качестве корабельного подмастерья и возможно участвовал в проектировании и постройке Loyal London. Несмотря на примерно один дополнительный фут длины и нескольких дюймов ширины, пропорции кораблей были практически идентичны. На нижнем гон-деке Charles имелось 15 орудийных портов, 13 на среднем и, вероятно, 13 на верхней палубе. Интервалы между портами были очень малы, что, скорее всего, создавало неудобства для орудийных расчетов в обслуживании тяжелых орудий.

Его декоративное убранство было выполнено со вкусом, без излишней вычурности и простым резным львом в качестве носовой фигуры. Однако его боковые галереи имели отличитель-

ные черты, а именно вертикальные разделения, отдаленно напоминавшие фасад готического собора. На очень высокой переборке бикхеда располагался необычный элемент в форме выступавших вперед полукруглых галерей на уровне верхней палубы.

Charles был немного меньше по размерам, чем другие корабли 1-го ранга более поздней постройки, и в 1691 году он был причислен к кораблям 2-го ранга. После тридцати лет без каких либо крупных модернизаций St. George, а именно такое имя он тогда носил, был перестроен в 1701 году. Возможно, что в этом случае «перестройка» означала постройку нового корабля с использованием «годных элементов» корпуса старого корабля. Новый корабль настолько сильно отличался по размерам, что он обычно не ассоциировался с предшественником. Великолепная адмиралтейская модель корабля 1701 года с подлинным рангоутом и такелажем находится в музее Военно-морской академии США.

St. Michael

За Charles в 1669 году последовал St. Michael, построенный на королевской верфи в Портсмуте сэром Джоном Типпетсом, который занимал должность главного корабельного мастера на ней с 1650 года. По размерам St. Michael значительно уступал другим кораблям 1-го ранга, и в связи с этим вплоть до 1672 года он относился ко 2-му рангу. Его размерения лишь ненамного

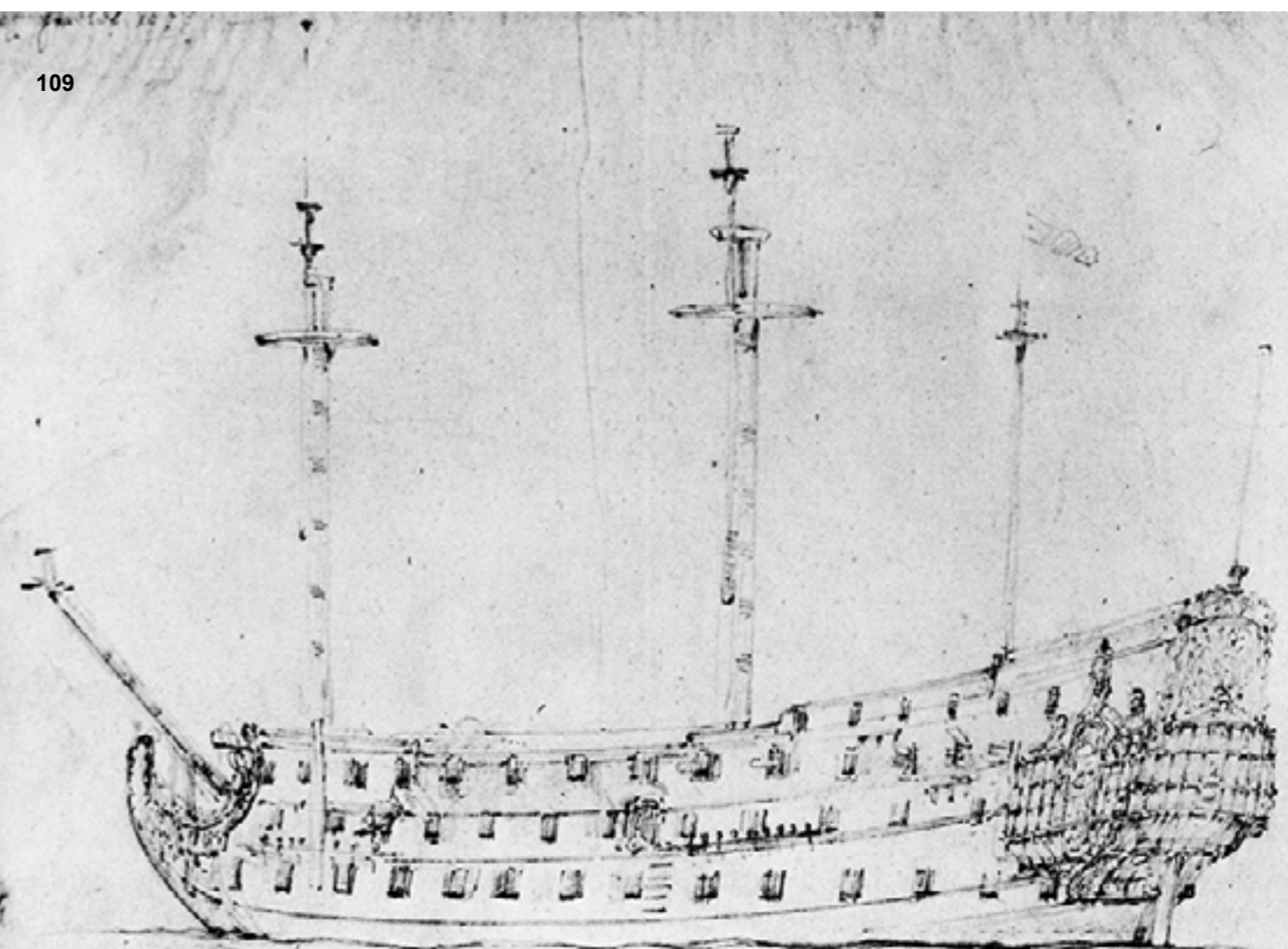
109, 110, 111. Рисунок корабля St. Michael и элементы декора его носовой части и боковых галерей.

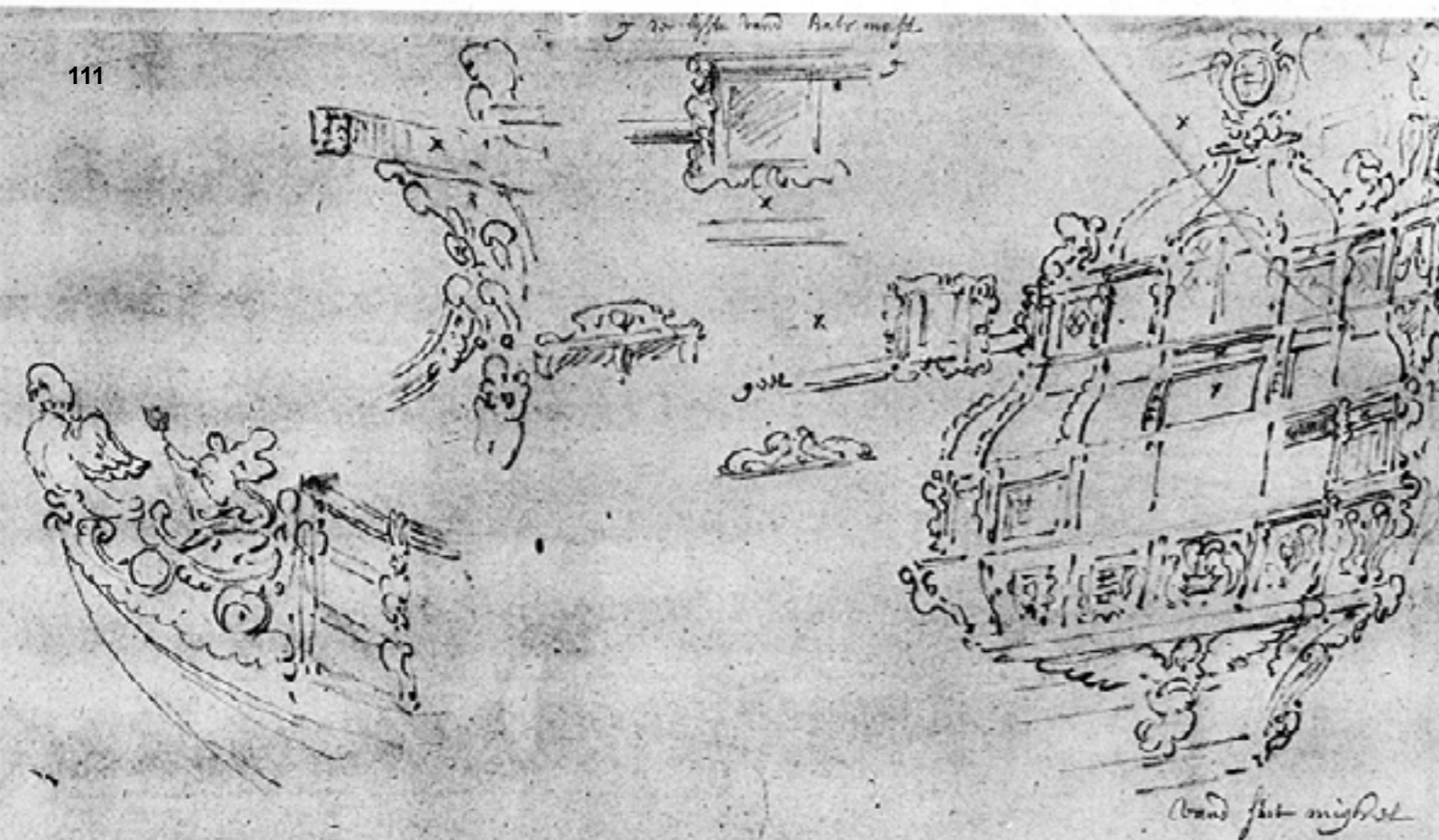
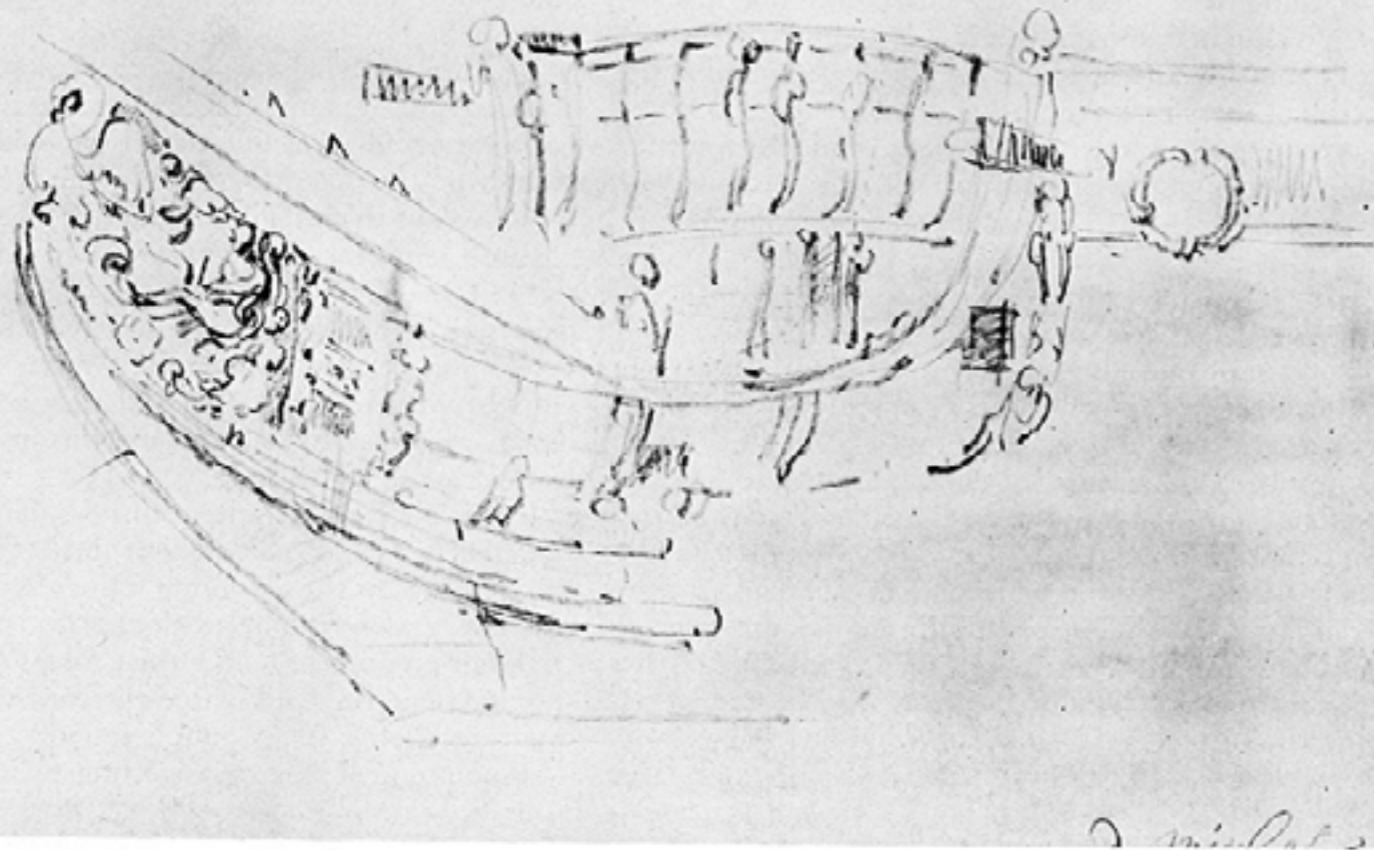
109. НММ, №537. Старший, ?1676 г.

110. НММ, №545. Младший, ?1676 г. Надписан 'd mighal' и 'dit is te lange' (этот слишком длинный).

111. НММ, №544. Младший, ?1676 г. Надписан 'vand sint mighel' (принадлежит St. Michael).

109





превышали таковые у Royal Katherine, а длина по гон-деку (155 футов) была меньше на 7 футов, чем у Charles. St. Michael вероятно представлял собой экспериментальный проект, который предполагал размещение максимально возможного вооружения по отношению к размеру. Используя короткоствольные и легкие орудия (полупушки на нижнем орудийном ярусе) Адмиралтейство смогло втиснуть в корпус корабля 98 орудий. Такой штат артиллерии был признан излишним, и вскоре количество орудий было уменьшено до 90. Но и это количество было велико по отношению к остойчивости. В 1674 году на нем были проведены столь необходимые работы по увеличе-

нию ширины путем добавления новых поясьев, в результате чего ширина корабля возросла с 40 футов 8 ½ дюймов до 41 фута 8 дюймов, а тоннаж с 1101 до 1154 тонн. После этого в некоторых списках корабль числился как 96-пушечный, но так как St. Michael редко вводился в кампании в мирное время, вряд ли он нес столь значительное вооружение.

Незначительным нововведением, которое вскоре стало практически стандартным для всех английских трехдечников семнадцатого столетия, возможно, впервые появилось на St. Michael.

Это касается размещения орудийного порта на мидель-деке между регелями гальюна. На предыдущих кораблях 1-го ранга ближайший к носу орудийный порт находился на нижней палубе непосредственно позади клюзов, огонь из этого орудия должен был прикрывать уязвимую носовую оконечность. На деле этот орудийный порт был практически бесполезен, поскольку оторвать его без риска затопления нижней палубы можно было только при очень спокойном море. Схема, примененная на St. Michael, позволяла вести огонь в том же секторе, но с более «сухой» позиции.

По крайней мере, один из прославленных капитанов этого корабля, сэр Роберт Холмс, высказал мысль, что, будучи легко управляемым и экономичным судном, St. Michael представлял собой идеальный вариант корабля 1-го ранга. С ним мало кто согласился. Общее мнение за-



112. St. Michael принимал участие в бою при обороне Смирнского конвоя в 1672 г. и в сражении при Солбее под командованием контр-адмирала сэра Роберта Холмса. Офицером слева является протеже Холмса капитан сэр Фрешвиль Холлс. Сэр Фрешвиль, командуя кораблем Cambridge, был убит при Солбее. НММ, сэр Питер Лили.

ключалось в том, что у St. Michael вообще не было оснований быть причисленным к кораблям 1-го ранга. Он имел относительно слабое вооружение и орудия нижнего яруса располагались в опасной близости от воды. В результате данный проект не получил развития. В 1689 году, после того как он был в значительной степени превзойден по размерам группой новых кораблей 2-го ранга, St. Michael был понижен до своего изначального 2-го ранга. Пойдя на слом в первые годы правления королевы Анны, годные элементы его конструкции были использованы при постройке нового 90-пушечного корабля Marlborough, спущенного на воду в 1708 году.

Несмотря на недочеты в экстремальном проекте St. Michael, одно было бесспорно – он превосходил по своей огневой мощи любой иностранный корабль сравнимый с ним по размеру. В связи с этим обстоятельством он был значимой боевой единицей в любой линии баталии. Приняв участие во всех сражениях третьей англо-голландской войны, он также сражался с французами у Барфлера. Из каждого сражения он выходил с ужасающим списком потерь в личном составе. Для семнадцатого столетия это было одним из лучших показателей полезности в бою.



113. Адмиралтейская модель корабля St. Michael, которая когда-то принадлежала сэру Роберту Холмсу, испытывавшего особую привязанность к этому кораблю. НММ.

спущен на воду 25 июля 1670 года.

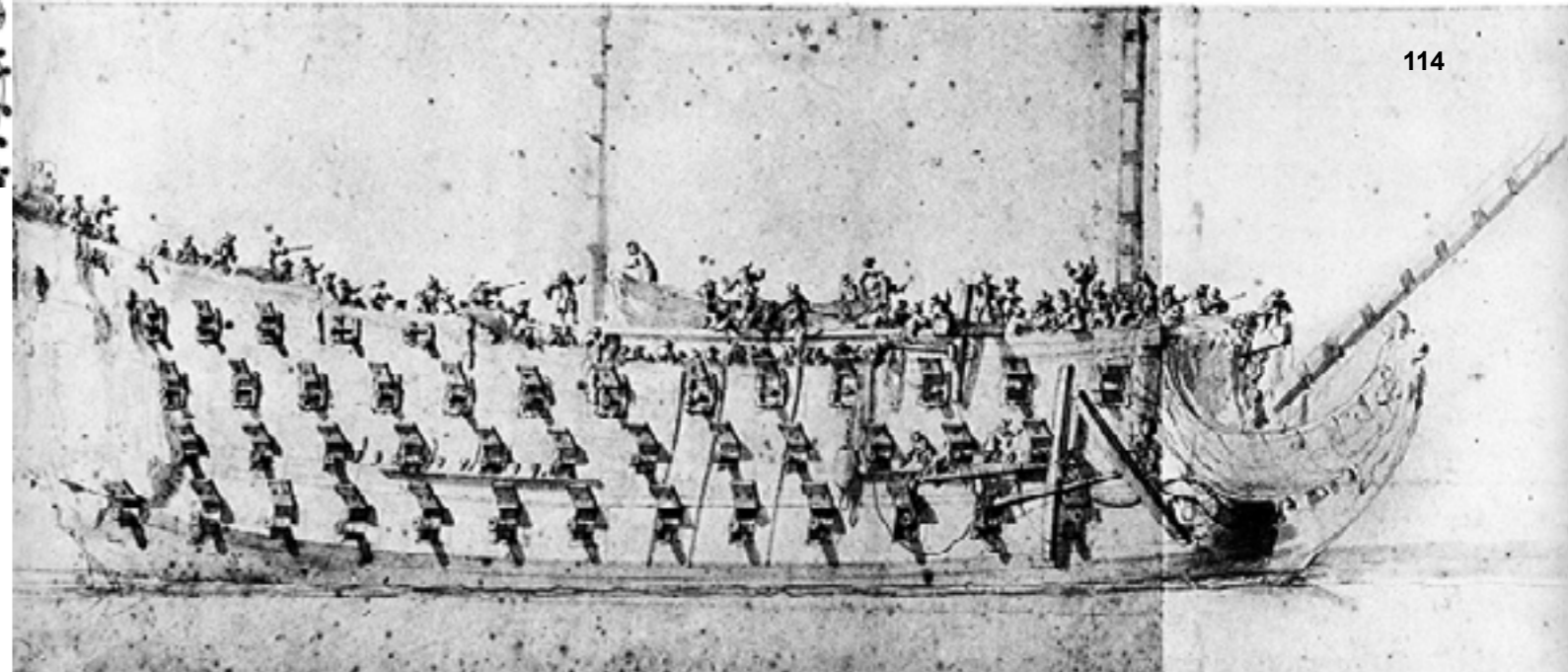
К тому времени он именовался уже не Loyal London. Ремонт оказался куда более затратным, чем планировалось изначально, и Карл II обратился к купцам из Сити с просьбой в выделении необходимых средств, указывая на то, что, в конце концов, это был «их» корабль. Многие из купцов испытывали серьезные финансовые трудности после Великого лондонского пожара 1666 года и голландской блокады 1667 года. На деле капитану Тейлору не были выплачены средства еще за постройку первого корабля. В итоге, когда король получил отказ, он в раздражении вычеркнул слово Loyal из имени корабля и с тех пор он именовался просто London.

Остается не ясным разобрал ли Шиш останки Loyal London и начал постройку заново, либо возведение конструкции началось на сохранившихся шпангоутах. Как бы то ни было, London в итоге получился несколько длиннее предшественника и на 2 фута его шире. Как и Charles корабль получил носовую фигуру в виде льва и трехбашенные «кафедральные» боковые галереи. С простыми венками вокруг орудийных портов квадратной формы и полным отсутствием «пря-

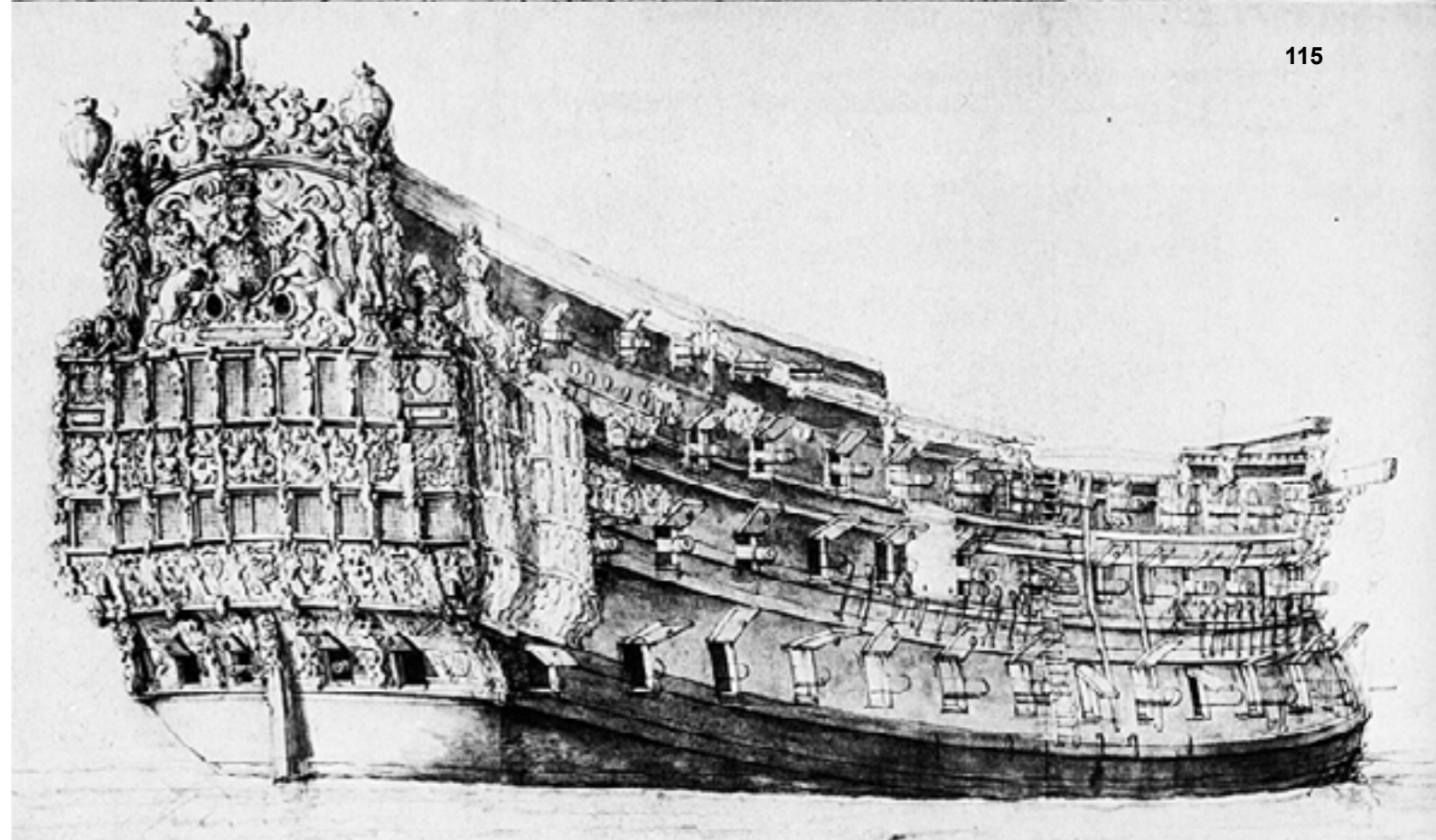
London

В дополнение к постройке новых кораблей Адмиралтейство не обошло вниманием возможность использования останков трехдечников сожженных голландцами в 1667 году. Практически сразу, как только воды Медузы погасили пламя, сарваеры верфи в Дептфорде начали обследование останков. 19 июля Адмиралтейство получило отчет, в котором говорилось, что поскольку вероятно подводные части кораблей Royal James, Loyal London и Royal Oak остались неповрежденными возможно целесообразно будет попытаться провести ремонтные работы по их восстановлению.

К сожалению, когда останки были подняты, выяснилось, что Royal Oak поврежден очень сильно, и использовать его не представлялось возможным. Royal James хотя и был введен в сухой док в Вулидже было подсчитано, что его перестройка обойдется слишком дорого. Останки корабля пошли на слом в 1670 году. Ситуация с Loyal London оказалась несравнимо лучше, после передачи его в руки старого корабельного мастера Джонаса Шиша в Дептфорде он был восстановлен как практически новый 96-пушечный корабль, и



114



115

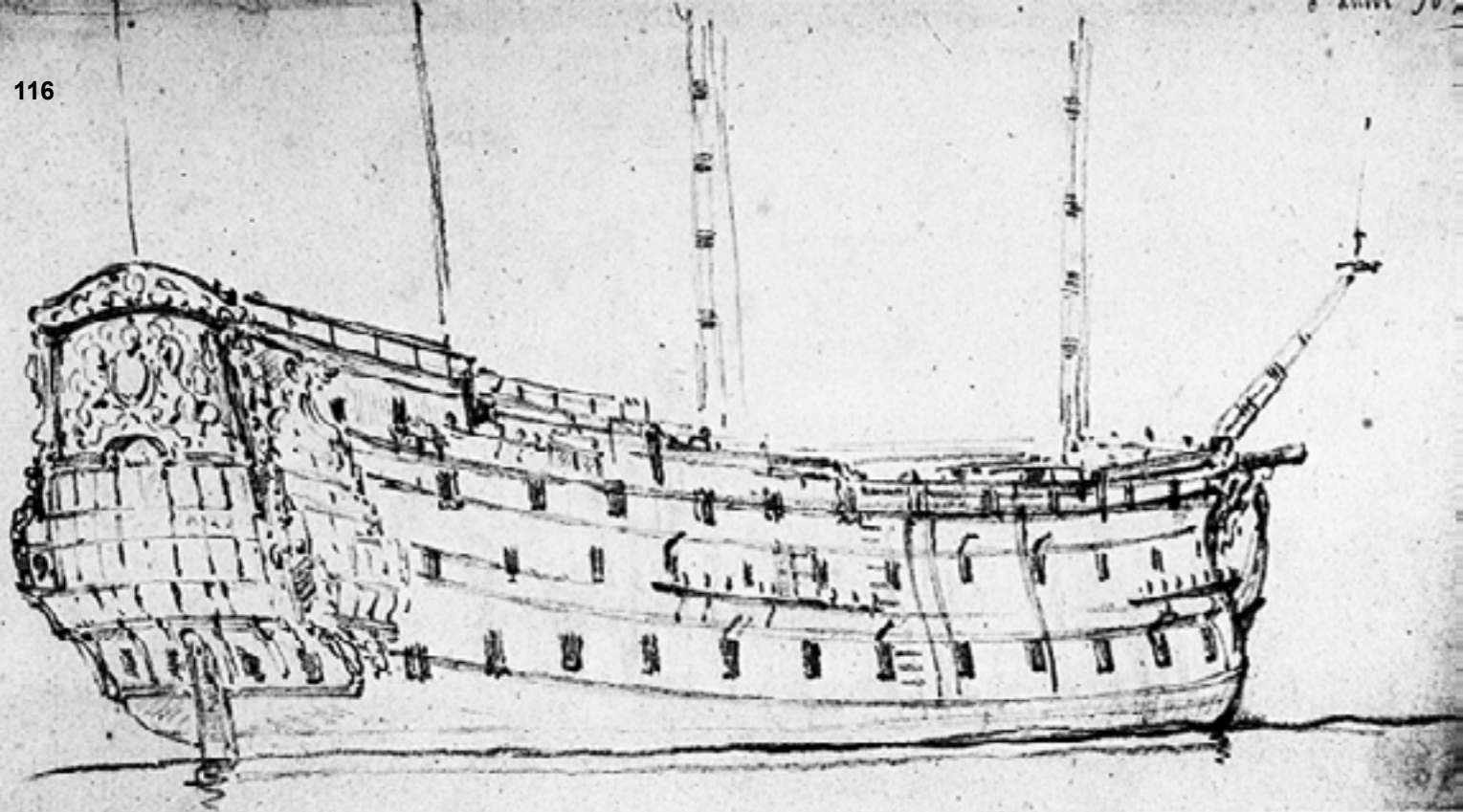
114, 115. Перестроенный London.

114. Бойманс, №333. Старший, прим. 1675 г. Другой рукой подписано 'London'.

115. Бойманс, №441. Старший, прим. 1675 г. Надписан 'de Londen'.

ничности» на корпусе, London на изображениях Ван де Вельде выглядит более «деловито» чем некоторые другие корабли 1-го ранга.

Как и многие другие корабли семнадцатого столетия London имел продолжительную карьеру, приняв участие во многих сражениях. Корабль пошел на слом в 1701 году, а часть его элементов была использована в постройке нового 100-пушечного London 1706 года.



116. St. Andrew. НММ, №1087. Старший, 1673 г. Надписан 'd andri 1673'.

117. Адмиралтейская модель примерно 1670 г. За исключением круглых декоративных венков, носовой фигуры и необычного тройного мейн-вельс бархоута эта модель очень сильно похожа на St. Andrew. НММ.

St. Andrew

В тот же год, когда появился перестроенный London, на верфи Вулиджа на воду был спущен полностью новый корабль 1-го ранга. Он был спроектирован и заложен Кристофером Петтом, но в 1688 году он скончался и фактической достройкой корабля занимался его малоизвестный приемник на посту главного корабельного мастера Эдвард Бюланд.

St. Andrew был схож по тоннажу и размерениям с London, но отличался от него по внешнему виду и схеме расположения орудийных портов. Оба корабля оказались чрезвычайно удачными.

Очевидно, к обеспечению остойчивости на этих судах отнеслись более ответственно, нежели на большинстве других кораблей того времени. Они были необычно широки по отношению к длине и ни одному из них не потребовались работы по увеличению ширины, а также для своего тоннажа эти корабли были способны нести очень тяжелое вооружение. Позже была заказана группа кораблей 2-го ранга со схожими размерениями, которые также получились весьма удачными.

Помимо нескольких рисунков известны две великолепных картины Ван де Вельде, изображающих St. Andrew. Одна из них принадлежит перу Ван де Вельде старшего, а вторая младшего. Изображения разнятся в некоторых деталях в таких как, к примеру, расположение входного порта, но они схожи по схеме размещения орудийных портов и декоративному убранству. Ни на одном из изображений носовая фигура четко не видна. Однако корабль можно видеть на заднем плане на нескольких изображениях батальных сцен Ван де Вельде, и по ним можно сделать предположение, что она также представляла собой вздыбленного льва. St. Andrew и London, насколько нам известно, являлись последними английскими боевыми кораблями, на которых декоративные венки орудийных портов имели квадратную форму. Все корабли постройки после 1670 года имели круглые венки, вплоть до начала восемнадцатого века, когда подобные украшения вышли из обихода.

Корабли 1-го ранга семнадцатого столетия снаряжались и принимали участие в сражениях куда чаще, нежели их потомки в следующем столетии. St. Andrew не стал исключением. Корабль доблестно сражался во время третьей англо-голландской войны под флагом сэра Джона Кэмпторна, героя прославленного боя Mary Rose в 1669 году. Позже корабль находился в строю в сражениях при Бичи-Хэд 1690 года и Барфлере 1692 года. В конечном итоге St. Andrew был сломан и «перестроен» как 100-пушечный Royal Anne в 1704 году.

Prince

100-пушечный Prince был третьим кораблем 1-го ранга, появившимся в 1670 году. Он был построен в Чатеме под руководством сэра Финеаса Петта, внучатого племянника Финеаса Петта, построившего Sovereign of the Seas двумя поколениями ранее.

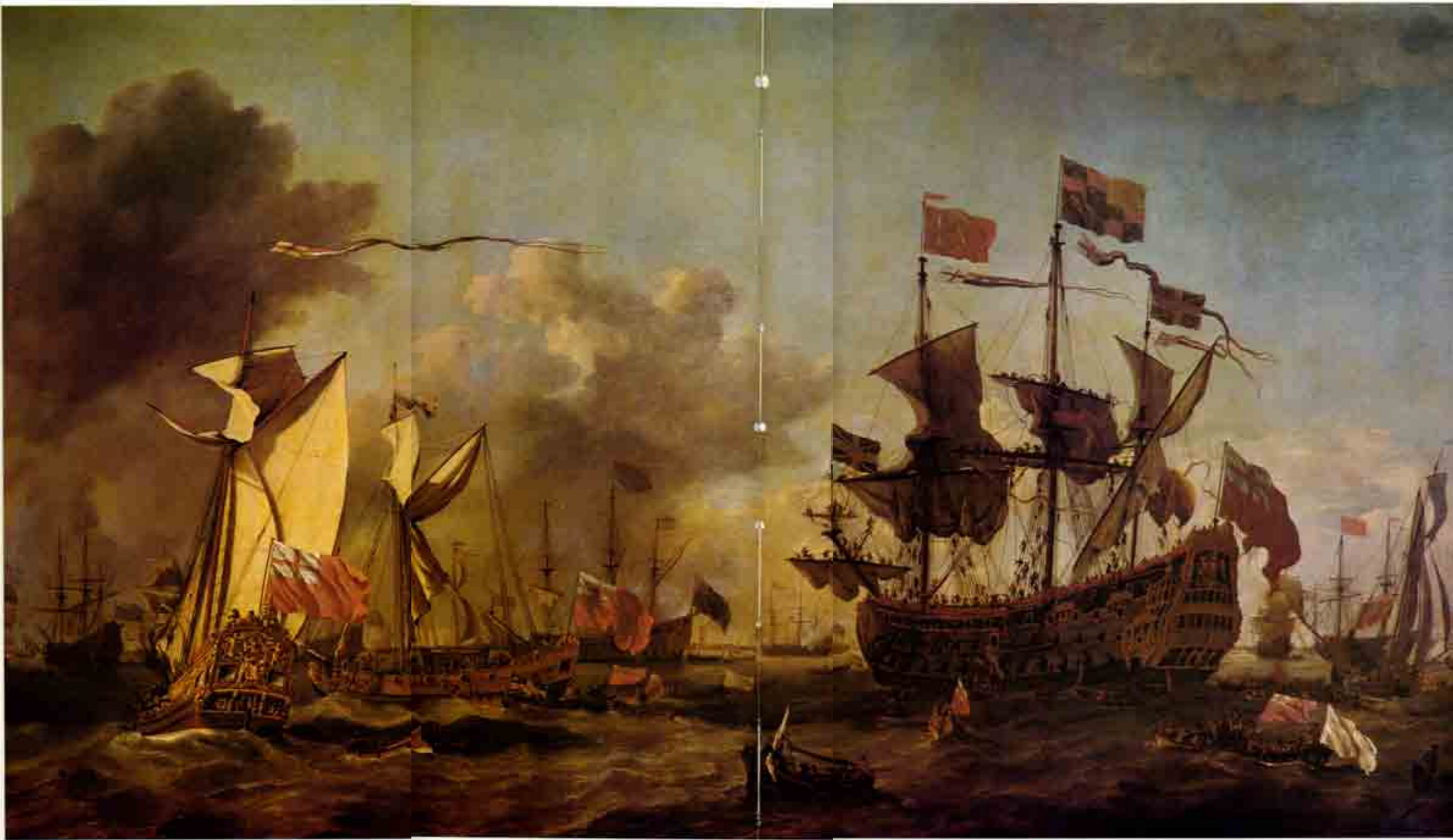
По размерам Prince был короче Sovereign всего лишь на 6 дюймов, но по ширине (44 фута

XIX. St. Andrew. НММ. Младший, прим. 1675 г.

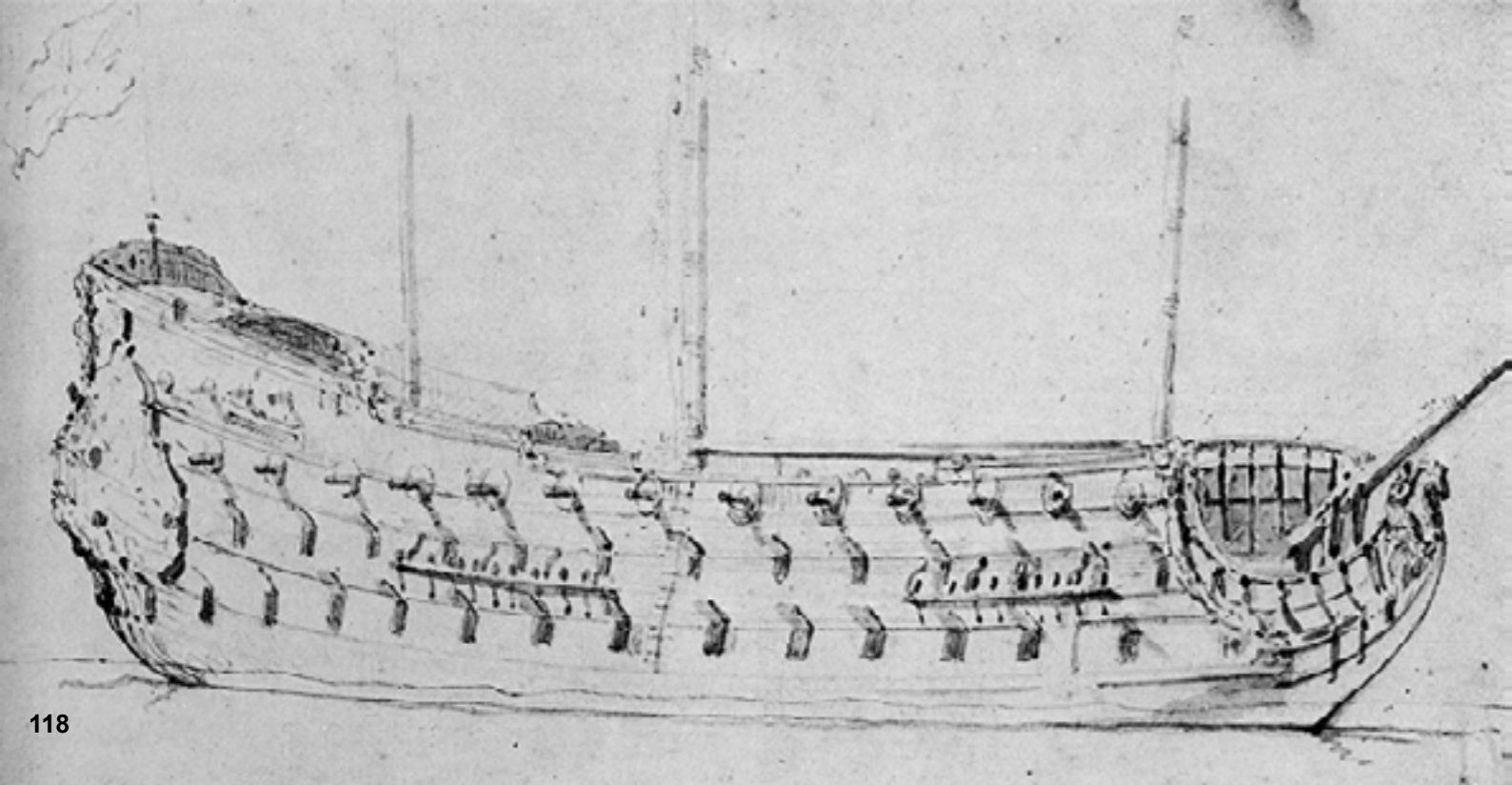
XX. Королевский визит на флот в 1672 г. (возможно визит короля и королевы 18 июня). Справа на переднем плане изображен 100-пушечный Prince, бывший тогда флагманом герцога Йоркского. Трехдечником в центре на заднем плане является London, а яхтами в центре на переднем плане Cleveland (показана сбоку) и Katherine (изображена с кормы). Король только что пересел с Cleveland в спущенную у борта королевскую барку; обратите внимание на спускаемый королевский штандарт с мачты яхты. Журнал сэра Джона Нарброу в описании данного события сообщает, что Prince был расцвечен «всеми флагами и вымпелами с ноков реев, королевский штандарт находился на стеньге грот-мачты, на стеньге фок-мачты был флаг первого лорда адмиралтейства и Юнион Джек на крьюс-стеньге. НММ. Младший, либо копия с его картины.

XXI. Горящий Royal James в сражении при Солбее. Справа на переднем плане с носа виден голландский корабль Witte Olifant, флагманский корабль вице-адмирала Исаака Свирса. Голландским кораблем слева на заднем плане с флагом на грот-стеньге является Eendracht, флагман лейтенанта-адмирала Эрта ван Неса. Нидерландский исторический музей судоходства, Амстердам. Младший.

XXII. Возможно «посмертное» изображение Royal James 1671 г. в штиль в окружении других боевых кораблей. Рисунок, вероятно, сделанный в качестве наброска до написания картины отражает некоторые детали более точно. В книге он приведен под №122. Весельным судном на заднем плане в центре является James Galley. НММ. Старший, 1672 г.





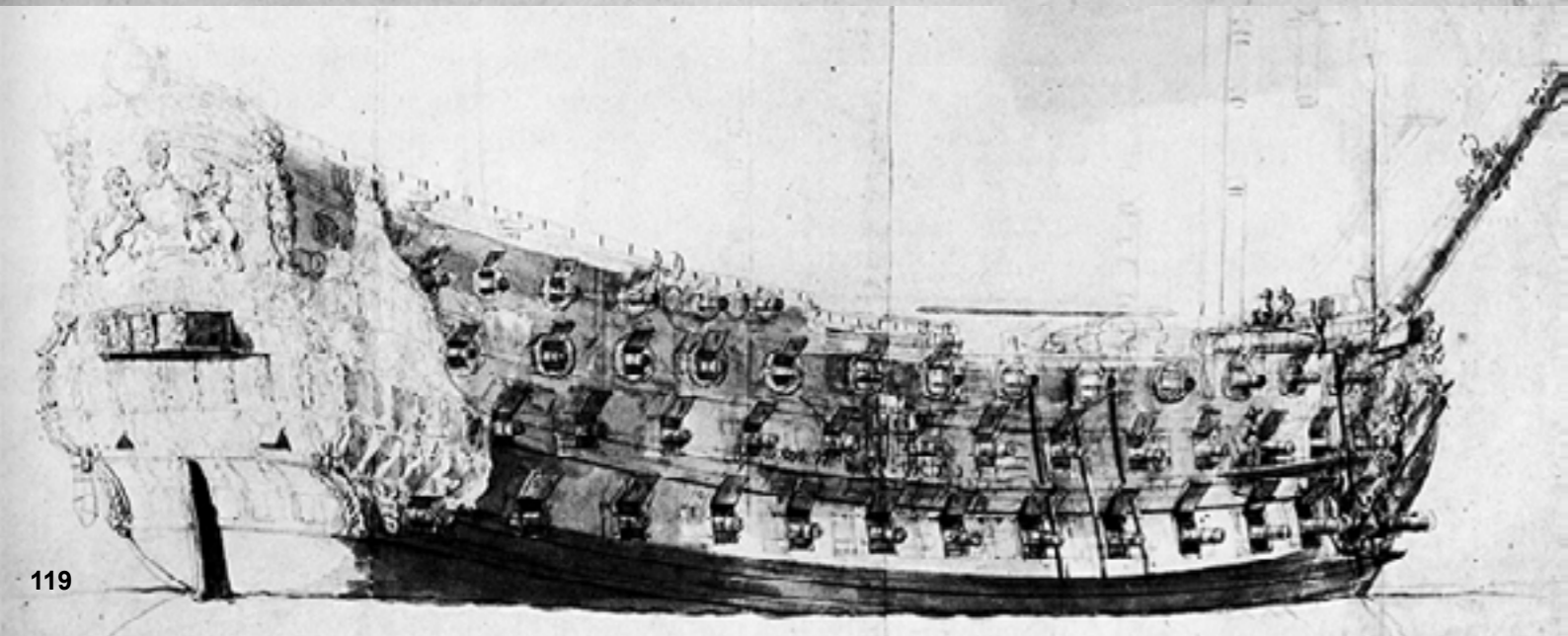


118, 119, 120. Три вида 100-пушечного корабля Prince 1670 г. (см. также вклейки XXIII, XXIV, XXV)

118. Рейксмузеум, Амстердам. Младший, 1675 г. Надписан 'de rooijal prinz 1675'.

119. Бойманс, №334. Старший, прим. 1675 г. На этом изображении просматривается прямой срез полубака – черта, которую можно видеть на нескольких изображениях этого корабля.

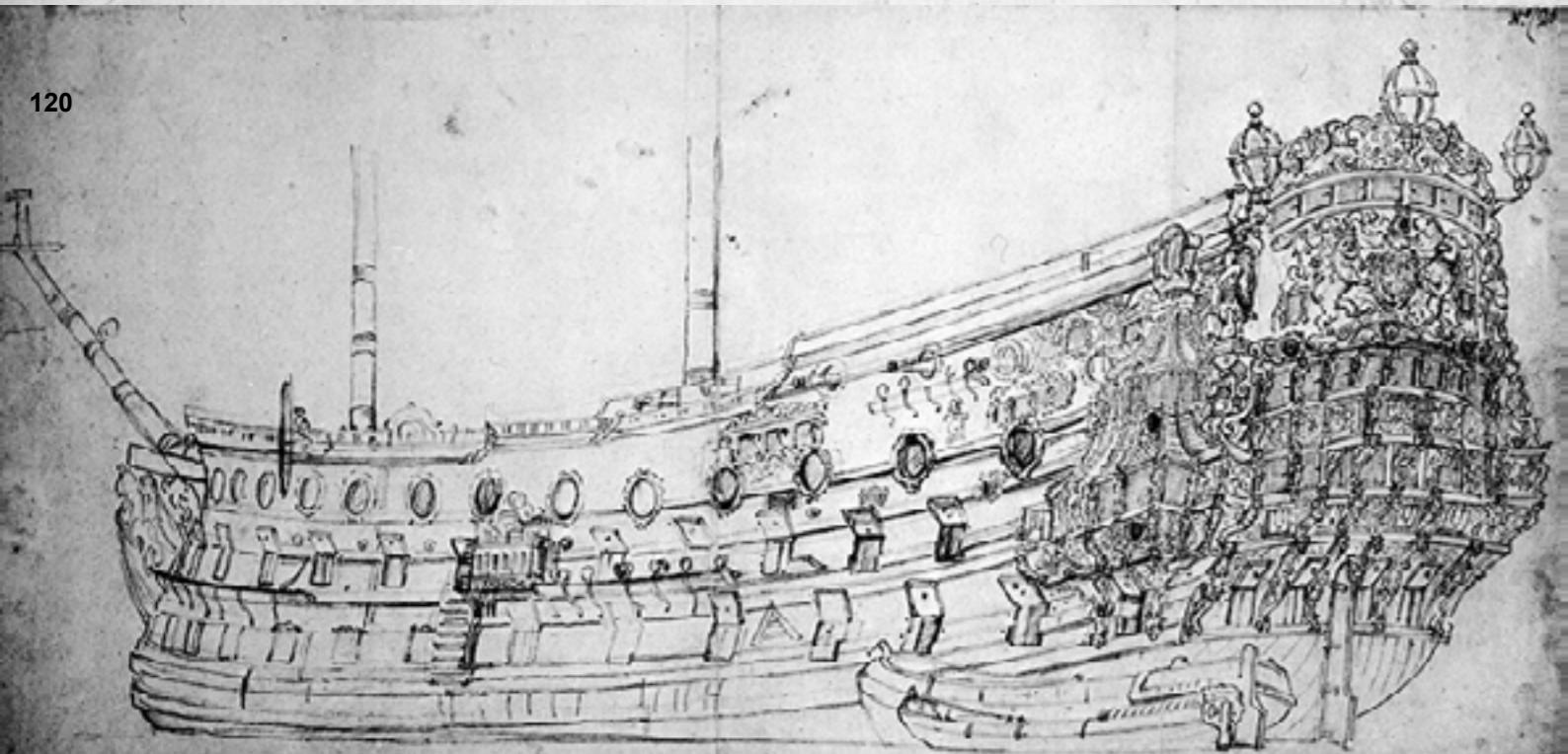
120. Рейксмузеум, Амстердам. №6837. Вероятно, не принадлежит Ван де Вельде, прим. 1672 г. Надписан 'Rojal prijns van der eerste rang' (Royal Prince 1-й ранг).



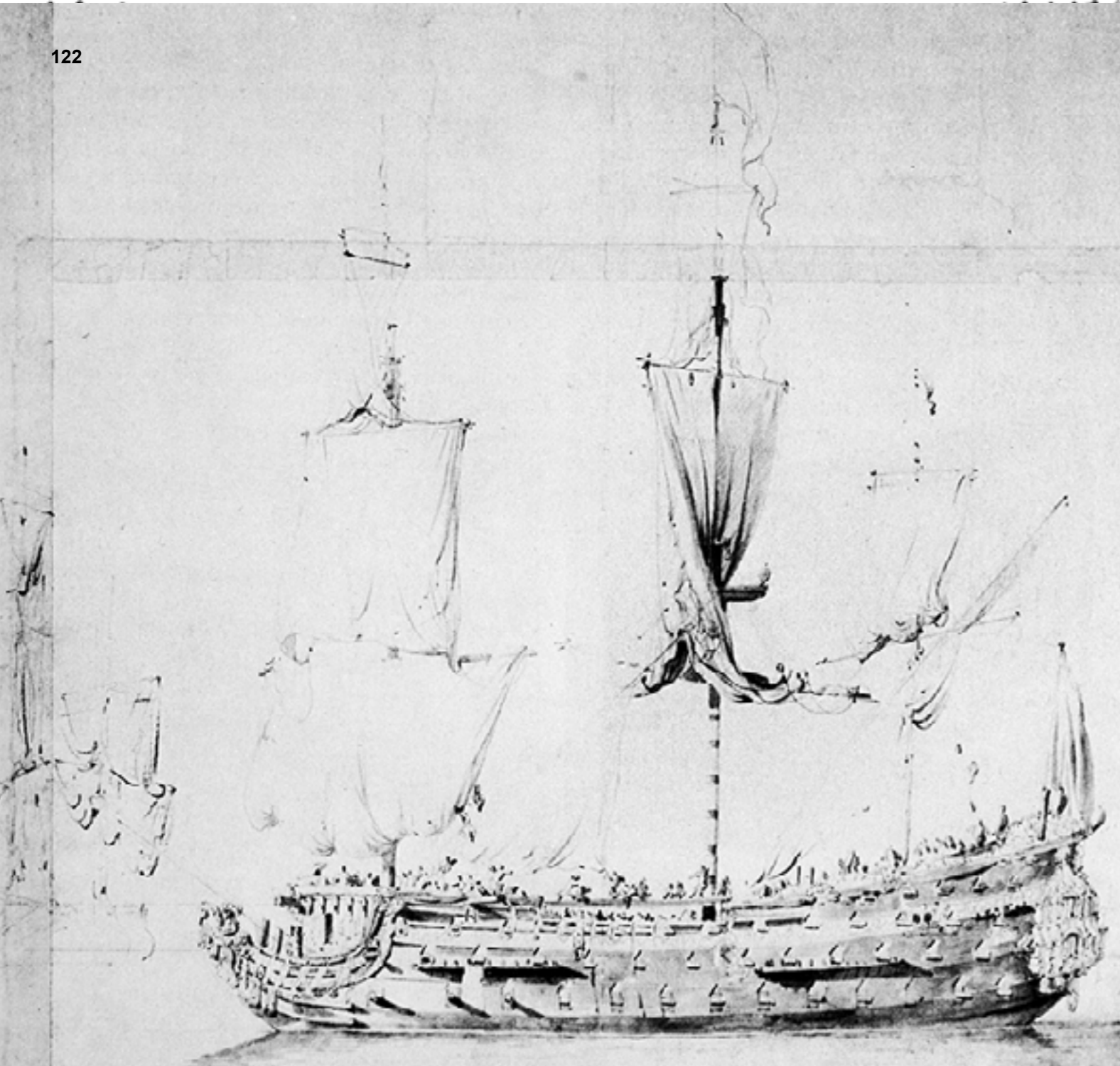
9 дюймов) он был меньше на целых 3 фута. Петт наверняка понимал, что узкий корпус может привести к угрожающим проблемам с остойчивостью. Низко расположенный центр тяжести был обязателен, и конструктор, вероятно, попытался разрешить эту проблему путем размещения как можно большего вооружения ниже уровня верхней палубы. Нижняя и средняя орудийные палубы имели по пятнадцать орудийных портов по сравнению с тринадцатью на Sovereign. Такая схема размещения оказалась неудачной из-за слишком малых интервалов между орудиями.

Первый раз Prince был снаряжен в 1672 году, в самом начале третьей англо-голландской войны. Его лейтенант, а впоследствии капитан сэр Джон Нарброу, описывал его как «превосходный и бравый корабль», признавая, что он «ходил очень хорошо, также как и держался к ветру и великолепно слушался руля». К сожалению, также было выяснено, что при полной загрузке орудия нижнего яруса находились всего в 3 ½ футах от воды, к тому же он имел большую валкость. Таким образом, несмотря на все попытки его строителя, Prince оказался неустойчивым. Нарброу писал: «Увеличение ширины сделает его одним из лучших кораблей мира, поскольку это сделает его куда более остойчивым, позволит расположить орудия выше, сделает более отзывчивым к парусам и более стойким при попадании ядер. Я считаю, что это никак не скажется на его ходовых качествах». Однако Prince в тот момент являлся флагманским кораблем флота, и его нельзя было просто так направить на верфь до окончания кампании. Вместо этого герцог Йоркский нашел разумное временное решение проблемы. Он приказал укоротить его мачты и нижние реи, уменьшив тем самым площадь парусности. Снижение площади наверняка сказалось на скорости корабля, но, по крайней мере, снизился риск его опрокидывания. Позже, когда позволила ситуация, на корабле были проведены работы по увеличению ширины, доведя ее тем самым до 45 футов 10 дюймов.

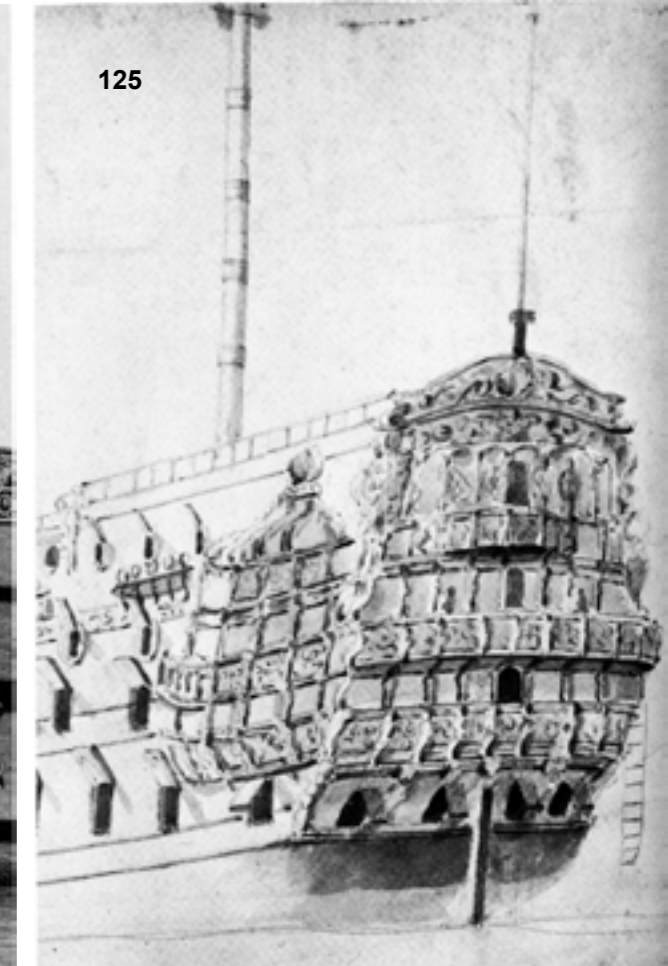
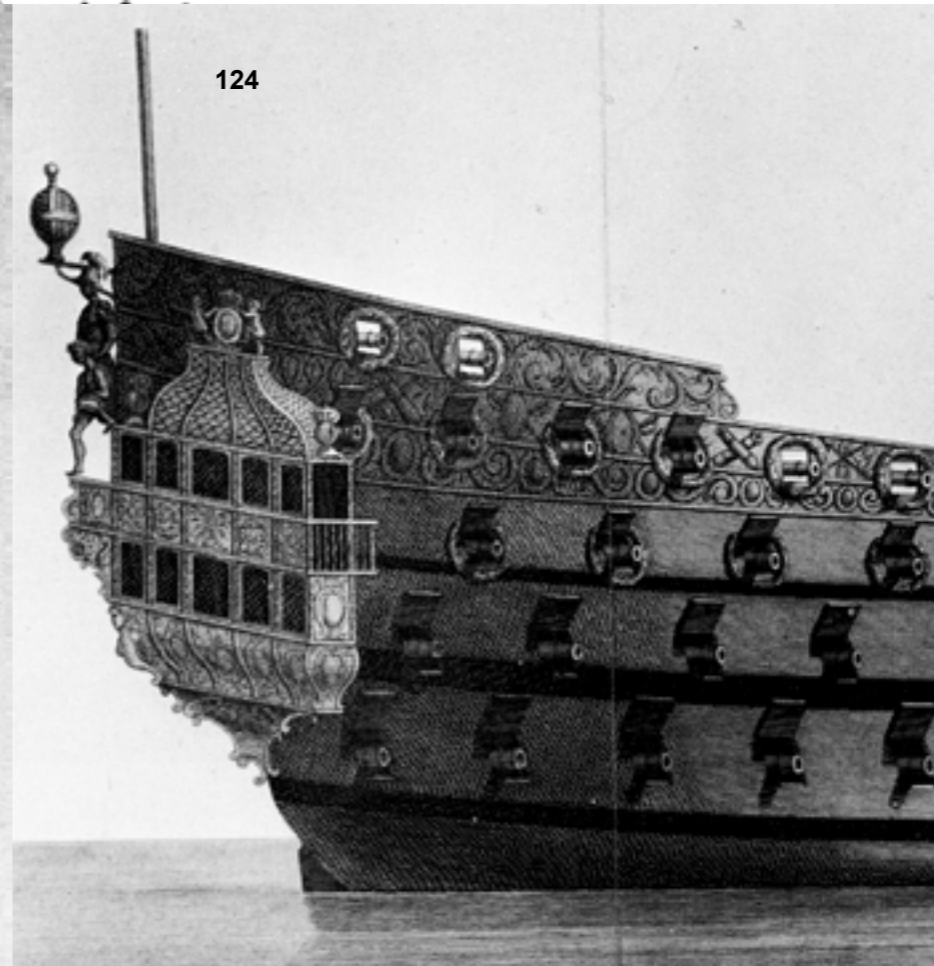
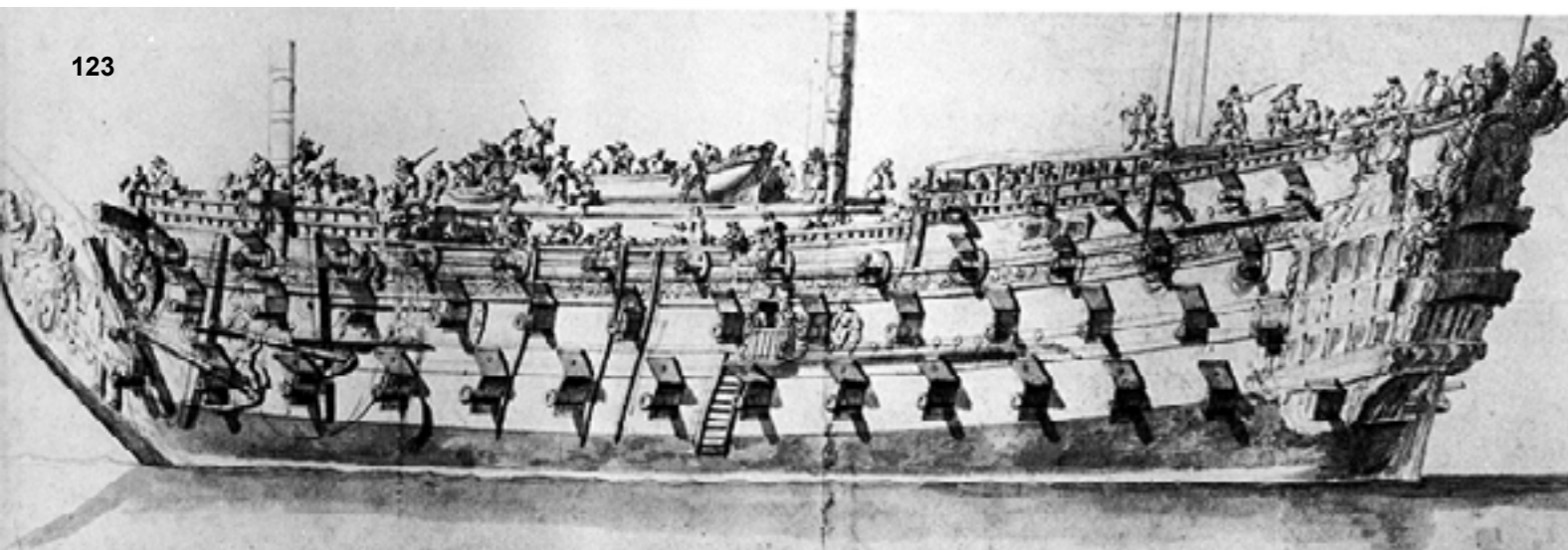
121. Сэр Энтони Дин. НММ, сэр Годфри Неллер.



Хорошо известная и великолепная по исполнению модель Prince находится в Музее наук в Лондоне. До сих пор до конца остаются не ясными цели изготовления моделей в семнадцатом столетии, но эта модель, вероятно, была выполнена до постройки самого корабля. Она отличается от Prince несколькими незначительными, но примечательными деталями, которые могут быть



122. Рисунок, вероятно служивший предварительным наброском для «посмертной» картины Royal James 1671 г. (см. вклейку XXII). Бойманс, №405. Старший (?), 1678 г.
123. Royal Charles 1673 г. НММ, №1234. Старший, прим. 1675 г.



124, 125. Боковые галереи и корма во французском стиле корабля Royal Charles. Изображение боковой галереи является фрагментом гравюры 1796 г. по несохранившемуся до наших дней рисунку Ван де Вельде. Рисунок кормы является грубым наброском, не принадлежащий ни одному из Ван де Вельде.

124. Музей Маринерс, Ньюпорт-Ньюс. Фрагмент гравюры 1796 г. по рисунку Ван де Вельде, названной «Вид с боку корабля Royal Charles, построенного в 1673 г.».

125. НММ, №1110. Фрагмент рисунка неизвестного художника.

126. Royal Charles, изображенный Исааком Сейлмейкером с флагами, которые корабль нес во время 1-го сражения при Схооневельте. Красный флаг на фок-мачте означает сигнал «Начать атаку». Фото: Бристольский музей и галерея искусств. Оригинал последний раз был замечен в коллекции Л.Д. Калвервелла. Приписывается Исааку Сейлмейкеру.

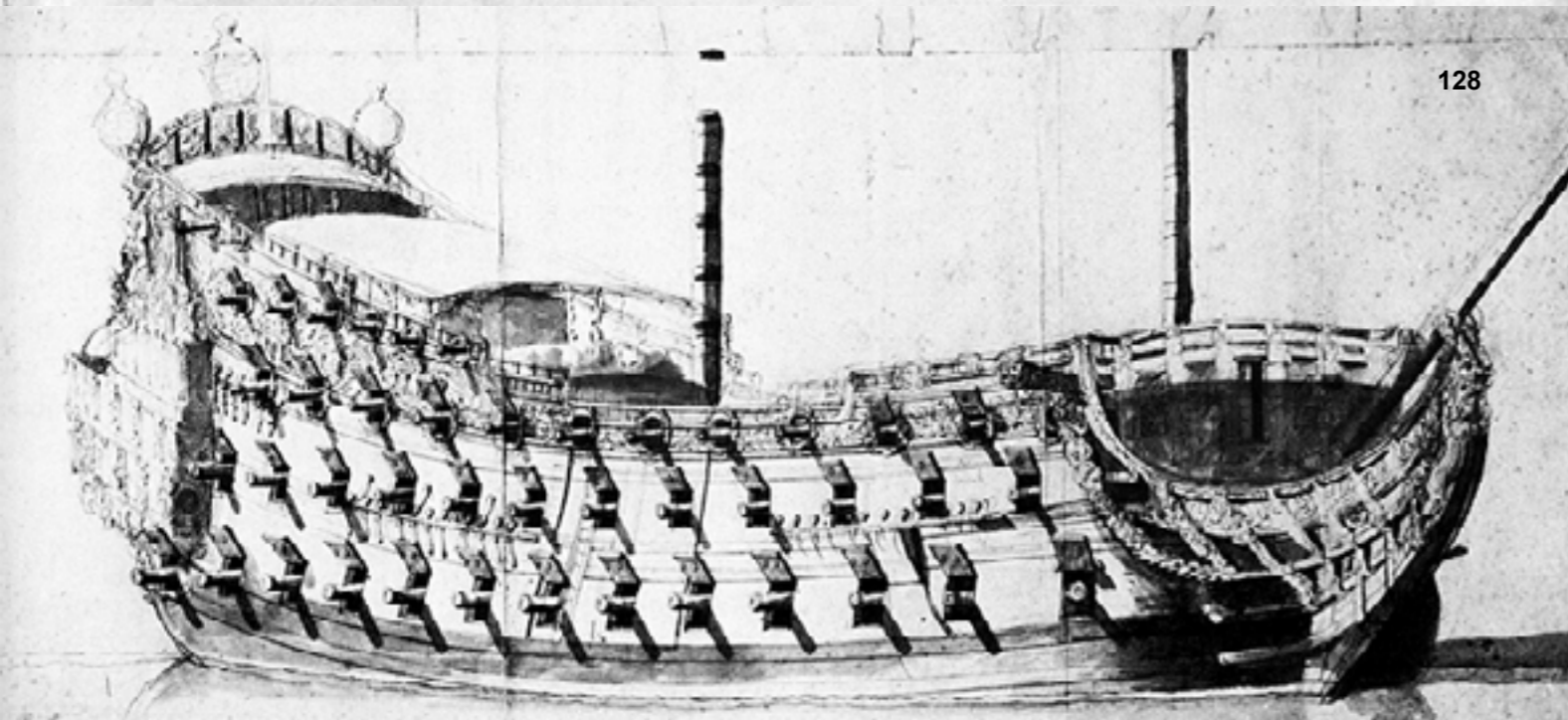
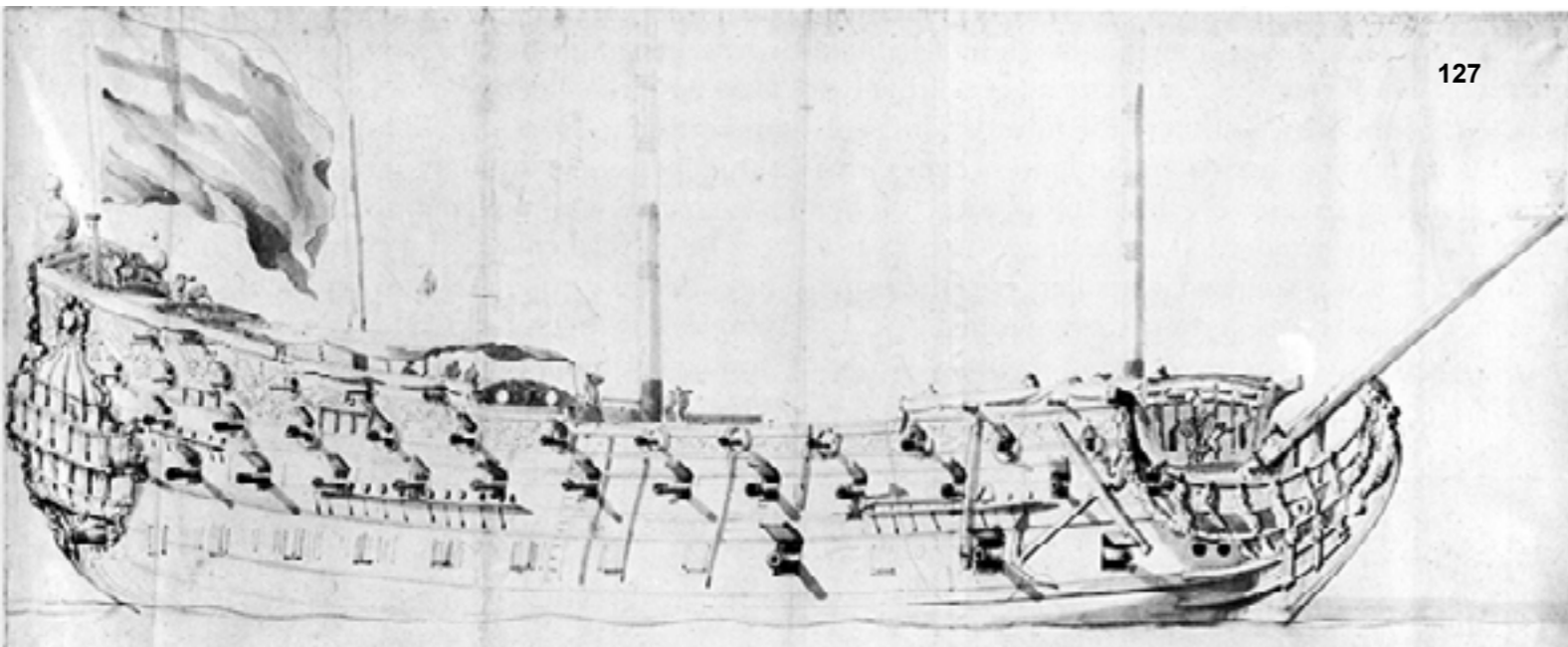


объяснены модификациями, которым подвергся корабль во время постройки. Сегодня это можно выяснить из-за того, что очень немногие корабли семнадцатого века привлекали столько внимания художников-маринистов, сколько Prince и большинство его изображений позволяют рассмотреть корабль в подробностях.

В ходе третьей англо-голландской войны Prince выступал в качестве флагманского корабля нескольких высокопоставленных офицеров, что делало его первостепенной целью для атак противника. В сражении у Текселя в 1673 году он подвергся целенаправленной массивной атаке нескольких голландских кораблей. Кораблю едва удалось избежать потопления или захвата благодаря героической защите, которая стала легендарной в королевском флоте.

В 1691-92 годах на верфи Чатема Prince прошел обширный ремонт, одним из результатов которого стало увеличение ширины до 47 футов 10 дюймов. Этот ремонт предполагал значительно большее, нежели простое увеличение ширины, но также нельзя сказать, что корабль был перестроен. Считалось, что благодаря выполненным работам корабль сможет лучше противостоять громадным французским кораблям 1-го ранга, с которыми кораблям королевского флота

127, 128. Два изображения корабля Royal James 1675 г. вероятно выполненные в 1678 г.
127. НММ, №567. Старший, ?1678 г. Надписан 'Roijal Jems blaue gront daer d ornemt op hange en schilt' (Royal James синий фон там, где развешен декор).
128. Бойманс, №350. Старший, ?1678 г.



приходилось сталкиваться в боях в то время. Вскоре после выхода из дока он был переименован в Royal William и уже под этим именем участвовал в сражении у Барфлера.

Еще одна «перестройка» была проведена на Royal William в 1719 году, но в этот раз ее результатом стал полностью новый корабль. Новый корабль, в который были включены пригодные к использованию элементы его предшественника, стал известен благодаря своему исключительно долголетию. «Старый Билли», как его ласково называли, прослужил до 1813 года, и говорили, что даже тогда его тимберсы оставались настолько крепки, что о них гнулись гвозди.

Royal James 1671 года

Программа строительства больших кораблей после второй англо-голландской войны сошла с подъема и в конечном итоге главенством Энтони Дина в кораблестроительной иерархии. Дин и Пипс давно осознали выгоду взаимного сотрудничества, и именно по рекомендации Пипса Дин был назначен в 1664 году на должность главного корабельного мастера в Харвиче. Их связи крепки и по мере карьерного роста Пипса, укреплялся и Дин. В 1668 году Дин становится главным корабельным мастером верфи в Портсмуте, а в 1672 году он вошел в состав комиссии этой верфи, несмотря на то, что он продолжал строить корабли на верфи в Харвиче.

Было бы ошибкой считать, что своим успехом Дин обязан исключительно Пипсу. Сегодня считается, что Дин был ведущим корабельным мастером своего времени. По стандартам своего времени его подход к профессии отличался необычной научностью, он также ввел в оборот множество инноваций. В дополнение ко всему он был значительно более образован, нежели большинство его коллег по цеху. Трактаты Дина высоко ценятся современными исследователями. К концу 60-х годов способности Дина были оценены высокопоставленными чиновниками, и ему было поручено проектирование и постройка трех 100-пушечных кораблей 1-го ранга, которые были в итоге построены в Портсмуте.

Первый из трехдечников Дина был спущен на воду весной 1671 года. Поскольку ранее было признано нецелесообразным перестраивать обгоревший корпус старого Royal James, новый корабль сэра Энтони получил это имя. Этот несчастливый корабль был потерян всего через год, полностью сгорев, будучи подожженным голландским брандером в сражении при Солбее в 1672 году. Одной из жертв этой катастрофы стал Эдвард Монтегю, граф Сэндвич, который был патроном Пипса и одним из талантливейших английских адмиралов.

По сохранившимся свидетельствам Royal James был выдающимся кораблем. Он был способен держать круто к ветру и без каких-либо тенденций к потере остойчивости, которые были характерны для большего числа кораблей 1-го ранга семнадцатого столетия. На Royal James было применено одно из важнейших нововведений в кораблестроении того времени. В качестве смелого эксперимента, из-за всевозрастающего недостатка в коронной древесины Дин установил на корабле железные кницы и пиллерсы. К сожалению, слишком ранняя потеря корабля сделала невозможной дальнейшую тщательную оценку этого нововведения. Сэр Энтони, вероятно, не повторил свой эксперимент, и королевскому флоту пришлось ждать еще столетие до повторного появления железных книц.

Главным образом из-за своего непродолжительного срока службы, до нас не дошли, либо не известны, «прижизненные» изображения Royal James. Представление о его внешнем виде было получено с картины Ван де Вельде Младшего, изображающей гибель корабля в огне пожара. Эта картина, которую художник и его студия выполнили в нескольких вариантах, позволяет хорошо рассмотреть носовую часть и боковые галереи, однако середина корабля скрыта за дымом и пламенем. Еще одна картина, подписанная Ван де Вельде Младшим и датированная 1678 годом, может представлять собой «посмертное» изображение Royal James, элементы корабля на ней схожи с таковыми на картине с эпизодом сражения при Солбее. Картины в семнадцатом веке обычно заказывались морскими офицерами и корабельными мастерами и на них изображались корабли, на которых они проходили службу либо участвовали в постройке. Упомянутое произведение вполне могло относиться к таким заказным картинам. Естественно, нельзя быть уверенными в фотографическом сходстве двух картин с реальным кораблем, однако заказчиками Ван де Вельде были высокопоставленные офицеры, которые наверняка способны были дать описание

необходимых художнику элементов. Официальные художники флота также вполне могли иметь доступ к моделям или чертежам кораблей.

Royal Charles

Вторым кораблем 1-го ранга Дина стал Royal Charles, законченный постройкой в марте 1673 года. Есть все основания предположить, что признанный успешным проект Royal James был повторен. И в действительности Royal Charles по размерам был сопоставим с Royal James, и если изображения последнего можно доверять, корабли имели идентичную схему расположения орудийных портов. Возможно также, хотя документированных подтверждений тому нет, что оба корабля строились по одному комплекту чертежей.

При беглой оценке внешнего вида Royal Charles, становится ясно, что он значительно отличался от своего предшественника. Особенно различия касались носовой фигуры. На Royal Charles она представляла собой воина в шлеме в запряженной двойкой лошадей колеснице в сопровождении возницы и оруженосца. Корабль озаменовал собой новый стиль в оформлении декора кормы, когда большой королевский герб уступил место трем рядам окон и открытым выступавшим галереями. Последнее стало визитной карточкой Дина в 1672-75 годах. На Дина, так же как и на короля, большое впечатление произвела французская эскадра, посетившая Портсмут в 1672 году. Корабли 3-го ранга Дина Swiftsure и Harwich, спущенные на воду в 1673 и 1674 годах соответственно, были построены, по словам чиновника верфи Харвича Сайласа Тейлора «с балконами и галереями, отчасти повторявшими отделку нескольких французских боевых кораблей». Выдаваясь в сторону носа, на боковых галереях Royal Charles также имелись крохотные «балкончики».

Корабль, без сомнения, выглядел великолепно и был на удивление скоростным судном для своего класса. К сожалению, совсем без проблем обойтись не удалось. Несмотря на научный подход Дина, расчеты по вычислению метацентрической высоты находились за пределами понимания любого кораблестроителя семнадцатого века, и Royal Charles оказался чрезвычайно валким. В надежде исправить этот недостаток, было увеличено количество балласта, однако в 1-ом сражении при Схооневелте, когда принц Руперт командовал флотом с его борта, на корабле вообще не смогли открыть орудийные порты нижнего яруса. После этого Руперт с отвращением перенес свой флаг на Sovereign, а Royal Charles остаток войны провел в качестве рядового корабля.

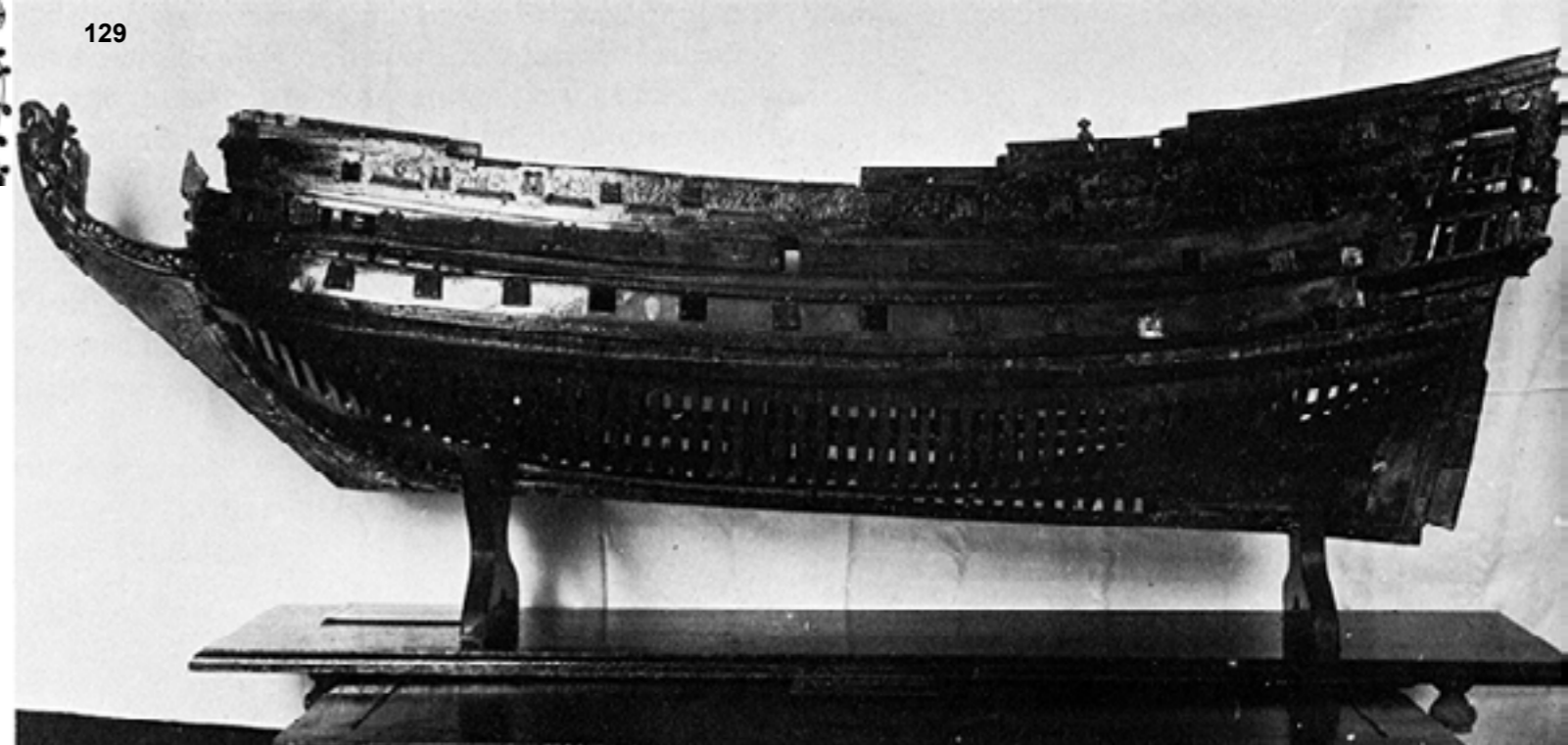
В конце войны корабль бы поставлен на ремонт, который включал в себя работы по увеличению ширины, которая в итоге с 44 футов 8 дюймов возросла до 46 футов. Это вероятно уменьшило его валкость, во всяком случае, жалоб на это больше не зафиксировано. Дальнейшему модернизацию корабль прошел в 1693 году, после которой он был переименован в Queen. Что конкретно было проведено во время этой модернизации остается неизвестным. Поскольку работы заняли всего год не похоже, чтобы это была полная перестройка, поскольку работы такого характера требовали обычно двух лет, а в некоторых случаях значительно больше. Размещения корабля изменились незначительно, но в некоторых случаях это несущественно. В конце концов, корабль был разобран и «перестроен» как Royal George в 1715 году.

Известно, что в конце семнадцатого века модель Royal Charles выставлялась в гостинице под названием «Три голубя» в Рэтклиффе. К сожалению, больше о судьбе этой модели ничего не известно.

Royal James 1675 года

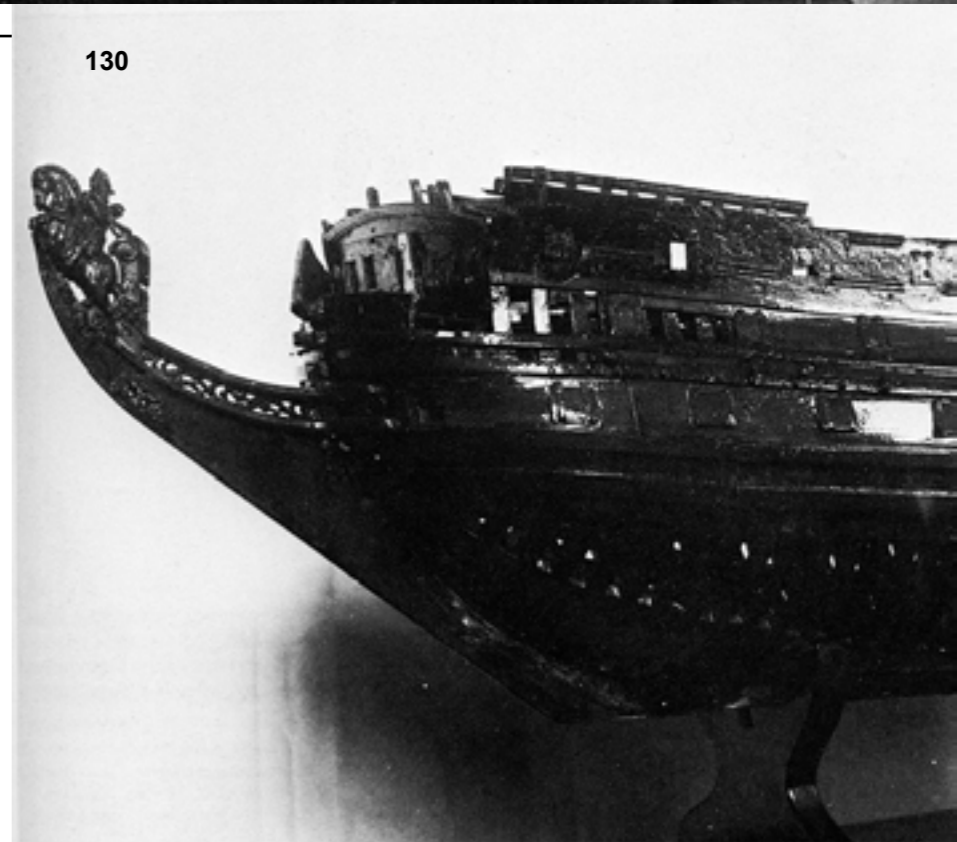
Третий и последний из трехдечников Дина был спущен на воду 29 июня 1675 года, и именно тогда король посвятил в рыцари своего любимого корабельного мастера. Новый корабль снова получил, казавшееся несчастливый, имя Royal James. Как это ни странно, но, как и двум его предшественникам, носившим это имя, этому кораблю суждено было погибнуть от огня, за тем лишь исключением, что это произошло через 46 лет службы и трех смен имени.

Хотя все новые корабли 1-го ранга были желанным дополнением к составу флота, третья



129, 130. Адмиралтейская модель корабля 1-го ранга 70-х годов XVII в. Ее размеры и схема орудийных портов не подходят ни к одному из известных кораблей. Одно время считалось, что она представляет Albemarle 1680 г., однако сейчас известно, что этот корабль выглядел по-другому. Еще раньше было принято считать ее моделью корабля Royal James 1675 г. Есть все основания полагать, что проект последнего корабля 1-го ранга сэра Энтони Дина, вынужден был претерпеть изменения в связи с указом Адмиралтейства от октября 1673 г. по увеличению интервалов между орудийными портами. Таким образом, вполне вероятно, что эта модель является воплощением первоначального проекта Дина. Фото: ВМА. Ранее модель выставлялась в Королевском Объединенном институте оборонных исследований, Лондон.

130



англо-голландская война выявила ряд недостатков. Royal James 1675 года был единственным кораблем, который был спроектирован с учетом опыта боевых действий, что выразилось во внесении нескольких изменений в проект.

Одним из них стало размещение орудийных портов. В ответ на недовольства флота, 16 октября 1673 года Адмиралтейство постановило об «установлении правила, по которому все корабли, построенные в дальнейшем должны иметь на один порт меньше с каждого борта, поскольку обслуживание орудий затруднено при чрезмерной близости портов друг к другу». Очевидно, что это означало на один порт меньше на каждом деке, поскольку уменьшение на один порт с каждого борта не давало нужного эффекта. Royal James имел схему 13-13-12, в отличие от ранних

кораблей 1-го ранга Дина имевших схему 14-14-13.

Уменьшение количества портов дало возможность его строителю избежать рисков потери остойчивости, которые были характерны для Royal Charles. Это было достигнуто путем уменьшения длины примерно на 4 фута, доведя пропорции до относительно остойчивых London и St. Andrew. Но даже уменьшенная длина позволила увеличить интервалы между орудиями примерно на 1 фут. Единственной нестыковкой во всем этом являлось то, что Адмиралтейство требовало, чтобы общее количество орудий оставалось тем же что и на Royal Charles и Prince. С меньшим числом портов на орудийных палубах, это означало размещение чрезмерного количества артиллерии на надстройках. А поскольку Royal James был немного меньше других 100-пушечных кораблей, он, несомненно, был перегружен артиллерией.

Признание этого факта можно проследить в орудийном регламенте, подготовленном в Комитете по вооружениям в 1685 году (см. Приложение V). Этот регламент предлагал замену бастардов изначально размещавшихся на нижнем деке Royal James на полпушки. Вполне вероятно, что это было сделано путем замены артиллерии со старого Victory, корпус которого прогнил настолько сильно, что его дальнейшее использование не представлялось возможным. Однако, учитывая тот факт, что корабли в тот момент находились в запасе, вряд ли указанная замена произошла тотчас же.

Royal James отличали ряд характерных черт. В отличие от других 100-пушечных кораблей он получил простую носовую фигуру в виде льва. Его тезка, герцог Йоркский, на момент постройки корабля находился в опале и установку носовой фигуры в виде всадника, попирающего своих врагов, посчитали политически неразумной. В других отношениях бригады резчиков в Портсмуте превзошли себя, поскольку вся верхняя часть корпуса корабля, а также пространство между верхними регелями гальюна было заполнено замысловатой резьбой. Боковые галереи и корма были снабжены выступавшими галереями, указывавшими на явное «семейное» сходство между Royal James и Royal Charles. Еще одной характерной чертой корабля было то, что его бушприт вкладывался в желоб, прорезанный в изготовленном специально для этой цели декоративном завитке.

Имя Royal James естественно не пользовалось популярностью после свержения Якова II в результате Славной революции 1688 года, и в 1691 году корабль был переименован в Victory. Корабль лишь однажды принял участие в сражении – в сражении при Барфлере в 1692 году. Обширные ремонтные работы на нем были проведены в 1695 году, в 1714 году он был переименован в Royal George, а через год снова в Victory. История корабля оборвалась внезапно из-за случайного пожара в 1721 году. Признанные годными элементы его конструкции долгое время пролежали на складах, прежде чем быть использованными при постройке нового Victory законченного в 1739 году. Это был злополучный бальченовский Victory, названный так по имени адмирала сэра Джона Бальчена, самой известной жертвы крушения этого корабля, которое произошло в 1744 году и унесло с собой весь его экипаж – более тысячи человек.

6. Флоты континентальной Европы

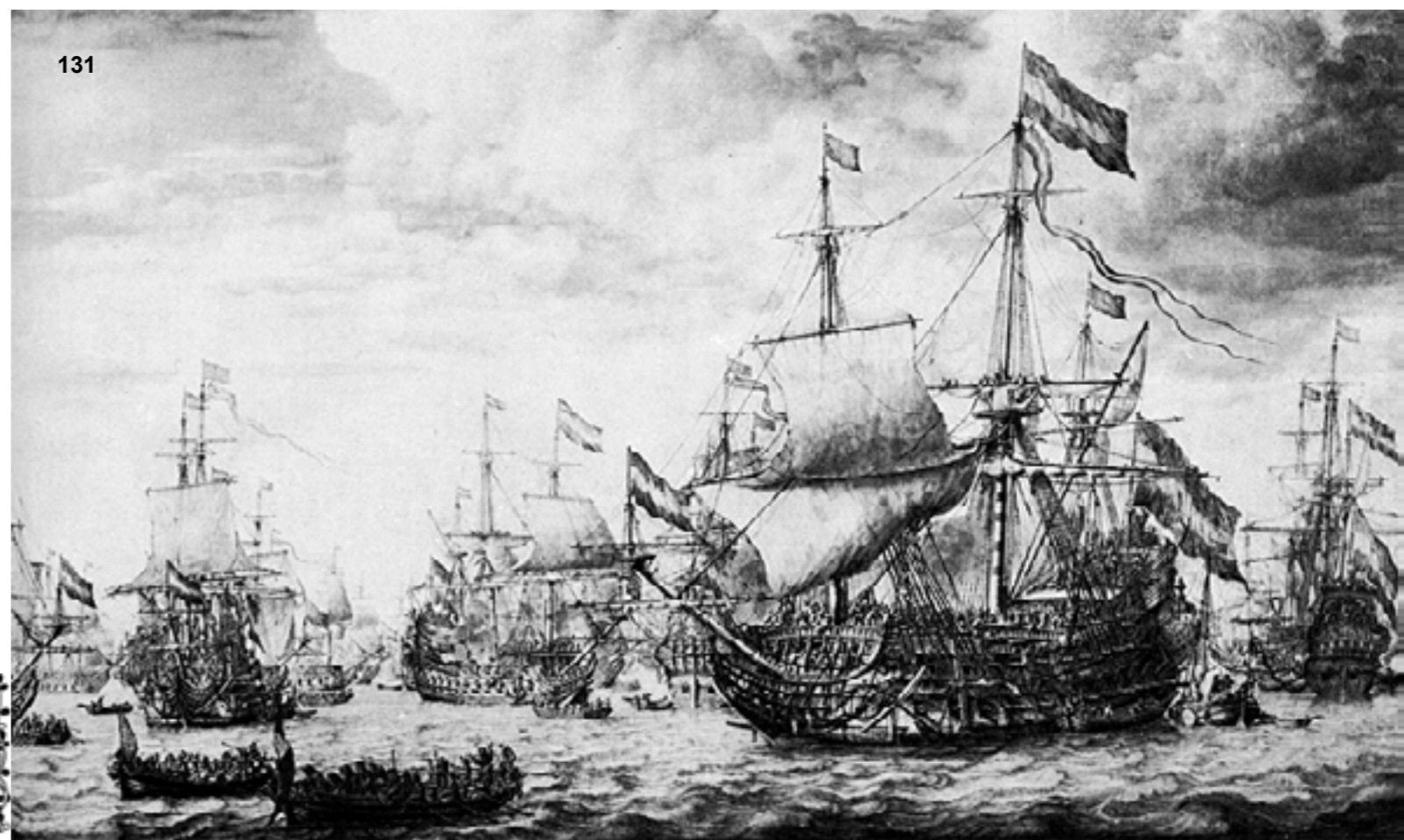
Во времена правления Карла II самыми значительными флотами на континенте являлись голландский и, начиная с конца 60-х годов семнадцатого столетия, французский. Флоты Швеции, Датско-норвежского королевства и Испании сильно проигрывали ведущим морским державам в количественном отношении, хотя в составах их флотов также находились большие и современные суда. Технологии кораблестроения были по сути одинаковыми по всей Европе, но для каждого времени каждая держава строила корабли, отвечавшие именно ее текущим стратегическим нуждам и стремлениям. В дополнение к этому следует сказать, что художественные вкусы и мастерство их воплощения различались от страны к стране, таким образом, каждый отдельный флот отличался своим характерным декоративным убранством.

Нидерланды

Принципиальным противником Англии на море середины семнадцатого столетия были Нидерланды. Руководство их флотом осуществлялось пятью более или менее независимыми адмиралтействами: Амстердама, Мааса (Роттердама), Зеландии, Фрисландии и Северных территорий. В отношении кораблестроения первые два адмиралтейства были наиболее важными. Каждое адмиралтейство строило свои собственные корабли, и именно этим объясняется тот факт, что в составе голландских военных флотов иногда числились суда с одинаковыми именами.

Вплоть до 1666 года Нидерланды укрепляли свой флот за счет кораблей голландской Ост-индской компании, которая располагала собственным флотом. На некоторых индийцах находилось более 70 орудий и, к примеру, в 1665 году самыми большими по размеру кораблями голландского флота были корабли компании. Индийцы мало чем отличались по внешнему виду от

131. Гризайль Ван де Вельде старшего, изображающий сбор голландских кораблей на военный совет в 1665 г. На переднем плане показан 76-пушечный корабль Eendracht, флагман Якоба ван Вассенара, графа Обдама. Eendracht взорвался в время сражения при Лоустофте. Музей принца Хендрика, Роттердам. Гризайль. Старший прим. 1666 г.



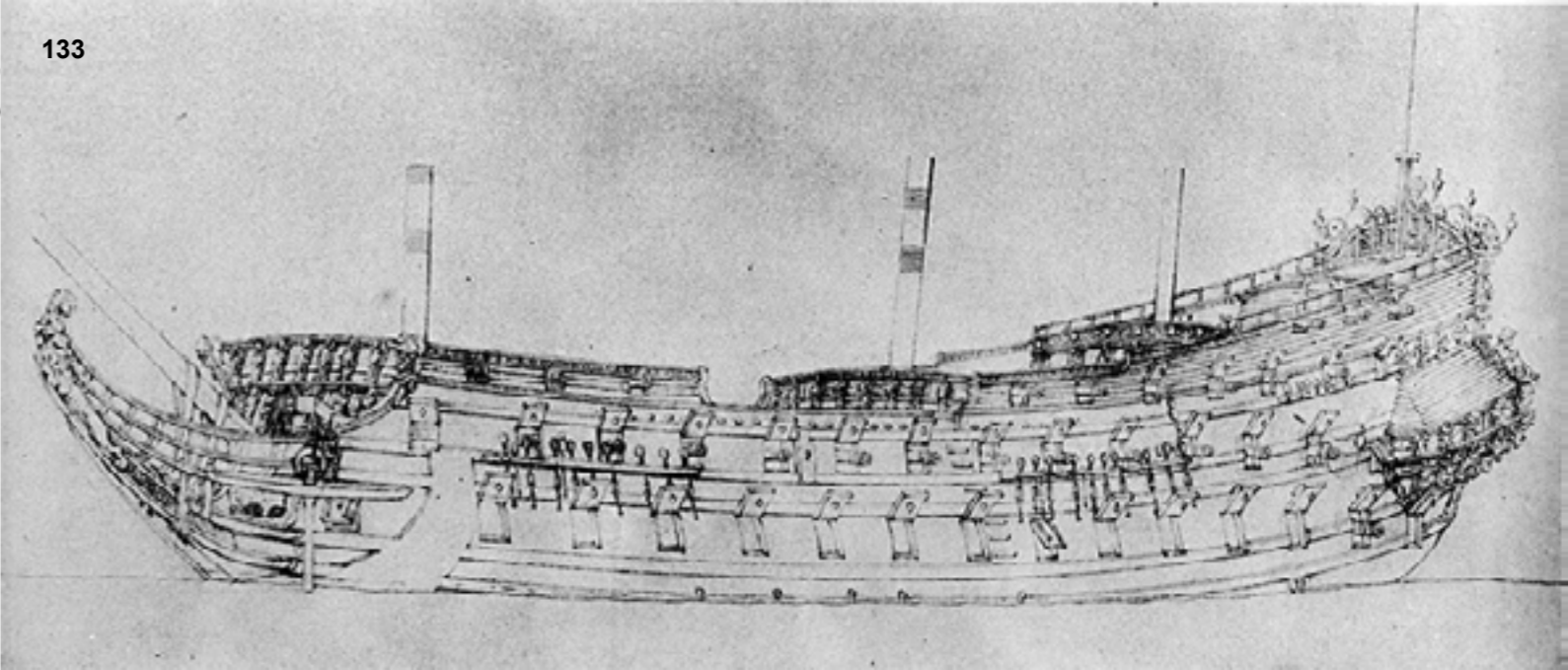
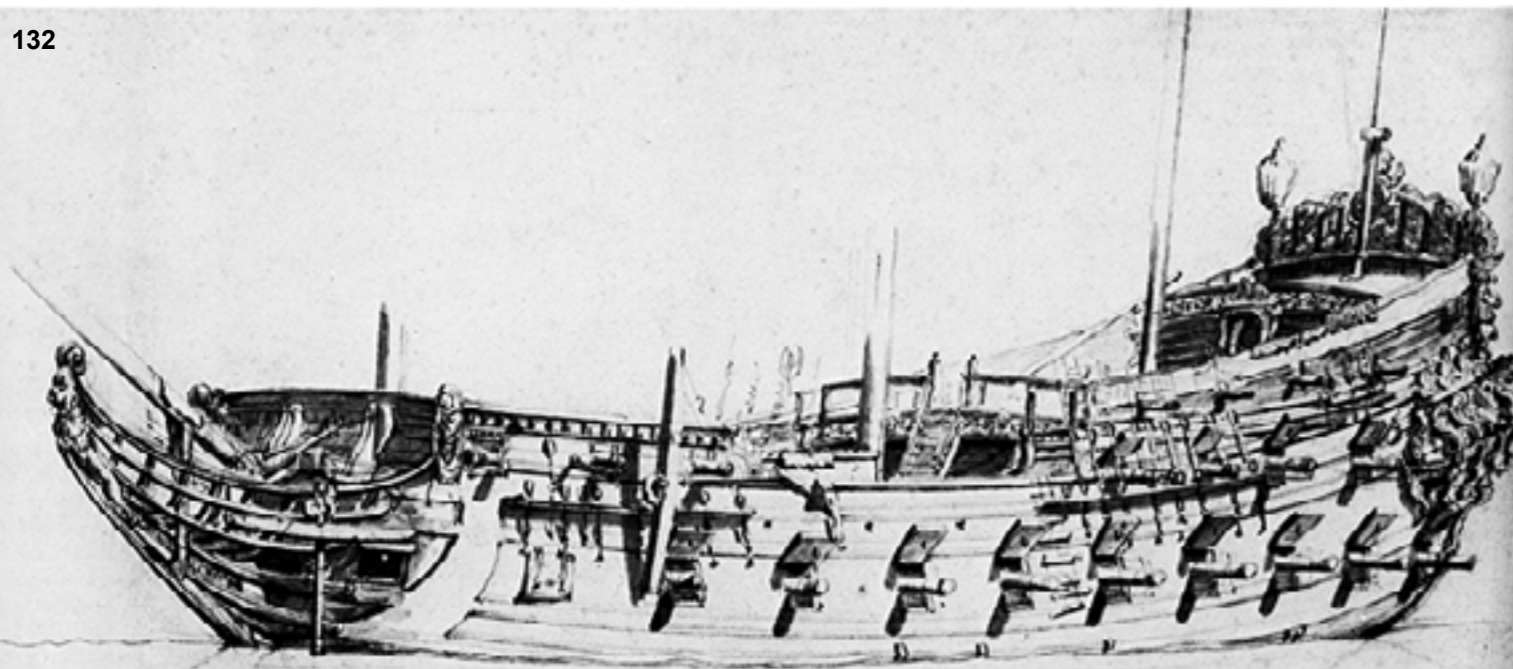
боевых кораблей, но они имели менее крепкую конструкцию, и их орудия были меньших калибров. Иногда им удавалось отличиться, как, к примеру, в бою у Бергена в 1665 году, но их офицеры и экипажи были слабо подготовлены к ведению морского боя. Подавляющую долю потерь голландцев при Лоустофте составили индийцы. После этого сражения их использование стало менее частым, а после 1665 года от индийцев отказались практически полностью.

Голландские боевые корабли отличались от своих английских противников по ряду характеристик. Мели у голландского побережья и в гаванях заставляли уделять первоочередное внимание малой осадке. Это ограничение означало, что их корабли должны были быть относительно плоскодонными, а в сечении форма корпуса приближалась к прямоугольнику. Это был единственный способ обеспечить водоизмещение, достаточное для размещения сильного вооружения, без чрезмерного увеличения ширины судна.

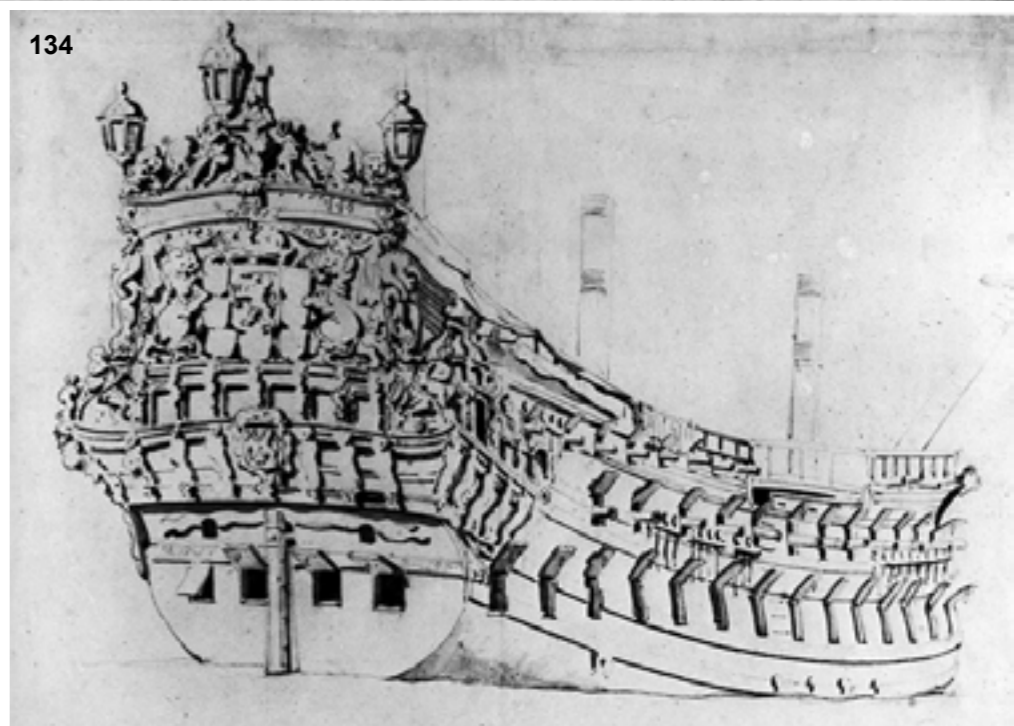
Другие конструкционные различия касались носа и кормы. Голландцы, а из-за них и большинство других флотов не приняли круглую английскую корму. Континентальная «транцевая» корма по своей конструкции была слабей и менее эффективной в гидродинамическом плане. Однако плоская корма была более простой в постройке и менее затратной, поскольку для нее не требовались изогнутые транцевые брусья как в случае с английскими кораблями. В носовой части на английских кораблях водорез, поддерживавший нос продолжался вниз вплоть до киля, голландцы же предпочитали соединять его со стемом на несколько футов ниже ватерлинии. Голландские корабли, датируемые до 1670 года имели длинные грациозные носы, но на более поздних кораблях он становился короче, а угол его постепенно уменьшался, стремясь к вертикали. Кат-балки располагались ниже, нежели было принято на английских кораблях, и обычно выступали над регелями галюна. На носу практически неизменно находилась фигура льва, окрашенная в красный цвет.

Одной из черт внешнего вида голландских кораблей это полное отсутствие декора на корпусе за исключением кормы. Венки никогда не устанавливались вокруг орудийных портов, а верхняя часть бортов закрывалась простой клинкерной обшивкой. В районе шкафута зачастую устанавливался высокий фальшборт, с прорезанными в нем бойницами для мушкетов. Значимость этих бойниц была сомнительной, поскольку они практически не обеспечивали защиту экипажа, в то же время сами являлись источниками смертельных расщепленных кусков дерева. На боковых галереях редко встречались замысловатые шпили и купола английских кораблей. Обычно они служили продолжением большого салона на верхней палубе, а иногда цилиндрическая башенка поднималась выше, до уровня каюты на четвердеке.

132. Голландский корабль *Harderwijk*, будучи 40-пушечным двухдечником он был аналогом английских кораблей 5-го ранга. НММ. №159. Старший, прим. 1665 г. Надписан 'ick geloof te zijn harderwijk' (я считаю это *Harderwijk*).



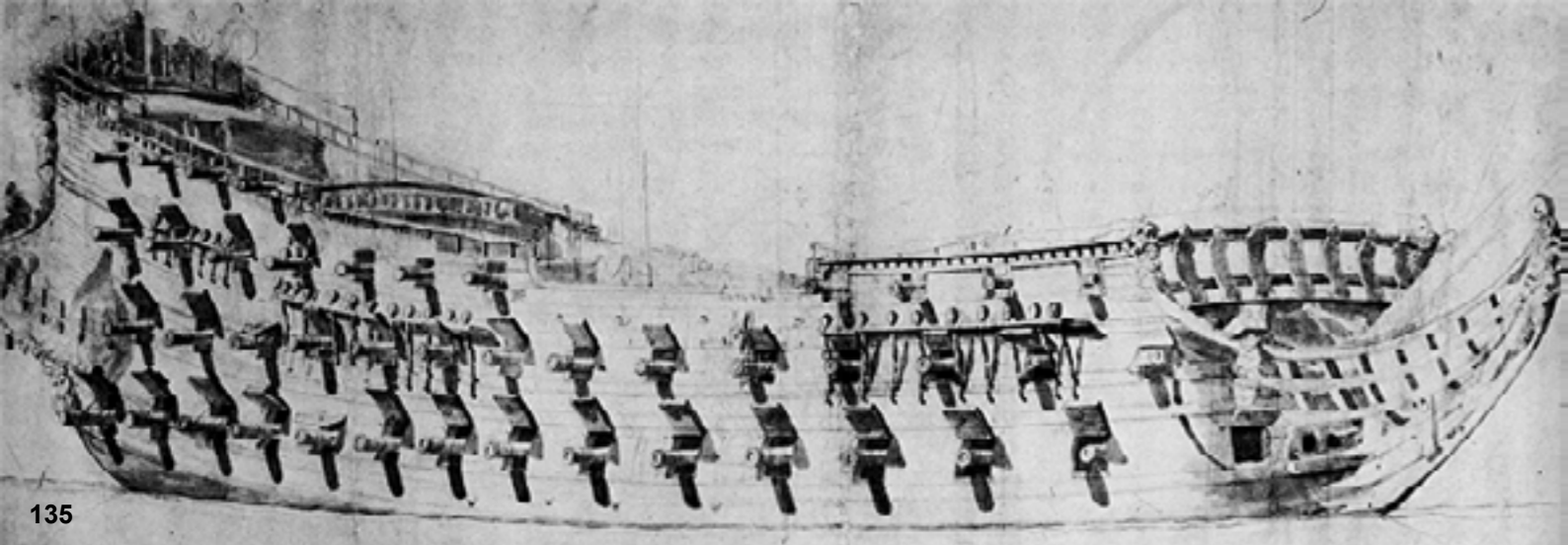
133, 134. Двухдечные 80-пушечные корабли *Hollandia* (133) и знаменитый флагман де Рюйтера *Zeven Provinciën*. 133. Бойманс. Старший, прим. 1666 г. 134. НММ, №321. Младший, прим. 1670 г. Надписан 'd seffen provinsie gevoort bij different admirals' (*Zeven Provinciën* под командованием различных адмиралов).



Для выражения тщеславия выделялась только корма. Практически до конца столетия голландцы использовали только один ряд кормовых окон даже на самых больших кораблях, выделяя площадь над ним для основного декоративного украшения. Это место, которое всегда окружалось различными резными фигурами, отдавалось для герба или эмблемы соответствовавшей имени корабля. Поскольку многие корабли были названы по имени замков (*Slot Honingen*), мест (*Huise Te Sweiten*), либо выражений, отражавших республиканские ценности (*Vrijheid* - свобода). В таких случаях зачастую прибегали к рисованному изображению. Работа иногда заказывалась у известных художников, и некоторые корабли щеголяли настоящими произведениями искусства на корме.

В 1665 году Нидерланды вступили во вторую войну с Англией, имея сильный, но значительно уступавший противнику по количеству орудий флот. Ситуация была примерно одинаковой с конфликтом 1652-54 годов. За исключением нескольких слишком крупных индийцев у голландцев не было кораблей, превышавших по размеру самые маленькие английские корабли 2-го ранга. Ядро их флота составили корабли схожие с английскими кораблями 4-го ранга. Вскоре вся безнадёжность ситуации проявилась при Лоустофте. Голландские командующие не стеснялись выражать свое недовольство, но адмиралтейства были прекрасно осведомлены о недостатках, в связи с чем была начата крупная кораблестроительная программа.

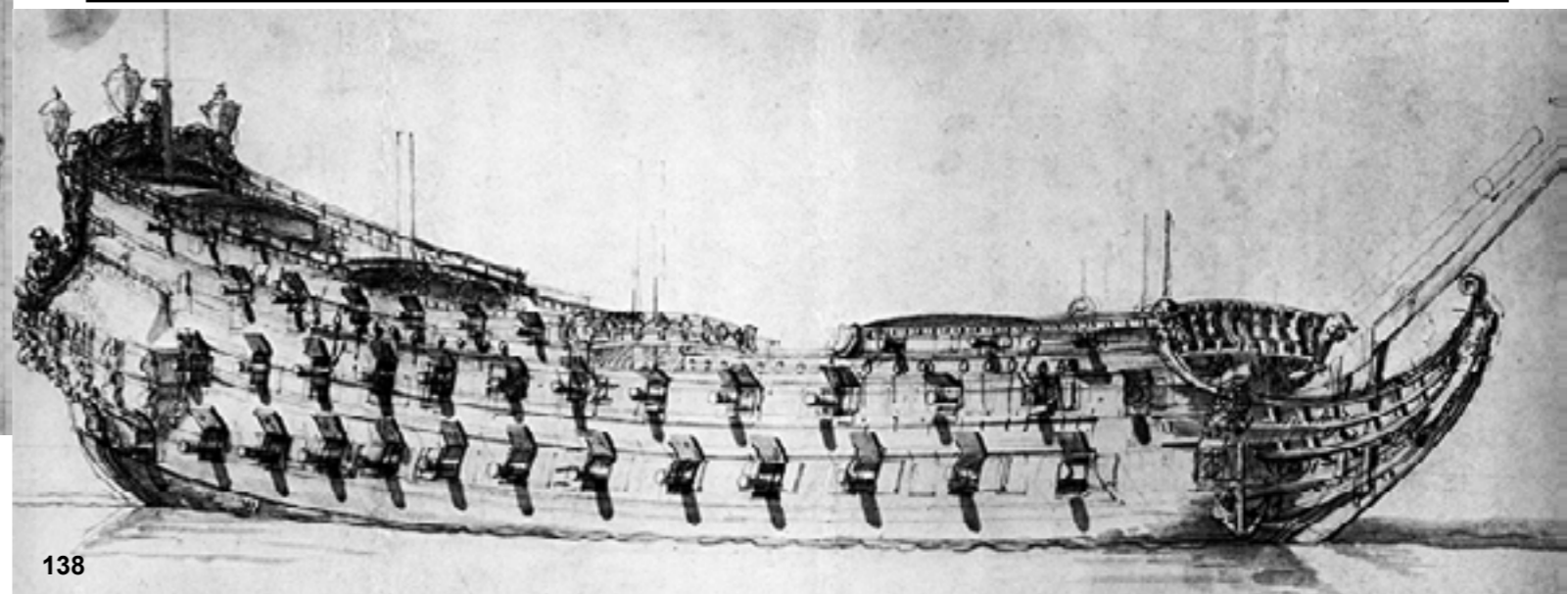
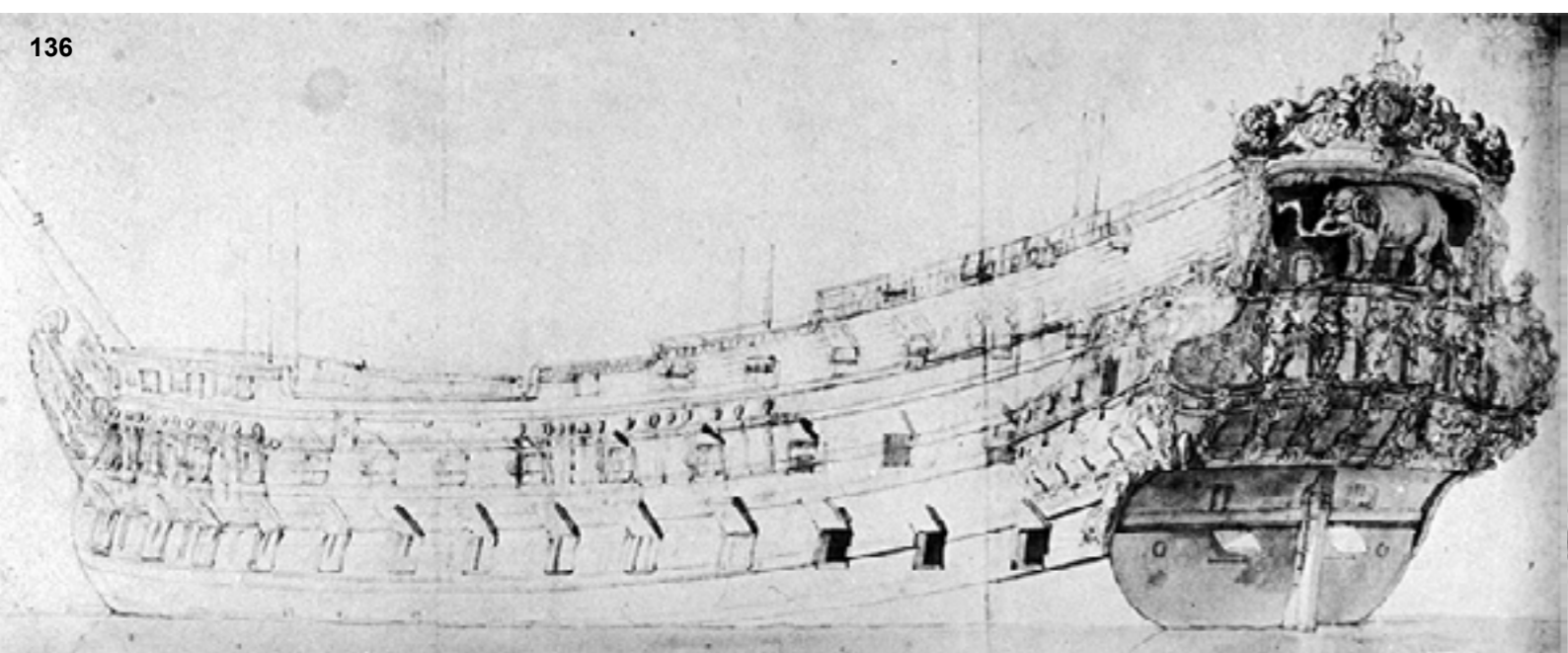
Из-за ограничения по величине осадки, голландцы изначально не стремились противопоставить английским кораблям 1-го ранга свои собственные гиганты. Они предпочли нейтрализо-



вать их превосходящим числом 80-пушечных кораблей. К концу войны были готовы уже одиннадцать таких кораблей и еще примерно дюжина 70-пушечных. Ни один из них не имел более двух полных орудийных ярусов, однако крупнейшие корабли амстердамского адмиралтейства: Gouden Dolfijn (86) и 82-пушечные Gouden Leeuw и Witte Olifant имели крытый шкафут, то есть по сути они являлись трехдечниками. Их примерная длина по гон-деку составляла 154 фута, а ширина 41

138. Одним из крупных голландских кораблей, построенных в 70-е годы XVII в. был 86-пушечный Steenberger, оконченный постройкой в 1671 г. НММ, №346. Старший, прим. 1672 г. Надписан 'steenberger'.

139. Один из шести французских кораблей голландской постройки в 1667 г. Изначально на них находилось по 74 орудия, но во французском флоте они возможно вооружались более чем 80 пушками. Музей принца Хендрика, Роттердам. Младший, 1667 г. Надписан 'aalicsander' (Alexander) и '1667 mr Gerardus gemaect' (построен в 1667 г. г-ном Герадусом). Французскими кораблями, построенными в Нидерландах были: Le Conquérant, Le Courtisan, L'Intrépide, L'Invincible, Le Neptune и Le Normand. Вполне возможно, что некоторые из кораблей до зачисления в состав французского флота носили иные имена. Имя Alexander соотносимо с французским Le Conquérant.

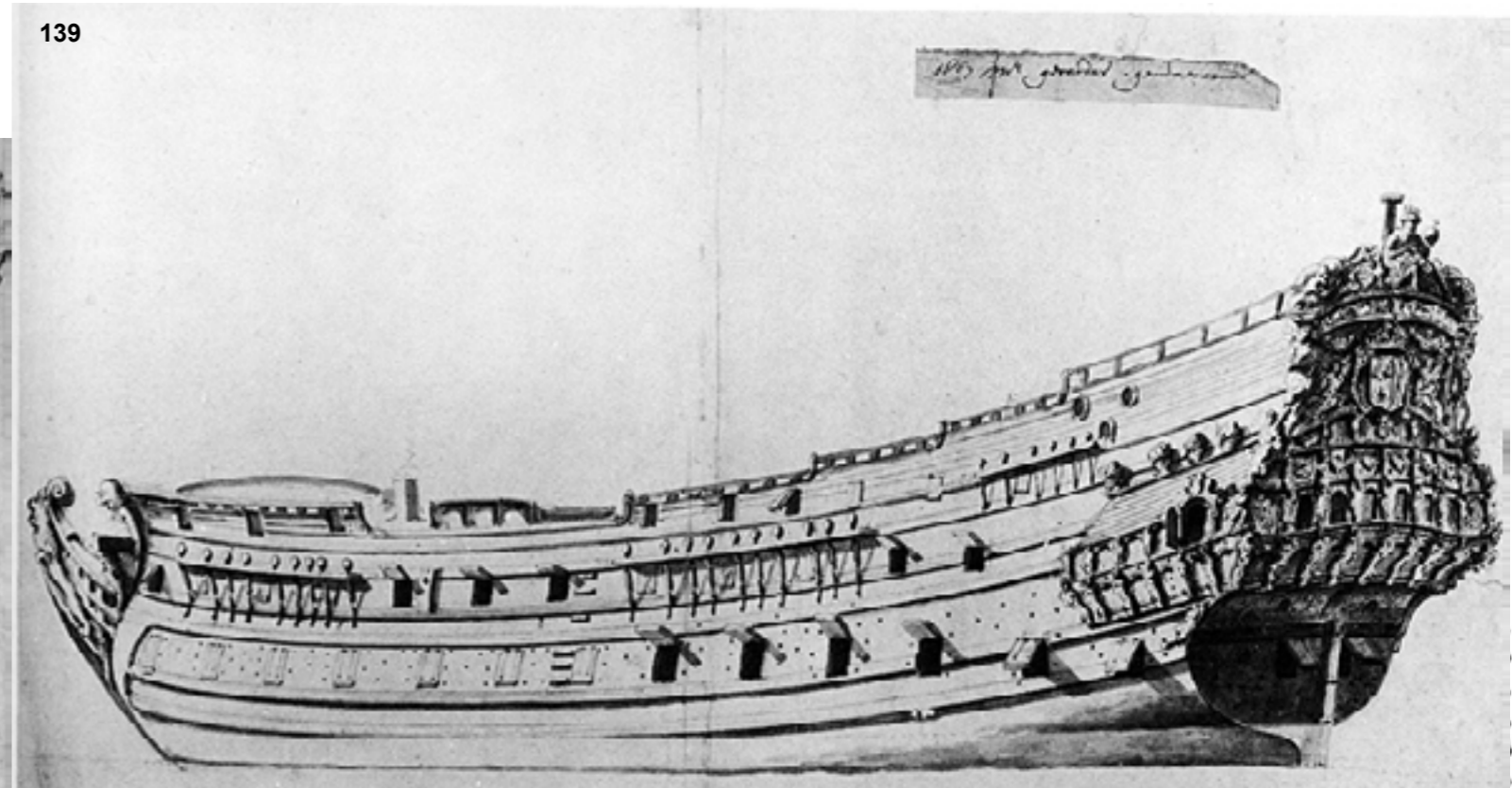
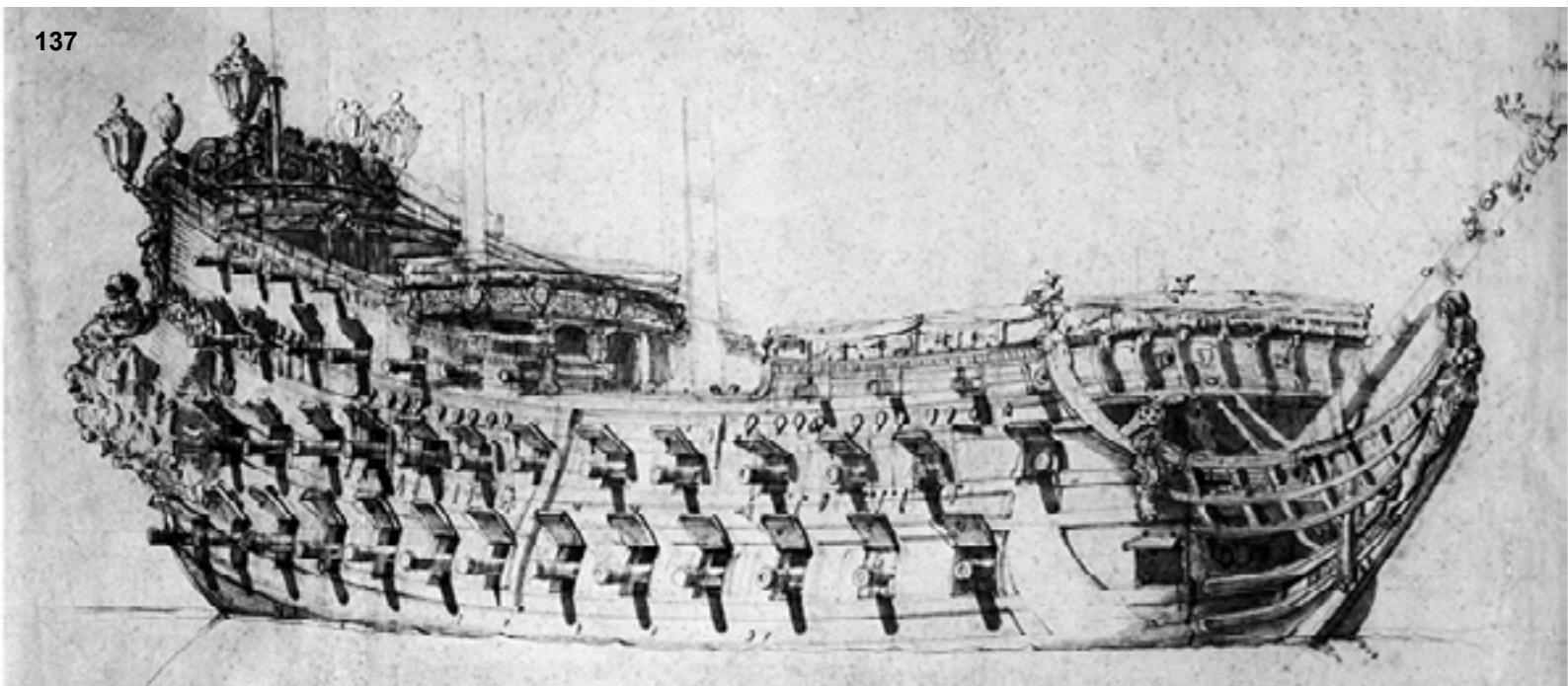


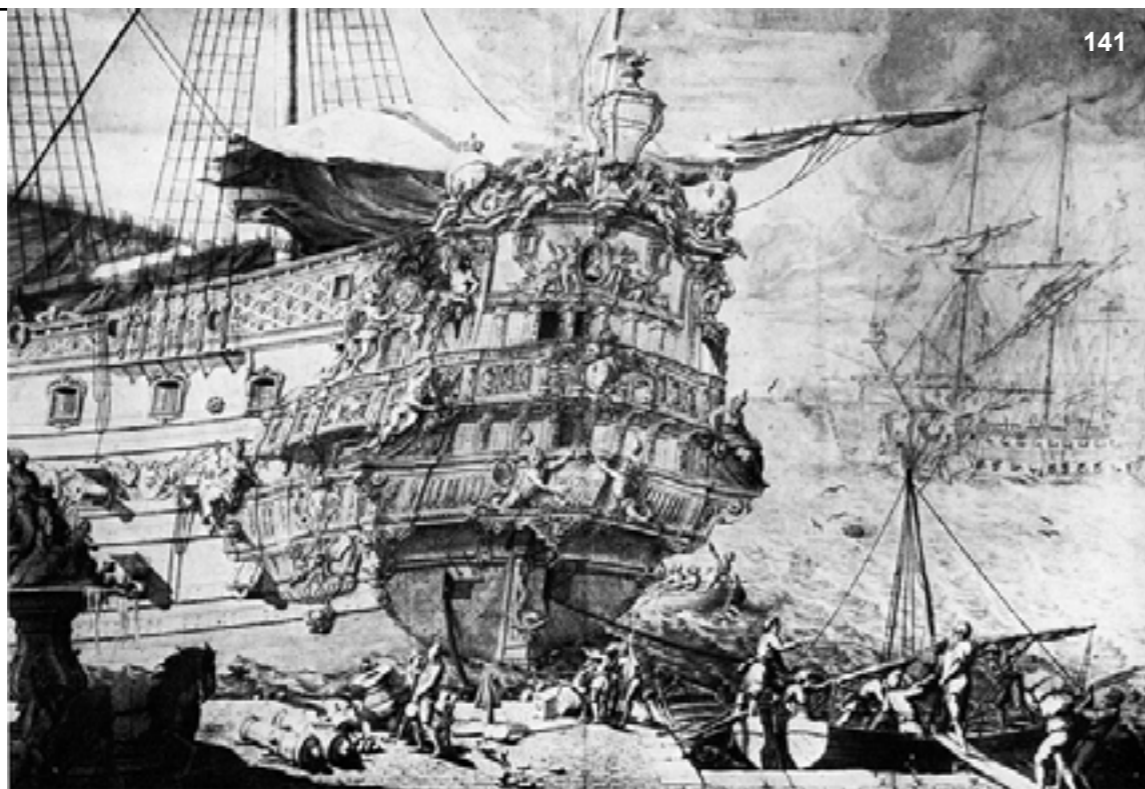
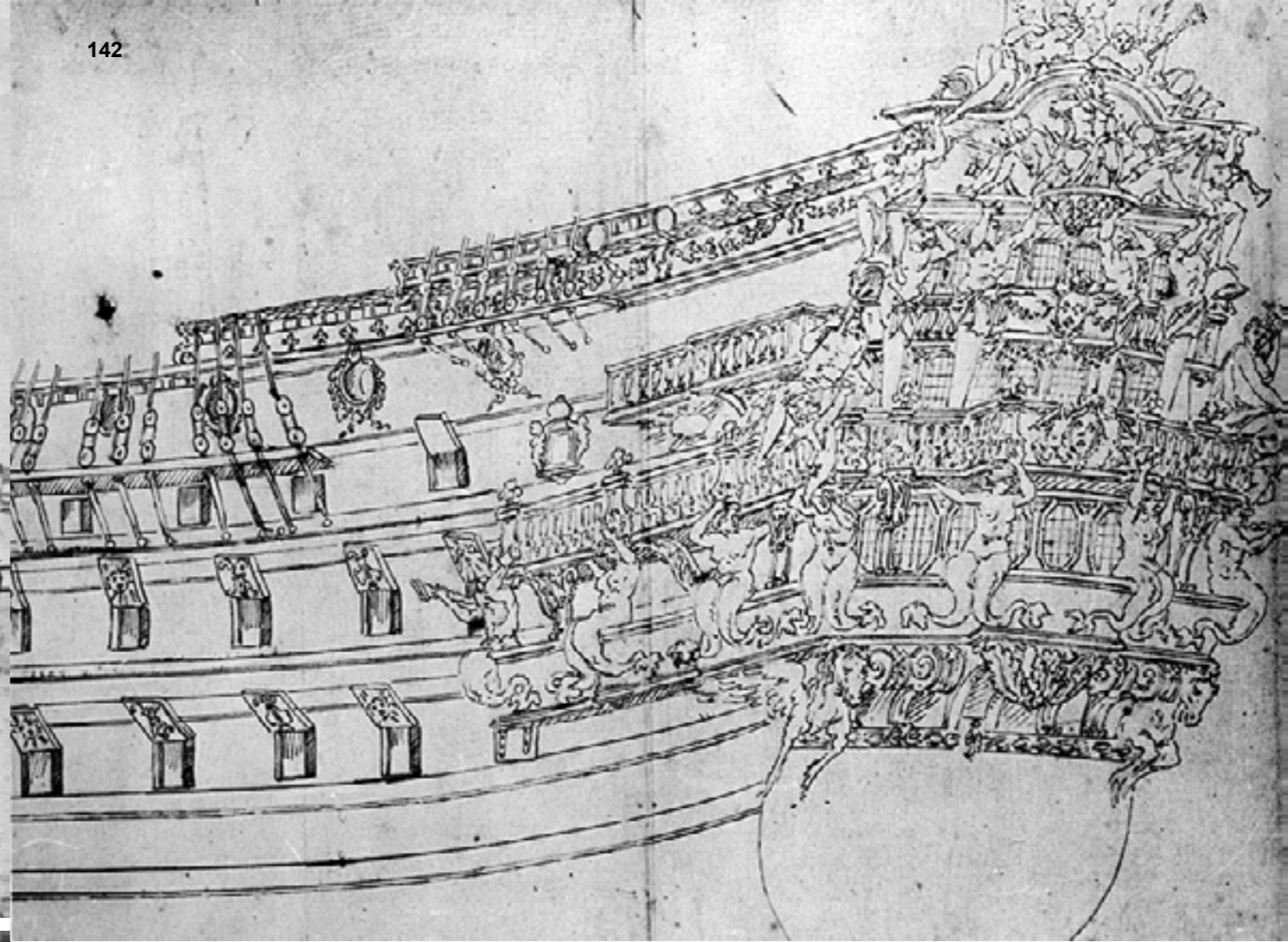
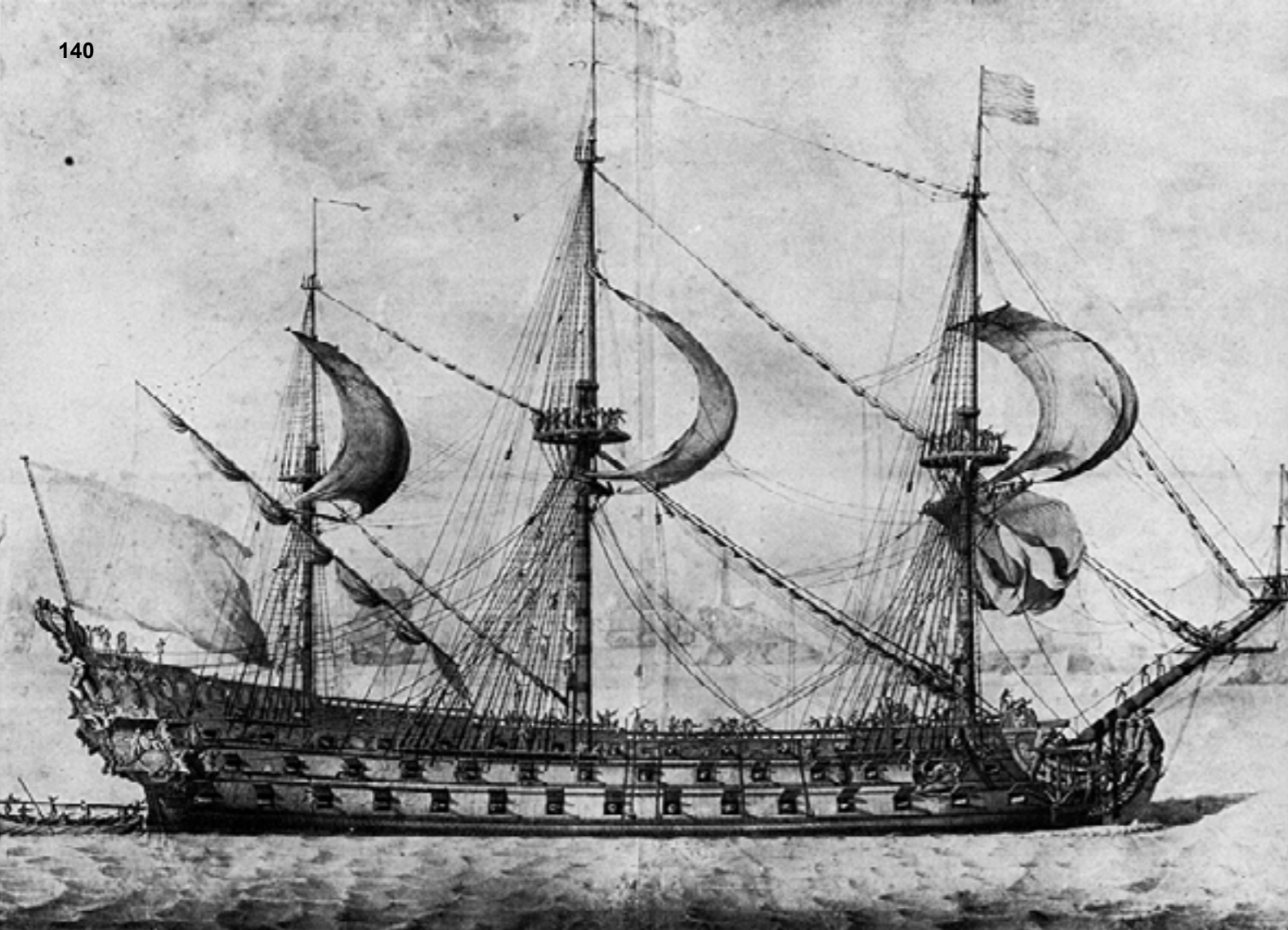
135, 136, 137. Некоторые из крупнейших голландских кораблей середины 60-х годов XVII в. фактически были трехдечными. 82-пушечный Witte Olifant (136) и Gouden Leeuw (137) были однотипными, и лишь немногим от них отличался 86-пушечный Gouden Dolfijn (135).

135. НММ, №313. Старший, прим. 1667 г. Надписан 'de dolfijn'.

136. Бойманс. Старший, прим. 1667 г. Надписан 'de oliphant visad' (Olifant вице-адмирал).

137. НММ, №312. Старший, прим. 1667 г. Надписан 'de hollantse Leeu'.





140, 141, 142. Le Royal-Louis (140), Le Dauphin-Royal (141) и Le Monarque (142), все эти корабли 1-го ранга построенные в Тулоне имели великолепные скульптурные композиции, выполненные Пьером Пуже. Один из самых знаменитых французских адмиралов Абрахам Дюкень настолько не переносил Le Royal-Louis, что категорически отказывался выходить на нем в море, до тех пор пока король лично не приказал ему это сделать.

140. Морской музей, Париж. Пьер Пуже, вероятно около 1690 г.

141. Морской музей, Париж. Пьер Пуже, дата неизвестна.

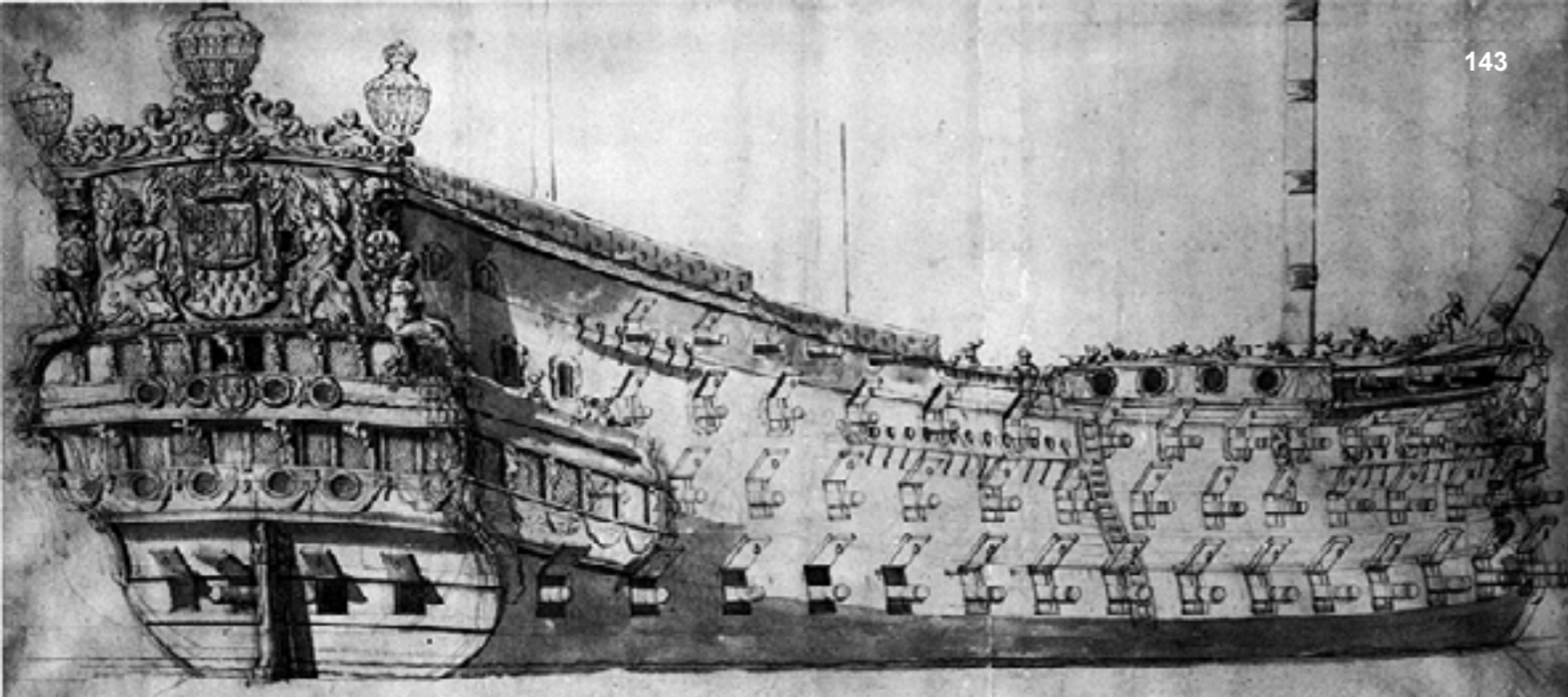
142. Музей изящных искусств, Марсель. Неизвестный автор, вероятно по рисунку Пуже.

141

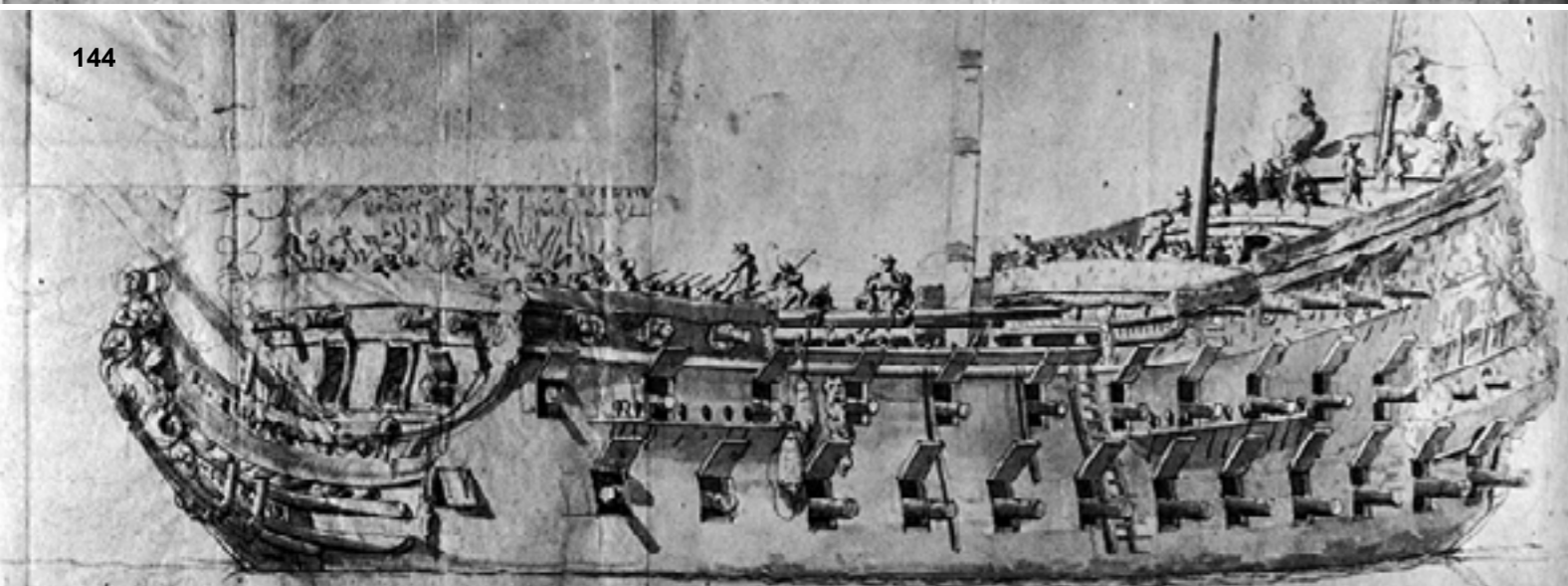
фут, что ориентировочно равнялось размерениям английского Royal Katherine. Прославленный флагман де Рюйтера Zeven Provinciën был на 7 футов короче. Эти корабли были вооружены 24 фунтовыми орудиями на нижнем деке (время от времени там находились 36 фунтовые пушки), 18 фунтовыми на среднем и 6 и 4 фунтовыми на верхней палубе. По составу это вооружение уступало более мощной артиллерии крупных английских кораблей, но более высокий темп стрельбы давал некоторую компенсацию. В руках способных командиров и хорошо обученных экипажей эти корабли могли постоять за себя в бою. И хотя многим из этих кораблей суждено было принять участие во многих сражениях, но ни один из них не был потерян в бою.

К концу второй англо-голландской войны темпы кораблестроения в Нидерландах значительно замедлились. В следующей войне, начавшейся в 1672 году, не было кораблей новой постройки, что было вызвано отвлечением средств и людских ресурсов на отражение французского вторжения. Крупномасштабное строительство кораблей было возобновлено только в начале 80-х годов семнадцатого столетия. В тот момент, подстегиваемые активностью на английских и французских верфях, голландцы вновь начали строительство крупных кораблей, включая, в первый раз в своей истории, трехдечники вооруженные более чем 90 орудиями.

Первыми трехдечными кораблями стали Westfriesland и Zeelandia 1682 года, а также Admiraal Generaal и Prinses Maria 1683 года постройки. Еще семь кораблей со схожими размерениями были закончены постройкой между 1687 и 1690 годами. Естественно, что эти корабли стали развитием «псевдо-трехдечников» 1666-67 годов. Новые корабли отличались лишь тем, что на шкафуте устанавливались орудия; полубак на них отсутствовал и общие размерения не были увеличены. Калибр орудий также остался без изменений. По всем сохранившимся свидетельствам, эти корабли получились неудачными, поскольку орудия нижнего дека редко могли быть использованы, а из-за опасения чрезмерного крена паруса приходилось убавлять даже при умеренном ветре. Плохая остойчивость была вызвана слишком малой шириной корпуса, величи-

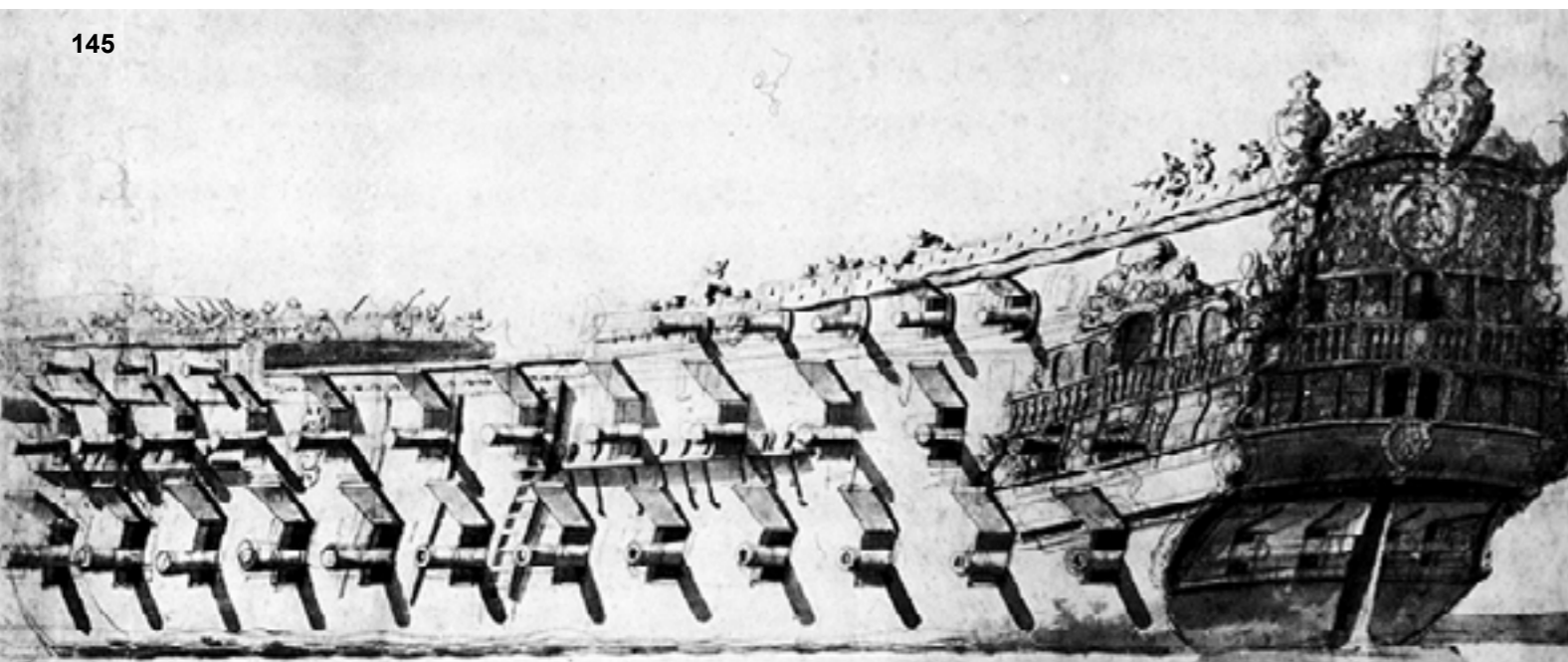


143

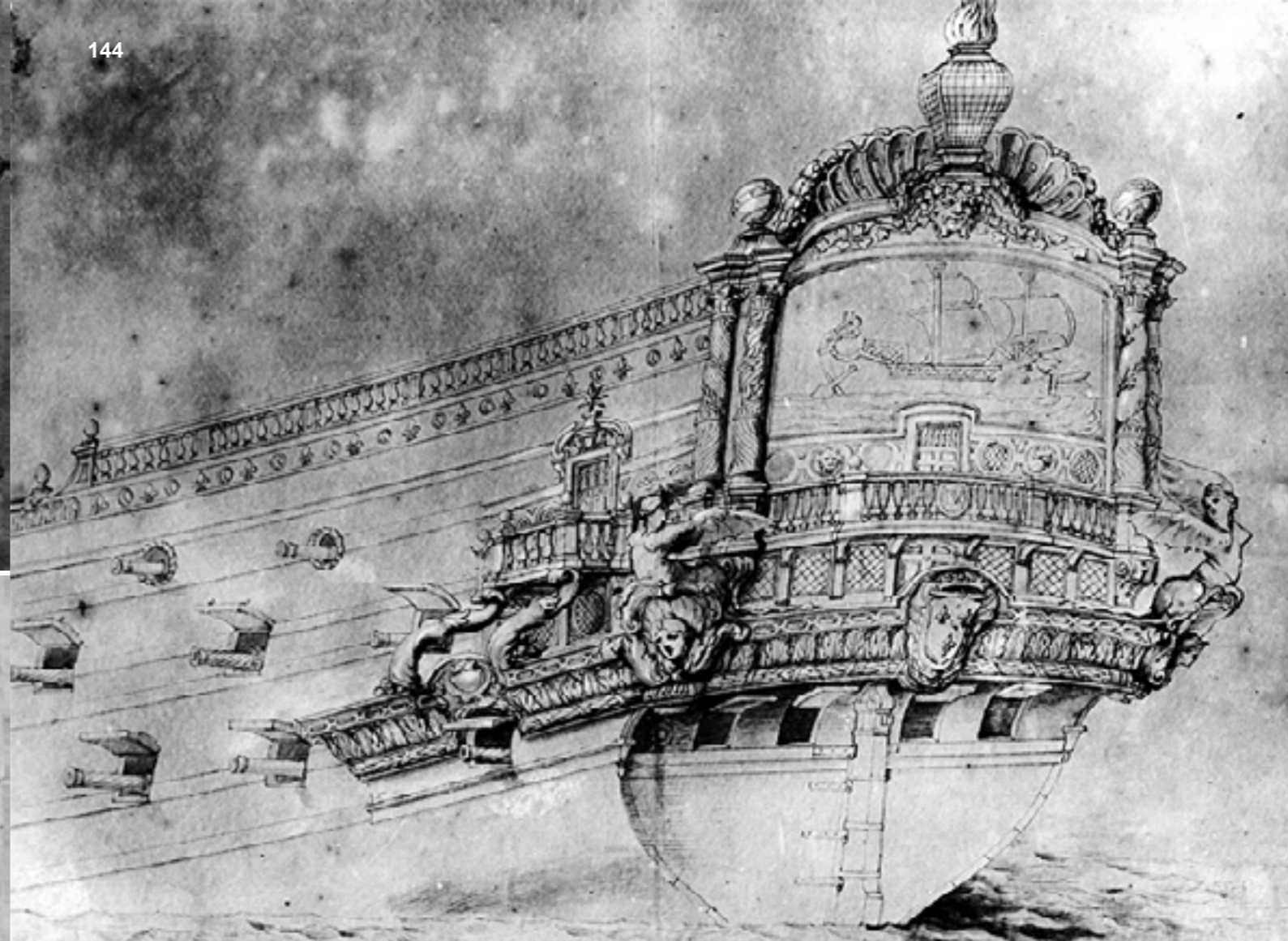


144

143. Французские корабельные мастера верфей на атлантическом побережье во многом испытали влияние голландской школы кораблестроения, и их корабли имели относительно простой декор. На этом рисунке изображен 110-пушечный корабль 1-го ранга La Reine, флагман графа д'Эстре в сражениях при Схооневельте и Текселе в 1673 г. НММ, №418. Старший, 1673 г.



145



144

144, 145, 146. Le Royal-Térèse (144), построенный в Тулоне 70-пушечный флагманский корабль маркиза Мартеля, второго флагмана в сражении у Текселя. Корабль изображен сразу после посещения Карла II, когда на нем «произвели три выстрела из носовых орудий». Обратите внимание на дым, поднимающийся от дула одного из погонных орудий правого борта. Корабль был построен в 1670 г. и носил имя Le Paris. Декоративное убранство на нем было выполнено под руководством Пьера Пуже (146). В 1671 г. он был переименован в Le Royal-Térèse и получил соответствующий декор. По неизвестным причинам Ван де Вельде назвал его «Мировое Чудо».

144. Ворчестерский музей искусств, Массачусетс. Старший, 1673 г. Надпись на рисунке может быть переведена как: «Король был в носу на галф-деке (?) корабля названного Мировым Чудом. Корабль был, как мне думается, второго ранга под командованием французского контр-адмирала, и на котором произвели три выстрела из носовых орудий». Вторая надпись гласит: «Король был в носу корабля, названного Мировое Чудо, французский контр-адмирал». Вероятно, корабль был изображен во время посещения Карлом II французского флота 9 июля 1673 г. 145. НММ, №424. Фрагмент рисунка Старшего, 1673 г. Надписан 'ditad van achtern' (фрагмент (?) кормы).

146. Музей изящных искусств, Марсель. Пьер Пуже, ?1670 г.

на которой была насаждена корабельными мастерам чиновниками сверху. Несмотря на все свои недостатки Westfriesland и Prinses Maria храбро сражались при Бичи-Хэд в 1690 году.

Голландская кораблестроительная школа семнадцатого столетия высоко ценилась по всей Европе и многие континентальные флоты заказывали в Нидерландах корабли и время от времени привлекали на свою службу голландских мастеров. Однако следует помнить, что практически всегда голландским судам противостояли более мощные корабли. И не кораблям, а таланту и

храбрости де Рюйтера, Тромпов, Эвертсенов, их прославленных лейтенантов и тысячам безвестных героев моряков голландцы обязаны своими успехами.

Франция

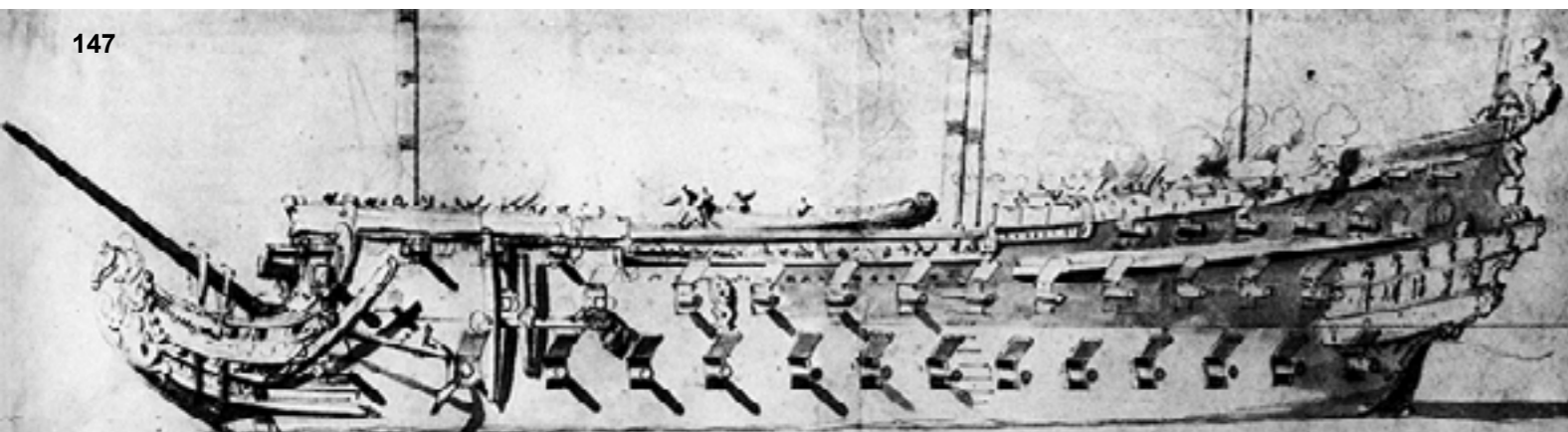
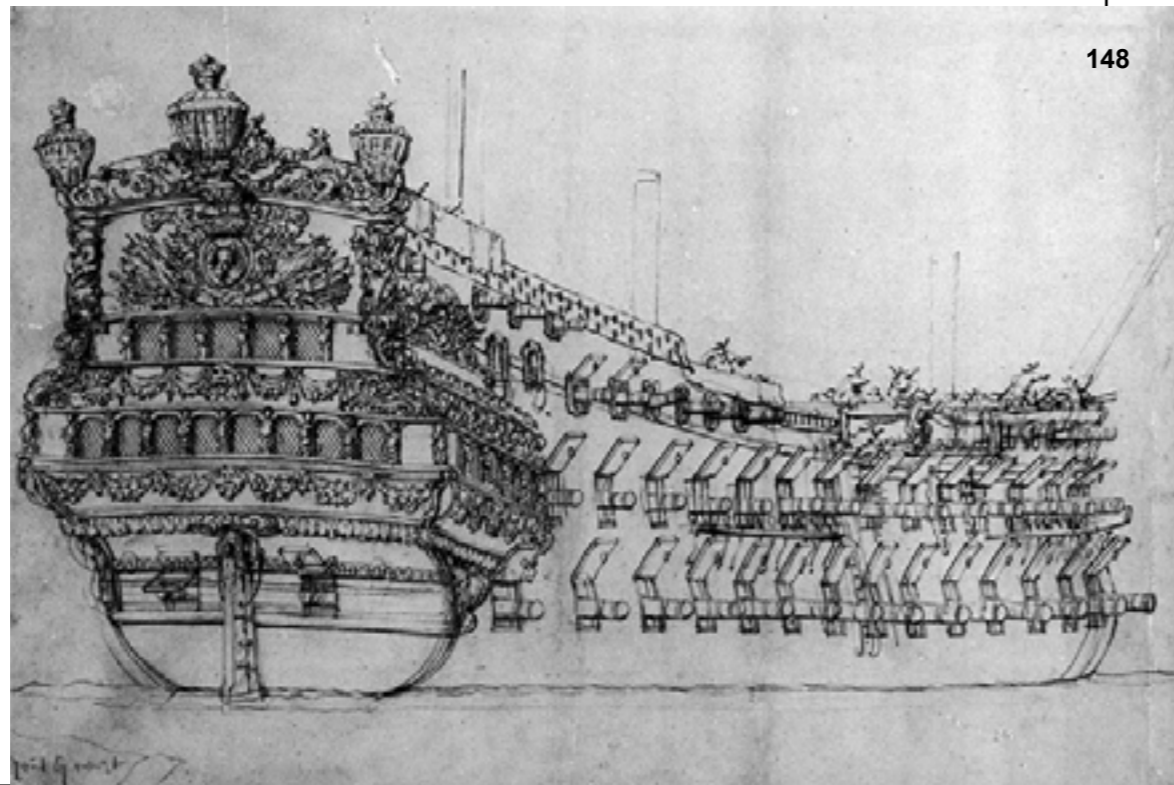
Во времена кардинала Решилье Франция обладала одним из самых внушительных флотов в Европе. Однако после его смерти в 1642 году, эта мощь постепенно пришла в упадок. Корабли гнили на якорных стоянках, гавани засорялись илом, а корабельные мастера и моряки старались заработать на жизнь, сменив род занятий. К моменту вступления на престол Людовика XIV в 1661 году в его распоряжении оказался лишь один корабль способный нести не менее 60 орудий.

Лично Людовик не особенно интересовался военно-морскими делами, если только это не

147, 148. На рисунках изображены два очень больших двухдечных корабля, выступавших в роли флагманов во время третьей англо-голландской войны. 74-пушечный корабль (147), вероятно, Le Terrible, корабль Гектора де Ардена, второго французского флагмана в сражении у Схооневельта и третьего в сражении у Текселя. 84-пушечный корабль (148), вероятно, L'Orgueilleux, флагманский корабль маркиза де Гранси, третьего по старшинству командующего французского флота в сражении при Схооневельта.

147. НММ, №421. Старший, 1673 г. Надписан 'schout bij nacht de 4 kante vlag' (контр-адмирал с прямоугольным флагом). Во время третьей англо-голландской войны прямоугольный флаг французского командующего поднимался на фок-мачте. Вице-адмиральский флаг находился на бизани, контр-адмирал также поднимал свой флаг на бизань-мачте, но он был меньшего размера. В 1673 г. французскими кораблями с адмиральскими флагами на бизани были Le Terrible (при Схооневельте) и Le Royal-Térèse (при Текселе). Поскольку Le Royal-Térèse был идентифицирован по другим рисункам, то на этом рисунке, должно быть, изображен Le Terrible.

148. НММ, №422. Старший, 1673 г. Надписан в углу 'schout bij nacht' (контр-адмирал).



затрагивало вопросы престижа государства. Однако его интендант финансов Жан-Батист Кольбер был более чем заинтересован в возрождении флота. Кольбер планировал обширную торговую заморскую экспансию Франции, и сильный флот должен был обеспечить защиту торговым караванам. В 1663 году Кольбер получил должность интенданта по морским делам и незамедлительно принялся за перестройку флота.

Хотя лишь несколько новых кораблей были построены сразу же, первые годы были потрачены на восстановление необходимой инфраструктуры. Арсеналы в Бресте и Тулоне были укрупнены, а также открыт новый в Рошфоре. Начало крупномасштабной кораблестроительной программы стало возможным только лишь в 1667 году, а до этого момента Кольбер заказывал корабли за границей. Заказы на постройку десяти боевых 74-пушечных кораблей были размещены на иностранных верфях, а именно на два в Дании и восьми в Голландии. Впоследствии два голландских заказа были аннулированы, но остальные были выполнены в 1666 году. На момент заказа продажа этих кораблей для расчетливых голландцев наверняка выглядела неплохой сделкой, но уже через шесть лет эти самые корабли во французской линии баталии вели огонь по своим строителям. Немногое известно о кораблях датской постройки, наверняка можно сказать, что они отличались по размеру друг от друга, а также то, что на них имелся навес над шкафутом, который был демонтирован после прибытия кораблей во Францию. Ван де Вельде зарисовал все французские корабли голландской постройки. Во многих отношениях они схожи с кораблями амстердамского адмиралтейства Gouden Leeuw и Witte Olifant. У французов имелось меньшее количество орудийных портов на надстройках, их декоративное убранство было более богатым, но в остальном разница была незначительной. Более того, есть соблазн предположить, что Gouden Leeuw и Witte Olifant взяли свое начало в тех двух аннулированных французских заказов.

В 1667 году французские верфи были готовы начать крупномасштабную постройку судов собственными силами. Кольбер выписал из Голландии и Венеции корабельных мастеров, а Людовик выделил громадные суммы денег. По истечению трех лет, до того как остальная Европа осознала происходящее, Франция смогла занять место сильной морской державы, по крайней мере, в отношении количественного состава флота.

Ядро французского флота сформировали несколько трехдечников, построенных в 1668-69 годах в Тулоне и Бресте. Некоторые из них были крупнейшими кораблями в мире на тот момент, но их превосходство над английскими визави не было столь велико, как это иногда утверждает. Цифры тоннажа в 2000 тонн, обычно приписываемые французским кораблям 1-го ранга того времени даже отдаленно не согласуются с их известными размерениями. В приводимой ниже таблице указаны данные (в английских величинах) для этих судов, с тоннажем, полученным по английскому «расчетному» методу.

XXIII, XXIV, XXV. Адмиралтейская модель корабля Prince, находящаяся в Музее наук в Лондоне, считается одной из самых великолепных и самых известных моделей, сохранившихся до нашего времени. Эта модель немного отличается от реального корабля. На корабле дополнительный орудийный порт средней палубы располагался на большом расстоянии от других, что соответствует месту позади регелей гальюна на модели. Еще по одному порту было добавлено на квартердеке, также как небольшая выступающая галерея на корме на уровне верхней палубы. Как на корабле, так и на модели, на средней палубе один из орудийных портов выполнен как окно боковой галереи, а еще один порт на квартердеке, не имеющий декоративного венка, скрыт позади боковой галереи. Эта характерная деталь, хотя и присутствует на модели, едва ли различима на представленных фотографиях. Музей наук, Лондон.

XXVI. Голландский двухдечный корабль, производящий салют. Все флоты тратили значительное количество пороха на эти цели, но с другой стороны это позволяло тренировать орудийные расчеты. Рейксмузеум, Амстердам. Младший.

XXVII. Судходство на реке Эй у Амстердама. На переднем плане с кормы показан 82-пушечный корабль Gouden Leeuw. Рейксмузеум, Амстердам. Младший.



XXIII



XXIV





Французские трехдечники постройки 1668-69 годов

Имя	Год спуска	Верфь	Орудия	Длина от стема до старнпоста (ф, д)	Предполагаемая длина по гон-деку (ф)	Ширина с обшивкой (ф, д)	Расчетный тоннаж
Royal-Louis	1668	Тулон	104-120	174' 10"	169'	48'	1657
Soleil-Royal	1669	Брест	98-120	175' 4"	170'	46' 11"	1610
Dauphin-Royal	1668	Тулон	90-110	170'	165'	46' 5"	1530
Royal-Duc	1668	Брест	100-110	166' 4"	161'	44' 10"	1390
Monarque	1668	Тулон	80-94	?	?	?	?
Couronne	1668	Брест	76-92	153' 6"	149'	41' 7"	1110

Английская формула для определения тоннажа во второй половине семнадцатого столетия выглядела следующим образом: $B^2K/188$, где В – ширина (обычно с обшивкой), а К – длина киля. Расчетная длина киля для получения тоннажа, представленного в таблице, составляет 18% от длины гон-дека. Тот же расчет применимый к английским кораблям 1-го ранга дает цифру в пределах нескольких дюймов киля, определенного по обычной «расчетной» методике (см. Приложение №1). Длина гон-дека на французских кораблях была примерно на 3% меньше длины от стема до старнпоста.

Вполне вероятно, что целью постройки французских кораблей 1-го ранга была попытка поддержать престиж государства. Несмотря на поддерживаемое реноме, имеются указания на то, что они не были очень удачными. Так же как и на многих английских трехдечниках на Le Royal-Louis пришлось провести работы по добавлению дополнительных поясов обшивки до выхода корабля в море. К тому же, как и их английские аналоги, французские гиганты не часто вводились в кампании. Le Soleil-Royal и Le Dauphin-Royal не участвовали в сражениях вплоть до 1690 года, а насколько известно Le Royal-Louis никогда не открывал огня по противнику. Его единственным участием в кампании стало не богатое на события плавание в 1678 году. Единственным кораблем, который принял участие в боях на Северном море против де Рюйтера был Le Royal-Duc (переименован в La Reine в 1671 году), а именно в сражениях при Схооневелте и Текселе в 1673 году.

После 1669 и вплоть до 1690 года французы не строили более истинных кораблей 1-го ранга, за одним исключением. Им стал 100-пушечный корабль Le Victorieux с тоннажем 1700 тонн, построенный в Рошфоре в 1677 году. Однако, видимо что-то с ним было не в порядке, поскольку корабль пошел на слом всего лишь через восемь лет после постройки.

По программе Кольбера конца 60-х начала 70-х годов было также построено около двадцати 60-80-пушечных кораблей, а также две дюжины или около того 50-60-пушечных. Обычно французские корабли были больше по размеру, нежели английские с таким же количеством орудий. Также как и в случае с кораблями 1-го ранга разница была не так велика, как это иногда преподносится. После 1672 года продуктивность французских верфей снизилась, но, по крайней мере, они были способны поддерживать численность флота постройкой кораблей взамен выбывших вплоть до 1689 года, когда начался новый виток развития.

Французские корабли заметно отличались друг от друга по внешнему виду в зависимости от места постройки. Те, которые строились на верфях атлантического побережья, в основном в Бресте и Рошфоре, отличало сильное голландское влияние. Их декоративное убранство отличалось более тщательной проработкой форм используемых голландцами, за исключением того, что французы отдавали предпочтение открытым и выдававшимся боковым и кормовым галереям. Они присутствовали практически на каждом корабле. Благодаря им складывалось впечатление формальности и угловатости оформления, но оно не было лишено привлекательности.

В Тулоне должность главного корабельного скульптора с 1668 года занимал Пьер Пуже

и созданное им декоративное убранство иначе как изумительным назвать нельзя. На корме находили себе место все замысловатые архитектурные формы французского барокко, а во всех возможных местах размещались резные фигуры больше человеческого роста. Пуже исповедовал подход, по которому корабль должен был быть построен под стать декору, а не наоборот. Кольберу время от времени приходилось напоминать чиновникам верфи, чтобы они держали скульптора под контролем. Декор 60-пушечного корабля 1671 года Le Furieux по-видимому был настолько монументальным, что он сказывался на ходовых качествах корабля. Известно, что капитан этого корабля сразу же после выхода в море вынужден был срубить большую его часть.

Датско-норвежское королевство

В семнадцатом веке Швеция и объединенное королевство Дании и Норвегии были отнюдь не такими миролюбивыми государствами, которым мы знаем их сегодня. Монархи этих двух королевств с особой ревностью относились к землям друг друга, что выливалось в частые конфликты. В Дании период, соответствующий времени правления Карла II в Англии, считается золотым веком датского флота. Под командованием Нильса Юля – Нельсона Севера – и Корнелиса Тромпа прославленного голландского «моряка удачи», которого им посчастливилось привлечь к себе на службу, датчанам удалось дважды нанести тяжелое поражение превосходящему их по численности, но находившемуся в неумелых руках шведскому флоту во время Сконской войны 1675-79 годов.

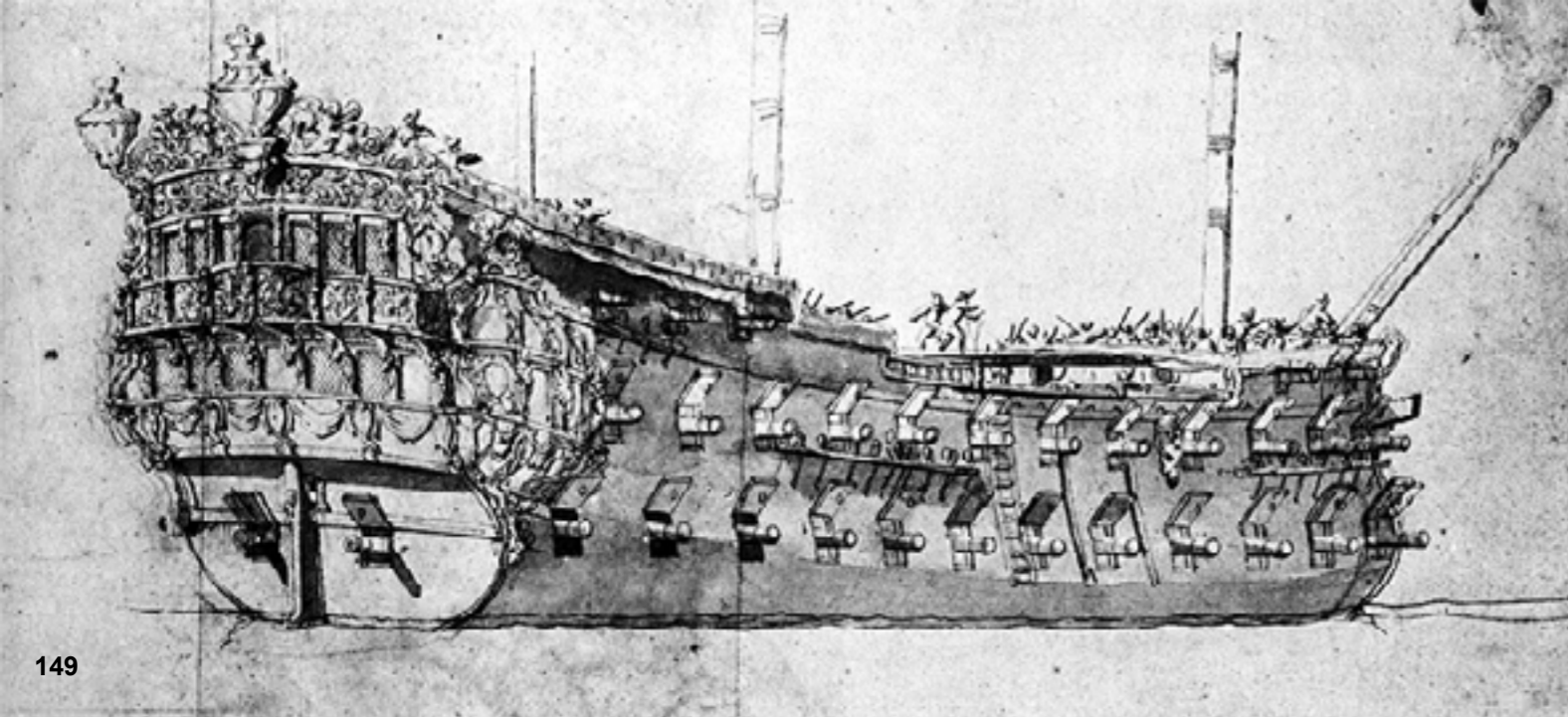
Датский флот никогда не был силен количественно. Редко когда в кампании находилось более пятнадцати боевых, вооруженных более чем 60 пушками, кораблей. А поскольку датские корабли отличались долговечностью, всегда имелось некоторое количество старых и непригодных к службе. Датчане никогда не чурались приглашением корабельных мастеров из других государств. Они перепробовали большое количество проектов, начиная от трехдечников с менее чем 70 орудиями и заканчивая двухдечниками с более чем 90 орудиями. Некоторые корабли украшались в соответствии со спартанскими голландскими традициями, а некоторые отличал вычурный английский стиль «имбирного пряника».

Общей чертой для многих датских военных судов являлся необычно широкий навес над шкафутом, соединявший полубак и квартердек и выполнявший функцию роостра. На большинстве английских и голландских судов роостры представляли собой легкую конструкцию из запасных рангоутных деревьев, заканчивавшуюся перед грот-мачтой.

Датские суда были меньше и несли более легкое вооружение в сравнении с английскими кораблями номинально равными им по количеству орудий. Датским флагманом в сражениях у Эланда (1676) и бухте Кере (1677) был Christianus Quintus, самый крупный из пяти «псевдо-трехдечников», построенных 1664-65 годах. Как он, так и английский Royal Katherine 1664 года постройки относились к рангу 84-пушечных в 1677 году. Однако, Royal Katherine был на 10-15% больше и, как видно из приводимой ниже таблицы, имел превосходство в весе бортового залпа на 33%.

Сравнение вооружения Christianus Quintus и Royal Katherine	
Christianus Quintus	Royal Katherine
14 – 24 фунт.	26 – 32 фунт.
24 – 18 фунт.	26 – 18 фунт.
12 – 12 фунт.	24 – 6 фунт.
20 – 8 фунт.	8 – 5 фунт.
10 – 4 фунт.	
4 – 3 фунт.	
Вес бортового залпа: 562 фунта	Вес бортового залпа: 742 фунта

Christianus Quintus изначально после постройки носил имя Prins Christian и был переименован в 1674 году. В 1684 году он снова был переименован, теперь в Elefanten. Корабль не следует путать с 90-100-пушечным трехдечным кораблем Christianus Quintus 1683 года постройки.



149

149. Не атрибутированный французский 60-пушечный корабль, вероятно построенный на одной из верфей на атлантическом побережье. Выступающими открытыми кормовыми галереями таких кораблей так сильно восхищались англичане. ВА, №4693. Старший, 1673 г.

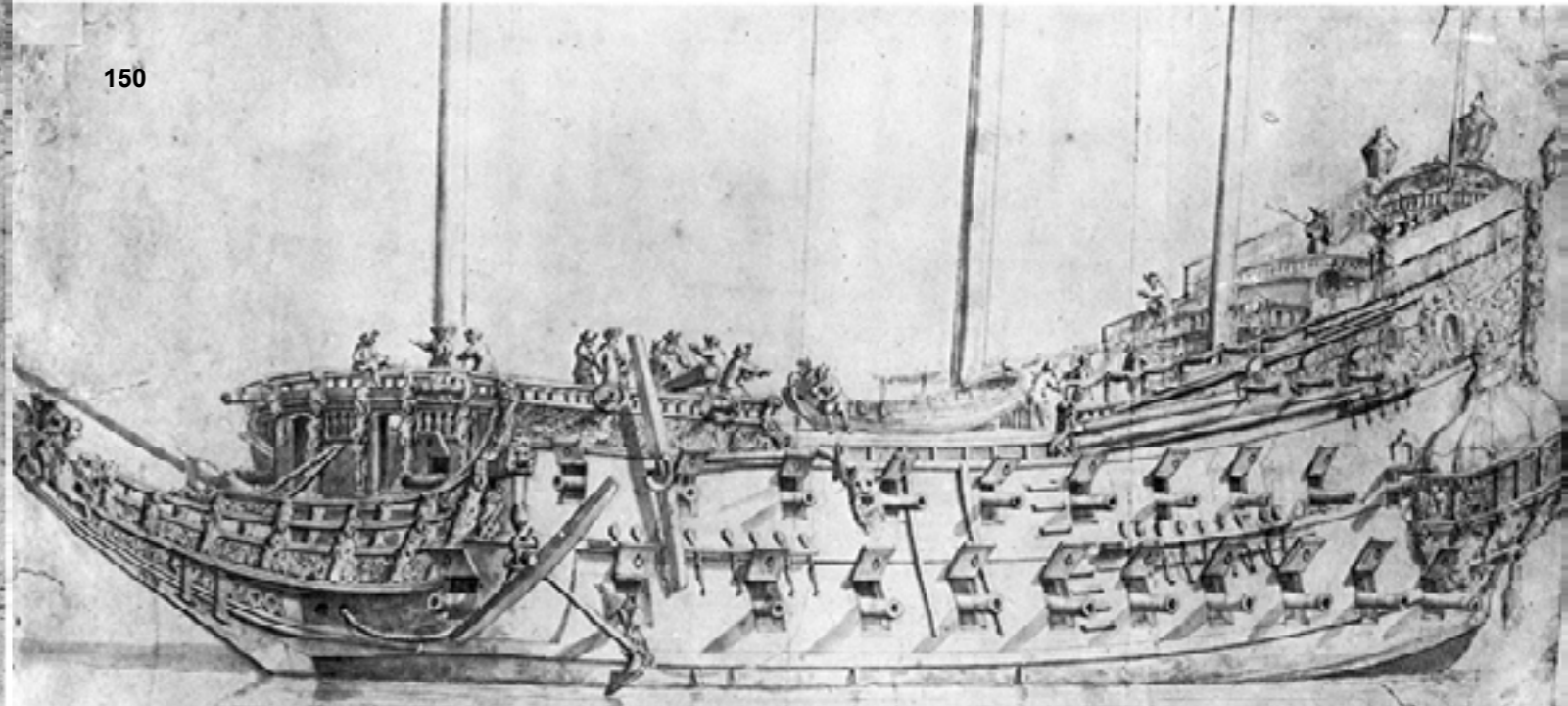
На протяжении последней четверти семнадцатого столетия самым мощным кораблем датского флота являлся 86-100-пушечный корабль *Sophia Amalia* 1650 года постройки. Этот великолепный трехдечник был построен англичанином Джеймсом Роббинсом на верфи Кристиании в Норвегии. Роббинс явно находился под впечатлением *Sovereign of the Seas*. У *Sophia Amalia* наблюдается много английских черт и, возможно, у него была круглая английская корма, но, к сожалению, по изображениям Ван де Вельде об этом нельзя говорить с уверенностью. Его длина по гон-деку приближалась к 165 футам, а тоннаж, возможно, был равен 1200 тоннам. Его изумительное декоративное убранство было сравнимо с таковым на *Sovereign*. Нет причин считать проект *Sophia Amalia* неудачным, однако его большое углубление, около 20 футов, наверняка стало препятствием для использования корабля на Балтийском море с его коварными отмелями. Корабль редко снаряжался в кампании и никогда не участвовал в сражениях, проведя почти все свои 39 лет в запасе.

Еще одним крупным кораблем описываемого периода времени был *Fredericus Tertius* (86) 1649 года. В отличие от богато, но украшенного в привычном стиле, *Sophia Amalia*, *Fredericus Tertius* был одним из самых необычных кораблей в мире. Это был трехдечный корабль с полубаком и возвышающимся ютом. Его вооружение в носу и корме было распределено по четырем ярусам, на шкафуте оно было ограничено двумя ярусами. Такая схема распределения вооружения не была уникальной, поскольку несколько других датских кораблей были вооружены аналогично, включая *Christianus Quintus* 1665 года. Действительно потрясающей чертой этого корабля была конструкция его боковых галерей, которые были выполнены в форме слона в натуральную величину, по одному с каждого борта и опиравшегося на мейн-вельс бархоут. Ван де Вельде Старший изобразил корабль примерно в 1658 году, как раз тогда, когда его носовая фигура временно отсутствовала, и общее впечатление, несомненно, было гротескным.

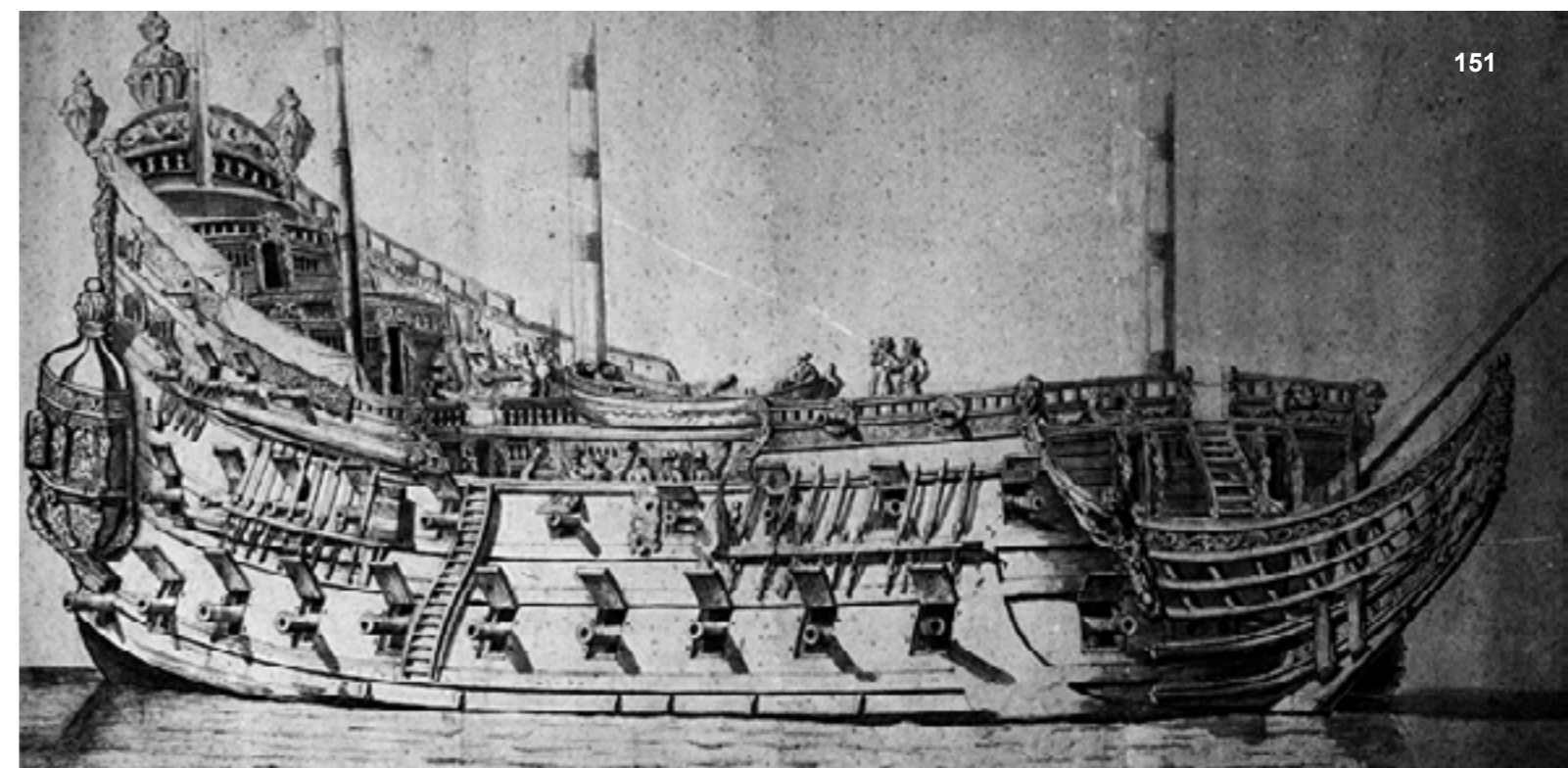
Швеция

Швеция, так же как и Дания, часто прибегала к услугам иностранных корабельных мастеров, которые, несомненно, подготовили немало любопытных проектов. К сожалению, у Ван де Вельде не было шансов изобразить шведские боевые корабли. И как результат большинство шведских судов середины столетия известны нам только по сухим статистическим данным из

152



150



151

150, 151. Датские корабли *Hannibal* (150) и *Tre Løver* (151). *Hannibal*, скорее всего изображен в 1659 г., а *Tre Løver* в 1667 г. Высокая надстройка на юте и очень широкий спардек, являлись отличительными чертами даже не самых больших датских кораблей.

150. НММ, №58. Старший, ?1659 г. Надписан '... deense anijbul Visadr' (датский *Hannibal*, вице-адмирал). В 1658 г. *Hannibal* был переименован в *Svan*, но в 1659 г. он был флагманским кораблем Нильсы Юля, который носил в тот год чин вице-адмирала.

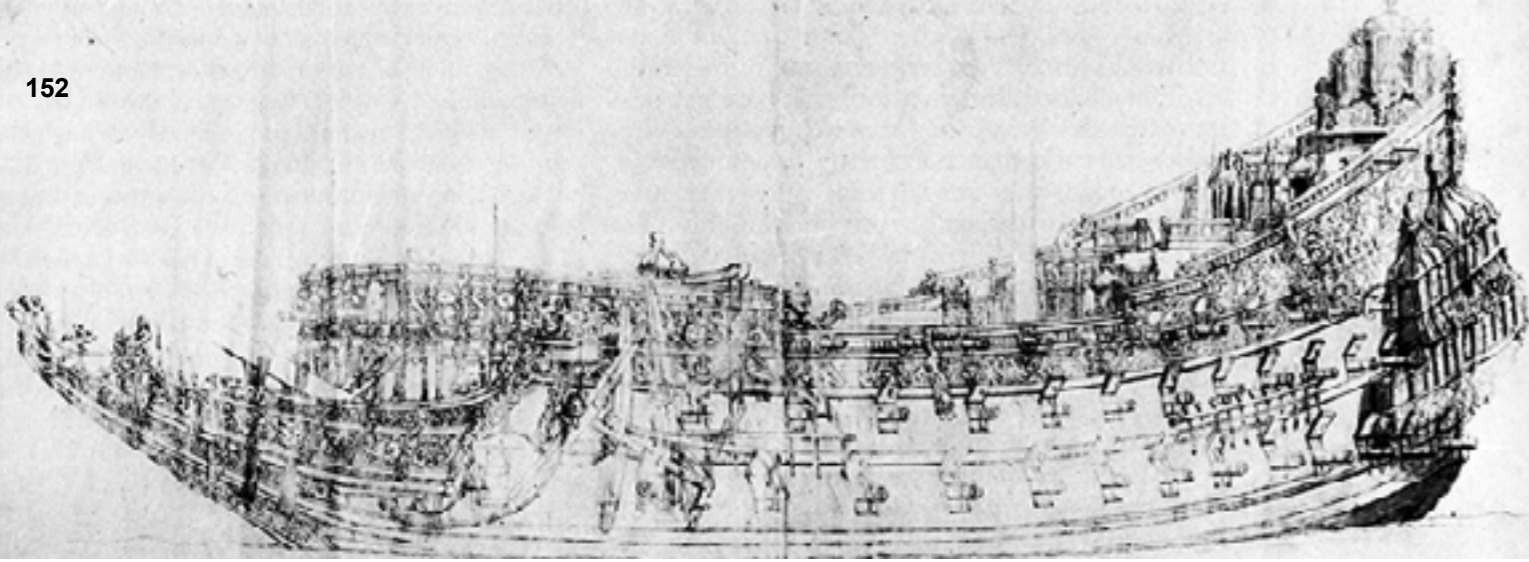
151. НММ, №165. Старший, 1667 г. Не подписан, но его легко можно идентифицировать по характерной носовой фигуре. Возможно, нарисован в 1667 г., когда *Tre Løver* с несколькими судами меньшего размера сопровождал конвой до Тексея. (Позже, Нильс Пробст и Майкл Робинсон идентифицировали корабль на рисунке как *Trefoldighed* – прим.пер.).

официальных списков флота и регламентов по вооружению.

До 1660 года большинство шведских кораблей были схожи с голландскими, за исключением того, что их декор был более богатым. В конце 50-х годов семнадцатого века шведское кораблестроение подверглось значительному английскому влиянию благодаря корабельному мастеру

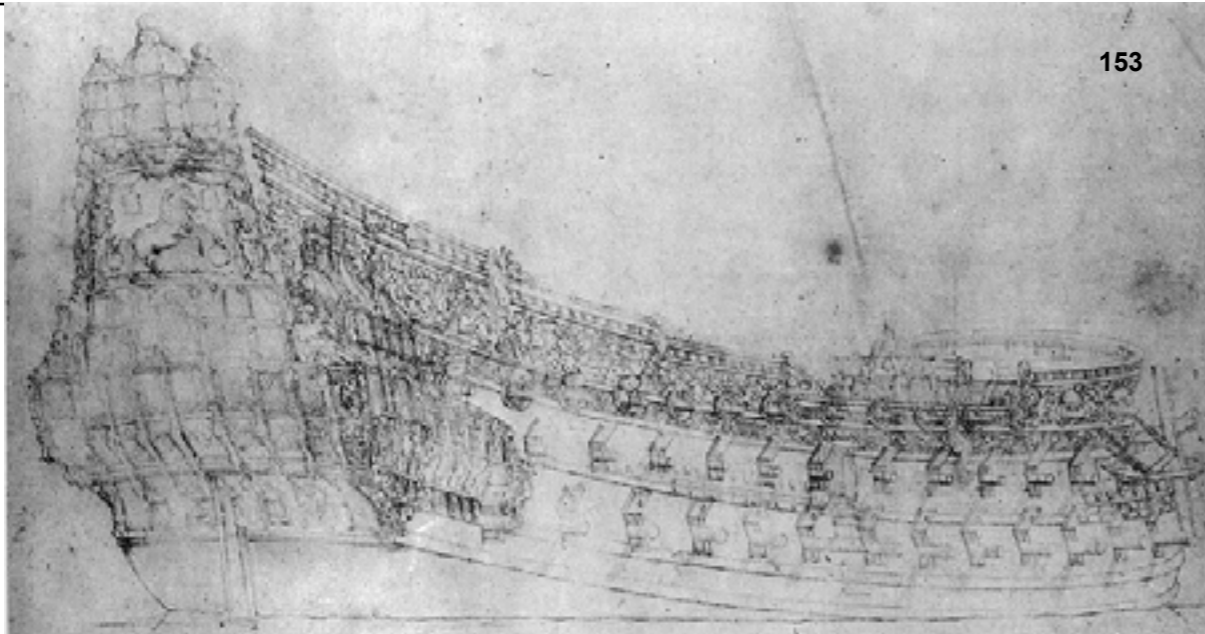
153

152



152, 153, 154.

Два вида 86-пушечного корабля Sophia Amalia 1650 г. (152, 153). В его создании явно чувствуется влияние английского Sovereign of the Seas, также, возможно, у него была круглая английская корма. Также как и на многих английских кораблях времен первых



153

Стюартов, кубрик на нем отделен от остальных кормовых надстроек. На третьем рисунке (149) изображен корабль Fredericus Tertius 1649 г. с высоко возвышающимся ютом и необычной боковой галереей в виде фигуры слона.

152. Бойманс, №360. Старший, ?1658 г.

153. ВА, №4685. Старший, ?1658 г.

154. Бойманс, №301. Старший, ?1658 г.

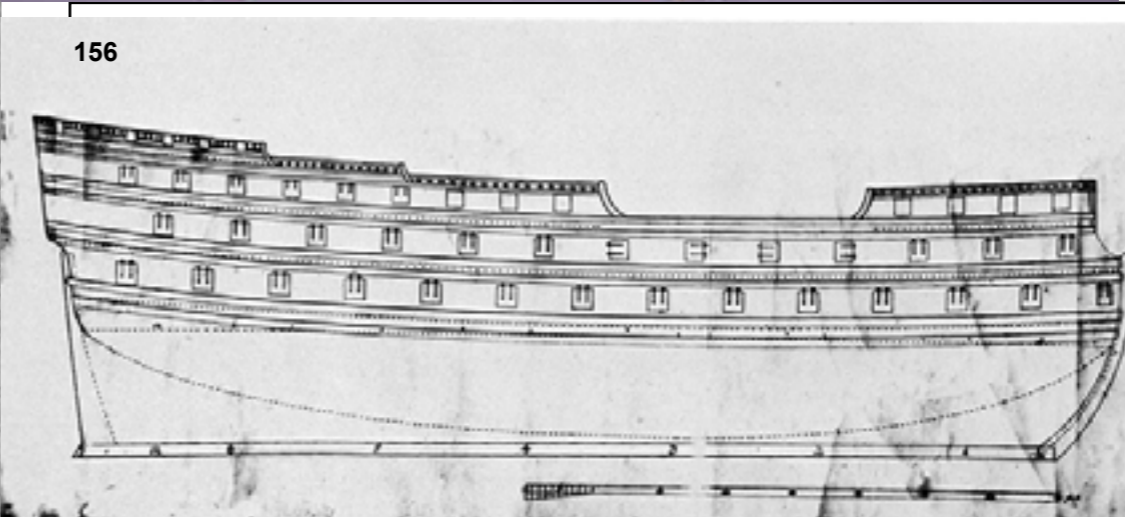
155



157



156



155, 156, 157. С середины 60-х годов XVII в. датские корабельные мастера строили относительно стандартные боевые корабли. Адмиралтейская модель (155) демонстрирует проект 70-пушечного Tre Løver 1689 г., который мало в чем отличался от кораблей других европейских

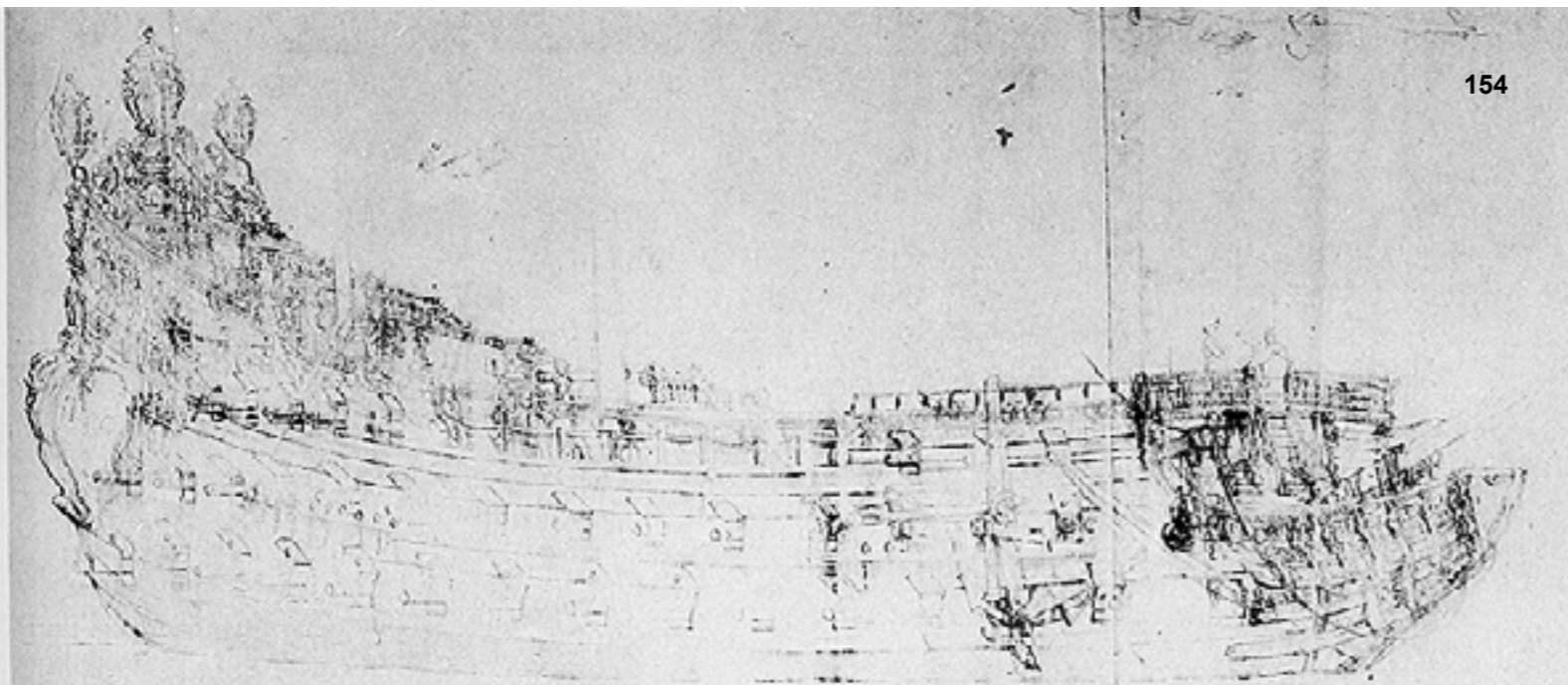
стран, за исключением, пожалуй, слишком широкого спардека над шкафутом. Однако встречались и весьма необычные проекты. На чертежах (156, 157) изображен двухдечный 90-пушечный корабль Dannebrog 1692 г. Королевский военно-морской музей, Копенгаген.

Френсису Шелдону. Шелдон прибыл в Швецию примерно около 1658 года, и вскоре ему удалось убедить чиновников в своих способностях и доверить ему постройку крупных боевых кораблей. Его 84-90-пушечный корабль Riks-Äpplet, спущенный на воду в 1661 году в Гетеборге, на тот момент стал самым крупным кораблем когда-либо построенным в Швеции.

Модель, которая, как считается, была изготовлена Шелдоном, находится в Государственном военно-морском музее в Стокгольме. По традиции считается, что она представляет английский Naseby 1655 года (в катастрофе на Медузе под именем Royal Charles), однако изображения этого корабля Ван де Вельде ставят под сомнение подобную атрибуцию. Более вероятным видится вариант того, что она представляет проект Шелдона Riks-Äpplet. Уже после Эландского сражения Äpplet наскочил на подводную скалу на якорной стоянке и затонул. В начале двадцатого века с места крушения корабля было поднято множество артефактов. Некоторые из сохранившихся элементов резного декора совпадают с декором на модели.

Еще одним проектом Шелдона стал могучий Riks-Kronan, законченный постройкой в 1672 году. Со своими 128 орудиями он был самым тяжеловооруженным боевым кораблем всего семнадцатого столетия. Внешний вид Kronan наверняка был завораживающим, но, к сожалению, до нас не дошли его достоверные изображения. По имеющейся информации, у него было по семнадцать орудийных портов на орудийных ярусах, с 36-фунтовыми орудиями на нижнем и 24-фун-

154





158

158,159. Представление о внешнем виде шведских боевых кораблей XVII в. мы можем получить по большей степени благодаря адмиралтейским моделям. Одна из таких моделей (158), как считается, представляет собой проект Френсиса



159

Шелдона 86-пушечного корабля Riks-Äpplet 1661 г. Он очень схож с первоначальным проектом английского корабля London 1656 г., в постройке которого Шелдон участвовал до иммиграции в Швецию. Другая модель (159) представляет двухдечный 70-пушечный корабль Victoria 1683 г. Государственный морской исторический музей, Стокгольм.

товых на среднем деках. Корабль погиб в Эландском сражении, или вернее даже до его начала, когда из-за грубой ошибки адмирала он сильно накренился, в то время как орудийные порты нижней палубы были открыты. Вода хлынула внутрь, корабль лег на борт и в итоге взорвался, унеся с собой жизни 801 члена экипажа.

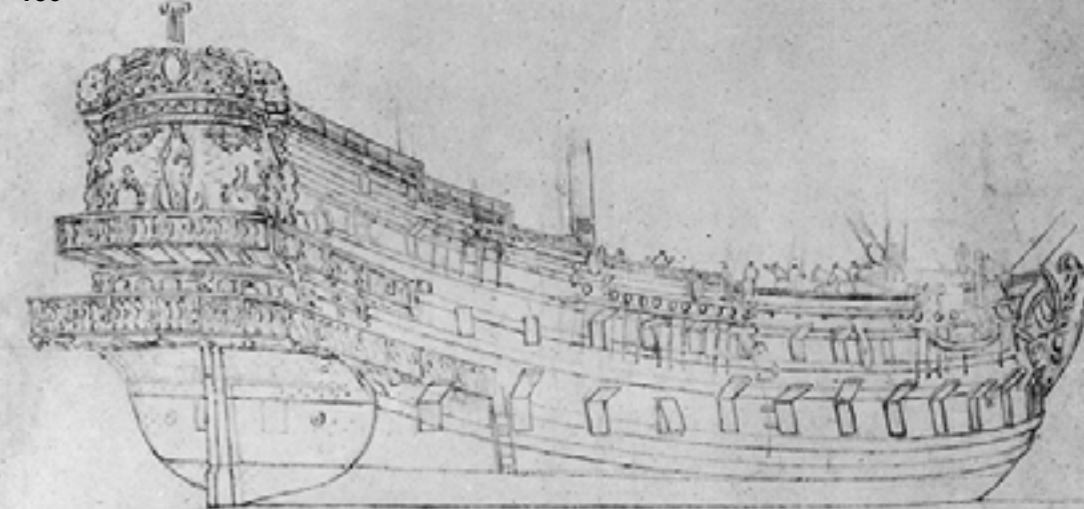
Несмотря на то, что эта катастрофа была вызвана непростительной халатностью, запас устойчивости Kronan вряд ли был слишком большим. Его длина по гон-деку составляла 168 футов (174 фута от стема до старнпоста), а ширина примерно 44 фута. Эти размерения сходны с таковыми у английского Prince 1670 года и Royal Charles 1673 года, причем оба обладали плохой устойчивостью даже со 100 орудиями. В случае с Kronan и его 128 орудиями, то он, наверняка, был чрезвычайно перегружен.

У Эланда шведы потеряли еще один корабль 1-го ранга, 94-пушечный Svardet 1662 года постройки, который был подожжен по ошибке голландским брандером, капитан которого не понял,

что корабль уже спустил флаг. Из всего экипажа в 670 человек был спасен только 51.

Потеря трехдечников у Эланда и еще одно сокрушительное поражение в сражении в бухте Кеге в 1677 году оставило шведский флот без большей части крупных кораблей. По завершению Сконской войны в 1679 году шведские верфи начали работу на полную мощность, дабы восполнить образовавшийся дефицит, в результате чего было построено несколько 80-90-пушечных кораблей. О проекте и внешнем виде большинства этих кораблей мало что известно. Хотя есть информация, что в то время шведские корабельные мастера поддерживали тесную связь с французами и некоторые корабли были построены по чертежам и схемам декоративного убранства, подготовленным во Франции. В это же время сыновья Шелдона Френсис и Чарльз заняли высокие посты на шведских верфях, а все Шелдоны как известно поддерживали контакты с Англией, и на их кораблях возможно нашли место многие английские черты. К 1700 году переняв многие черты иностранной корабельной архитектуры, шведское кораблестроение в восемнадцатом столетии выработало свой собственный не менее примечательный стиль.

160



Испания

Во второй половине семнадцатого века Испания более не относилась к числу ведущих военно-морских держав. Однако ее кораблестроение находилось на очень высоком уровне. Основной задачей испанского

160. Испанский «галеон», вооруженный примерно 64 орудиями, по состоянию на середину 60-х годов XVII в. Высота расположения планширя на миделе, вероятно, указывает на то, что шкафут сверху закрыт спардеком. НММ, №303. Младший, прим. 1660 г.

военно-морского флота была защита путей сообщения с обширными и уязвимыми заморскими доминионами. Испанские корабли предполагалось использовать на открытых пространствах Атлантического океана и Карибского моря, где были возможны частые штормы. Для обеспечения устойчивости при сильном волнении они были обычно больше по размерам для своего вооружения и обладали более прочной конструкцией, нежели корабли других европейских морских держав. Хотя в те дни лишь немногие из испанских боевых кораблей несли более 80 орудий, следует понимать, что испанские 80-пушечники были равны по размерам английским кораблям 1-го ранга. Некоторые из лучших галеонов (по каким-то причинам термин «галеон» закрепился исключительно за испанскими судами) были построены из экзотической тропической древесины на верфях и арсеналах Гаваны.

Одним из немногих достоверных изображений крупных испанских кораблей того периода, является рисунок Ван де Вельде, датируемый серединой 60-х годов семнадцатого века. Этот безымянный корабль имеет две полные орудийные палубы и возможно навес над шкафутом. Судя по количеству портов, он был вооружен 60-64 пушками, хотя в руках англичан или голландцев он бы получил 70-80 пушек. На корме находилось изображение на религиозную тему. Боковые галереи на нем представлены старомодными опоясывающими мостками, которые на кораблях других европейских государств вышли из обихода примерно к 1650 году. И тем более странно видеть такие галереи в конце 60-годов.

7. Средний период Реставрации

1668-1676 годы

12 марта 1672 года английская эскадра в Ла-Манше совершила ничем не спровоцированное нападение на голландский конвой, возвращавшийся из Средиземного моря. Это нападение, дорого обошедшее впоследствии, ознаменовало начало третьей англо-голландской войны.

Изображая дружественное отношение к Голландии, Карл II в тоже время заключил тайное соглашение с Людовиком XIV, по которому он обязывался оказать помощь Франции в войне против Нидерландов. Взамен английский монарх должен был получить большие субсидии и долю в завоеванных территориях. Этот альянс был встречен с презрением английским парламентом, многие из членов которого симпатизировали голландцам. Карл убедил враждебный парламент выделить деньги на снаряжение флота, только лишь сыграв на страхе членов парламента о возможности повторения рейда на Медузэй.

Людовик планировал начать вторжение в Нидерланды с юга и востока. Оно должно было быть поддержано английским десантом, после того как объединенный англо-французский флот расправится на море с де Рюйтером. Несмотря на тяжелое положение, голландцы смогли затормозить продвижение французов по суше путем открытия дамб. Таким образом, победа или поражение в большей степени зависели от исхода морской кампании.

Голландский флот, несмотря на то, что по отдельности он был сильнее английского и французского не мог противостоять объединенным силам. Если бы Людовик предоставил весь свой флот целиком, то вопрос об исходе кампании был бы решен окончательно. На деле же он отправил 26 судов с вооружением более 40 орудий на каждом под командованием вице-адмирала Жана д'Эстре, не блиставшего талантами бывшего армейского офицера. Общее командование, объединенными силами было поручено герцогу Йоркскому.

Для исполнения англо-французских планов необходимо было получить полный контроль над Северным морем. Это было нужно для безопасной перевозки войск вторжения и их последующего снабжения до окончания кампании. Но до того как произвести крупномасштабную десантную операцию, необходимо было разобраться с флотом противника. Простая блокада гол-



161. Яков, герцог Йоркский, лорд-адмирал. НММ. Генри Гаскар, прим. 1672 г.

ландских портов была нецелесообразна, поскольку из-за сильных восточных ветров союзники не смогли бы удерживать свои позиции постоянно, позволив тем самым голландскому флоту легко перерезать пути снабжения армии. Единственным способом не дать де Рюйтеру вмешаться в дела снабжения, это попытаться разбить его в решающем сражении. К несчастью для Карла и Людовика хитрый голландский адмирал упорно уклонялся от решающего сражения на невыгодных для него условиях.

Сражения третьей англо-голландской войны

Действия де Рюйтера в ходе этой войны нельзя охарактеризовать иначе как блистательные. Он начал со смелого броска через Северное море, застав ничего не подозревавших союзников



162. Завершающий этап сражения при Солбее, вид с востока. Англичане (на переднем плане) наконец выйдя на ветер, прорываются через голландскую кордебаталию. На переднем плане слева в центре изображен London с королевским штандартом на грот-мачте. Он стал флагманским кораблем герцога Йоркского после того как St. Michael (с левого борта на кормовой раковине London) получил серьезную подводную пробоину. Еще раньше в сражении герцог перенес на него флаг с обездвиженного корабля Prince. Справа на переднем плане изображен корабль Royal Sovereign под флагом вице-адмирала синей эскадры сэра Джозефа Джордана. В центре английский дувухдечник с обстенынными парусами обменивается залпами с голландским Maagd Van Dordrecht, флагманским кораблем вице-адмирала Яна де Лифде. Центральный из трех столбов дыма на дальнем плане обозначает место гибели корабля Royal James. Французы (в центре на заднем плане) наконец-то легли на правый галс, но по-прежнему находятся на значительном удалении от голландской эскадры под командованием Банкерта (слева на заднем плане). Слева по носу от французских кораблей изображены три поврежденных английских корабля, включая Henry и Royal Katherine. Оба были захвачены, но позже отбиты. Ван де Вельде наблюдал за происходящим лично с борта своего галиота, изображенного слева на переднем плане. Рейксмузеум, Амстердам, №14817. Старший, прим. 1673 г. Возможно, рисунок выполнен после сражения в качестве эскиза для гобелена.

на якорной стоянке. Последовавшее за этим 28 мая 1672 года у побережья Саффолка сражение в Саутволдской бухте, или иначе Солбее, закончилось ничьей с тактической точки зрения, но большая часть славы досталась уступавшему по численности голландскому флоту. Голландцы имели в своем распоряжении только 62 корабля с вооружением более чем 40 пушек, в то время как союзники 74, включая семь английских кораблей 1-го ранга.

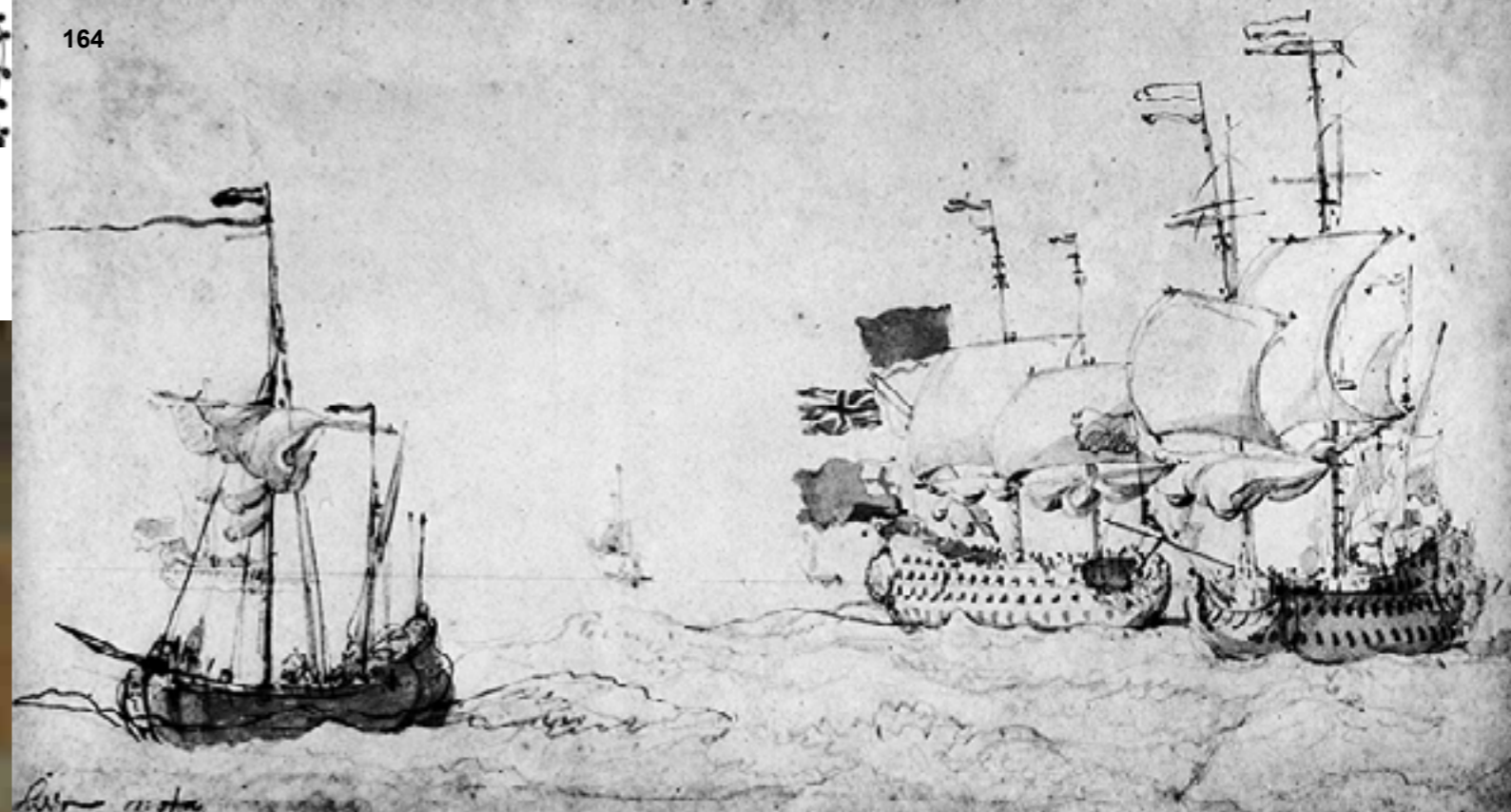
Пока союзники находились в замешательстве, де Рюйтер планировал направить в гуцу их флота брандеры. Этот план сорвался из-за слабого ветра, который не позволил голландцам приблизиться к противнику достаточно быстро. У французов и англичан оказалось достаточно времени, чтобы обрубить якорные канаты и начать движение, но последующие действия д'Эстре лишили союзников любых шансов на успех. К недовольству своих капитанов он направил французскую эскадру практически в противоположную сторону от направления взятого англичанами. И далее д'Эстре удовольствовался перестрелкой на большой дистанции с голландской эскадрой, которую де Рюйтер послал в погоню за французами. Оставшись один на один с англичанами, голландцы получили возможность вести с ними бой практически на равных. По мнению современников, свидетелей этого сражения, оно получилось наиболее ожесточенным из всех боевых столкновений всех англо-голландских войн.

Главные английские флагманы, Prince герцога Йоркского и новый Royal James графа Сэндвича в ходе сражения оказались глубоко внутри порядков голландского флота. Полностью стихший ветер оставил два корабля без поддержки. К Prince в итоге помощь подошла, а Royal James после героической обороны все же пал жертвой сцепившегося с ним голландского брандера. Среди выживших графа Сэндвича не было. К концу дня англичане начали постепенно одерживать верх. Как только де Рюйтер почувствовал это, он благоразумно собрал свои корабли и вышел из боя.

Потери были значительны с обеих сторон. Голландцы потеряли два корабля, но их потеря была более чем компенсирована уничтожением 100-пушечного Royal James. Голландцы также захватили два корабля 2-го ранга Royal Katherine и Henry, но они были позже отбиты у призовых команд собственными экипажами. Оставшуюся часть 1672 года де Рюйтер осуществлял пассивную защиту, скрываясь за мелями голландского побережья, куда глубокосидящие английские трехдечники не осмеливались приближаться. Союзники пытались установить блокаду и проводить небольшие высадки, однако из-



163. Эдвард Монтегю, граф Сэндвич, погибший вместе с кораблем Royal James в сражении при Солбее. Он пытался перенести свой флаг на другой корабль, но моряки из охваченного паникой экипаж его горящего флагмана бросились в подготовленную для графа шлюпку, которая затонула под их весом. Тело графа было позже найдено и опознано по знакам отличия на камзоле. НММ, сэр Питер Лили.



164. Английские корабли в море в 1673 г. Трехдечником в центре, вероятно, является Charles, флагманский корабль сэра Джона Чичели, контр-адмирала красной эскадры. Единственным другим английским трехдечником под контр-адмиральским флагом в 1673 г. был St. Michael, который сильно отличается по внешнему виду от представленного на этом рисунке корабля. Поднятый на бизани Юнион Джек означает сигнал к построению в линию баталии. Справа от него вероятно корабль 2-го ранга Victory, который в кампании 1673 г. постоянно находился в составе дивизиона контр-адмирала Чичели. НММ, №1077. Старший, 1673 г.

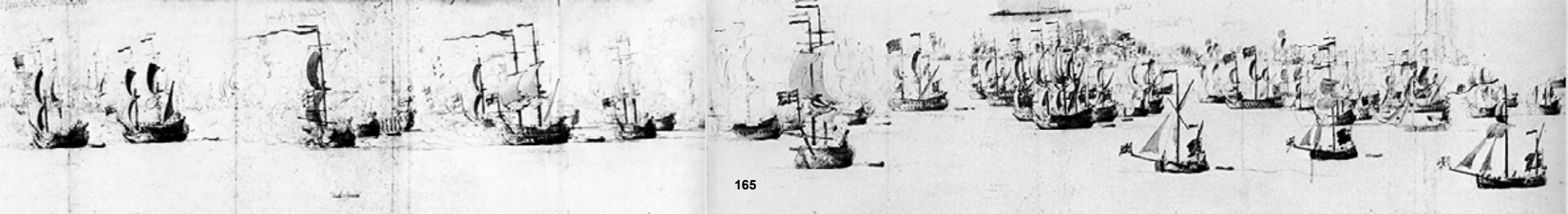
за штормов, болезней и недостатка припасов каждое их предприятие оканчивалось неудачей.

Весной 1673 года принц Руперт был назначен главнокомандующим союзным флотом. Герцог Йоркский стал жертвой Акта о присяге, который фактически лишал католиков возможности занимать какие-либо должности и посты. Это стало своеобразной частью платы строптивому парламенту за вынужденное выделение средств на ведение войны.

В мае союзный флот, насчитывавший 76 вымпелов, направился к Нидерландам в попытке дать противнику решающее сражение. 28-го числа они обнаружили де Рюйтера, терпеливо ждущего у Схооневельта, широкой якорной стоянке у побережья Валхерена. Союзники полагали, что голландцы откажутся от каких-либо действий, и им навстречу была направлена легкая эскадра. К удивлению союзников 52 голландских корабля внезапно снялись с якорей и двинулись вперед. Гоня перед собой отступающую легкую эскадру, голландцы атаковали основные силы флота союзников настолько стремительно, что у последних не было шанса выстроиться в должный боевой порядок. После беспорядочного девятичасового боя де Рюйтер отвел свои эскадры обратно к Схооневельту.

Неделю спустя, 4 июля, голландцы вновь предприняли стремительное нападение, опять застав союзников врасплох. Канонада длилась семь часов, после чего де Рюйтер вновь отступил под защиту берега. Ни в одном из этих двух сражений противники не понесли потерь в корабельном составе, а убыль в личном составе сторон была примерно равной. Однако полученные повреждения вынудили оба флота отступить в свои порты, что, несомненно, можно расценивать как победу голландцев. Вторжение было отложено, в то время как армия медленно проедала средства, выделенные английской казной.

В следующий раз англо-французский флот был готов к выходу в море только в середине



165

165. Вид от первого лица на начальные этапы 1-го сражения при Схооневелте. На этом рисунке дивизионы авангарда и кордебаталии красной эскадры принца Руперта смешали строй и двигаются вперемешку с кораблями белой (французской) эскадры и даже отдельными кораблями из состава синей эскадры. Слева Resolution и еще один двухдечник находятся в голове авангарда. У них скормы находятся несколько судов, которые должны были находиться в составе синей эскадры, включая корабль 2-го ранга St. George (видимый почти точно с носа). Справа в центре, почти скрытый английскими кораблями French Ruby, Anne и Constant Warwick находится второй французский флагман де Арден. У него за кормой движется трехдечник сэра Джона Хармана London (флаг на фок-мачте). За London следует корабль д'Эстре La Rein (белый флаг на фок-мачте) посреди группы из английских и французских кораблей по четыре и пять с каждого борта соответственно. За этой группой продвигается корабль принца Руперта (Юнион Джек на грот-мачте) Royal Charles вместе с кораблями дивизиона кордебаталии красной эскадры. Флаги вице-адмирала сэра Джона Кэмпторна (St. Andrew) и адмирала сэра Эдварда Спрагге видны выше Royal Charles. Сам Ван де Вельде находился на борту одного из кечей, показанных справа на переднем плане. Бойманс, №93. Старший, 1673 г. Это изображение является частью из серии набросков в десять штук, которые Ван де Вельде сделал во время сражения и вероятно доработал впоследствии. Этот рисунок имеет №3.

июля. В этот раз союзники имели в своем составе 56 английских и 30 французских кораблей, де Рюйтер мог выставить против них 60 своих. Некоторое время голландцы оставались на своей безопасной стоянке у Схооневельта, однако в начале августа необходимость прикрытия возвращавшегося из Средиземного моря конвоя вынудила их выйти в море. Это шло в разрез с желаними де Рюйтера. Как он и опасался, Руперт запер голландцев у берега, и дабы не быть отрезанным от Схооневельта, иного выбора как принять бой не оставалось. Столкновение произошло 11 августа у острова Тексель на выходе из Зейдерзе.

Оно должно было стать тем решающим сражением, которого так долго искали союзники, если бы д'Эстре, как и при Солбее, не испортил все. Де Рюйтер, у которого сложилось точное мнение о способностях французского адмирала, направил только девять кораблей против него «для забавы». Эта эскадра удачными маневрами оставила французов не у дел и присоединилась к основным силам в бою против англичан. Известны слова одного из голландских моряков, который сказал: «французы наняли англичан, чтобы они сражались за них, а теперь они здесь только лишь для того, чтобы посмотреть, как англичане отрабатывают свои деньги».

В ситуации, когда французы оказались вне сражения, англичане дрались отчаянно против всего голландского флота. Командующий синей эскадры сэр Эдвард Спрагге погиб, а кораблю 1-го ранга Prince едва удалось избежать захвата. Только к концу дня французы решили вновь присоединиться к сражению. После этого де Рюйтер прекратил огонь и вышел из сражения. Как англичане, так и голландцы понесли ужасающие потери, но как ни удивительно в корабельном составе потерь не было. Английские корабли имели слишком сильные повреждения, чтобы продолжать оставаться в море, и разъяренный принц Руперт вернулся с флотом в Англию. Вторжение было снова отложено, и как потом стало ясно отложено окончательно.

Позорные действия французов убедили последних сомневающихся, что Англия выбрала не того союзника. Карл II заключил мир с Нидерландами и вывел свой флот из кампании. Голландцы, избавившись от опасений высадки десанта на их территорию, обратили все свои силы



166

166. Томас Батлер, граф Оссори, контр-адмирал синей эскадры в 1673 г. Он держал свой флаг на корабле St. Michael. НММ. Гравюра по картине сэра Питера Лили.

167. Принц Руперт. НММ, сэр Питер Лили.

на сухопутный театр военных действий с Францией. Хотя в итоге до окончания войны между ними потребовалось еще четыре года тяжелых боев. К стыду многих отличных французских морских офицеров выяснилось, что Людовик дал д'Эстрэ личные инструкции, по которым он должен был позаботиться о том, чтобы основная тяжесть в сражениях легла на плечи англичан. Однако такое положение вещей в любом случае не могло скрыть некомпетентность д'Эстрэ. Позже он разрушил половину французского флота, по небрежности направив его на рифы.

Неудачи английского флота в третьей англо-голландской войне не могут быть объяснены лишь действиями французов. Эффективность флота была далека от образцов предыдущих военных конфликтов: на кораблях постоянно имелся некомплект личного состава, многие моряки были против войны с Голландией, к тому же у них были еще свежи в памяти события 1666 года, когда их уволили со службы без выплаты жалования. Экипажи кораблей вынужденно пополнялись солдатами сухопутной армии не имевших навыков в морском деле. В дополнение ко всему

не были решены давнишние проблемы с материальным обеспечением, из-за чего флоту приходилось многие недели простаивать в портах в ожидании доставки припасов. В результате всего этого подорвать голландскую заморскую торговлю так и не удалось.

Но наиболее важным фактором, склонившим чашу весов не в пользу англичан, было мастерство противника. Стратегия де Рюйтера была хорошо продумана, а в сражениях его лидерские качества и принятые решения были выше всяких похвал. За исключением Текселя, он рисковал в сражениях только в тех случаях, когда эффект внезапности мог дать ему временное преимущество. В каждом из таких случаев он выходил из боя, как только это преимущество терялось. Он также мог положиться на своих одаренных младших флагманов и в частности на Адриана Банкерта и Корнелиса Тромпа. Если принять во внимание тот факт, что противостоявшие де Рюйтеру английские командующие также были закаленными в боях ветеранами, то результат сохранения Голландией своего флота в целостности становится еще более значимым.

Руководство королевским флотом было достаточно грамотным, хотя и не безошибочным. Герцог Йоркский был слишком самоуверенным, в то время как стратегия принца Руперта отличалась излишней осторожностью и малой агрессивностью. Их лучшие качества проявлялись в момент, когда начиналось само сражение. Герцог Йоркский проявил недюжинный талант при выполнении маневров при Солбее, а принц Руперт прекрасно разобрался в сложившейся опасной обстановке при Текселе. Сэндвич и Спрагге по своим личным мотивам пошли на смертельный риск, первый из-за оскорбления герцога, а второй из-за непонятной жажды мщения Корнелису Тромпу. Большинство младших английских командиров продемонстрировали свое мастерство. Сэр Джон Харман, сэр Джон Кэмпторн и граф Оссори подтвердили свое реноме умелых командиров.

Результаты войны дали Адмиралтейству дополнительный повод для уверенности в своих больших трехдечниках. И хотя голландцы не были побеждены, их корабли неоднократно подвергались жестоким ударам тяжелых орудий английских кораблей 1-го ранга. При Текселе обездвиженный Prince на протяжении нескольких часов вел неравный бой с несколькими противниками, но так и не был побежден. Уничтожение Royal James не далось голландцам малой кровью – один из голландских кораблей, попавший под бортовой залп английского исполина потерял 200 человек из всего экипажа численностью 300 человек.

Новый этап строительства 1668-1672 годов Edgar

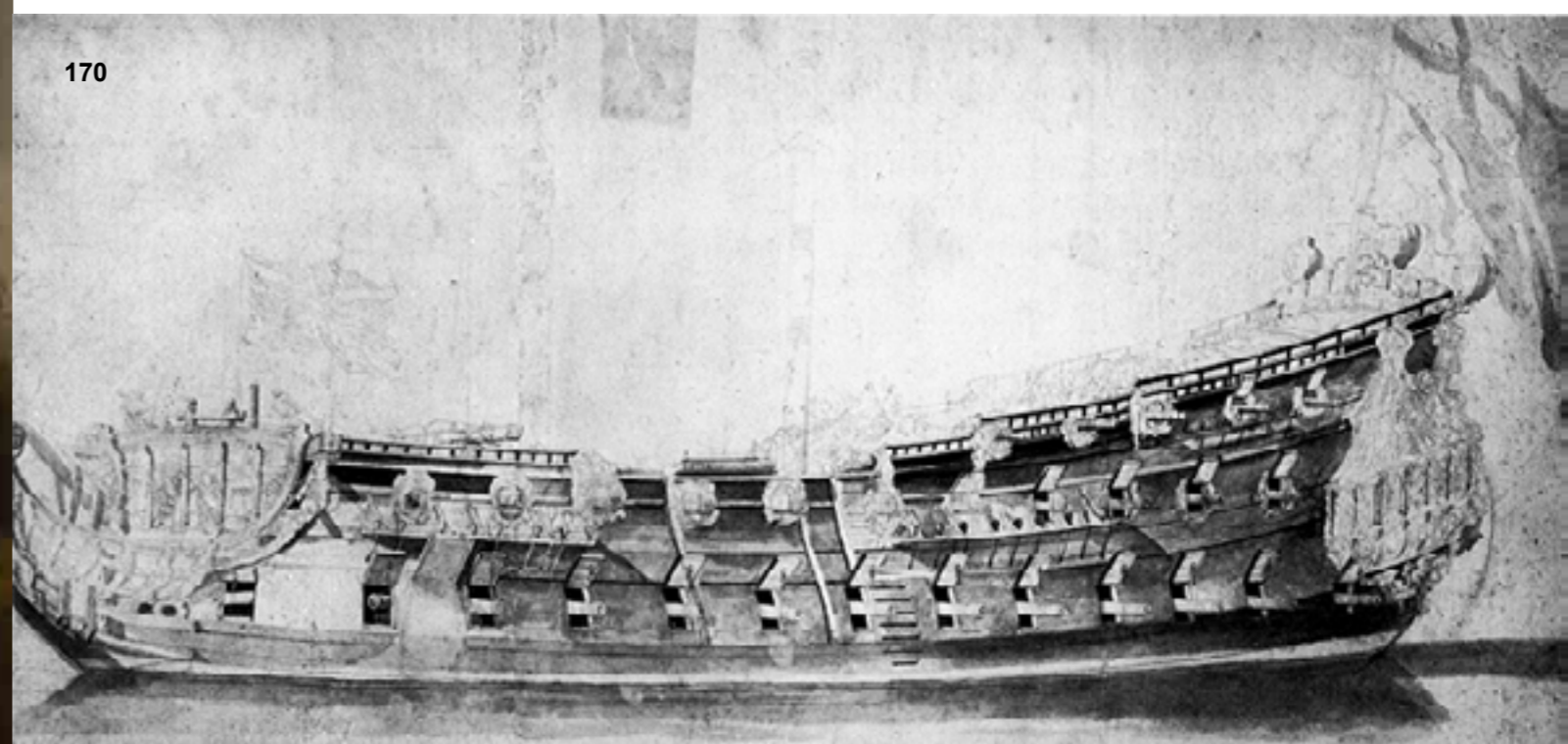
Приоритет Адмиралтейства в постройке дорогих трехдечников в конце 60-х начале 70-х годов семнадцатого столетия затруднил финансирование строительства кораблей 3-го и 4-го рангов. За одним исключением каждый проект отвергался с резолюцией «денег нет». Среди ан-



168. Де Рюйтер, на заднем плане изображен корабль Zeven Provinciën. НММ. Фердинанд Бол.



169



170

169. Драматический момент сражения при Текселе. Командующий синей эскадрой, сэр Эдвард Спрагге отчалил в барке от борта поврежденного St. George (справа на переднем плане) в попытке перенести свой флаг на Royal Charles. Однако на борту Royal Charles было не все в порядке – его капитан был убит и на борту царил хаос. Корабль величественно проследовал мимо, оставив беззащитную барку сэра Эдварда на произвол. До того момента, как барка смогла выйти из под огня, в нее попало ядро, которое убило адмирала. Слева Prince, первый флагман Спрагге, ведет свой знаменитый бой, против кораблей голландского адмирала Корнелиса Тромпа. Флагман Тромпа находится по правому борту Prince. Ранее Спрагге поклялся королю, что убьет Тромпа либо погибнет сам. Обратите внимание на выставленные по бортам английских кораблей рангоутные деревья для защиты от голландских брандеров, один из которых догорает справа. НММ, №409. Старший, ?1673 г. Рисунок был сделан после сражения, вероятно, в качестве эскиза для гобелена.

170. Корабль Дина Swiftsure. Угол одного из кормовых «балконов» виден под оконечностью боковой галереи. НММ, №417. Старший, 1673 г. Надписан 'de... te harwits dat nade nieuwe swiftsiuer' (спуск нового Swiftsure в Харвиче).

нулированных судов был большой корабль 3-го ранга, заложенный в 1668 году сэром Томасом Стриклендом на верфи Фил ов Фудре в Ланкашире. В том же году было предложено построить корабль 3-го ранга на стапеле около леса Дина, но проект был отклонен, а сам стапель в итоге продан с торгов. В 1670 году еще три проекта кораблей 3-го ранга были сначала утверждены, а затем аннулированы. Два из них должны были строиться в Халле, а еще один в Бристоле. В следующем году Адмиралтейство приняло решение о постройке трех кораблей 3-го ранга и шести 4-го ранга на верфях Темзы на сумму £69 000, однако изыскать нужные средства не удалось, и ни один из кораблей так и не был построен.

Единственным исключением стал корабль 3-го ранга, заложенный в Бристоле в конце второй англо-голландской войны и вероятно являвшимся частью кораблестроительной программы «на десять кораблей» 1666 года. Этим кораблем был Edgar, построенный по контракту Френсисом Бейли и спущенный на воду в 1668 году. С длиной по гон-деку в 153 фута 6 дюймов и шириной 39 футов 8 дюймов Edgar оказался больше по размерам, нежели все предыдущие корабли 3-го ранга. Он мог нести от 72 до 74 орудий, из которых полпушки устанавливались на нижнем деке, а кулеврины или 12-фунтовые орудия на верхнем. Изображений этого корабля идентифицировать не удалось, и ничего не известно о его внешнем виде. Пипс видел корабль незадолго до спуска на воду и писал, что «это будет замечательный корабль». На деле он оказался чрезвычайно хорошим ходоком. Это обстоятельство привело в недоумение королевских корабельных мастеров, поскольку неграмотный Бейли никогда не использовал чертежи и строил свои корабли исключительно на глазок. А случилось то, что этот проницательный мастер обнаружил значительный недостаток в кораблях, построенных на королевских верфях.

171. Не атрибутированный корабль 3-го ранга. Его кормой декор схож с таковым на Harwich или Swiftsure. Его резной гакаборт исключает его из числа двадцати кораблей 3-го ранга постройки 1678-1680 годов, которые имели гакаборт в форме полумесяца. Изображенный корабль, вероятно, датируется между 1673 и 1675 годами. Это определенно не Royal Oak, но возможно Harwich, Swiftsure или Defiance 1675 г. Британский музей. Младший, ?1675 г.

172. Royal Oak. Обратите на необычную для кораблей 3-го ранга носовую фигуру в виде всадника. Еще одной необычной чертой для двухдечника является надстройка на юте. Коллекция Р.Ч. Андерсона. Миссис Андерсон предоставила данный рисунок для экспозиции Национального морского музея в Лондоне. Старший, прим. 1675 г.



Великолепных результатов ему удалось добиться, просто отодвинув мачты на Edgar на 10-12 футов дальше в корму, чем это было принято. Сэр Финеас Петт первым из королевских кораблестроителей заподозрил, в чем крылся секрет успеха Бейли. Когда корабль 1-го ранга St. Andrew продемонстрировал плохие ходовые качества, несмотря на соответствующие обводы его корпуса, сэр Финеас провел работы по перестановке мачт на 6 футов в корму. Результат этих работ был выдающимся.

В 1670 году Бейли получил заказ на постройку еще одного корабля 3-го ранга, но это был один из проектов, которые были позже отменены. Edgar имел долгую службу, принял участие в семи сражениях, и был полностью перестроен в 1700 году.

Корабли 3-го ранга 1673-1675 годов

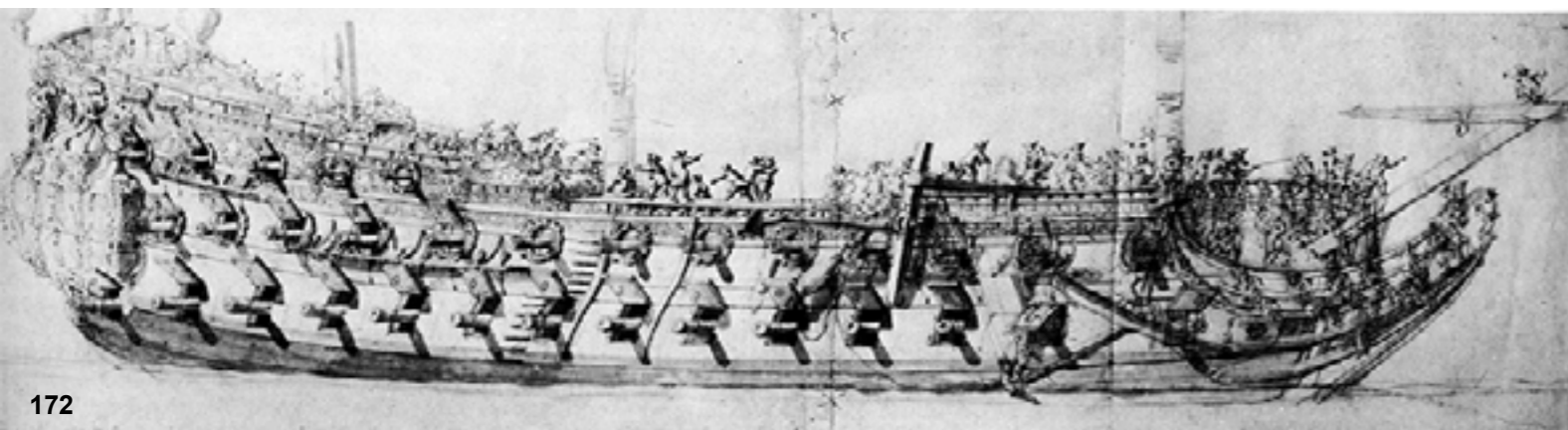
Начало третьей англо-голландской войны не ознаменовало улучшения финансового положения Адмиралтейства, но, тем не менее, оно дало стимул к постройке нескольких кораблей 3-го ранга. Первый проект получил свое начало в 1672 году, когда сэр Энтони Дин предложил построить два корабля 3-го ранга на королевской верфи в Харвиче. Адмиралтейство приняло предложение, и Дин обязался выполнить строительство из расчета стоимости корабля в £9 за тонну. Первым кораблем стал Swiftsure, спущенный на воду в 1673 году. Второй, оконченный постройкой в 1674 году, по просьбе жителей города, получил имя Harwich.



173. Адмиралтейская модель не идентифицированного 80-пушечного двухдечного корабля примерно 1692 г. Такие корабли строились на основе проекта удачного Royal Oak, однако адмиралтейство перегрузило их корпуса артиллерией настолько сильно, что из-за своих плохих ходовых качеств эти корабли приобрели дурную славу. Основываясь на вырезанных инициалах, на держателях модели, можно сделать предположение, что модель представляет собой корабль Sussex. Музей ВМА.

Эти корабли привлекли к себе много внимания. Началось все с Пипса, заявившего, что размеры Harwich были скопированы с французского корабля и то, что он стал моделью для постройки последующих английских кораблей. Зерно истины в этих заявлениях, несомненно, есть, но не более того. Необходимо помнить, что Пипс всячески старался продвигать своего друга Дина за счет других корабельных мастеров.

Надо признать, что союз с Людовиком XIV дал возможность англичанам более близко ознакомиться с последними достижениями французского кораблестроения. Карл II посетил французский флот, когда он прибыл на рейд Спитхэда весной 1672 года. Король был особенно впечатлен внешним видом двухдечного 74-пушечного корабля Le Superb. Дин был вызван к королю, и



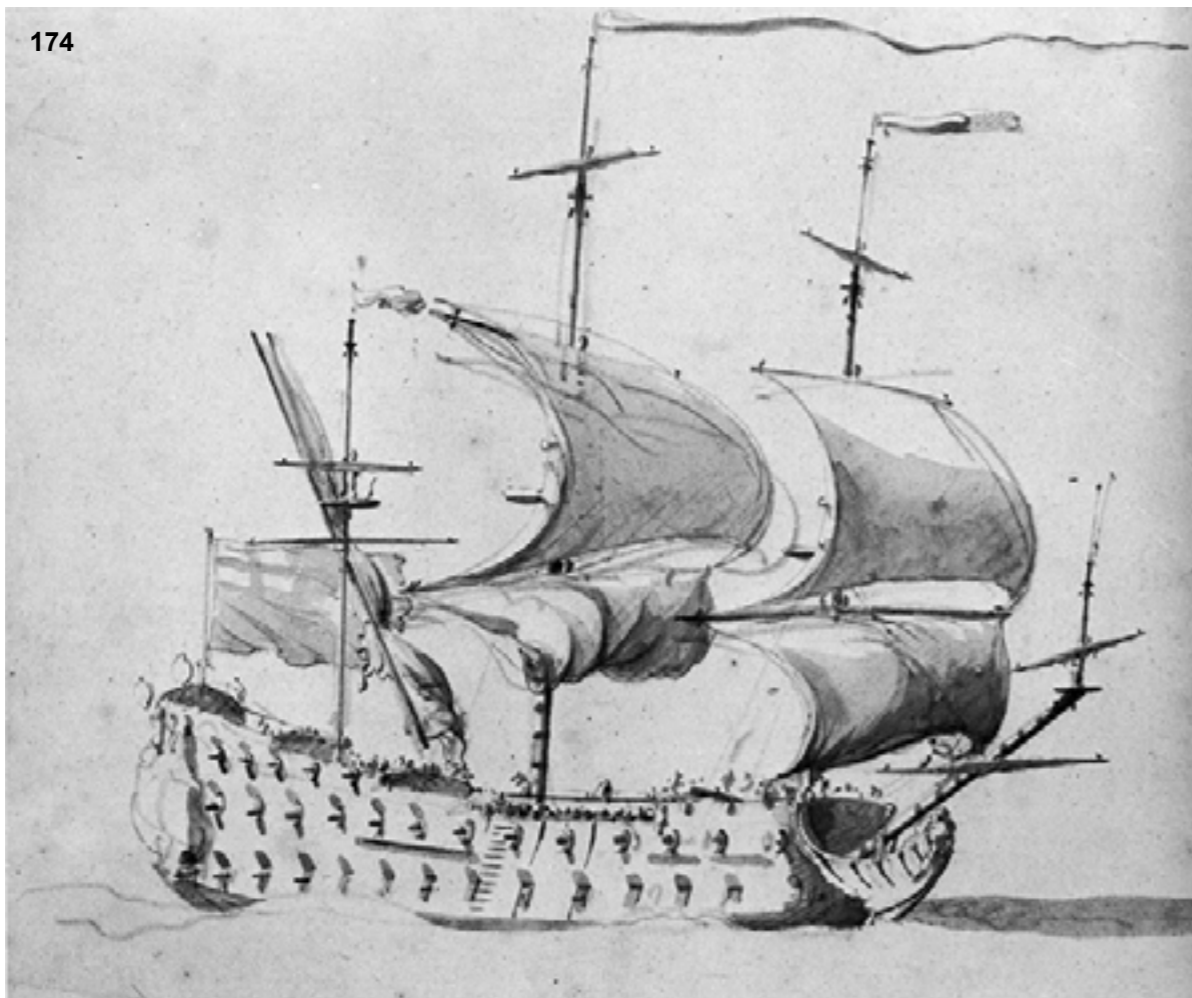
дал ему указание строить последующие корабли похожими на Le Superb. Дин сам без сомнения находился под впечатлением от размеров французского корабля, в связи с чем Пипс сделал запись в дневнике:

«Этот корабль был сильно расхвален как французами, так и англичанами, поднявшимися на его борт. Он был 40 футов шириной, нес 74 орудия и имел провизии на 6 месяцев. Наши же фрегаты, имевшие 2 ½ палубы, были уже, не могли загрузить столько провизии и нести орудия так высоко над водой. Сэр Э.Д. осмотрев и измерив этот корабль, предоставил рапорт королю, которым он остался очень доволен и дал указание Э.Д. построить Harwich как можно ближе к размерениям Superbe, что и было выполнено с таким успехом, что последующие 20 кораблей 3-го ранга по постановлению Парламента были построены по его образцу, и обозначившие самое выдающееся усовершенствование на сегодняшний день».

Это заявление Пипса нельзя просто принять на веру. Harwich и практически идентичный с ним Swiftsure были очень удачными кораблями, однако сохранившиеся свидетельства ука-

зывают на то, что влияние Le Superbe на них ограничилось лишь балконами и кормовыми галереями во французском стиле. Корабли не отличались ни выдающимися размерами, ни пропорциями. Edgar был больше по размеру, некоторые из кораблей более ранней постройки, к примеру, Warspite 1666 года был шире этих кораблей по отношению к длине.

Высота расположения артиллерии над водой, а также грузместимость могли быть увеличены путем использования более полных обводов корпуса предпочитаемых французами. Однако нет указаний на то, что Дин пошел на это. Swiftsure в 1673 году легко оторвался о преследовавшей его голландской эскадры, о Harwich Пипс писал: «быстрее всех кораблей во флоте, будь то малый или великий». Свидетельства об их скоростных качествах, являются достаточным основанием для предположения об их острых обводах. Суда, построенные по «постановлению Парламента» будут рассмотрены в следующей главе. На данный момент будет достаточно упомянуть, что хотя корабли 3-го ранга по этой программе изначально планировалось строить по размерам кораблей Дина, позже король лично распорядился, чтобы размеры кораблей были увеличены,

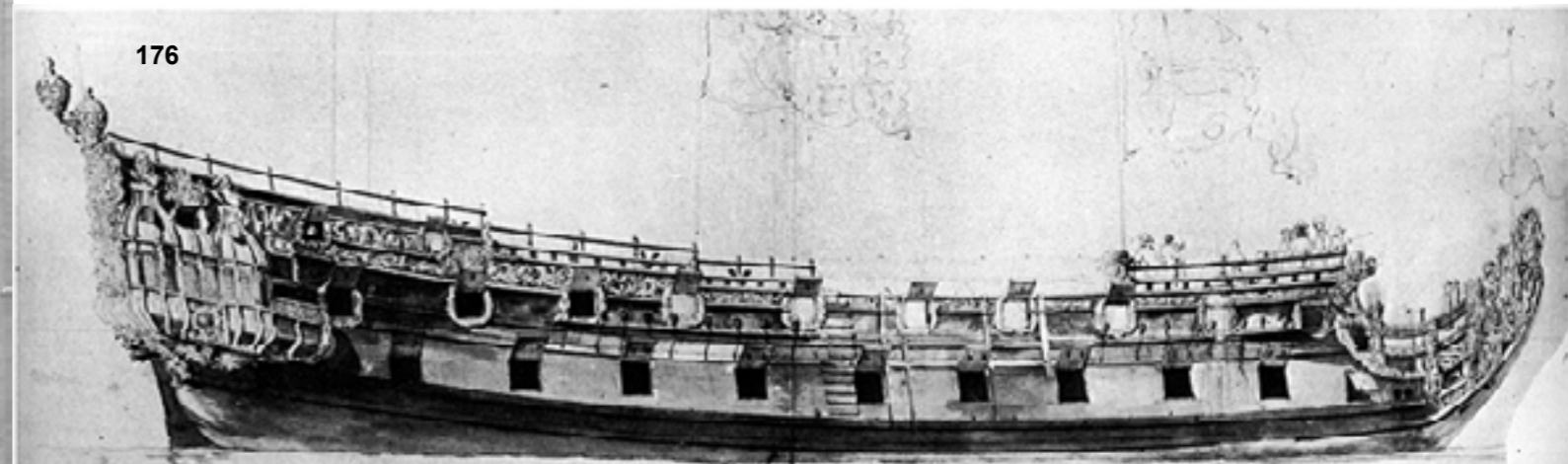


174. Большой корабль 3-го ранга в море, возможно, Royal Oak. Предположение было сделано на основании схожести схемы расположения орудийных портов с таковой на достоверных изображениях Royal Oak. ВА, №4660. Младший, дата неизвестна.

175



176



175, 176. Два вида корабля Woolwich 1675 г. с изумительным декоративным убранством. Обратите внимание на старомодные мостки впереди боковых галерей, эта черта, характерная для кораблей времен первых Стюартов, на короткое время вновь нашла себе место на кораблях в середине 70-х годов XVII в. На втором рисунке корабль показан сразу же после спуска на воду. 175. НММ. Гравюра по утраченному рисунку Ван де Вельде. 176. Коллекция Чарльза Гора. Музей Гете, Веймар. Старший, 1675 г.

дабы приблизиться к французским стандартам.

Подход французских кораблестроителей к размещению артиллерии как можно выше над водой не подходил для английского королевского флота. По заведенной практике английские корабели пытались втиснуть в корпус корабля столько орудий, сколько он мог нести без риска опрокинуться и затонуть. Если обнаруживалось, что на каком-то корабле уровень нижней орудийной батареи был чрезвычайно высок, Адмиралтейство просто увеличивало вооружение, а для обеспечения остойчивости добавляло балласт, чтобы осадка корабля выровнялась с остальными судами флота. Возможно, именно этот факт стал причиной увеличения вооружения на Loyal London с 80 до 92 орудий всего лишь через месяц после окончания его постройки. Еще одним примером может служить Le Rubis – французский трофей, захваченный в 1666 году. На момент захвата на нем было установлено только 54 орудия, но английские чиновники определили, что «он вполне может нести 60 или около того орудий». В итоге он стал 66-пушечным. Вскоре это число было увеличено до 76, но даже после этого было признано, что он может нести еще больше и в 1672 году French Ruby, как он тогда назывался, был перестроен как 80-пушечный, вероятно с тремя полными орудийными палубами.

Если у англичан и была копия Le Superbe, то ею мог считаться Royal Oak, построенный в 1674 году Джонасом Шишем на королевской верфи в Дептфорде. Также как и французский ко-



177. Вид на корму и кормовую раковину корабля Woolwich. Обратите внимание на то, что королевский герб больше не занимает доминирующего положения на корме, а также на четыре ретирадных порта, необычных для корабля 4-го ранга. Британский музей. Выполнен не Ван де Вельде, но, возможно, одним из их учеников.

рабль, он был «40 футов шириной», если быть точным, 40 футов 6 дюймов и нес 74 орудия. Этот большой корабль 3-го ранга оставался самым крупным и наиболее сильно вооруженным двухдечным кораблем в королевском флоте вплоть до 1690 года. С полупушками на нижнем ярусе и кулевринами на верхнем по весу своего бортового залпа он превосходил многие корабли 2-го ранга. В конечном итоге Royal Oak был выбран в качестве прототипа для постройки серии 80-пушечных кораблей во времена правления Вильгельма III.

Значительно меньший по размерам корабль 3-го ранга был построен в 1675 году. Этим кораблем стал 64-пушечный Defiance, построенный в Чатеме сэром Финеасом Петтом. Он был схож по размерениям с Defiance 1666 года и возможно предполагался как его замена. Достоверно атрибутированного изображения этого корабля нет, хотя имеются несколько возможных кандидатов.

Между прочим Le Superbe вероятно оказался не таким удачным кораблем как полагали англичане. После завершения кампании 1672 года он был направлен обратно во Францию для установки спардека над шкафутом. Эта процедура, которую англичане позже переняли, должна была укрепить, признанные слабыми, надстройки. После этого Le Superbe редко вводился в кампании и был продан на слом в 1687 году, всего лишь через шестнадцать лет после постройки.

Корабли 4-го ранга 1668-1685 годов

Корабли 4-го ранга были рабочими лошадками флота. Они регулярно включались в линию баталии вплоть до начала восемнадцатого столетия, их размеры были признаны достаточными для борьбы с североафриканскими корсарами, с которыми у англичан происходили постоянные столкновения. Благодаря своей относительно малой осадке корабли 4-го ранга могли действовать в тех водах, которые были недоступны кораблям 3-го ранга. Помимо всего прочего, их меньшие экипажи делали эти корабли более экономически выгодными, в связи с чем многие из них вводились в кампании в мирное время, между тем как их более крупные собратья находились в запасе.

Тем не менее, во времена правления Карла II было построено лишь несколько таких кораблей по причине того, что оставшиеся корабли 4-го ранга со времен республики и даже более ранних периодов вполне удовлетворяли потребности королевского флота в них. Было дешевле

XXVIII. 54-пушечный корабль Woolwich, построенный в 1675 г. Изображенная транцевая корма является ошибкой либо Ван де Вельде, либо их ученика или реставратора. НММ, по картине Старшего.

XXIX. Вид с берега на начальный этап сражения при Солбее. Англичане двигаются в обратном порядке, с синей эскадрой держащей курс на север в левой части изображения. Дивизион вице-адмирала сэра Джозефа Джордана на Royal Sovereign во главе, показан слева, за которым следуют дивизионы графа Сэндвича на Royal James и контр-адмирала сэра Джона Кэмпторна на St. Andrew. У Royal James уже начались неприятности – с носа к нему приблизился голландский Groot Hallandia под командованием капитана Яна ван Брекеля. Между Сэндвичем и Кэмпторном виден Henry, едва уклонившийся от брандера. Надпись под изображением корабля гласит: «Капитан Дигбю убит и корабль после этого захвачен». Красная эскадра показана в центре и чуть справа с головным кораблем дивизиона Charles под флагом контр-адмирала Джона Хармана, на котором спущен фор-марса-рей. Далее следует Prince герцога Йоркского, ведущий артиллерийскую дуэль с кораблями де Рюйтера и контр-адмирала Яна ван Неса. За герцогом в непосредственной близости движется сэр Роберт Холмс на St. Michael, а еще дальше справа дивизион вице-адмирала сэра Эдварда Спрагге с флагом на London. Перед London корабль сэра Джона Чичели Royal Katherine, изображенный с кормы, взят на бордаж и захвачен. С края справа показана удаляющаяся французская эскадра. Музей Маринерс, Ньюпорт-Ньюс. Раскрашенная гравюра неизвестного автора.

XXX. Голландцы приближаются к поврежденному кораблю Prince в сражении при Текселе. Prince показан справа, а голландские корабли слева возглавляет корабль Корнелиса Тромпа Gouden Leeuw. Royal Sovereign принца Руперта виден на некотором отдалении в центре, а флаг сэра Джона Хармана (London) виден в просвет над сбитой мачтой Prince. Частично скрытый за дымом выстрелов Gouden Leeuw с его левого борта, виден Charles контр-адмирала сэра Джона Чичели с падающей крьюс-стенгой. Другими голландскими кораблями (слева на право) являются Witte Olifant (флаг на фор-стенге), Hollandia (флаг на крьюс-стенге), Commetster и Woerden (ошибочно). Флаг де Рюйтера виден над бушпритом Woerden. Ван де Вельде показал Woerden на нескольких изображениях сражения при Текселе, однако, на деле этот корабль отсутствовал в составе голландского флота в этом сражении. В 1673 году художник был на службе у английского монарха и, возможно, был не в курсе изменений в составе голландцев. НММ. Старший, 1687 г.

XXXI. Сражение при Текселе. В центре, показана схватка вокруг обездвиженного Prince, с правого борта которого находится корабль Тромпа, а с кормовой раковины правого борта корабль под командованием де Хена. На этот момент Спрагге уже перенес свой флаг на St. George – корабль справа в центре без носовой фигуры. Трехдечником на переднем плане справа является Royal Charles. С края слева виден, частично скрытый английским двухдечником, St. Andrew Кэмпторна, а St. Michael Оссори в центре на небольшом отдалении. Фэлбриг Холл. Младший.

XXXII. Charles Galley. Также как и на Woolwich на нем установлены короткие мостки, являющиеся продолжением боковых галерей. НММ. Старший.





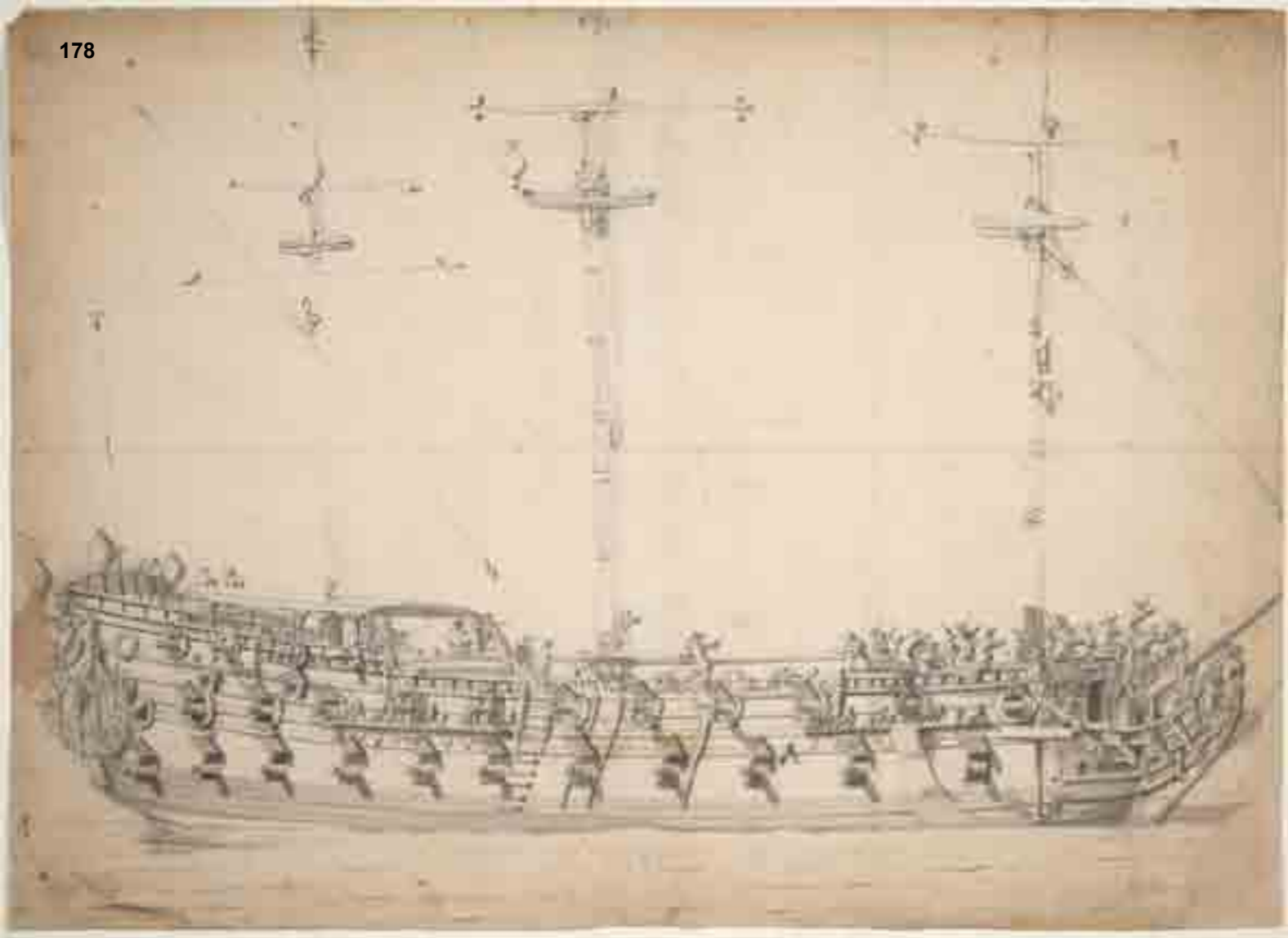
XXVIII



XXXI



XXXII

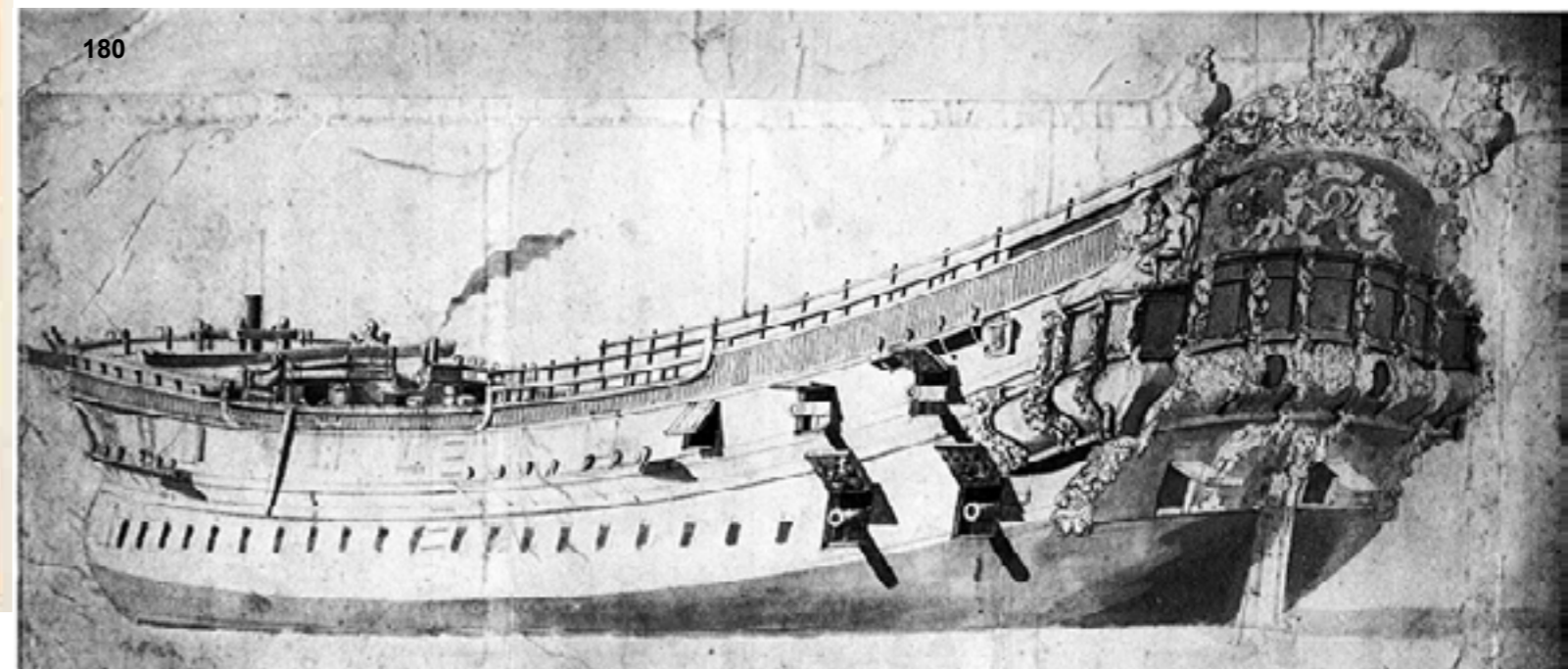
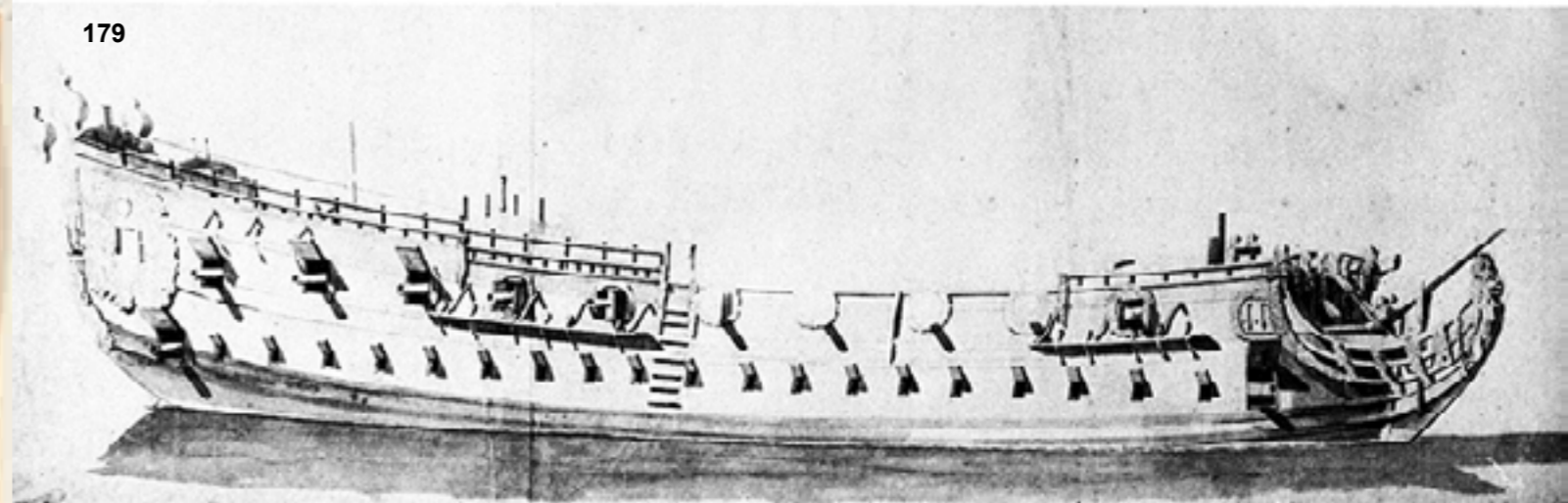


178. Mordaunt изначально предназначавшийся для каперских операций. НММ, №598. Старший, ?1681 г. Надписан 'mordhent'.

перестраивать или ремонтировать их, нежели строить новые.

Постройка новых кораблей 4-го ранга была запланирована дважды в начале 70-х годов, но в обоих случаях их закладка не состоялась. В первой группе в рамках программы строительства кораблей на верфях Темзы 1670 года, планировалось построить шесть кораблей. Во второй раз вопрос был поднят адмиралом сэром Эдвардом Спрагге, предположившим, что строительство кораблей в Ирландии может обойтись дешевле. Для проверки этого предположения Адмиралтейство выделило Спрагге контракт на постройку четырех кораблей 4-го ранга в Уотерфорде, со стоимостью 8 фунтов 6 шиллингов и 3 пенса за тонну. Агент адмирала сэр Николас Арморер незамедлительно начал закупку материалов, но проект был заморожен, после того как сэр Эдвард был убит в сражении у Текселя.

Не считая кораблей 5-го ранга повышенных в ранге и нескольких необычных вариантов, между 1668 и 1685 годами для королевского флота было построено только два истинных корабля 4-го ранга. Это были Oxford 1674 года и Woolwich 1675 года. Первый был построен по контракту Френсисом Бейли в Бристоле, а второй на верфи Вулиджа Финеасом Петтом (это был внук «старика» Финеаса, не сэр Финеас Петт). Оба корабля были 54-пушечные. По причинам, остающимися загадкой, корабль Петта был покрыт резьбой с неимоверно замысловатым и сложным рисунком. По богатству декоративного убранства этот корабль мог соперничать с кораблями 1-го ранга. Это могло произойти из возможного намерения использовать этот корабль в качестве флагманского в мирное время, а может быть резчики из Вулиджа просто хотели, чтобы корабль, носивший имя их города, был самым блистательным из всех. Как бы то ни было, этот примечательный корабль стал любимым предметом для многих художников-маринистов того времени и на сегодняшний



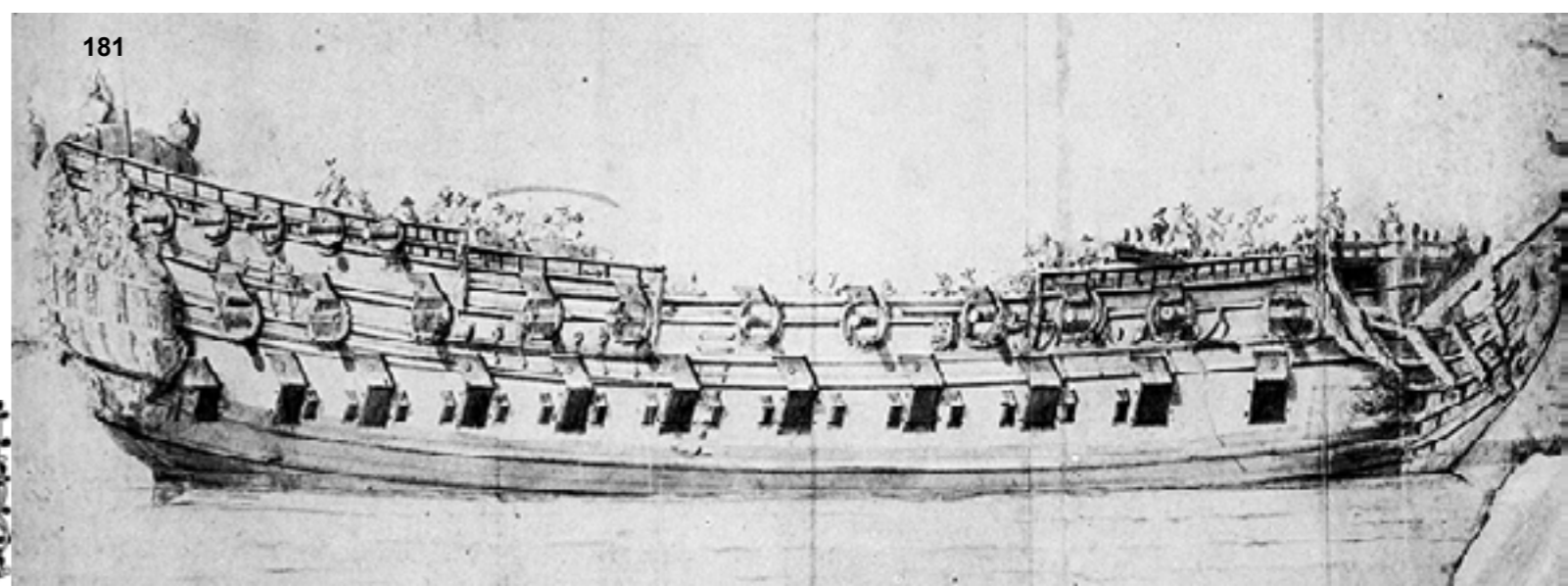
179, 180. Гребные фрегаты James (179) и слегка больший по размерам Charles (180). Очевидно, что на Charles зажжена печь камбуза, поскольку из трубы над полубаком поднимается дымок. 179. Бойманс, №345. Старший, прим. 1676 г.

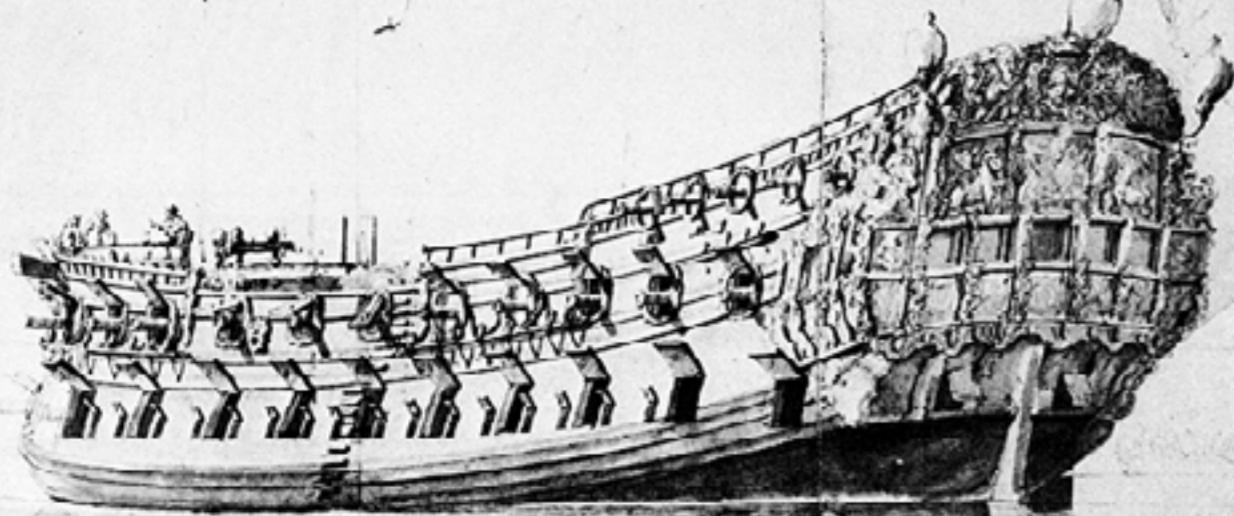
180. НММ, №538. Старший, прим. 1676 г. Надписан 'd sarles galeij'.

181, 182. Успех Charles Galley и James Galley побудил Адмиралтейство перестроить в 1681 г. старый корабль 4-го ранга Tiger в гребной фрегат.

181. НММ, №1220. Старший, прим. 1680 г. Этот и многие другие рисунки Tiger были, вероятно, сделаны во время посещения этого корабля королем вскоре после его спуска на воду.

182. Бойманс, №356. Старший, 1681 г. Надписан рукой Старшего 'de niue theiger' и Младшего 'de Nieuw theijger'.





день известно восемь его изображений. И напротив внешний вид Oxford является загадкой, как и остальные корабли Бейли.

Еще один корабль 4-го ранга, 48-пушечный Mordaunt, был куплен в 1683 году. Изначально предполагалось, что этот корабль станет частным капером. Mordaunt был построен на верфи капитана Касла в Дептфорде, для синдиката возглавляемого лордом Мордаунтом, впоследствии графа Питерборо. Вскоре после окончания постройки корабль оказался в центре международного инцидента. Испанский посол узнал о том, что корабль предполагалось передать курфюрсту Бранденбургскому, который намеревался использовать его для охоты за испанскими судами, возвращавшимися из Вест-Индии. После продолжительных споров лорда Мордаунта вынудили предоставить залог в качестве гарантий использования корабля в мирных целях. В итоге королевский флот выкупил корабль, после того как лорд не смог платить жалование экипажу.

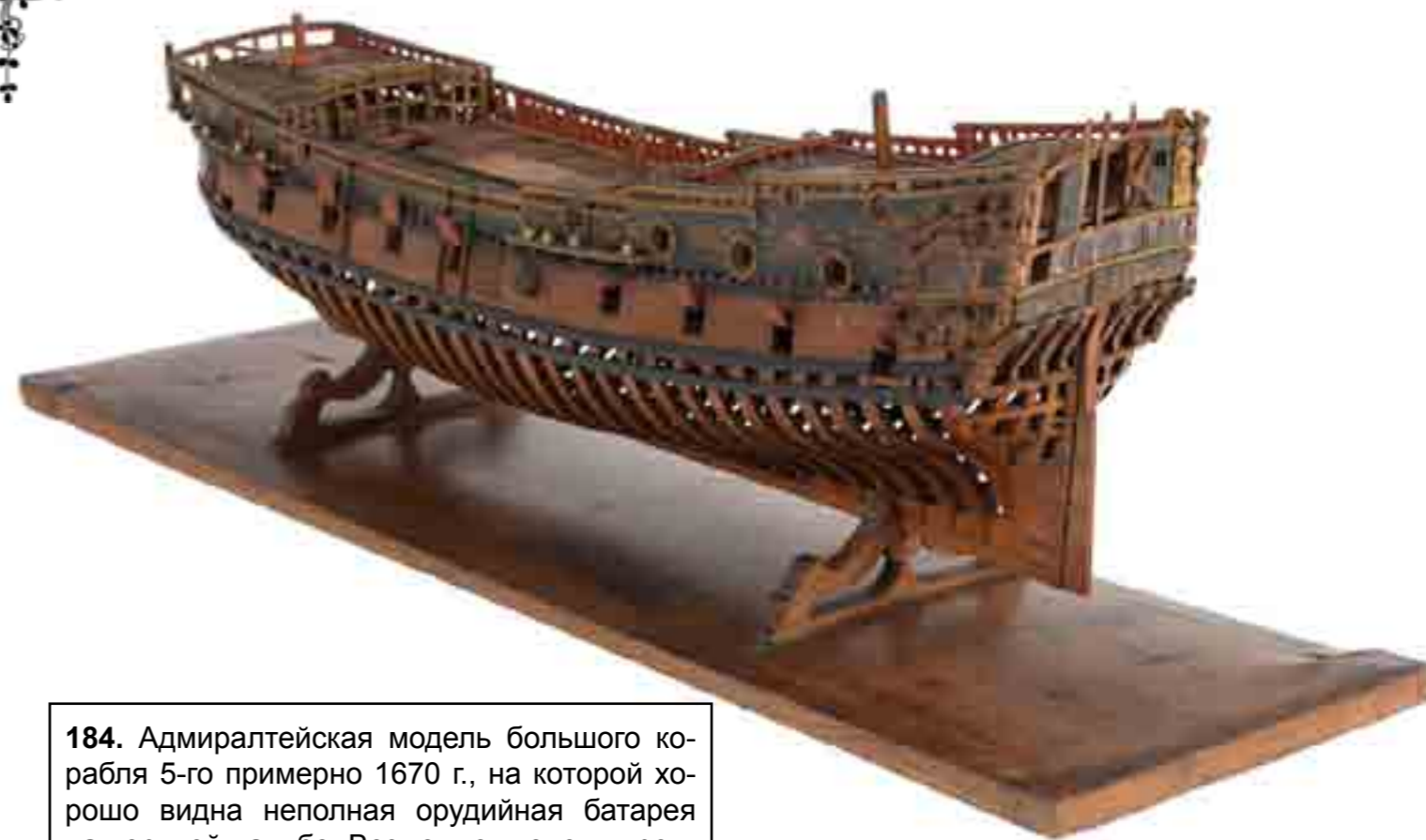
Вариации кораблей 4-го ранга

Как уже отмечалось в 3-й главе, в 40-х годах семнадцатого столетия королевский флот экспериментировал с установкой дополнительных весел на несколько малых

183



183. Типичный корабль 5-го ранга, 36-пушечный Garland или иначе Guardland (бывший Grantham 1654 г.). В конце службы он был переделан в брандер. ВА, №4699, прим. 1673 г. Надписан 'fergad Garland' (фрегат Garland).



184. Адмиралтейская модель большого корабля 5-го примерно 1670 г., на которой хорошо видна неполная орудийная батарея на верхней палубе. Возможно, модель представляет собой проект для кораблей Falcon, Sweepstakes, Nonsuch или Phoenix. НММ.

кораблей 4-го ранга. Нет причин сомневаться в удачности этих кораблей, но после 1650 года весельные порты стали редко встречаться на английских кораблях. В середине 70-х годов Карл II узнал о французском парусно-гребном судне нового типа, возможно, это был 24-пушечный La Bien-Aimée, построенный в 1672 году в Тулоне. По просьбе корабля Дин провел исследование и со временем узнал детали французского проекта. Используя полученную информацию, в 1672 году Адмиралтейство построило 32-пушечный Charles Galley и 30-пушечный James Galley. Charles Galley был построен в Вулидже Финеасом Петтом, а James Galley был возведен в Блэуолле сыном Дина, также носившим имя Энтони. На этих кораблях все было принесено в жертву скорости. Они были слишком узкими для своей длины и имели необычно острые обводы. Они мели прямое парусное вооружение и были двухдечными, но только на верхней палубе была полная орудийная батарея. За исключением одного порта в корме (два на Charles Galley) и одного в носу, вся нижняя палуба отдавалась под весельные порты. Несмотря на их относительно легкое вооружение (все сакры, за исключением 3-фунтовых пушек на квартердеке) эти корабли были причислены к 4-му рангу.

Постройка гребных фрегатов доставила немалые трудности компании «Темз Уотерменс», 160 человек которой были привлечены для работы на веслах. Из-за необходимости использования гребцов эти корабли не отличались высокой экономичностью. Но, несмотря на это, корабли оказались чрезвычайно удачными. Под парусами они хорошо показали себя в специально устроенной гонке против яхты Katherine, а в боях против средиземноморских корсаров гребные фрегаты зарекомендовали себя очень эффективными боевыми единицами.

Charles Galley и James Galley, при этом не стоит забывать и о La Bien-Aimée, являлись предшественниками знаменитых фрегатов времен наполеоновских войн. Ключевым моментом в таком преобразовании стало размещение артиллерии основного калибра на верхней палубе. Использование весел, благодаря которым появились такие корабли, практически сошло на нет во второй половине восемнадцатого века. Одним из последних истинных гребных фрегатов был американский 32-пушечный Confederacy, построенный в 1778 году и захваченный англичанами в

1781 году.

Еще одним необычным кораблем 4-го ранга был 46-пушечный Kingfisher, построенный в 1675 году. Он должен был выдавать себя за торговый корабль для провокации нападения со стороны алжирских пиратов. Орудия на его верхней палубе были скрыты за ложным фальшбортом, который при необходимости откидывался в течение нескольких секунд. На нем имелись различные средства для изменения внешнего вида, включая съемную носовую фигуру. В годы Первой мировой войны англичане использовали схожую схему с судами-ловушками против германских подводных лодок. Так же как и на фрегатах времен республики Kingfisher был построен без полубака. Это упущение создавало те же самые проблемы, что и на судах более ранней постройки, но достройка полубака состоялась не раньше 1685 года.

Kingfisher участвовал в нескольких боях против средиземноморских корсаров. Наиболее примечательное столкновение произошло в 1681 году, когда он под командованием капитана Морган Кэмпторна был атакован семью алжирскими кораблями. После двенадцатичасового боя, в котором его капитан погиб, Kingfisher удалось обратить в бегство нападавших. Отцом Кэмпторна был знаменитый адмирал сэр Джон Кэмпторн, который по случайному стечению обстоятельств также одержал верх над семью алжирскими корсарами в 1669 году, командуя Mary Rose.

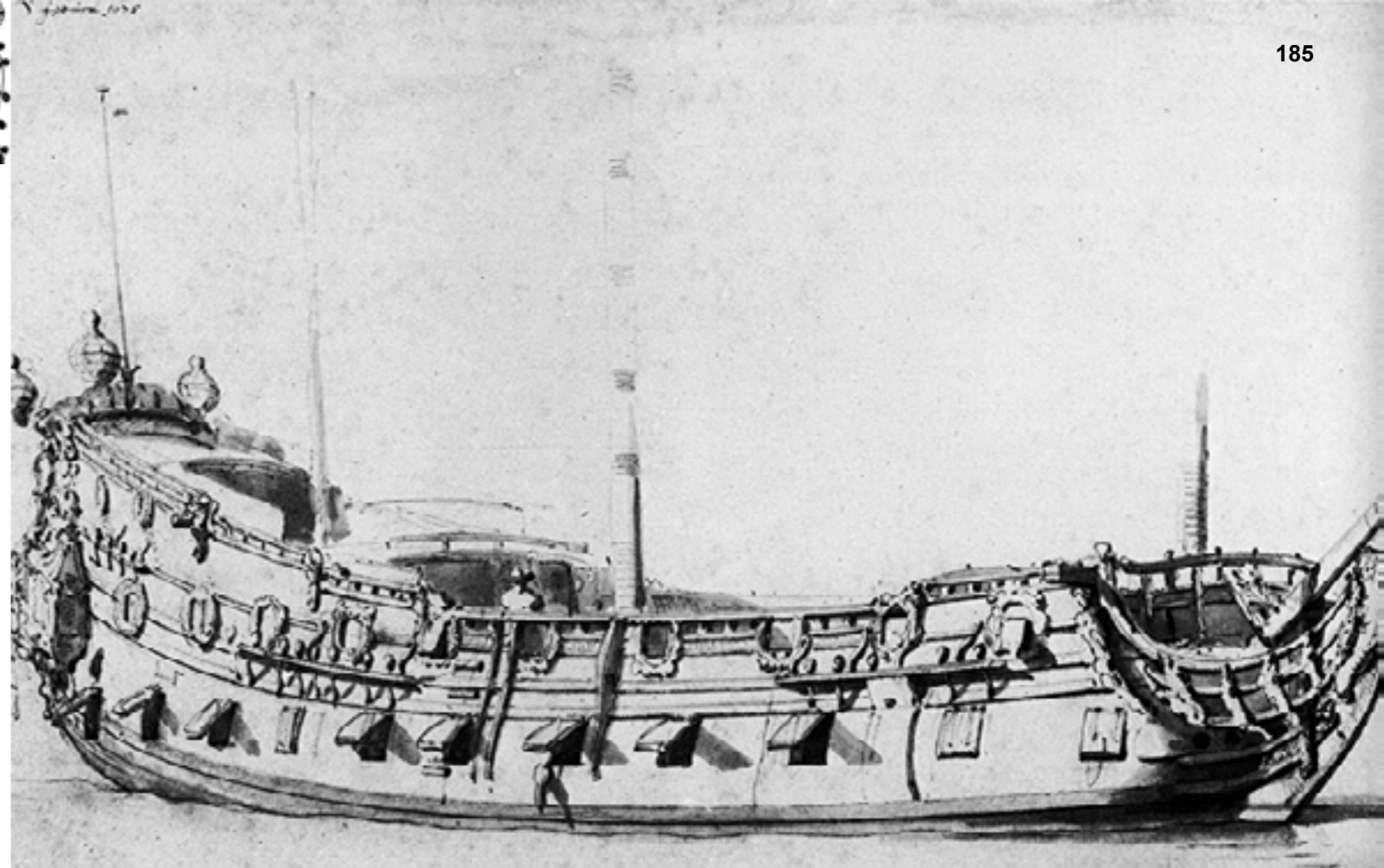
Корабли 5-го ранга

Во времена правления Карла II корабли 5-го ранга в некоторой степени оказались неудобными. Они плохо годились на роль крейсеров на торговых путях, по той простой причине, что они уступали по числу орудий тем торговым судам, которые они должны были захватывать. Их орудия, именовавшиеся не иначе как «пугачами» не годились для линейного боя, а занимаемая ими ранее ниша посыльных судов для передачи приказов, была теперь занята более подходящими для этих целей кораблями 6-го ранга и яхтами. Большая часть кораблей 5-го ранга, полученных в качестве трофеев, была переоборудована в брандеры, а те немногие корабли 5-го ранга английской постройки использовались обычно для патрулирования вод в колониях – Индии, Северной Америке и Карибском море.

Если многие из кораблей 2-го ранга можно было описать как «испорченные трехдечники», то многие корабли 5-го ранга по аналогии можно было охарактеризовать как «испорченные двухдечники». На них имелась полная орудийная батарея на нижнем деке, а на верхнем в районе шкафута вооружение отсутствовало. Из семи построенных кораблей во время правления Карла II, четыре (Falcon – 1666 г., Sweepstakes – 1666 г., Nonsuch – 1668 г., Phoenix – 1671 г.) были признаны годными для установки на них вооружения присущего кораблям 4-го ранга. Соответственно через несколько лет после постройки эти корабли были повышены в ранге.

Корабли 5-го ранга часто использовались в качестве испытательных стендов для отработки новых идей. Одной из таких идей была странная кораблестроительная теория, предложенная сэром Лоуренсом ван Хеескирком и Джоном де Морлином, двумя иностранцами на королевской службе. Они заявляли, что способны спроектировать корабль, который был бы способен развить скорость на 50% больше чем у любого другого корабля во флоте. Этот широко разрекламированный проект предусматривал не что иное, как распиловку тимберсов с учетом направления волокон древесины. Несмотря на очевидную несостоятельность идеи, король приказал сэру Энтони Дину построить корабль с учетом предлагаемой теории. В результате в 1668 году появился Nonsuch. Корабль на самом деле получился очень скоростным, но практически все понимали, что своей скоростью он был обязан мастерству строителя, а не выдвинутой теории. Хеескирк и де Морлин получили лишь крохи из суммы в £20 000, обещанной им в случае успеха проекта.

По более разумному эксперименту Дина подводную часть Phoenix покрыли свинцовыми пластинами с целью увеличения скорости и защиты корпуса от морских древоточцев. Первоначально проект был признан удачным и еще несколько кораблей получили свинцовую обшивку. Однако вскоре от такой практики пришлось отказаться, после того как стало ясно, что электролитическое воздействие морской воды разрушает железные элементы крепления обшивки. Англичане были более удачливы в восемнадцатом веке при использовании медной обшивки и медных крепежей. Однако испанцы, используя с середины шестнадцатого столетия свинцовые крепежи



185. Phoenix, показанный как корабль 4-го ранга в 1675 г. уже с полной верхней орудийной палубой. Falcon, Sweepstakes и Nonsuch были модифицированы таким же образом. НММ, №489. Младший, прим. 1675 г. Надписан 'd feenix 1675'.

для крепления свинцовой же обшивки, добились в этой области определенных успехов. Phoenix отличился также своими действиями во время сражения при Солбее. Когда корабль 3-го ранга Cambridge был настолько сильно поврежден, что вынужден был выйти из строя его место в линии занял небольшой, но отважный Phoenix, несмотря на практически полностью израсходованный к тому моменту боезапас.

8. Тридцать кораблей 1678-1685 годы

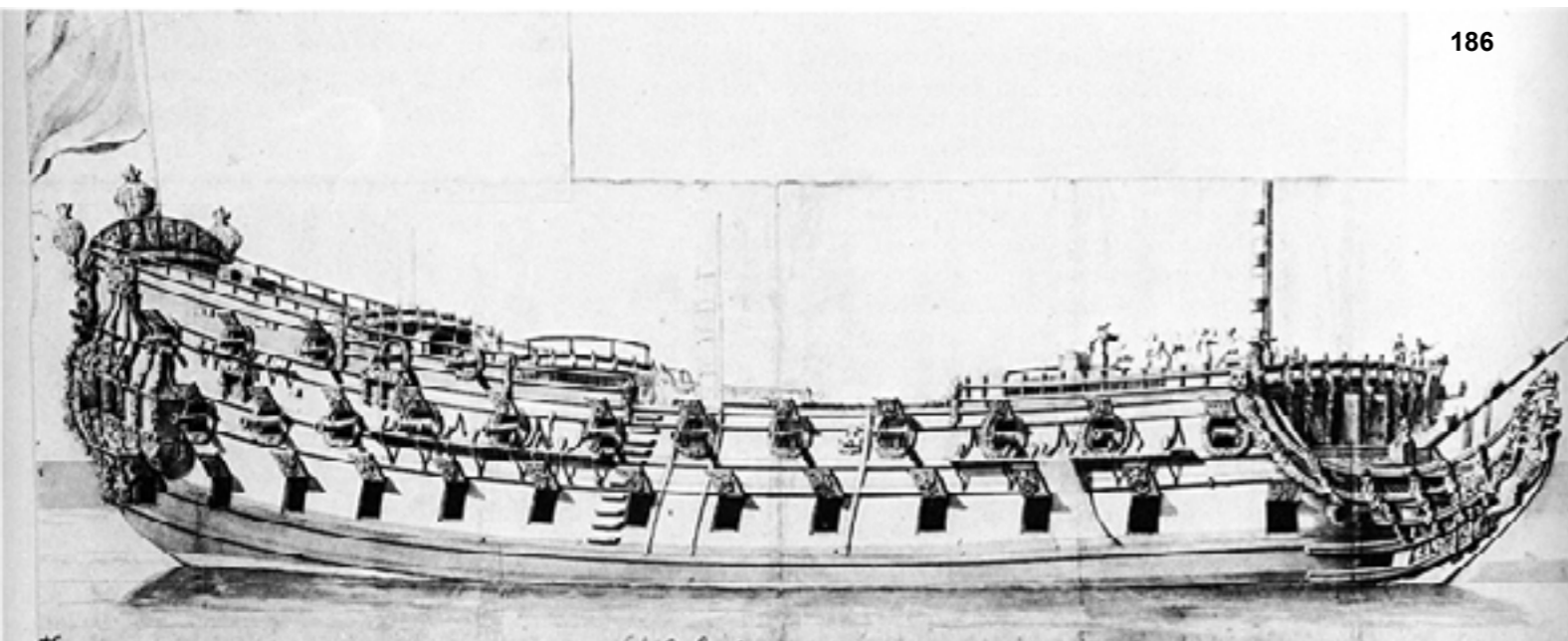
По окончании непопулярной в народе третьей англо-голландской войны, по всей стране наблюдалась тенденция к экономии. Поначалу таких же взглядов придерживались король и Адмиралтейство. Долги флота были настолько велики, что вопрос о крупной кораблестроительной программе даже не поднимался. В конце концов, разве флот с шестью новыми кораблями 1-го ранга наплаву и еще одним на стапеле не был сильнейшим когда-либо имевшимся у страны? В ситуации, когда другие морские державы дрались друг с другом, чего могла опасаться Англия?

Однако не все во флотской администрации разделяли такой подход. И самыми яркими антагонистами такого подхода были Пипс и Дин. Они оба понимали, как бы ни был силен на бумаге английский флот, он не мог преодолеть численное превосходство голландцев, полученное ими в 1667 году. Кольбер настолько усилил французский флот, и продолжал наращивать его мощь, что Англия в списке самых влиятельных морских держав опустилась на третье место. И отставание касалось не только количественного состава флота. Добрая половина судов королевского флота имела возраст, по крайней мере, двадцати лет, и многие корабли находились в плохом состоянии, в то время как большинство голландских судов и практически все французские были относитель-

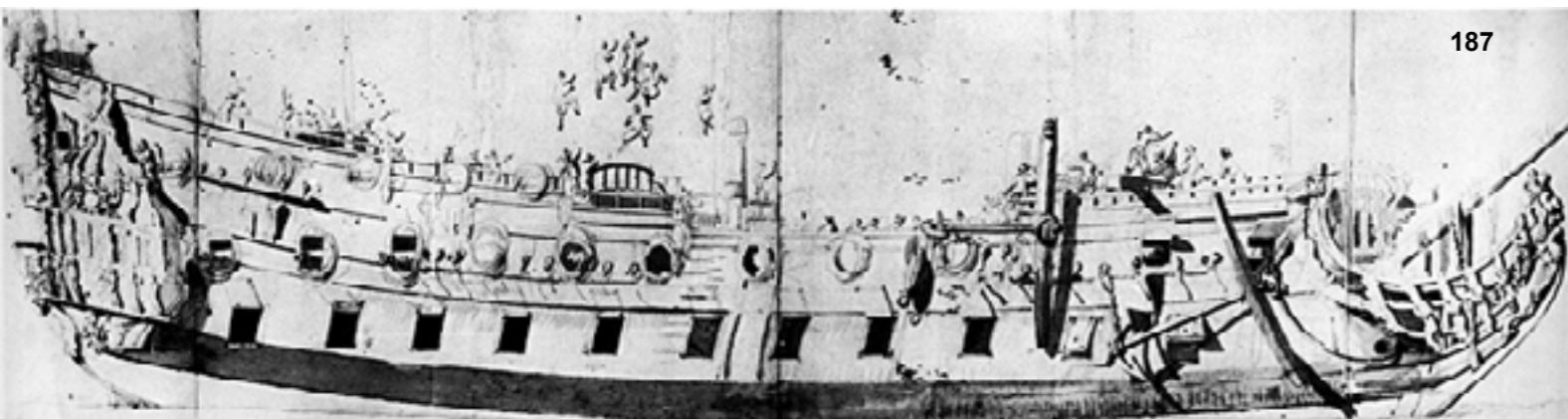
186, 187. Lenox (186) и Hampton Court (187). От остальных новых кораблей 3-го ранга их отличало наличие только двенадцати портов на верхней палубе. На этих рисунках, на кораблях установлено по 60 орудий, но в военное время дополнительное вооружение устанавливалось на полубаке и юте. Еще у одного корабля – Captain – была аналогичная схема распределения артиллерии.

186. Бойманс, №364. Старший, 1678 г. Надписан 'Leonoox'.

187. Музей Гете, Веймар. Старший, 1678 г. Надписан 'hamptkort'.



186



187

но новой постройки. Последняя война продемонстрировала, что без союза с какой-либо из сторон, нанести поражение третьей стало практически невозможно.

Дин, будучи в Портсмуте, находился слишком далеко от Лондона, чтобы использовать свое влияние. Пипс же напротив получил полное доверие короля. В 1673 году он был назначен на пост секретаря, в недавно созданной Адмиралтейств-комиссии, кроме того, он являлся членом в Палате общин. Имея такую поддержку, Пипс занялся восстановлением могущества флота. Первым шагом стала попытка склонить на свою сторону короля и Адмиралтейство. Это было выполнено без особых проблем к концу 1674 года, однако ситуация с Палатой общин, в которой преобладали анти-стюартовские настроения, оказалась не столь легкой задачей. Парламент был созван в апреле 1675 года. Пипс напрямую запросил средства на строительство не менее двух кораблей 1-го

188, 189, 190. Вид на кормовую раковину левого борта кораблей Captain (188), Lenox (189) и Hampton Court 190). Несмотря на то, что эти корабли планировались как однотипные, для каждого из них была подготовлена индивидуальная композиция декора кормы и боковых галерей.

188. НММ, №1236. Старший, прим. 1685 г.

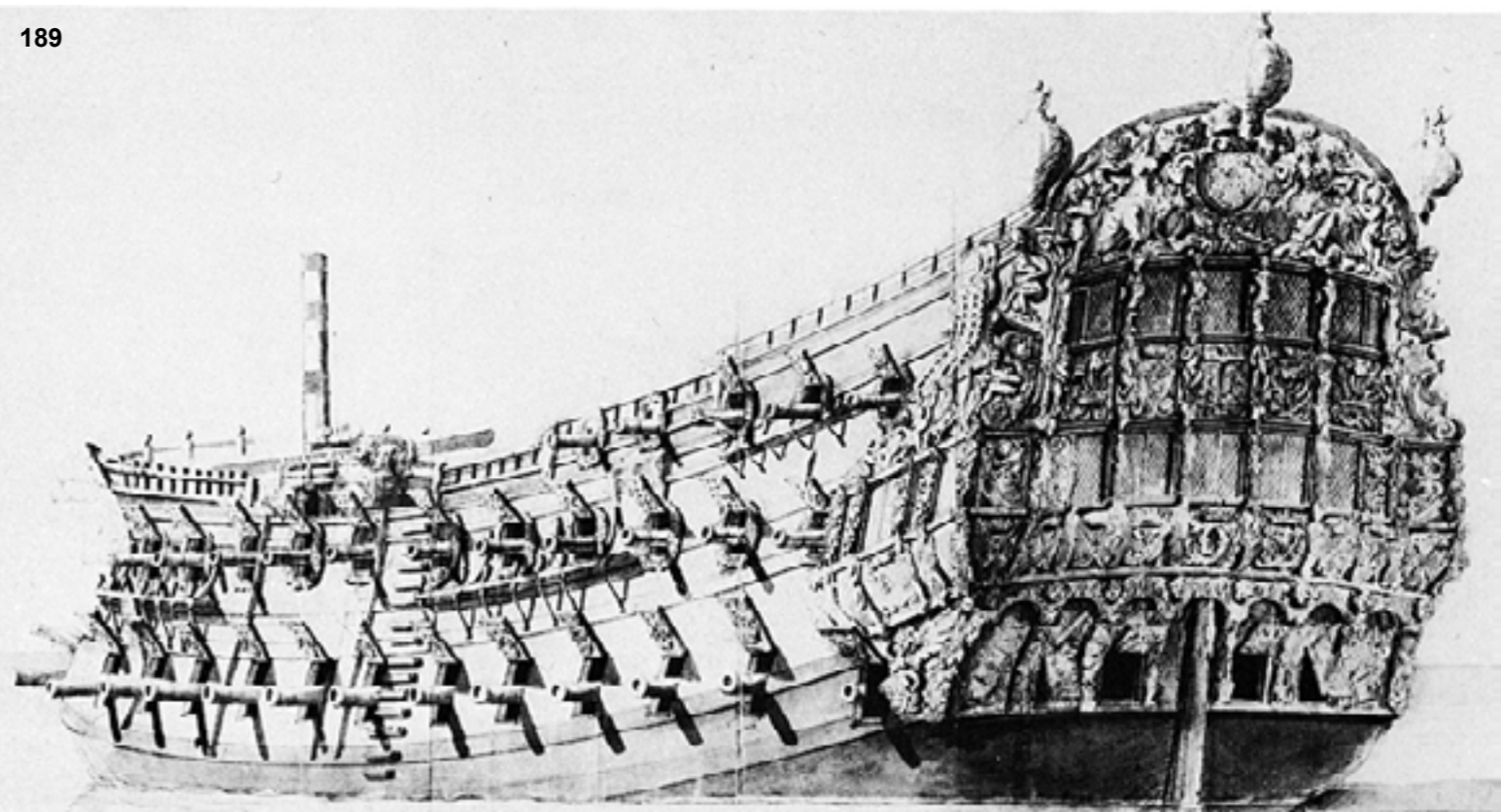
189. Бойманс, №362. Фрагмент рисунка Старшего, прим. 1678 г.

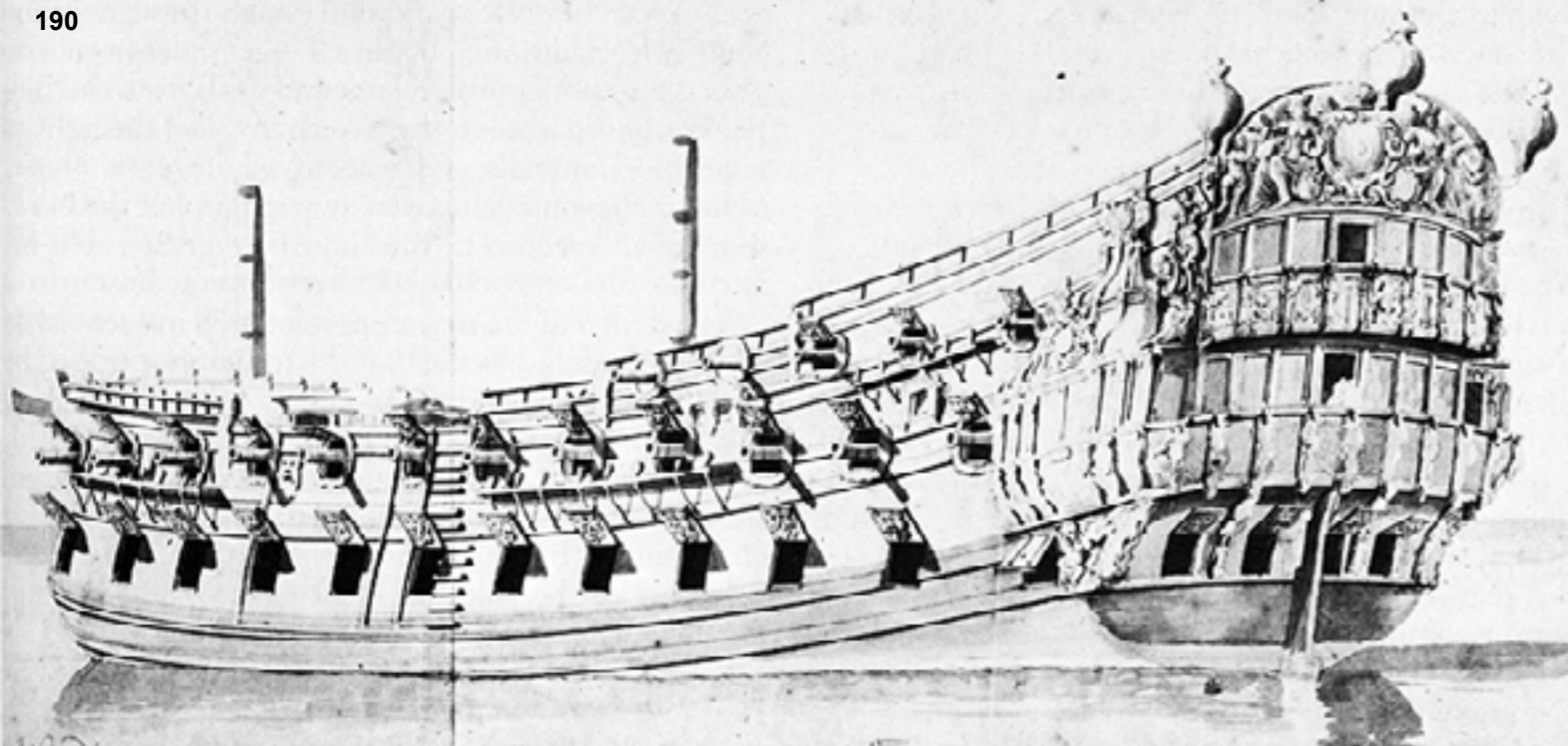
190. Бойманс, №359. Фрагмент рисунка Старшего, прим. 1678 г. Надписан 'hamptkoordt'



188

189





ранга, семи 2-го, двадцати семи 3-го и четырех 4-го. Оппозиция мягко указала на то, что средства могут быть изысканы через таможенные поступления. Пипс попытался доходчиво объяснить, что имевшийся флот уже использует средства от таможенных поступлений до последнего пенни. Опасаясь, что безнадежный спор может вылиться во внутренний конфликт между двумя палатами, Карл назначил перерыв в работе парламента до осени.

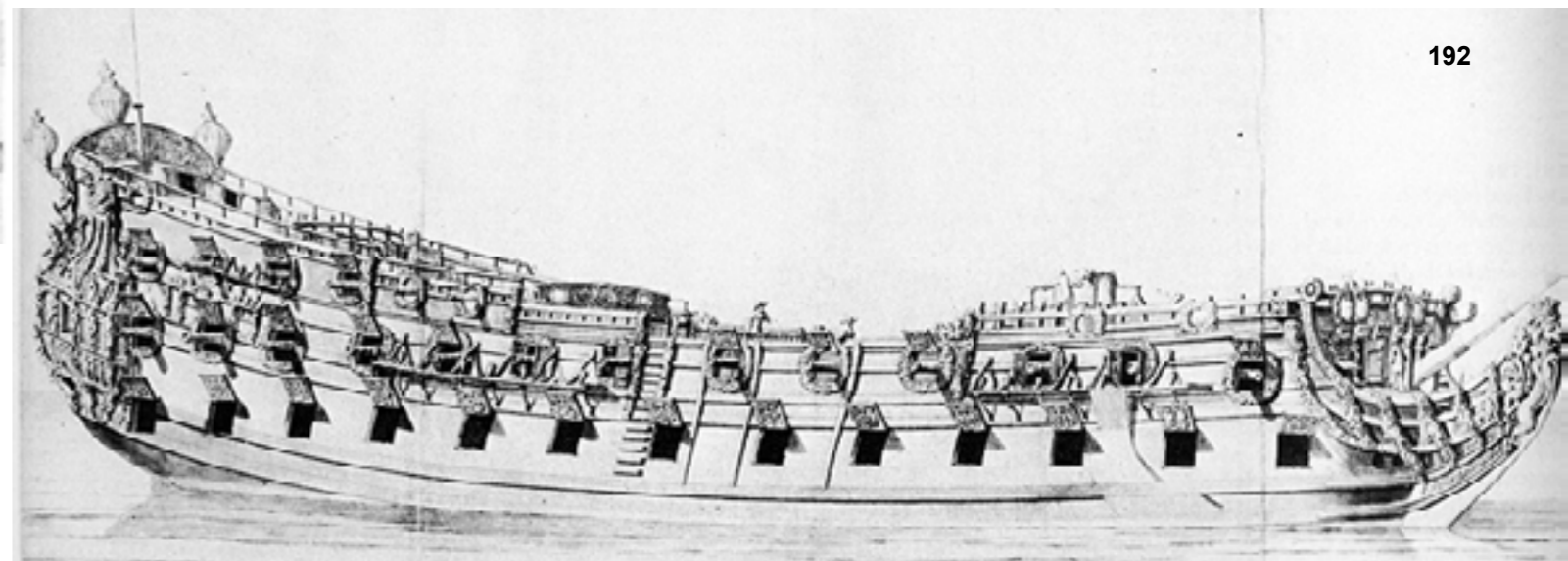
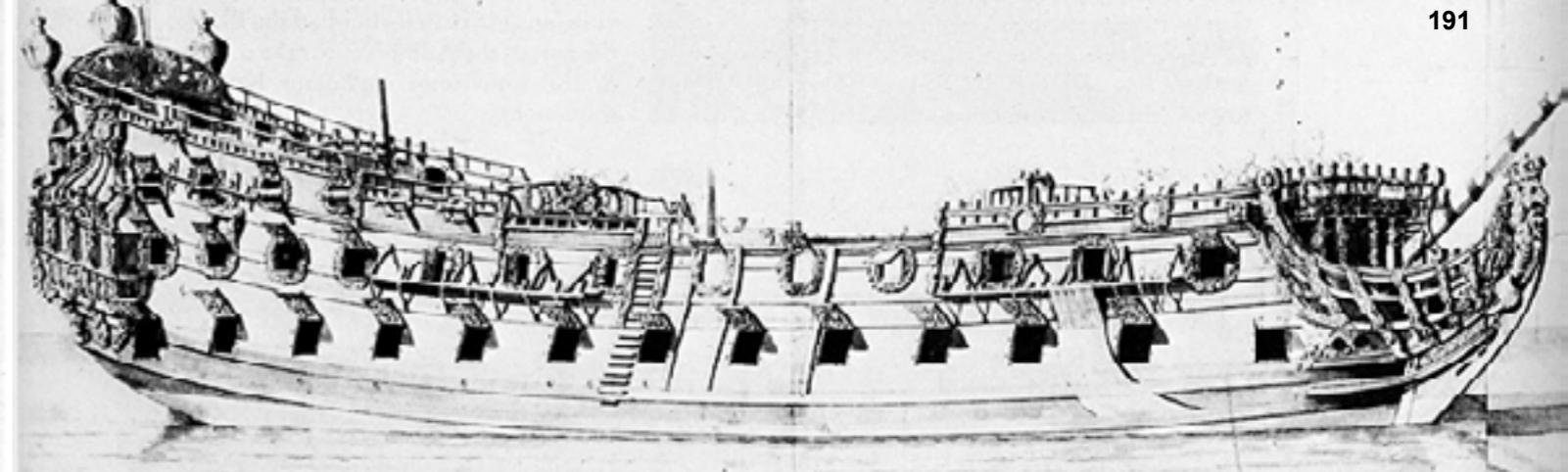
Следующая сессия, открывшаяся в октябре, стала разочарованием для Пипса. После трехнедельных дебатов нехотя было выделено £300 000 на строительство одного корабля 1-го ранга, пяти 2-го и четырнадцати 3-го. Но ничего из этого не вышло. На следующей неделе оппозиция нанесла удар, внося поправки, по которым средства должны были быть получены от доходов таможи. Перед лицом такого упорства по этому и другим вопросам у короля не оставалось иного выбора, как вновь прервать работу парламента. Палаты не собирались на протяжении четырнадцати месяцев, за время которых состав флота был снижен до минимального, и в кампанию вводились лишь малые боевые корабли даже в летнее время.

Парламент, наконец, собрался в феврале 1677 года и Пипс вновь начал атаку. К тому моменту многие члены парламента начали осознавать растущую мощь Францию, что не могло не давать надежду на выделение средств. Все встало на свои места, когда лидеры оппозиции герцог Бэкингам и граф Шафтесбюри допустили грубый политический промах. Подстегиваемые своими предыдущими успехами и уверенные в своем контроле над избирателями, они потребовали новых выборов. Ссылаясь на древний закон, они утверждали, что Палата общин считалась автоматически распущенной из-за длительного перерыва. Даже их политические друзья и соратники пришли в ярость от намека на то, что заседания палаты были нелегитимными. Двоих инициаторов без церемоний препроводили в Тауэр. Разрываемая противоречиями и смягченная страхом усиления французов оппозиция позволила сторонникам короля одержать победу. После убедительной речи Пипса 22 февраля парламента 5 марта утвердил сумму примерно £600 000 на строительство одного корабля 1-го ранга в 1400 тонн, девяти 2-го ранга по 1100 тонн и двадцати 3-го ранга по 900 тонн. Все корабли должны были быть построены в течение двух лет.

Прохождение этого решения в парламенте практически полностью является заслугой Сэмюэля Пипса. Без его усилий вряд ли бы эти корабли были построены, позже Пипс считал проведение этих кораблей через парламента одним из самых выдающихся достижений за свою карьеру.

Планирование и проектирование

Королевский флот еще никогда не начинал такое широкомасштабное строительство. Адмиралтейств-комиссия под фактическим руководством Пипса согласовывало планирование про-



191, 192. Корабль 3-го ранга Hore (191) и очень похожий на него Elizabeth. Когда на двухдечных кораблях XVII в. оба полных орудийных дека имели одинаковое количество портов, на верхнем деке обычно более плотно порты размещались в носовой части. Эти два корабля отличаются тем, что на них уплотнение портов имеется в корме.

191. Бойманс, №365. Старший, прим. 1680 г. Надписан '... op'.

192. Бойманс, №266. Старший, прим. 1680 г. На рисунке имеется частично отрезанная надпись, содержащая комбинацию из двух одинаковых букв, которые могут быть интерпретированы как 'ff' (как в Suffolk) либо 'ss' (как в Essex или Elissabets – вариант, который мог использовать Ван де Вельде при написании имени Elizabeth). Изображенный корабль настолько похож на построенный капитаном Каслом Hore, что резонно будет сделать предположение о том, что это другой его корабль 3-го ранга Elizabeth. Против предположения о сочетании букв 'ff' говорит тот факт, что на рисунке, хранящемся в Британском музее, изображенный вдалеке Suffolk подписан как 'sudtfolk'.

граммы. В течение весны она очень часто встречалась с королем. Несмотря на всеобщее стремление начать постройку новых кораблей как можно быстрее, было благоразумно решено уделить равное внимание, как новой программе, так и существующему флоту, пока не стало слишком поздно. В связи с этим, в течение лета и осени тридцать обветшавших кораблей были введены в доки для ремонта. Для некоторых кораблей даже такая мера оказалась запоздалой. Корабль 3-го ранга Revenge и корабли 4-го ранга Princess и Yarmouth были признаны полностью прогнившими и пошли на слом.

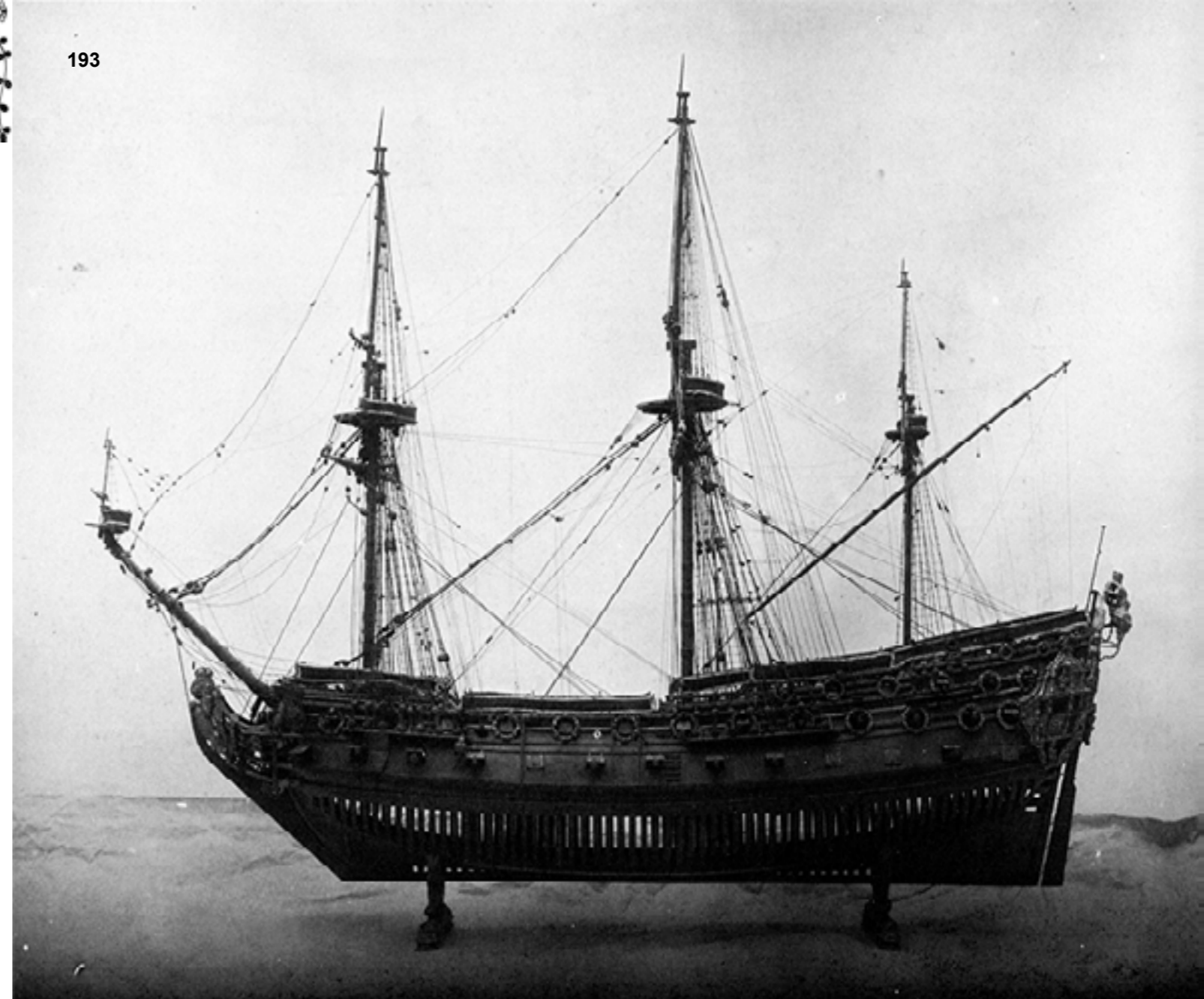
Реализация программы 1677 года потребовала привлечения значительных людских ресурсов государства, громадных запасов древесины и средств перевозки. Для увеличения числа плотников, был подготовлен ордер, уполномочивающий производить насильственную вербовку на обязательную службу. Флотские поставщики древесины могли поставить лишь незначитель-

ную часть от требуемого количества кокорной древесины, в связи с чем, поставщики получили полномочия вести поиск дополнительных материалов в частных парках и поместьях. Более крупные заказы были размещены на закупку древесины хвойных деревьев в балтийских странах. Для целей перевозки король издал указ о реквизиции тягловых животных и повозок, в случае необходимости. Многие из этих мер были непопулярны среди народа, однако удар удавалось смягчить тем, что Адмиралтейство было способно расплачиваться наличными, а не расписками.

В проектировании кораблей во многом чувствовалось личное вмешательство короля. Обнаружив, что тоннаж кораблей определенный Парламентом отличался в меньшую сторону от французских боевых кораблей, он приказал увеличить размерения. Когда в ответ на это ему сообщили, что это повлечет за собой перерасход той суммы, которая была утверждена на программу, король заявил, что он «заплатит разницу из своего собственного кармана, нежели подвергнет корабли опасности». Король также настоял на том, чтобы мачты, реи, такелаж и дельные вещи были стандартизированы для каждого ранга с целью упрощения возможных ремонтов. По настоянию Пипса стандартизация также должна была распространиться на артиллерийское вооружение. Хотя намерений унифицировать декоративное убранство не было, его стиль и исполнение тщательным образом контролировалось. Внедрение таких осмысленных мер обозначило первую попытку Адмиралтейства взять под контроль принципы корабельной архитектуры из рук зачастую непредсказуемых главных корабельных мастеров.

Технические характеристики программы 1677 года			
Ранг	Длина по гон-деку (ф)	Ширина с обшивкой (ф, д)	Глубина интрюма (ф, д)
1-й	165	46'	19' 2"
2-й	158	44'	18' 2"
3-й	150	39' 8"	17'

Орудийный регламент программы 1677 года	
1-й ранг	
Нижняя палуба	26 бастардов
Средняя палуба	28 кулеврин
Верхняя палуба	28 сакр
Квартердек	12 легких сакр
Полубак	4 легких сакры
Ют	2 3-фунт.
Итого	100
2-й ранг	
Нижняя палуба	26 полупушек
Средняя палуба	26 кулеврин
Верхняя палуба	26 сакр
Квартердек	10 легких сакр
Ют	2 3-фунт.
Итого	90
3-й ранг	
Нижняя палуба	26 полупушек
Верхняя палуба	26 12-фунт.
Квартердек	10 легких сакр
Полубак	4 легких сакры
Ют	4 3-фунт.
Итого	70



193, 194. Адмиралтейская модель не идентифицированного корабля 3-го ранга, на которой порты верхней палубы также как на *Норе* и *Elizabeth* имеют уплотнение к корме. На корме имеется вензель Карла II и дата 1684, вырезанная на держателях. Рангоут и такелаж не являются подлинными и содержат несколько ошибок. Декоративное убранство не может быть связано ни с одним из известных кораблей, однако схема размещения орудийных портов и необычная нижняя часть боковых галерей говорят в пользу ее атрибуции как *Норе* либо *Elizabeth*. Фото: ВМА. Последний раз модель была замечена в экспозиции Технологического музея в Вене. (Данная модель сейчас находится в Военно-историческом музее в Вене – прим. пер.)

Строительство

Из-за необходимости проведения ремонтов на старых кораблях только пятнадцать новых кораблей удалось заложить сразу же. Из них три корабля 2-го ранга и одиннадцать 3-го должны были строиться на королевских верфях. Контракт на постройку еще одного корабля 3-го ранга был отдан Френсису Бейли престарелому корабельному мастеру из Бристоля, построившему *Edgar* в 1668 году. Изначально совсем не планировало размещать заказы на постройку на частных верфях. У лордов Адмиралтейства имелись опасения, и в первую очередь это касалось частных верфей на Темзе, что частные верфи будут конкурировать с королевскими за столь не-

обходимые материалы и людские ресурсы, в результате чего сильно вырастут цены. Кроме того, в Адмиралтействе считали, что частный мастер «построит настолько слабый [по конструкции] корабль, насколько это возможно» дабы увеличить свои прибыли. Бейли получил контракт только из-за достаточной удаленности своих производственных мощностей от королевских верфей, что не могло создать какую-либо угрозу для последних. Бейли также обладал прекрасной репутацией, и его цена в £9 за тонну была слишком привлекательной, чтобы пренебречь предложением. Корабль Бейли Northumberland был спущен на воду в 1679 году, но достроен он был уже после смерти мастера.

Адмиралтейство приказало, чтобы корабли из первой группы были спущены на воду, как только это станет возможным. Их достройка должна была производиться уже на плаву, по примеру кораблей континентальной Европы, в то время как на освободившихся стапелях могли быть заложены корпуса других кораблей. Но даже при таком условии к концу 1677 года стало ясно, что королевские верфи отстают от графика. Во вторую группу должны были войти один корабль 1-го ранга, шесть 2-го и восемь 3-го. Постройка трехдечников предъявляла особо тяжелые требования к ресурсам верфи. Более того, должны были быть предусмотрены площади и материалы для проведения работ на уже существующих кораблях. В январе Адмиралтейство нехотя дало указание на заключение контрактов на постройку четырех кораблей 3-го ранга сэром Генри Джонсоном в Блэкуолле и еще двух капитаном Уильямом Каслом в Дептфорде. Касл и Джонсон не соглашались начинать работу при цене ниже 10 фунтов 10 шиллингов за тонну (исключая мачты и реи) и Адмиралтейство в итоге согласилось на запрашиваемую цену. За работой частных верфей тщательно следили сарваер флота сэр Джон Типпетс и комиссионер Дин. Строительство контрактных судов шло благополучно. Касл закончил постройку *Nore* до конца года, а *Elizabeth* в следующем году. Корабли Джонсона *Essex* и *Kent* были спущены на воду в 1679 году, а *Exeter* и *Suffolk* в 1680.

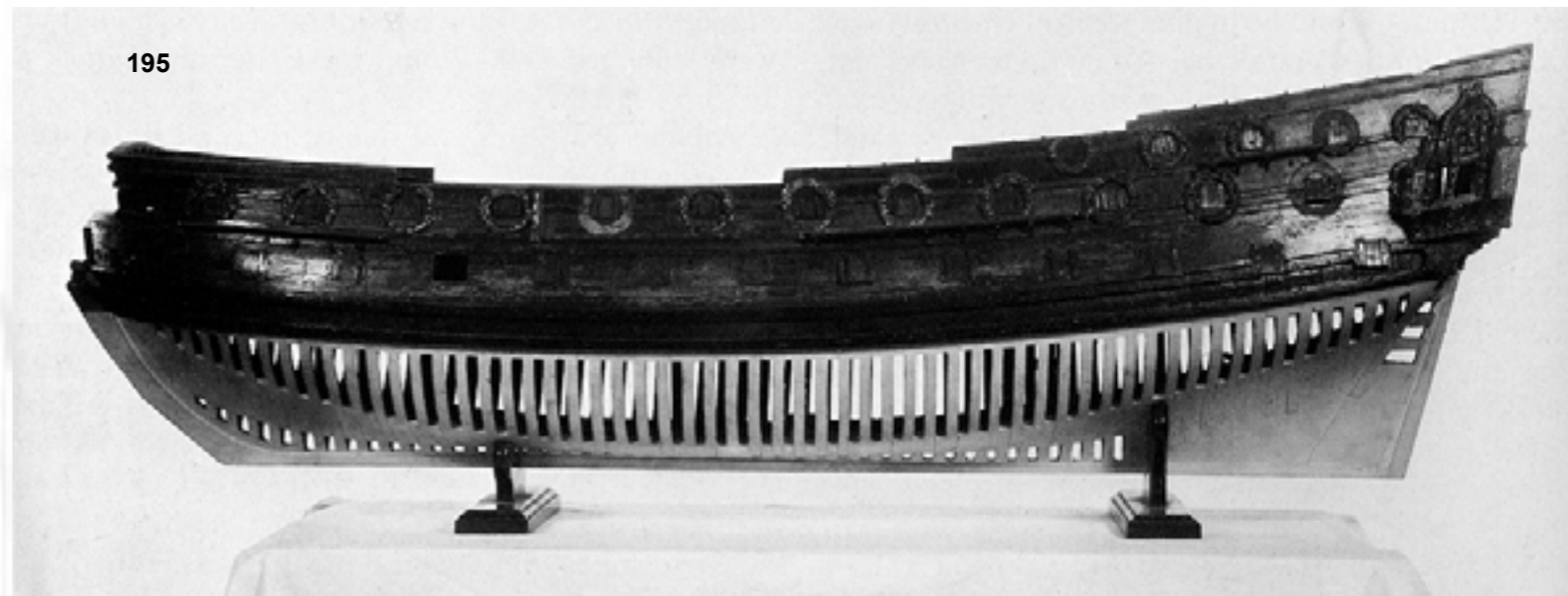
Все корабли 3-го ранга и пять 2-го находились на плаву к концу 1680 года, однако к тому моменту производительность верфей значительно снизилась. Это произошло по большей степени по политическим причинам и из-за волнений среди гражданского населения, вызванных так называемым «Папистским заговором» случившимся в 1678 году. И хотя этот «заговор» не имел ничего общего с флотом, он, тем не менее, подорвал позицию короля в парламенте. Используя этот заговор, оппозиция окрепла настолько в 1679 году, что смогла вынудить короля распустить Адмиралтейств-комиссию. Пипс провел несколько недель в Тауэре по ложному обвинению в государственной измене и поддержке папистов. Новая и не имеющая опыта комиссия была до абсурда некомпетентной, и в результате последний из спущенных на воду кораблей был закончен постройкой только в 1685 году.



Корабли 3-го ранга

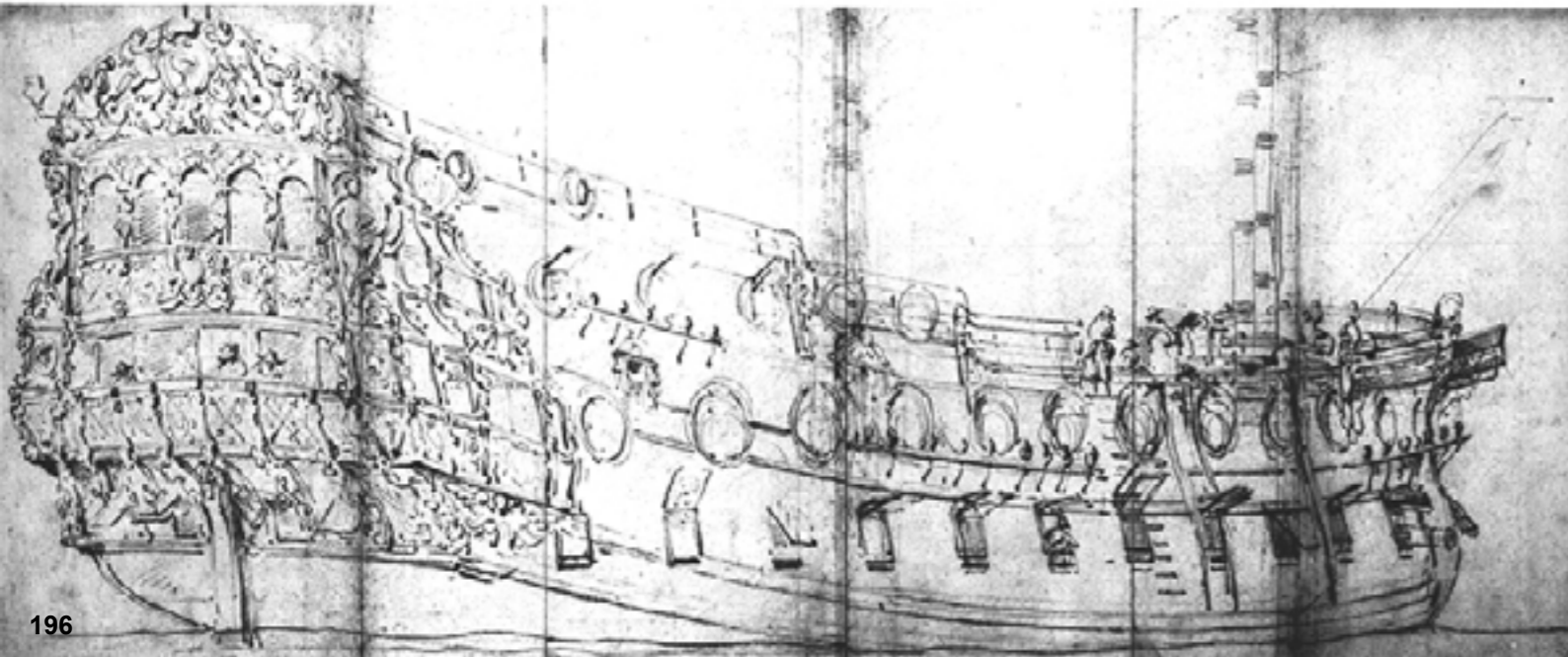
Двадцать кораблей 3-го ранга программы 1677 года стали самой многочисленной серией кораблей семнадцатого столетия, построенной по единым техническим спецификациям, однако это не означало, что корабли были идентичными. Корабельные мастера периода Реставрации трактовали такие спецификации как установленный минимум, в связи с чем многие из новых кораблей 3-го ранга получились больше чем предписывалось спецификацией. В среднем их длина по гон-деку составила 151 фут, а ширина большинства колебалась между 40 и 41 футом.

Множество изображений этих кораблей выполненных художниками-маринистами сохранилась до наших дней, включая изображения почти фотографической точности, принадлежащие Ван де Вельде. В настоящий момент известны изображения, по крайней мере, семнадцати кораблей 3-го ранга, из которых десять могут быть положительно атрибутированы с реальными кораблями. Рисунки показывают, что Адмиралтейство в определенной степени допускало прове-



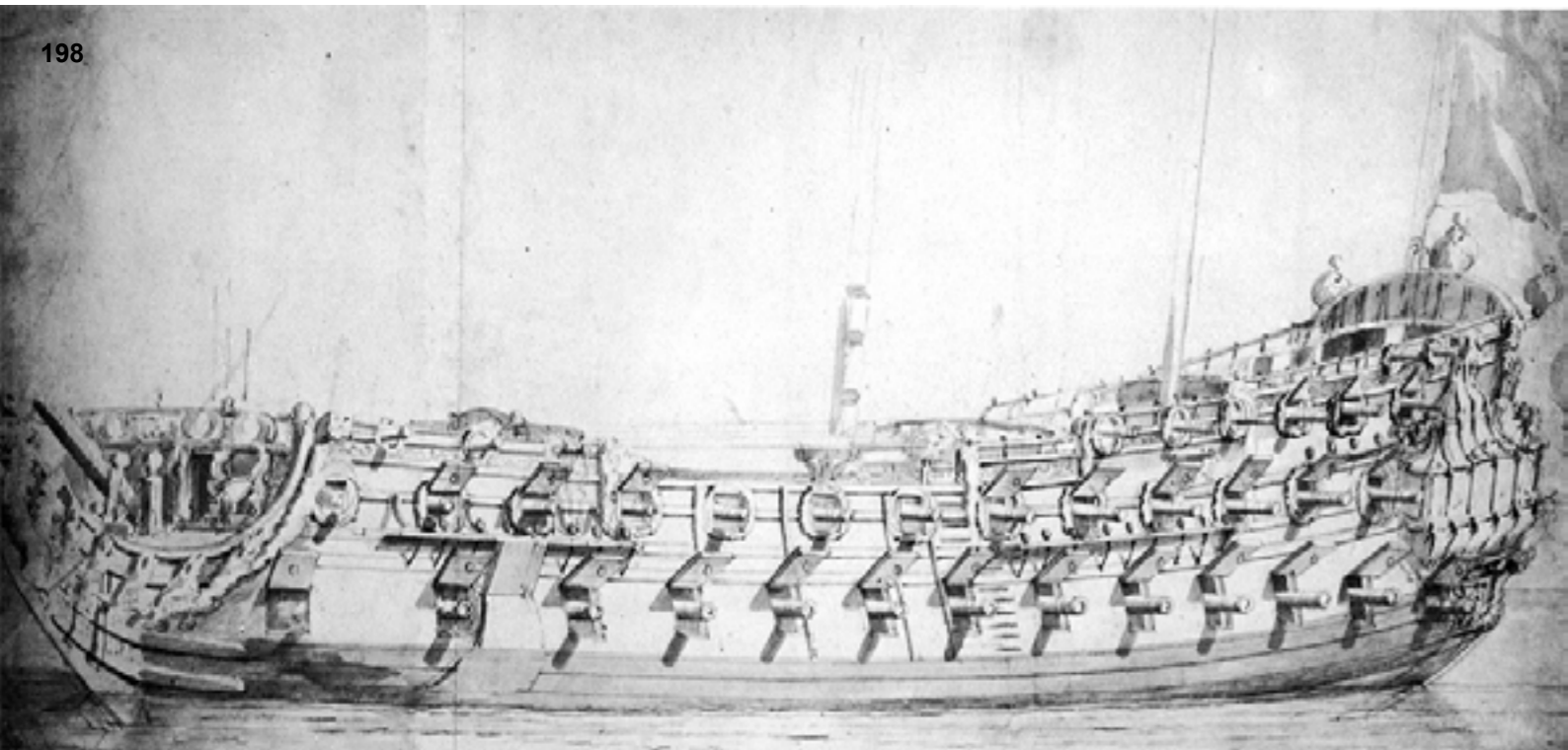
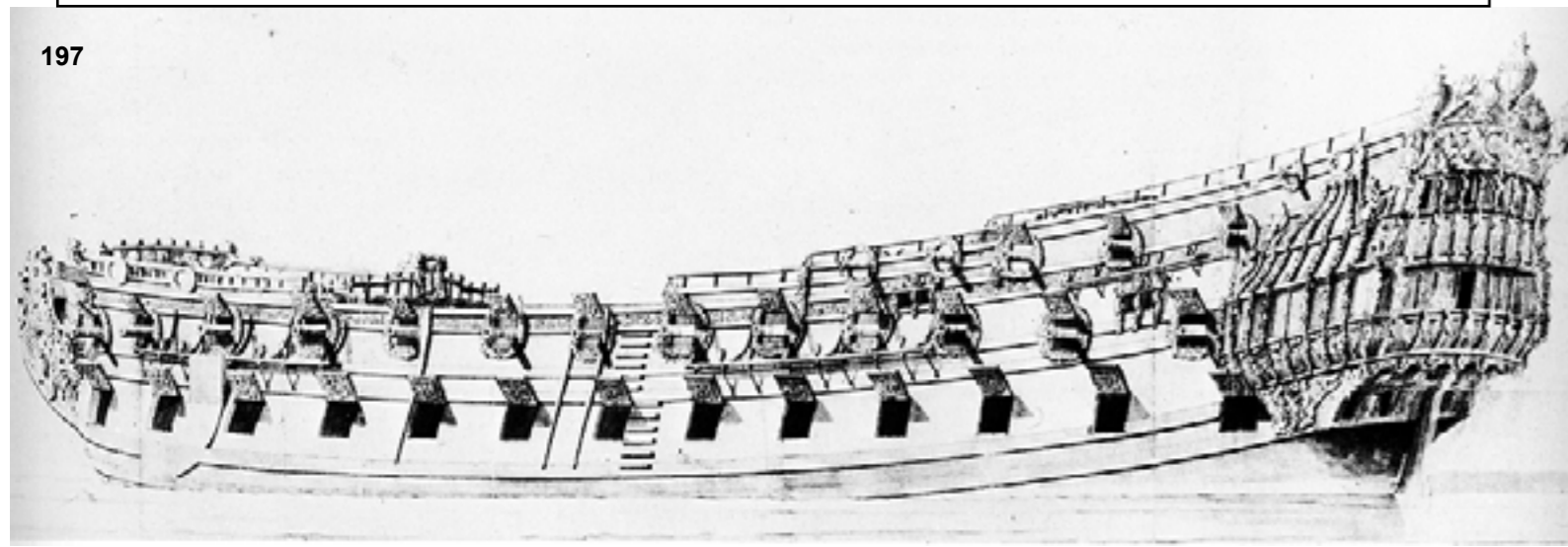
195. Адмиралтейская модель корабля *Grafton*, сфотографированная в неотреставрированном состоянии в начале XX в. с утерянными элементами в носу и на корме, а также декоративным венком ближайшего к носу орудийного порта верхней палубы. Расположение орудийных портов, срезов палуб и верхнего бархоута в точности совпадает с изображениями корабля *Grafton*, выполненными Ван де Вельде. За исключением иных боковых галерей и нескольких дополнительных орудийных портов на полубаке, юте и в передней части квартердека, законченный постройкой корабль был практически идентичен с этой моделью. Впервые модель была идентифицирована как *Grafton* на основании картуша на срезе квартердека с гербом адмирала лорда Дартмута. *Grafton* был флагманским кораблем Дартмута в кампании 1683-84 годов. Должно быть, после этого адмирал получил модель эту модель и распорядился разместить на ней свой герб. Вероятно, модель была выполнена в целях демонстрации проекта корабля в 1677-78 годах. Проведенная в начале XX в. реставрация изменила внешний вид модели практически до неузнаваемости. Музей ВМА.

дение экспериментов корабельными мастерами в отношении различных элементов конструкции кораблей. Так один из кораблей *Berwick*, построенный сэром Финеасом Петтом в Чатеме имел тройной мейн-вельс бархоут, и лишь небольшое количество кораблей имели схему орудийных портов в соответствии с утвержденной спецификацией, а на большинстве из них на надстройках были размещены дополнительные порты. В дополнение к этому следует упомянуть, что на трех кораблях ранней постройки (*Lenox*, *Hampton Court* и *Captain*) на верхнем деке имелось только по двенадцать орудийных портов. Из них два первых были построены Джоном Шишем на королевской верфи в Дептфорде, а третий его братом Томасом в Вулидже. Все эти три корабля были настолько похожи друг на друга, что вполне вероятно братья – сыновья Джона Шиша – исполь-



197, 198. Корабли 3-го ранга, построенные Томасом Шишем в Вулидже Burford (197) и Grafton (198), заметно отличались друг от друга как по декоративному убранству, так и по схеме размещения портов.
 197. Бойманс, №363. Старший, прим. 1685 г.
 198. НММ, №1209. Младший, с 1685 г. Надписан 'd grafton'.

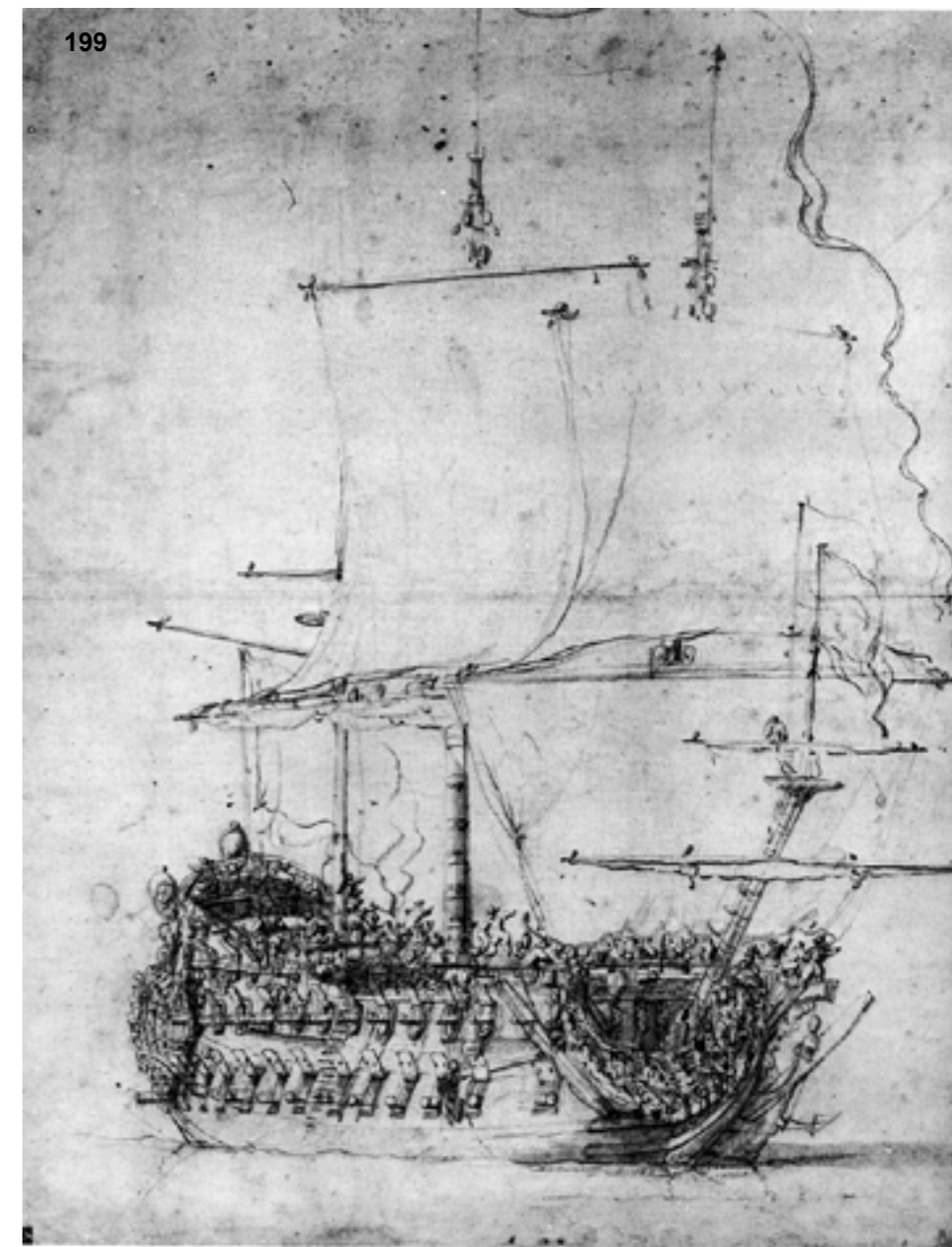
196. Изображенный на рисунке корабль может представлять построенный сэром Генри Джонсоном Suffolk либо Essex. Обратите внимание на двухъярусную боковую галерею. Такие галереи были установлены на нескольких новых кораблях 3-го ранга. НММ, №606. Младший, прим. 1685 г. На рисунке имеется частично отрезанная надпись, содержащая комбинацию из двух одинаковых букв, которые могут быть интерпретированы как 'ff' либо 'ss'.



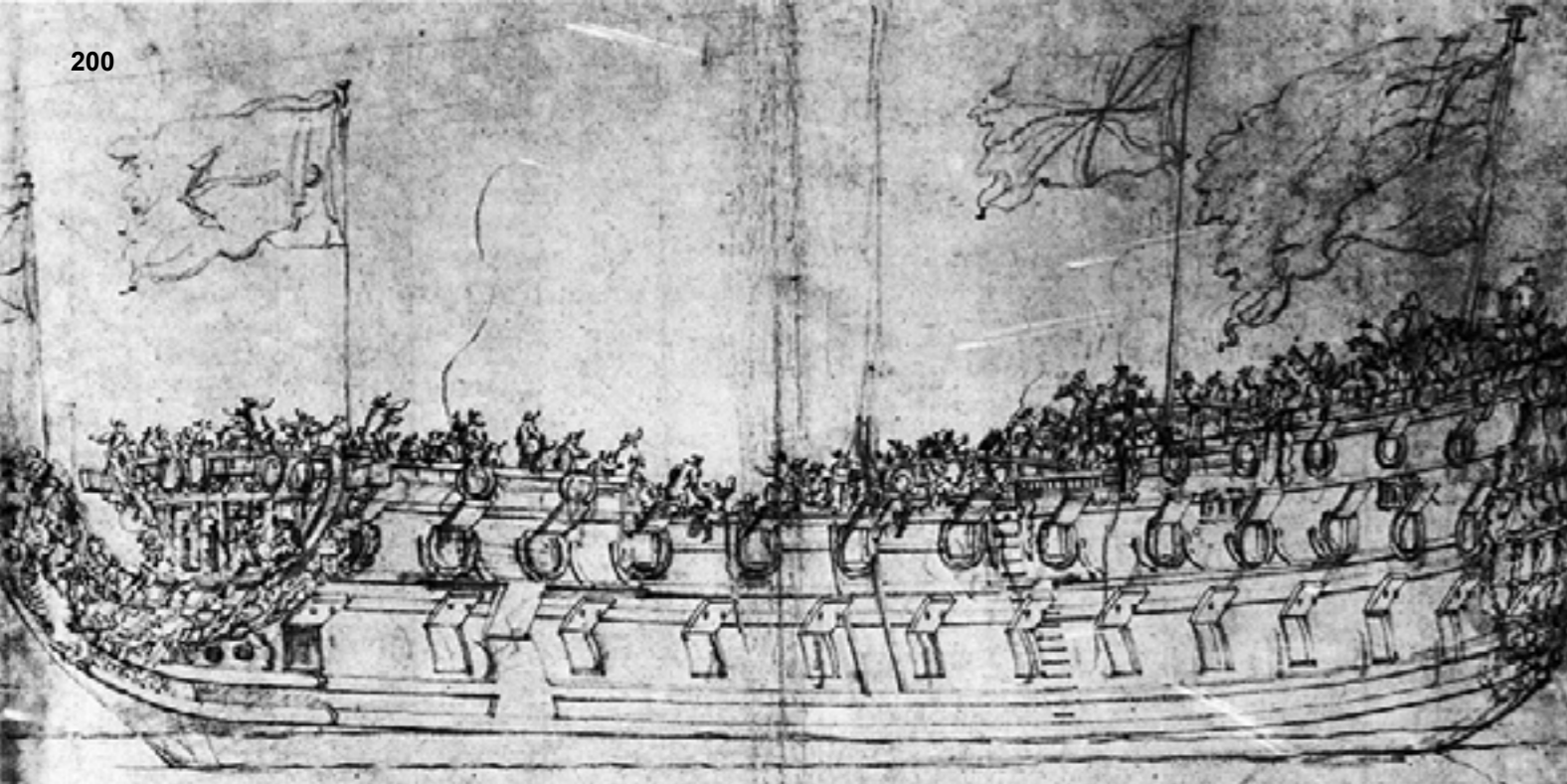
зовали для их постройки один комплект чертежей.

Корабли 3-го ранга 1678-80 годов постройки, если судить по рисункам Ван де Вельде, должны были считаться одними из самых красивых боевых кораблей когда-либо построенных. Они обладали изящными обводами корпуса, их резьба, несмотря на пышность смотрелась гармонично и была не лишена привлекательности. В их декоративном убранстве наблюдалось несколько новых характерных черт. Если на ранних судах регели гальюна соединялись в декоративный завиток под бушпритом, то на кораблях после 1678 года они не соединялись, а оканчивались позади носовой фигуры. Последняя по-прежнему оставалась в форме льва, но теперь позади нее находились ангелоподобные фигуры. Гакаборт, ранее имевший прерывистую линию из-за различной резьбы, теперь приобрел ровную линию в виде полумесяца. На корме у всех двухдечников имелись два ряда окон, а на большинстве, хотя и не на всех, были устроены открытые галереи. Герб Стюартов размещался на корме, но теперь зачастую без традиционных щитодержателей – льва и единорога. Декоративное убранство кораблей программы 1677 года было перенято также на старых кораблях, находившихся в ремонте в это же время. Близкое стилистическое сходство в декоре новых и вышедших из ремонта кораблей, говорит о централизованном контроле в области декоративного убранства. Авторство нового стиля в декоре неизвестно, однако влияние этих безвестных мастеров оказалось настолько сильным, что никаким значительным изменениям этот стиль не подвергался на протяжении следующей четверти века.

Корабли 3-го ранга были испытаны в боях против французов во время правления Вильгельма III. Pendennis и Elizabeth сражались при Бантри-бэй в 1689 году, причем Elizabeth выступал в качестве флагманского корабля. Четырнадцать кораблей находились в линии баталии при



199. Корабль 3-го ранга в море, возможно, Stirling Castle. Британский музей. Старший (?), прим. 1685 г.

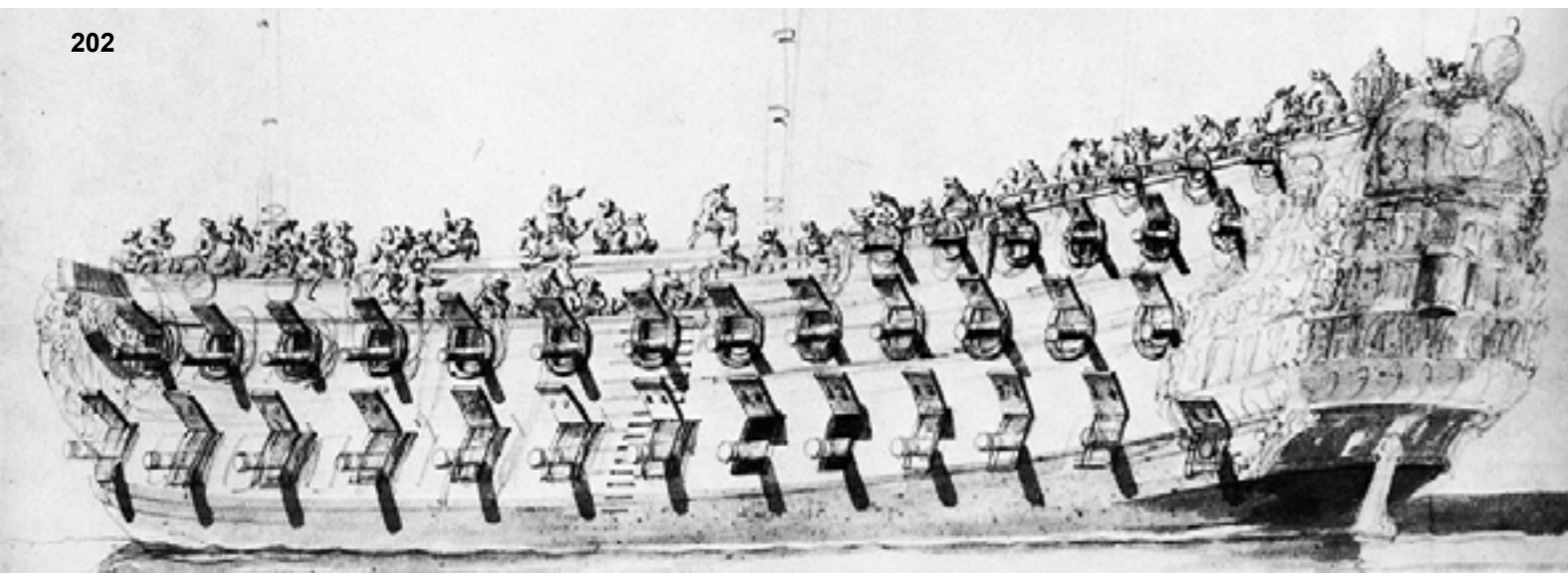
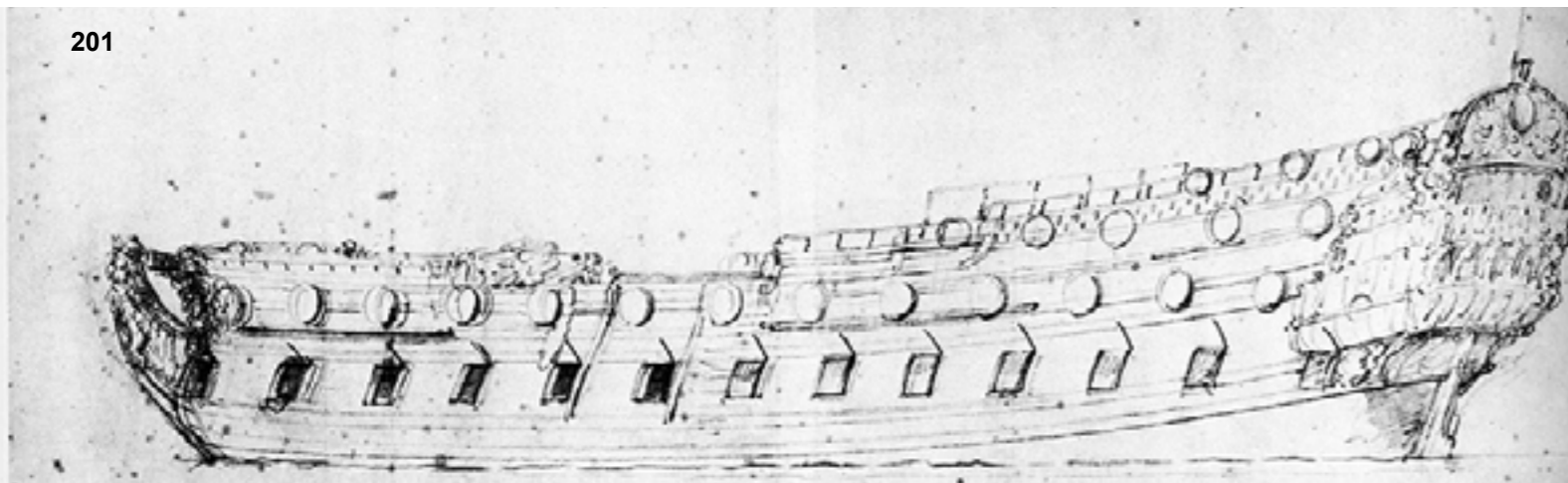


200. Stirling Castle со схемой расположения орудийных портов выполненной в соответствии с требованиями нового регламента. Корабль запечатлен сразу же после спуска на воду в 1679 г. НММ, №571. Старший, 1679 г. Надписан 'de Lense vande sterlings kastell' (спуск на воду Sterling Castle).

201, 202. Anne (201) и Restoration.

201. Бойманс, №327. Младший, прим. 1685 г. Надписан 'de Anna'.

202. Бойманс, №408. Старший, прим. 1685 г. Надписан 'de Restoratijon'.



Бичи-Хэд в 1690 году, а при Барфлере в 1692 году их было уже шестнадцать. Anne был настолько сильно поврежден при Бичи-Хэд, что ему пришлось выбраться на берег после сражения, и в итоге он был уничтожен брандерами. Позже оба корабля капитана Касла разделили несчастье быть захваченными французами, Норе в 1695 году, а Elizabeth в 1704 году. Три других потери произошли в результате несчастных случаев. Pendennis потерпел крушение в 1689 году, а Breda и Exeter погибли в результате случайных взрывов в 1690 и 1691 годах соответственно. Между 1699 и 1702 годами оставшиеся корабли подверглись перестройке, за исключением Captain, перестройка которого была отложена до 1708 года. После этого корабли продолжили свою боевую карьеру, некоторые находились в составе флотов в сражениях у Виго и Малаги, а Expedition прославился в качестве флагманского корабля сэра Чарльза Уэйджера у Картахены. Правда, следует отметить, что эти перестроенные корабли имели мало общего с изначальными кораблями за исключением имен. В этом отношении типичной выглядит ситуация с Hampton Court, когда верфь получила приказ «разобрать и избавиться от всех старых прогнивших элементов... и начиная с днища либо других годных элементов возвести новый корабль одинакового размера».

Корабли 2-го ранга

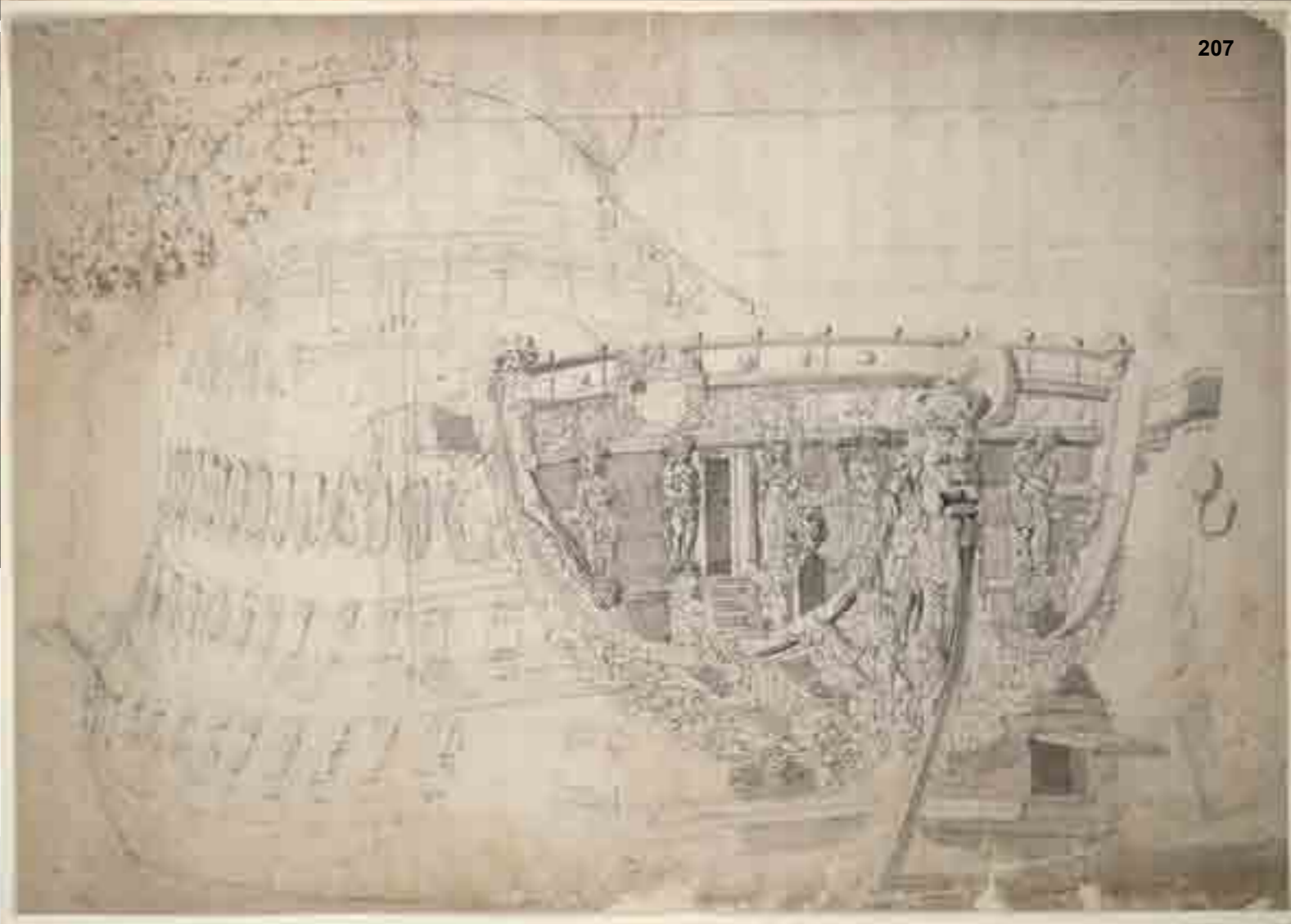
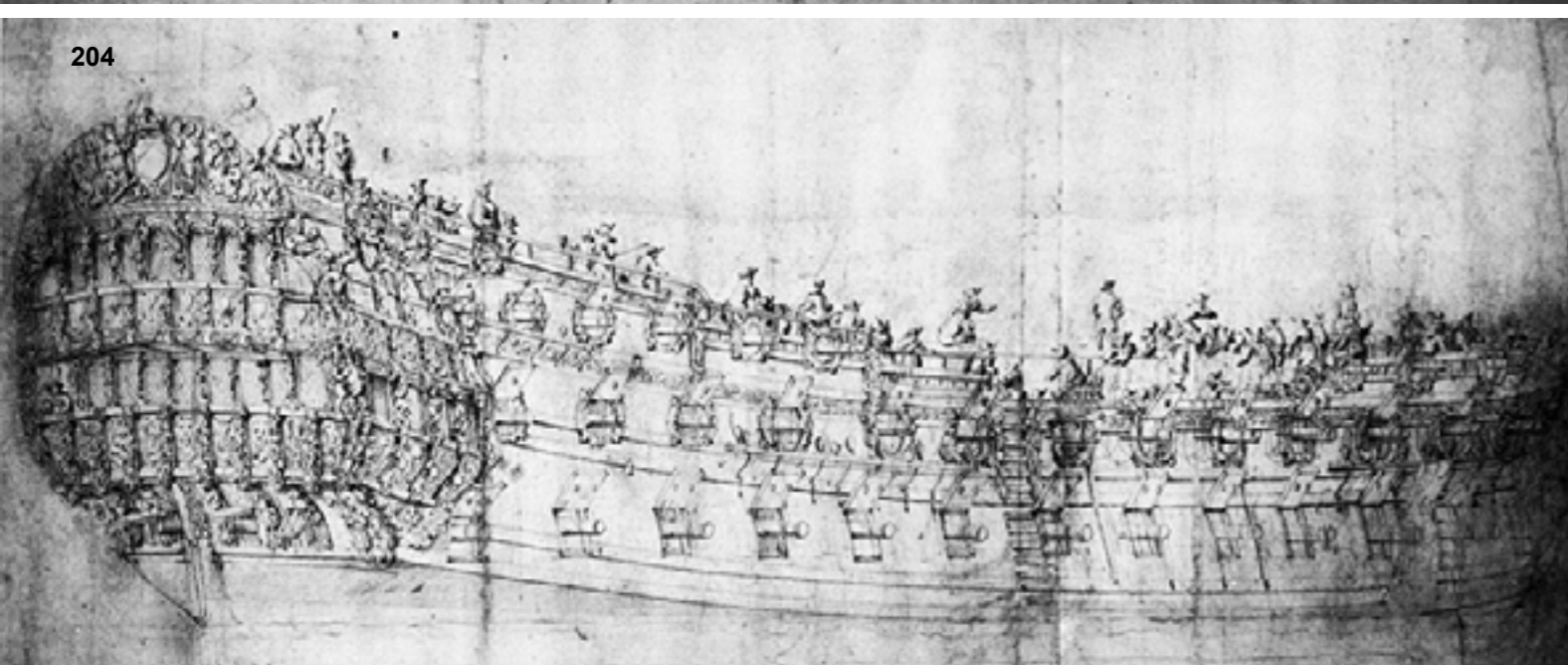
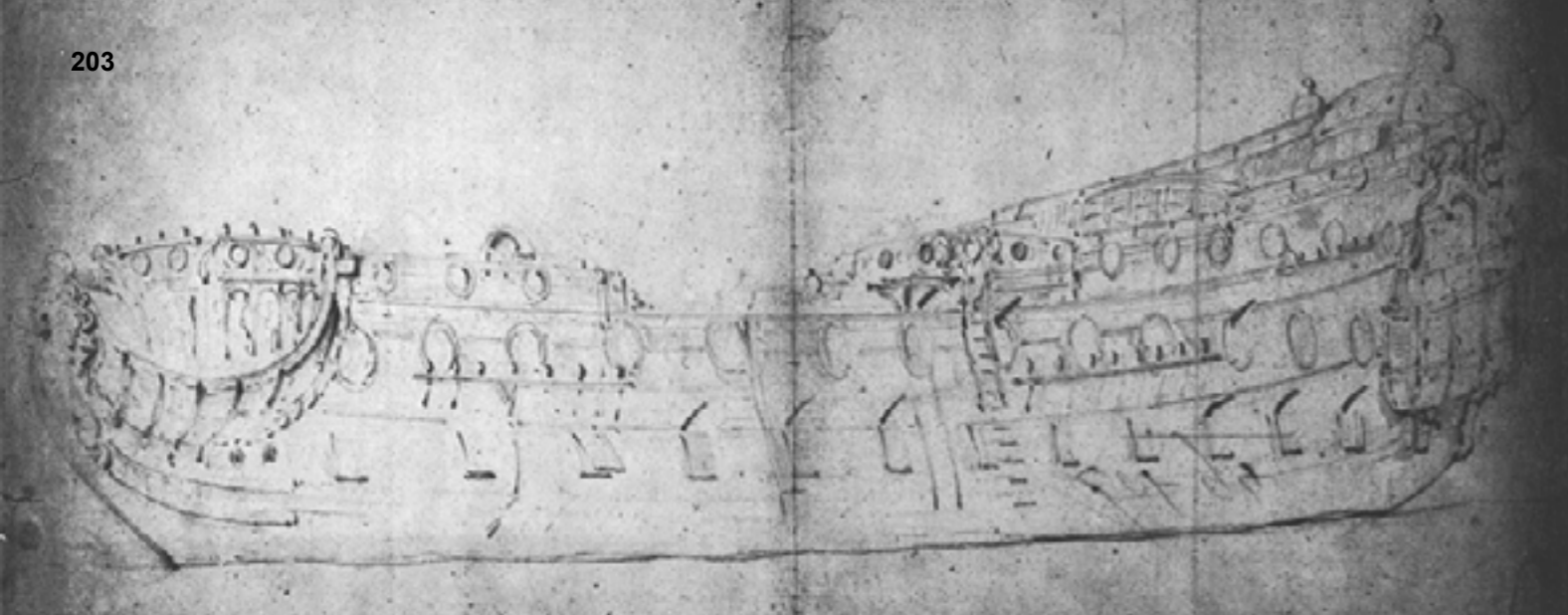
Размеры, заложенные для девяти кораблей 2-го ранга, вероятно, напрямую были скопированы с 96-пушечного корабля St. Andrew 1670 года постройки, в то время как схема размещения артиллерии следовала таковой на St. Michael. Как St. Andrew, так и St. Michael классифицировались как корабли 1-го ранга, таким образом, 90-пушечные корабли программы 1677 года еще за несколько лет до этого, наверняка были бы отнесены к 1-му рангу. На деле, как и в ситуации с новыми кораблями 3-го ранга, они получились с размерами, превышающими определенные спецификацией. В некоторых случаях увеличение размеров было довольно значительным. Neptune с длиной по гон-деку в 163 фута и 1 дюйм и шириной 45 футов был на самом деле больше чем 100-пушечный Royal James 1675 года постройки. 90-пушечники имели также больший вес вооружения чем некоторые из ранних кораблей 1-го ранга, но, несмотря на это, вес их бортового залпа был меньше. Причины этого шага, кажущегося возвращением к старому, до конца не ясны. Те чугунные орудия, которые были заказаны для программы 1677 года, обходились казне примерно в восемь раз дешевле, нежели медные, но имели существенный недостаток, они были довольно хрупкими. Дабы предотвратить разрывы их приходилось армировать чрезвычайно толстыми железными пластинами, что делало их значительно тяжелее. Орудия для новых кораблей были необычайно массивными даже для чугунной артиллерии. Возможно, это объясняется тем, что эти орудия были ранними образцами тех надежных орудий «с двойным усилением», ставших стандартом корабельной артиллерии в следующем столетии. Каковы бы ни были причины, расплатой за увеличение веса надводной части стало оснащение 90-пушечных кораблей артиллерией меньших калибров, нежели более ранние корабли схожего тоннажа, а именно полупушки на нижнем деке вместо бастардов и сакры вместо полукулеврин на верхней палубе. Это означало существенное снижение огневой мощи, однако поскольку корабли относились ко 2-му рангу, этот недостаток не выглядел особенно критичным.

Вес вооружения нового 90-пушечного корабля в сравнении с Charles и St. Michael

	Вес вооружения (тонн)	Вес бортового залпа (фунтов)*
Charles (96)	155	1902
St. Michael (90)	138,75	1590
90-пушечник 1678-85 годов	159,3	512

*Эти данные взяты из Штата 1677 года. См. Приложение IV.

Все корабли 2-го ранга были построены на королевских верфях, никто даже высказывал предположение об их возможном строительстве на частных верфях. Windsor Castle и Duke были построены в Вулидже Томасом Шишем, в то время как Джон Шиш в Делпфорде построил Duchess и Neptune. Ossory, Vanguard и Coronation строились в Портсмуте, первые два Даниэлем Фюрце-



203, 204. Два не атрибутированных корабля 3-го ранга программы 1677 г. Эти два очень похожих корабля имеют схему стандартную расположения портов, предполагающую вооружение 74 орудиями. Оба корабля встречаются на нескольких рисунках Ван де Вельде, но ни один из них не подписан.

203. НММ, №1243. Младший, прим. 1685 г.

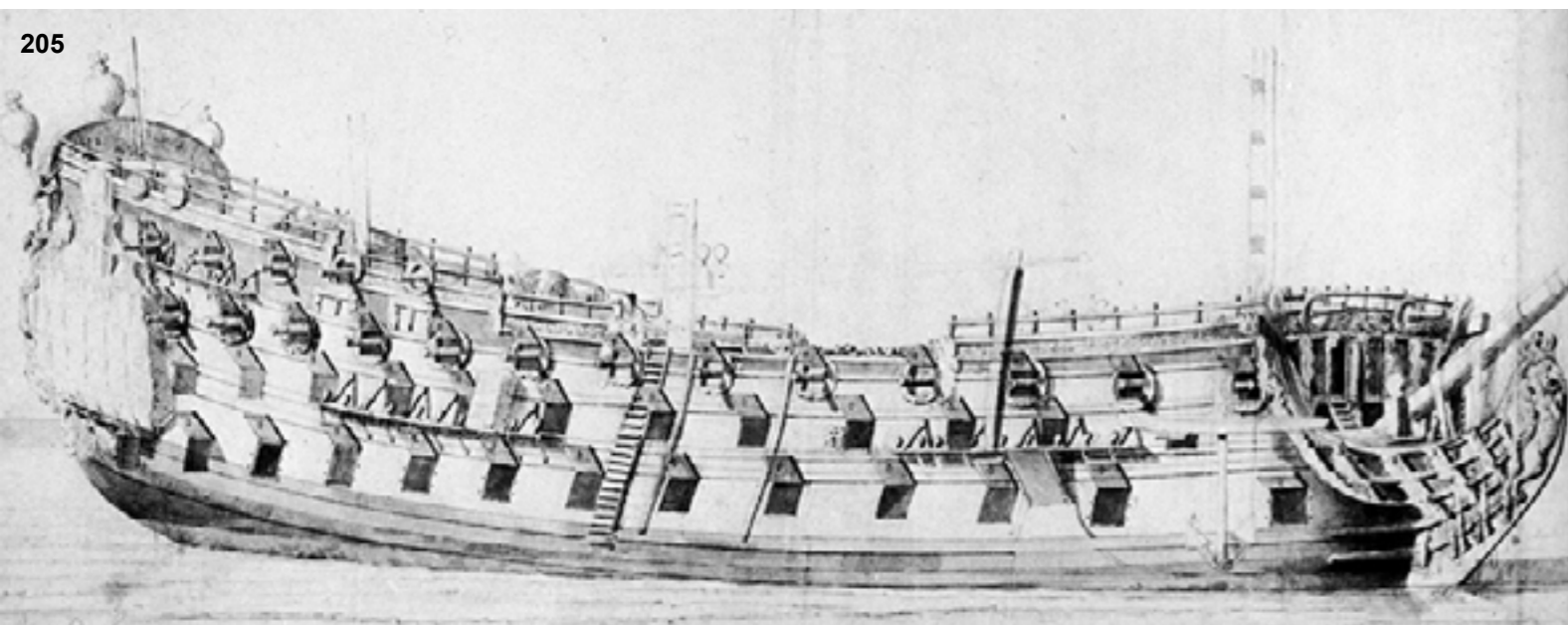
204. ВА, №D138-1888. Младший, прим. 1685 г.

205, 206, 207. Среди первых кораблей 2-го ранга законченных постройкой были Windsor Castle (205, 207) и Duchess (206). Обратите внимание на разные схемы расположения портов. Наиболее близкой к стандартной была конфигурация на Duchess – тринадцать портов на каждом орудийном ярусе и шесть на квартердеке.

205. Бойманс, №367. Старший, с 1678 г. Надписан 'Windsor Kastoll'.

206. НММ, №605. Младший, прим. 1680 г. Надписан 'd dusses'

207. НММ, №1231. Старший, прим. 1678 г.



ром, а последний под руководством Исаака Беттса. Беттс также построил Albermarle и Sandwich в Харвиче. Пять кораблей удалось построить относительно быстро, а достройка остальных продвигалась медленными темпами. Ossory и Duke были закончены в 1682 году, а Neptune в 1683. Нехватка денег и материалов задержала спуск на воду Coronation до 1685 года.

Ван де Вельде изобразил, по крайней мере, шесть кораблей 2-го ранга. С носовыми фигурами львов, гакабортом в виде полумесяца и декоративными круглыми венками вокруг орудийных портов они были схожи с кораблями 3-го ранга в отношении декоративного убранства и, насколько можно судить, их декор был более единообразным, чем на кораблях рангом ниже. На них большей частью была соблюдена предписанная схема распределения вооружения, за исключением дополнительного орудийного порта с каждого борта на многих кораблях. Все корабли 2-го ранга имели свободное место для размещения дополнительной артиллерии на полубаке и юте, в связи с чем многие из них в более поздние годы числились как 96-пушечные. Один из первых построенных кораблей Windsor Castle немного отличался от других. На нем отсутствовал носовой орудийный порт между регелями галюна, что давало только двенадцать орудийных портов на среднем деке. Вместо этого его бикхэд и регели были опущены довольно низко, что дало возможность для ведения огня из погонных орудий на средней палубе через порты, прорезанные в переборке бикхеда. Такая схема расположения орудий была характерна для ранних трехдечников, но к семидесятым годам она стала анахронизмом.

Все из перечисленных кораблей участвовали в сражении либо при Бичи-Хэд, либо при Барфлере, а Windsor Castle, Sandwich и Albermarle приняли участие в обоих. Ни один из кораблей не был потерян в бою, но в 1691 году Coronation потерпел крушение, а в 1693 году его судьбу разделил и Windsor Castle.

Vanguard стал одной из жертв Великого Шторма 1703 года. Ураганный ветер бушевал на юге Англии в ночь с 26 на 27 ноября. Его жертвами стали более 1500 моряков и многие корабли периода Реставрации и республики. Среди затонувших судов были перестроенные корабли 3-го ранга Resolution, Stirling Castle, Restoration и потрепанный в боях старый Mary (бывший Speaker 1650 года). Затонуло и несколько кораблей меньших размеров, включая перестроенные корабли 4-го ранга времен республики Newcastle и Reserve. York 1654 года постройки, практически аналогичный Mary, затонул двумя днями ранее в шторм, предшествовавший основной буре. Vanguard был расснащен и находился в запасе в Чатеме и во время шторма он просто затонул на якорной стоянке.

XXXIII. Корабль 3-го ранга в штормовом море, возможно, Hampton Court. Корабль атрибутирован на основании сходства с рисунками Hampton Court сделанными Ван де Вельде. Однако вероятность того, что это схожий с ним Captain также не исключается. Часто воспроизводимая репродукция картины, хранящаяся в Гринвиче, «Корабли 3-го ранга в штормовом море» является копией приводимой здесь картины. Музей и галерея искусств, Бирмингем. Младший.

XXXIV. Английские боевые корабли в штиль. На переднем плане показан не атрибутированный корабль 3-го ранга программы 1677 г. Один из девяти новых кораблей 2-го ранга находится на небольшом удалении справа. НММ, Старший.

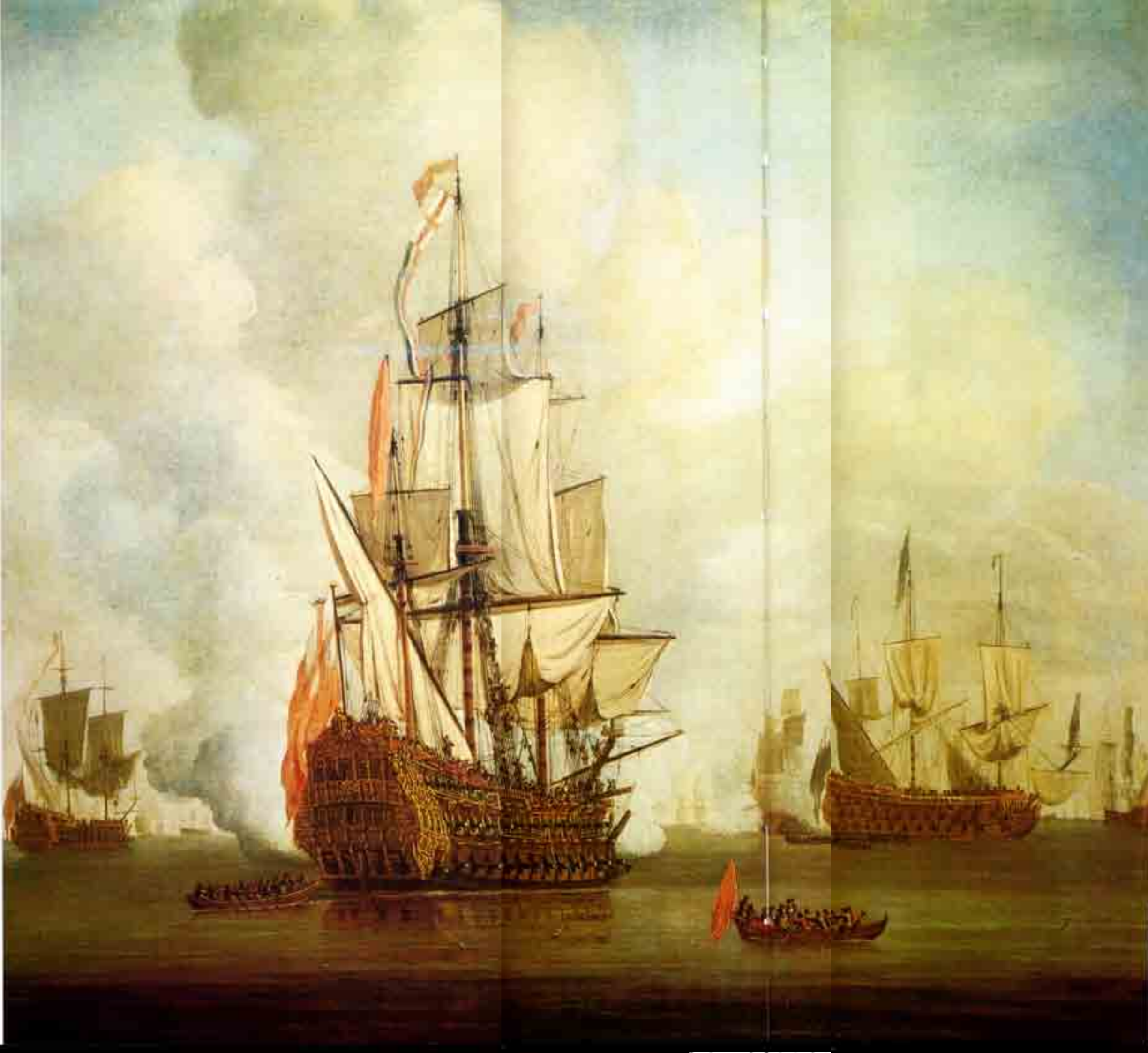
XXXV. Великолепная адмиралтейская модель 90-пушечного корабля программы 1677 г. На модели имеется вензель Якова II, и по этой причине модель идентифицируется как Coronation, поскольку это был единственный корабль программы, который на момент смерти Карла II все еще находился на стапеле. Однако, возможно, что только элементы декора относятся к периоду правления Якова II, в то время как корпус мог быть выполнен до 1677 г. в качестве демонстрации проекта всего класса кораблей. Основанием для такого предположения может служить то, что порты выполнены в соответствии с требованиями регламента, а именно по пять портов на четвердеке с каждого борта. Все изображения Ван де Вельде, законченные после 1678 г. показывают по шесть портов на четвердеке. Коллекция семьи Кригштайн. Рослин, Нью-Йорк.

XXXVI. Lenox (справа) и старый корабль 4-го ранга проходят мимо Гринвича в лучах утреннего солнца. Музей искусств округа Лос-Анжелес. Ян ван Бек.

XXXVII. Britannia. Достоверное изображение корабля в двух видах, с борта и кормы. Частная коллекция. Исаак Сейлмейкер, прим. 1685 г.



XXXIII

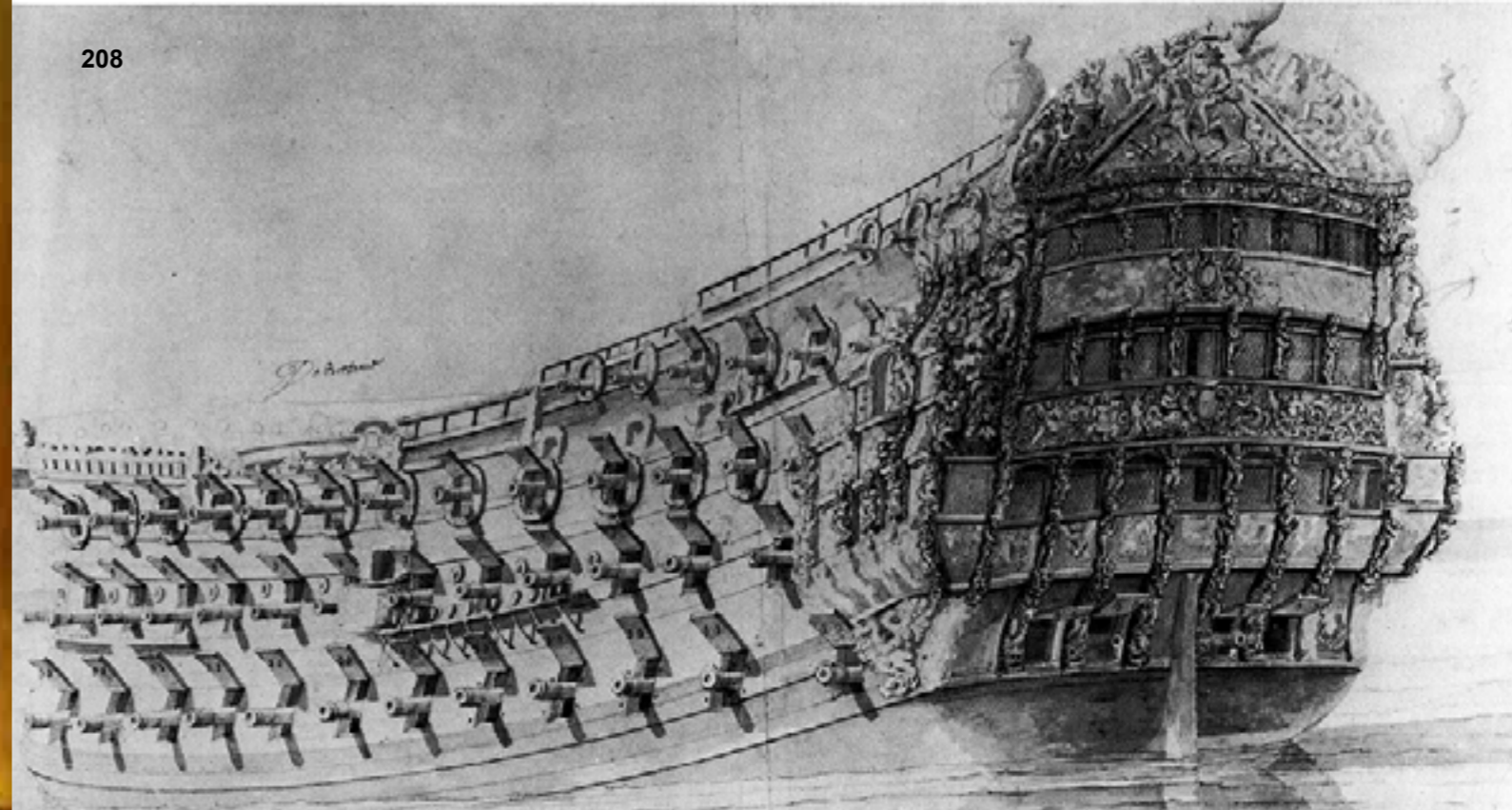


XXXV

XXXIV



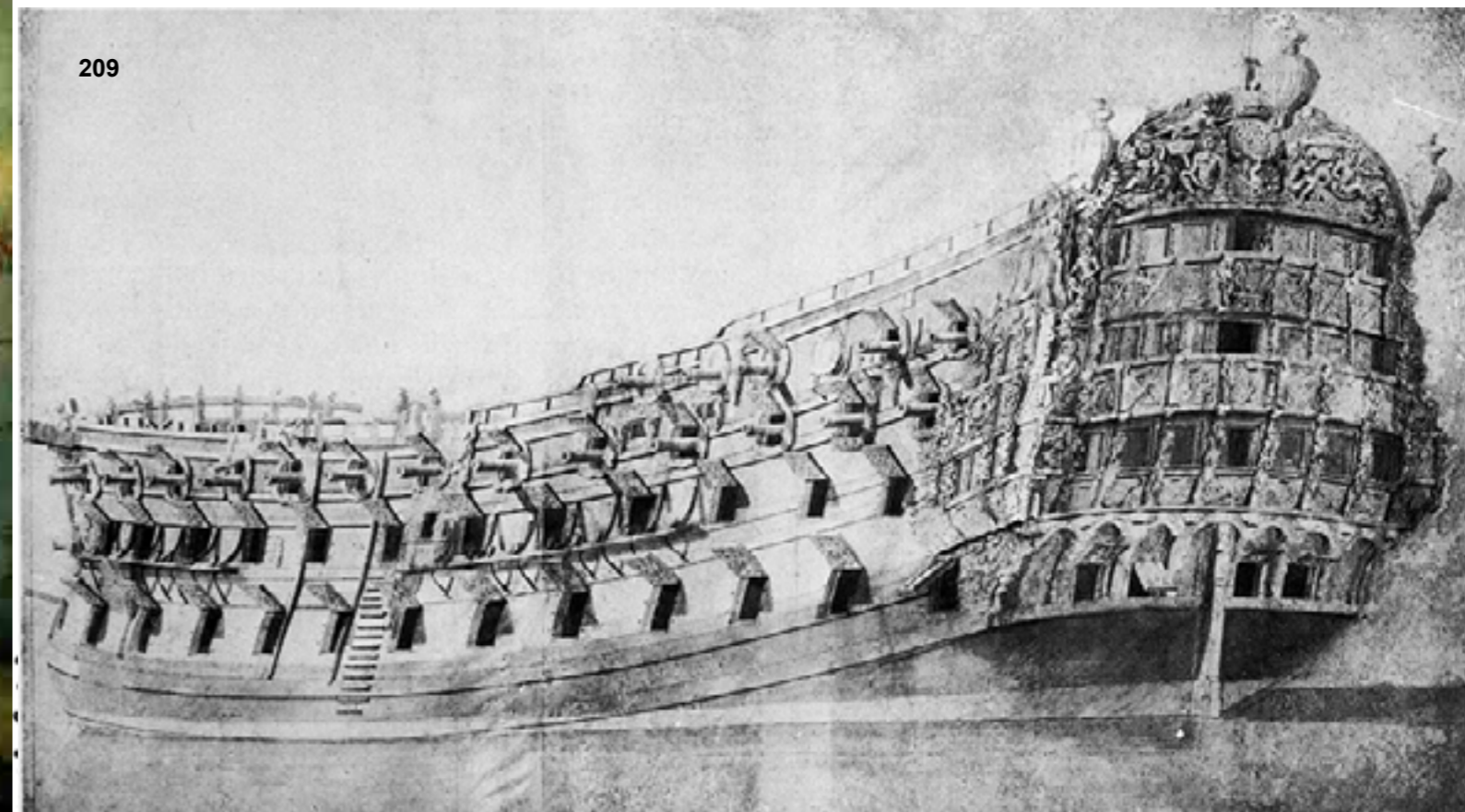
208



208. Фигура статного всадника на гакаборте этого корабля 2-го ранга может представлять Джорджа Монка, герцога Альбемарля. На успешную карьеру этого моряка и солдата намекают окружающие фигуру композиции с Нептуном по левому борту и атакующим кавалеристом по правому. Если это в действительности так, то на рисунке изображен Albemarle, построенный в 1680 г. Ошибочная надпись 'De Brotanio' не была сделана рукой Ван де Вельде. Атлас ван Столк, Роттердам. Старший (?), прим. 1685 г. Надпись 'De Brotanio' сделана не рукой автора.

209. Этот корабль 2-го ранга не может быть с уверенностью идентифицирован, однако мотив с короной в декоре на корме может указывать на то, что это Coronation 1685 г. Рейксмузеум, Амстердам. №1132. Старший (?), прим. 1685 г.

209



По странному стечению обстоятельств место, где он затонул, находилось недалеко от того места, где погиб предыдущий Vanguard в 1667 году. Благодаря оперативным мерам он был позже поднят, и после восстановления вернулся в строй, в отличие от кораблей, застигнутых штормом в море и потерянных безвозвратно.

Во времена правления Карла II размеры катастрофы могли бы быть меньше, поскольку крупные корабли наверняка были бы уже выведены из кампании в это время года. Адмирал сэра Клодисли Шовел говорил, что «адмирал, держащий в море крупные корабли после конца сентября, заслуживает разжалования, а после октября расстрела». В доказательство своих слов, сэра Клодисли погиб в 1707 году, когда его флагман 96-пушечный Association погиб со всем экипажем во время шторма в конце октября.

Все оставшиеся корабли 2-го ранга программы 1677 года пошли на слом в начале восемнадцатого века и были перестроены как абсолютно новые корабли. Один из них Neptune в 1750 году был переименован в Torbay. Со срезанной верхней палубой он стал первым из знаменитых 74-пушечников английской постройки, сформировавших ядро флота во времена Родни, Хау и Нельсона.

Britannia

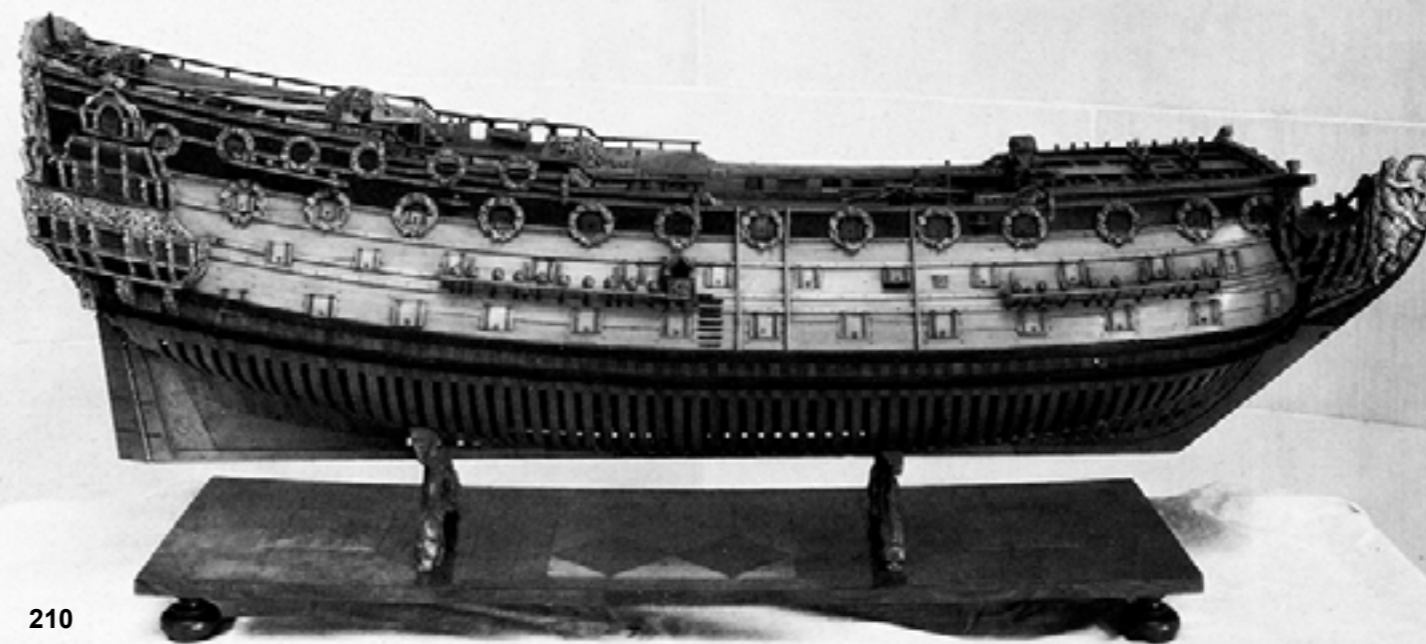
Единственный корабль 1-го ранга программы 1677 года был заложен в Чатеме в июне 1679 года. Получивший имя Britannia он был спущен на воду тремя годами позже при большом стечении народа. Его строителем был сэра Финеас Петт, построивший в 1670 году Prince.

Многие из ранних кораблей 1-го ранга, включая Prince, имели проблемы с остойчивостью, вызванные сочетанием недостаточной ширины и чрезмерного веса надводной части. Остальные корабли из программы 1677 года несли нижнюю орудийную батарею выше над водой, чем это было на кораблях более ранней постройки, не являясь исключением из этого числа и Britannia. Для обеспечения запаса остойчивости в связи с повышением уровня нижней батареи Петт предусмотрел большую ширину в своем новом проекте, чем на своем раннем корабле 1-го ранга. В то время как Britannia был длиннее Prince только на 2 фута, его ширина была больше на целых 31 дюйм. Эта величина превышала ширину, заданную спецификацией на 16 дюймов. С такой большой шириной Britannia должен был стать венцом корабельной архитектуры времен Реставрации, однако, к сожалению это не произошло.

Сравнение артиллерийского вооружения Britannia с Prince и Royal Sovereign		
	Вес вооружения (тонн)	Вес бортового залпа (фунтов)
Prince	173	1930
Royal Sovereign	177	2098
Britannia	187.4	1850

И хотя сэра Финеас увеличил размеры настолько, насколько это было возможным, этого все равно оказалось недостаточно для размещения той массивной артиллерии, которая была определена на него адмиралтейскими чиновниками. Как и в ситуации со всеми тридцатью кораблями, на Britannia были определены необычно тяжелые для своих калибров орудия. В качестве уступки его верхний ярус был облегчен заменой сакр на стандартные полупушки, но на большее Адмиралтейство не согласилось. Со слабым вооружением на верхней палубе корабль уже проигрывал по огневой мощи, находившимся в строю кораблям 1-го ранга и соответственно дальнейшее облегчение артиллерии могло дать значительное преимущество его предполагаемым французскими противникам. Бастарды на Britannia весили по 6500 фунтов каждая, что было на 20% больше чем на Charles 1668 года. Вес только нижней орудийной батареи этого корабля превышал вес всего вооружения многих кораблей 3-го ранга. В результате Britannia, как и другие корабли 1-го ранга, получился таким же валким «увальнем».

Недостатки выявились не сразу, поскольку корабль не вводился в кампании в течение нескольких лет после окончания постройки. Полное вооружение не было погружено на борт Britannia



210, 211. Знаменитая и во многом противоречивая адмиралтейская модель корабля Britannia. Некоторые исследователи ставили под сомнение идентификацию модели, но недавние измерения модели в масштабе 1:48 дали результаты по которым ее размеры в точности совпали с таковыми реального корабля. Проблемы с идентификацией, вероятно, возникали на том основании, что такие модели обычно выступали в качестве предварительных проектов, а в данном случае дело осложнялось тем, что декоративное убранство на модели соответствует тому, которое было установлено на Britannia в 1701 г. после капитального ремонта. Изначально, конфигурация орудийных портов на модели соответствовала с таковой на корабле. Однако в 1701 г. боковая галерея перекрыла крайний кормовой порт среднего яруса, в то же время ближайший к носу орудийный порт – между регелями гальюна – того же яруса был заблокирован настолько сильно, что его очертания сейчас можно различить только при очень тщательном рассмотрении. Отсутствие портов на юте не столь значимо, они редко изображались на моделях кораблей периода Реставрации. Единственное серьезное расхождение заключается в том, что ближайший к носу орудийный порт верхней палубы на модели, на законченном постройкой корабле был перенесен в корму на том же ярусе. По совпадению или нет, но очень характерная деталь Britannia также получила место на модели, а именно входной порт с каждого борта. Музей ВМА.

вплоть до 1690 года, когда, наконец, появилась возможность испытать корабль в бою против французов. Корабль оказался настолько нестойчивым, что никто не рискнул отправить его в море без проведения дополнительных работ. Адмиралтейство с сожалением приказало ввести корабль в док, из-за чего он пропустил первое боевое столкновение флотов противников в Ла-Манше. В результате работ по увеличению ширины с помощью дополнительных поясьев обшивки наибольшая ширина корабля составила 48 футов 8 дюймов. По неизвестным причинам были использованы не дубовые, а еловые дополнительные поясья.

В 1691 году Britannia был снова готов к выходу в море. В следующем году он выступал в качестве флагманского корабля лорда Рассела при Барфлере, где его противником был могучий Soleil-Royal графа де Турвиля. Оба корабля получили серьезные повреждения в результате артиллерийской дуэли, но ввиду численного превосходства англичан французы в итоге вынуждены были отступить. Нежелание Турвиля оставить свой избитый корабль стало тем фактором, который способствовал успеху англо-голландского преследования в результате окончившегося уничтожением большого числа кораблей французского флота в Шербуре и Ла-Хог.

Britannia в сражении действовал достаточно храбро, чтобы заслужить себе место среди самых славных кораблей королевского флота, но несмотря на это больше в сражениях он не участвовал. Даже после увеличения ширины корабля в 1690 году перегруженная надводная часть продолжала создавать проблемы. Корабль прошел капитальный ремонт в 1700-01 годах, но даже, несмотря на это, он пошел на слом в 1715 году, а его пригодные к использованию элементы были применены в строительстве нового корабля Britannia, спущенного на воду в 1719 году и прослужившего до 1749 года.

Последние годы

Программа по строительству тридцати кораблей позволила королевскому флоту восстановить паритет, хотя бы отчасти, со своими главными противниками на континенте. В последние годы правления Карла II эти достигнутые успехи были практически сведены к нулю. Голландцы и французы естественно ответили на английскую программу своей активностью в кораблестроении, а начавшуюся гонку Англия уже не поддержала. Хуже того, некомпетентная Адмиралтейств-комиссия 1679 года, забросила практически достроенные новые корабли. Результаты ее работы были ужасающими. Король в итоге распустил неспособную комиссию и 1684 году лично занял пост лорда-адмирала. Для управления делами король возвратил Пипса, назначив его на должность секретаря Адмиралтейства и наделив его еще большими полномочиями, чем тот имел когда-либо. Пипс обследовал тридцать кораблей и по его словам «собственными руками собирал на них поганки, самые большие из которых были размером с кулак». Некоторые из кораблей находились в плачевном состоянии и могли в любой момент затонуть.

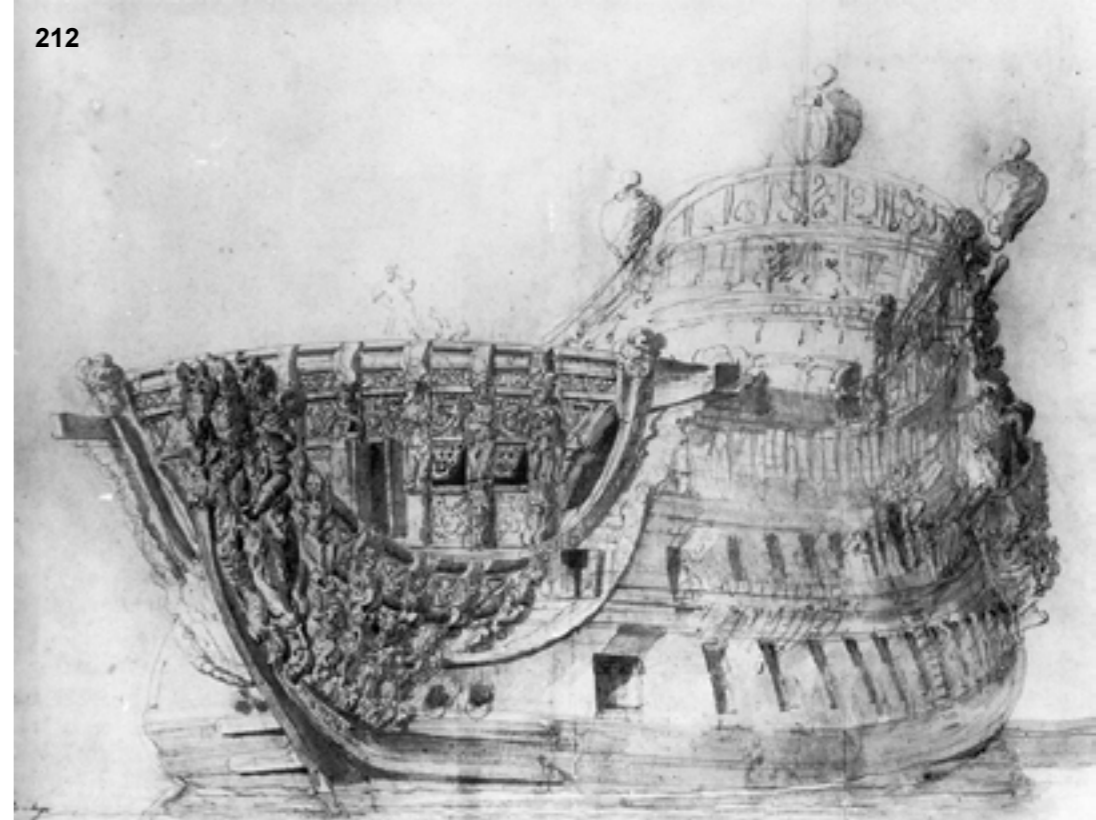
Прежде чем удалось предпринять какие-либо действенные меры, в феврале 1685 года умер Карл II. Ему наследовал его брат герцог Йоркский, ставший королем Яковом II. Последний незамедлительно создал Специальную комиссию по восстановлению флота, во главе которой был поставлен Пипс. Результатом деятельности комиссии Якова стала починка флота, силы которого были повернуты против него самого после свержения во время Славной революции 1688 года. Этот переворот возвел на английский трон Вильгельма Оранского, заклятого врага Людовика XIV, и дал повод для нового витка противостояния между Англией и Францией.

Сражения войны Аугсбургской лиги стали частью истории флота периода Реставрации, так же как и сражение при Лоустофте и Четырехдневное сражение. Из примерно восьмидесяти английских кораблей принявших участие, по крайней мере, в одном из трех основных сражений этой войны только три корабля (все 4-го ранга) были построены после смерти Карла II.

Последними боевыми действиями, собравшими воедино большое число кораблей периода Реставрации, были сражения у Барфлера и Ла-Хог. Среди кораблей 1-го ранга там были St. Andrew, London и 55-летний Royal Sovereign. Prince также принял в них участие, но уже под именем Royal William. Для St. Michael это было уже шестое сражение, а для Royal Katherine девятое. Там же находились республиканские «фрегаты» такие как Monk, Lion и Ruby, причем для последнего это было двенадцатое, но отнюдь не последнее, сражение. История корабля Lion, включая три пе-

рестройки, уходила вглубь до времен правления Марии I. Так же в строю находились корабли, построенные Дином (Resolution, Rupert и Swiftsure), наряду с кораблями Джонаса Шиша и династии Петтов. Тридцать кораблей Пипса, из которых двадцать пять находились на плаву и принявших участие в боях, являлись основой флота, а их огневая мощь составляла добрую половину от всего английского флота.

Поскольку англо-голландский флот при Барфлере имел подавляющее численное превосходство, нельзя считать эту победу полной. Но, тем не менее, она была решающей и создала предпосылки, которые ознаменовали двухвековое доминирование на морях английского королевского флота. Яков II, наблюдавший с берега за мрачными для него событиями у Ла-Хог, раньше лично водил в бой многие из присутствовавших там английских кораблей. И как говорят, несмотря на свои неудачи, не мог удержаться от одобрительного восклицания, видя успех англичан.



212. Britannia, вид с носа. НММ, №603. Старший, прим. 1685 г. Надписан рукой не принадлежащей Ван де Вельде 'De Britage'.

213. Сожжение французских «плавающих крепостей» у Ла-Хог. НММ. Адриан ван Дист.



Приложения

Приложение I. Список судов флота 1660-1685 годы

16 января 1668 года Сэмюэль Пипс писал в своем дневнике: «Сегодня работал допоздна в конторе со своими секретарями, просматривая список судов с размерами, который я делаю для себя, проверяя, насколько он совпадает и различается с другими списками. Я обнаружил такие большие расхождения между ними, что я не знаю какой взять за основу и поэтому, думаю, мой список будет основываться на них всех». Любопытствующий собрать данные по кораблям периода Реставрации, неизбежно обнаружит, что ситуация со времен Пипса изменилась не сильно.

Разница в цифрах в списках вызвана несколькими причинами. Некоторые являются банальными ошибками, но самой существенной является то, что некоторые размеры могли быть получены различными способами и не всегда дававшие одинаковые цифры. В большинстве ранних списков, включая те которые составлялись Адмиралтейством, не выделяются данные, полученные разными способами. При составлении приводимого ниже списка были приложены все усилия, чтобы указываемые цифры были единообразны. Однако, далеко не во всех случаях удавалось проверить те или иные данные.

Для составления списка использовались различные источники. Самыми значимыми из них стали: Register of Ships Пипса, находящийся в колледже Магдалины в Кембридже; List of Men-of-War, 1650-1670, Part I (English Ships) Р.Ч. Андерсона, опубликованном Обществом морских исследований в Occasional Publication No 5. В дополнение к перечисленному, некоторая информация была почерпнута из Dimensions Book 1701, находящейся в коллекции автора.

Список составлен в хронологическом порядке с учетом ранга и типа судна. Трофейные корабли вынесены в отдельный перечень. Попыток составить список судов оборудованных как брандеры сделано не было. Вполне возможно, что некоторые малые суда были упущены при составлении перечня, а размеры, в особенности судов периода первых Стюартов, могут иметь сомнительную точность. Некоторые категории данных в перечне нуждаются в пояснении:

Имя: Отображает имя, под которым корабль был известен во время правления Карла II.

Дата: В большинстве случаев обозначает дату спуска на воду. Литера «П» означает дату приобретения корабля, а литера «В» означает дату включения в состав флота. Дата перестройки или капитального ремонта обозначается литерой «Р». Для кораблей, построенных до 1660 года, перечислены только последние крупные перестройки или ремонты. На некоторых кораблях также могли проводиться подобные работы, но данные о них отсутствуют.

Верфь: Литера «С» после названия Дептфорд, означает, что корабль был построен не на королевской, а на частной верфи.

Мастер: Цифры после имен некоторых корабельных мастеров, различают мастеров однофамильцев.

Гон-дек: Длина по нижнему деку от шпунта стема до шпунта старнпоста.

Киль: Во время правления Карла II использовались два способа замера киля для определения тоннажа. Длина по шпунту представляла собой фактическую длину киля, замеренную до точки, где он соприкасался со стемом. Другим способом была расчетная длина киля, который получил распространение в 60-х годах семнадцатого века или даже чуть раньше. Этот метод предполагал под собой перпендикуляр от мейн-вельс бархоута минус три пятых наибольшей ширины судна. Для крупных кораблей расчетная длина киля была на три пять футов больше длины по шпунту. Для более показательного сравнения длин и тоннажа в перечне была сделана попытка разнести два способа расчета. Для кораблей ниже 3-го ранга, определить каким способом была получена длина киля, не всегда представляется возможным, поэтому все цифры приведены в колонке длина по шпунту. Но в любом случае разница по этим кораблям была небольшой. Даже в отношении крупных кораблей не всегда возможно определить в какую колонку отнести ту или иную величину. В таких случаях цифры даны курсивом.

Выделялся еще и третий способ замера длины киля – «по подошве» – и использовавшийся для кораблей постройки 1678-1685 годов. По этому способу длина замерялась по основанию киля до точки, где начинался набор угла водореза. Данные по тоннажу, полученные с использованием такого способа были завышенными и не имеют практической ценности для сравнительных целей. В связи с этим данная длина киля не была включена в перечень.

Ширина: Обычно обозначает ширину с наружной обшивкой, но без учета бархоутов. Литера «Ш» означает

увеличение ширины корпуса при помощи дополнительных поясьев.

Глубина интрюма: Обычно эта величина представлялась перпендикуляром, опущенным от нижней точки бретлейна до верхней кромки киля. Углубление при составлении перечня не учитывалось, поскольку его величина могла колебаться. Для крупного корабля углубление полностью загруженного корабля было бы на два три фута больше величины глубины интрюма, а для кораблей меньшего размера углубление было бы немного меньше глубины интрюма.

Грузоподъемность: Применявшаяся в семнадцатом столетии формула для определения тоннажа выглядела следующим образом: $B2K/188$, где В – ширина, а К – длина киля. Во многих списках приведенный тоннаж не совпадает с известными размерами корабля. В случаях, когда размеры доподлинно известны грузоподъемность была пересчитана заново. Обратите внимание, что под грузоподъемностью понимается мера вместимости, а не водоизмещение. При полной загрузке корабля его водоизмещение будет примерно на 25% больше величины грузоподъемности.

Вооружение: В период между 1660 и 1685 годами приведена конфигурация для военного времени и ведения боевых действий в домашних водах. Для большинства кораблей ниже 4-го ранга указано максимальное вооружение.

Имя	Построен	Верфь	Мастер	Длина по гон-деку	Длина киля		Ширина	Глубина интрюма	Грузоподъемность		Вооружение	Судьба
					По шпунту	Расчетная			По шпунту	Расчетная		
Корабли 1-го ранга												
<i>Royal Prince</i>	1641P 1663P	Вулидж Чатем	Питер Петт I Сэр Финеас Петт II	-	115'	-	44'	-	1187	-	86-92	Захвачен и сожжен голландцами 1666 г.
<i>Royal Charles</i>	1655 1660P	Вулидж Чатем	Питер Петт I Джон Тейлор	-	127'	-	47' 6"	18'	1258	-	80-86	Захвачен голландцами 1667 г.
<i>Royal Sovereign</i>	1664P	Чатем	Джон Тейлор Роберт Ли	167' 9"	131'	135' 6"	47' 10"	19' 2"	1545	-	90-102	Сгорел от случайного пожара 1696 г.
<i>Charles</i>	1668	Дептфорд	Джонас Шиш	167' 9"	128'	131'	42' 6"	18' 6"	1229	1257	96	Переименован в <i>St. George</i> 1687 г.; 2-й ранг 1691 г.; перестроен 1701 г.
<i>St. Andrew</i>	1670 1670P	Вулидж Дептфорд	Эдвард Бюланд Джонас Шиш	162' 5"	-	128'	44' 4"	18' 8"	-	1308	96-100	Перестроен как <i>Royal Anne</i> 1704 г.
<i>Prince</i>	1670	Чатем	Сэр Финеас Петт II	167' 3"	131'	136'	44' 9"	19'	1395	1448	100	Слом 1701 г.; перестроен 1706 г.
<i>Royal James</i>	1671	Портсмут	Сэр Энтони Дин	-	-	136'	45'	18' 5"	-	1463	1520	Ремонт и переименование в <i>Royal William</i> 1692 г.; перестроен 1719 г.
<i>Royal Charles</i>	1673	Портсмут	Сэр Энтони Дин	-	-	136'	44' 8"	18' 3"	-	1443	1531	Сгорел в бою 1672 г.
<i>Royal James</i>	1675	Портсмут	Сэр Энтони Дин	163' 1"	-	132'	45'	18' 4"	-	1422	100	Ремонт и переименование в <i>Queen</i> 1693 г.; перестроен как <i>Royal George</i> 1715 г.
<i>Britannia</i>	1682	Чатем	Сэр Финеас Петт II	167' 5"	-	136'	47' 4"	19' 7 1/2"	-	1620	100	Ремонт и переименование в <i>Queen</i> 1693 г.; перестроен как <i>Royal George</i> 1715 г.
Корабли 2-го ранга												
<i>Rainbow</i>	1617P	Дептфорд	Брайт	-	114'	-	37' 10"	15'	866	-	56-64	Затоплен в Ширнессе 1680 г.
<i>Victory</i>	1620	Дептфорд	Уильям Баррелл I	-	108'	-	37' 6"	16' 8"	808	-	60-64	Перестроен 1666 г.
<i>St. Andrew</i>	1622	Дептфорд	Уильям Баррелл I	-	116'	-	38'	15'	891	-	66	Потерпел крушение 1666 г.
<i>St. George</i>	1622	Дептфорд	Уильям Баррелл I	-	117'	-	38'	14' 10"	898	-	66-70	Блокирован 1687 г.; последнее упоминание 1697 г.
<i>Triumph</i>	1623	Дептфорд	Уильям Баррелл I	-	117'	-	38'	15' 6"	898	-	70-74	Продан 1688 г.
<i>Vanguard</i>	1631P	Чатем	Джон Брайт	-	112'	-	38'	14'	860	-	60	Затоплен на Медузе 1667 г.; поднят и продан
<i>Unicorn</i>	1634	Вулидж	Эдвард Боат	-	110'	-	37' 6"	15' 1"	823	-	60-68	Продан 1688 г.
<i>Old James</i>	1634	Дептфорд	Питер Петт II	138'	110'	-	39'	16'	890	-	70	Затоплен 1677 г.; продан 1682 г.
<i>Swiftsure</i>	1653P	Вулидж	Кристофер Петт	-	118'	-	37' 10"	16'	897	-	66	Ремонт и переименование в <i>Queen</i> 1693 г.; перестроен как <i>Royal George</i> 1715 г.
<i>Henry</i>	1656	Дептфорд	Мэнли Каллис	-	120'	124'	34' 0"	17'	1047	1082	72-82	Захвачен голландцами 1666 г.
<i>London</i>	1656	Чатем	Джон Тейлор	-	-	123' 6"	34' 1"	16' 6"	-	1104	72-80	Сгорел от случайного пожара 1682 г.
<i>Royal James</i>	1658	Вулидж	Кристофер Петт	-	-	124'	41'	18'	-	1108	82	1-ранг 1660 г.; сожжен голландцами 1667 г.; останки сломаны 1670 г.
<i>Royal Katherine</i>	1664	Вулидж	Кристофер Петт	153' 1"	120'	124'	39' 8"	17' 2"	1004	1038	76-86	Перестроен 1702 г.
<i>Royal Oak</i>	1664	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	-	121'	-	39' 10"	17' 1 1/2"	1021	-	76	Сожжен голландцами 1667 г.
<i>Loyal London</i>	1666	Дептфорд	Джон Тейлор	-	127'	-	41' 9 1/2"	17'	1180	-	80-92	Сожжен голландцами 1667 г.; перестроен как <i>London</i> 1670 г.
<i>Victory</i>	1666P	Чатем	Сэр Финеас Петт II	-	121'	-	40'	17'	1029	-	76-84	Слом 1691 г.
<i>St. Michael</i>	1669	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	155' 2"	122' 6"	125'	40' 8 1/2"	17' 5"	1079	1101	90-98	1-й ранг 1672 г.; 2-ранг 1689 г.; перестроен как <i>Marlborough</i> 1708 г.
<i>Vanguard</i>	1678	Портсмут	Даниэль Фюрцер	160'	126' 11"	132'	44' 10"	18' 5"	1357	1411	90	Затоплен на Медузе 1703 г.; перестроен 1710 г.
<i>Windsor Castle</i>	1678	Вулидж	Томас Шиш	162'	125' 7"	-	44' 6 1/2"	18' 3"	1325	-	90	Крушение 1693 г.
<i>Duchess</i>	1679	Дептфорд	Джон Шиш	162' 8"	126' 2"	131' 8"	45' 1"	18' 4"	1364	1423	90	Переименован в <i>Princess Anne</i> 1701 г.; <i>Windsor Castle</i> 1702 г., <i>Blenheim</i> 1706 г.; перестроен 1709 г.
<i>Sandwich</i>	1679	Харвич	Исаак Беттс	161' 6"	126' 10"	132' 6"	44' 8"	18' 3"	1346	1406	90	Перестроен 1710 г.
<i>Albemarle</i>	1680	Харвич	Исаак Беттс	162'	126' 6"	131'	44' 4"	18' 3 1/2"	1322	1369	90	Перестроен 1704 г.
<i>Duke</i>	1682	Вулидж	Томас Шиш	162' 10"	126' 2"	131' 6"	45' 1"	18' 9"	1364	1421	90	Перестроен как <i>Prince George</i> 1701 г.
<i>Ossory</i>	1682	Вулидж	Томас Шиш	161'	124' 1"	132'	44' 6"	18' 2"	1307	1390	90	Переименован в <i>Prince</i> 1705 г.; перестроен 1711 г.
<i>Neptune</i>	1683	Дептфорд	Джон Шиш	163' 11"	127' 10"	134' 6"	45'	18' 6"	1377	1448	90	Перестроен 1710 г.
<i>Coronation</i>	1685	Портсмут	Исаак Беттс	160' 4"	126' 4"	-	44' 9"	18' 2"	1346	-	90	Перестроен 1710 г.

Корабли 3-го ранга												
<i>Mary</i>	1650 ?P	Вулидж	Кристофер Петт	143' 3"	116'	-	34' 4"	14' 6"	727	-	58-64	Крушение 1703 г.
<i>Dunkirk</i>	1651	Вулидж	Уильям Баррелл II	141' 5"	112'	-	36' 8"	14'	829	-	56-60	Кап.ремонт 1692 г.; перестроен 1704 г.
<i>Fairfax</i>	1653	Чатем	Джон Тейлор	-	118'	-	34' 9"	14' 4"	756	-	60-62	Крушение 1682 г.
<i>Plymouth</i>	1653 ?P	Ваппинг	Джон Тейлор	139' 6"	116'	-	34' 8"	14' 6"	742	-	58-60	Перестроен 1705 г.
<i>Essex</i>	1653	Дептфорд	Сэр Финеас Петт II	-	118'	-	36' 9"	14'	833	-	56	Захвачен голландцами 1666 г.
<i>Resolution</i>	1654	Рэтклифф	Сэр Финеас Петт II	-	117' 3"	-	32' 3"	14' 5"	652	-	58	Сожжен в бою 1666 г.
<i>Henrietta</i>	1654	Хорслидаун	Джон Брайт	-	116'	-	35' 7"	14' 4"	771	-	58-62	Крушение 1689 г.
<i>Gloucester</i>	1654	Лаймхауз	Мэтью Грейвз	-	117'	-	34' 10"	14' 6"	755	-	58-62	Крушение 1682 г.
<i>Revenge</i>	1654	Лаймхауз	Мэтью Грейвз	-	117' 6"	-	35'	14' 5"	766	-	58-62	Слом 1678 г.
<i>Montagu</i>	1654	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	145'	117'	-	35' 2"	15'	769	-	58-62	Перестроен 1698 г.
<i>Anne</i>	1654	Дептфорд	Чемберлен	-	116' 9"	-	36' 6"	15'	829	-	58	Перестроен 1698 г.
<i>Dreadnought</i>	1654	Блэкхолл	Сэр Генри Джонсон	-	116'	-	34' 7"	14' 2"	743	-	58	Случайный взрыв 1673 г.
<i>York</i>	1654	Блэкхолл	Сэр Генри Джонсон	139'	115'	-	34' 6"	14' 2"	732	-	58-62	Затонул 1690 г.
<i>Lion</i>	1658P	Чатем	Джон Тейлор	130'	108'	-	35' 4"	15' 6"	717	-	58-60	Продан 1689 г.
<i>Monck</i>	1659	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	136'	108'	-	35'	13' 11"	703	-	58-60	Перестроен 1702 г.
<i>Cambridge</i>	1666	Дептфорд	Джонас Шиш	-	121'	-	37' 10"	16' 4"	921	-	64-70	Крушение 1694 г.
<i>Warspite</i>	1666	Блэкхолл	Сэр Генри Джонсон	142'	117'	-	38'	15' 6"	898	-	64-70	Перестроен 1702 г.
<i>Defiance</i>	1666	Дептфорд Ч	Уильям Касл	-	117'	-	37' 3"	15' 3"	863	-	64	Сгорел от случайного пожара 1668 г.
<i>Rupert</i>	1666	Харвич	Сэр Энтони Дин	144' 1"	119'	-	36' 3"	15' 6"	832	-	64-66	Перестроен 1703 г.
<i>Resolution</i>	1667	Харвич	Сэр Энтони Дин	148' 2"	120' 6"	-	37' 2"	15' 6"	885	-	64-70	Перестроен 1698 г.
<i>Monmouth</i>	1667	Чатем	Сэр Финеас Петт II	148' 5"	118' 9"	-	36' 10"	15' 3"	856	-	64-66	Перестроен 1700 г.
<i>Edgar</i>	1668	Бристоль	Френсис Бейли	153' 6"	124'	-	39' 8"	16'	1038	-	72-74	Перестроен 1700 г.
<i>Swiftsure</i>	1673	Харвич	Сэр Энтони Дин	149' 3"	-	123'	38' 8"	15' 6"	-	978	66-70	Перестроен 1696 г.
<i>Harwich</i>	1674	Харвич	Сэр Энтони Дин	-	-	123' 9"	38' 10"	15' 8"	-	993	66-70	Крушение 1691 г.
<i>Royal Oak</i>	1674	Дептфорд	Джонас Шиш	157' 6"	127'	-	40' 6"	18' 3"	1107	-	70-74	Кап.ремонт 1690 г.; перестройка 1713 г.
<i>Defiance</i>	1675	Чатем	Сэр Финеас Петт II	143' 10"	117'	-	37' 10"	15' 10"	890	-	64	Кап.ремонт 1695 г.
<i>Lenox</i>	1678	Дептфорд	Джонас Шиш	151' 6"	120'	-	39' 10"	17'	1013	-	70	Перестроен 1701 г.
<i>Hampton Court</i>	1678	Дептфорд	Джонас Шиш	150' 6"	121' 3"	-	40' 1"	17'	1036	-	70	Перестроен 1701 г.
<i>Captain</i>	1678	Вулидж	Томас Шиш	149' 6"	119' 10"	-	40' 5"	17' 2"	1041	-	70	Перестроен 1708 г.
<i>Anne</i>	1678	Чатем	Сэр Финеас Петт II	150' 10"	122'	-	40' 3"	17'	1051	-	70	Сожжен французами 1690 г.
<i>Restoration</i>	1678	Харвич	Исаак Беттс	150' 6"	120' 7"	124'	39' 11"	17'	1022	1051	70	Перестроен 1702 г.
<i>Hope</i>	1678	Дептфорд Ч	Уильям Касл	151' 5"	121' 7"	124' 5"	40' 4"	16' 9"	1052	1076	70	Захвачен французами 1695 г.
<i>Elizabeth</i>	1679	Дептфорд Ч	Уильям Касл	151' 8"	120'	124' 8"	41'	16' 8 1/2"	1073	1114	70	Захвачен французами 1704 г.
<i>Burford</i>	1679	Вулидж	Томас Шиш	152' 4"	121' 6"	-	40' 4"	17' 3"	1051	-	70	Перестроен 1699 г.
<i>Grafton</i>	1679	Вулидж	Томас Шиш	150'	120' 8"	-	40' 6"	17' 2"	1052	-	70	Перестроен 1700 г.
<i>Stirling Castle</i>	1679	Дептфорд	Джон Шиш	151' 2"	120' 11"	-	40' 7"	17' 3"	1059	-	70	Перестроен 1699 г.
<i>Berwick</i>	1679	Чатем	Сэр Финеас Петт II	150' 10"	121' 4"	-	40' 2"	17'	1041	-	70	Перестроен 1700 г.
<i>Pendennis</i>	1679	Чатем	Сэр Финеас Петт II	150' 10"	121' 9"	-	40' 3 1/2"	17'	1051	-	70	Крушение 1689 г.
<i>Breda</i>	1679	Харвич	Исаак Беттс	151' 3"	120' 7"	124' 6"	39' 11"	16' 9"	1022	1055	70	Случайный взрыв 1690 г.
<i>Eagle</i>	1679	Портсмут	Даниэль Фюрцер	151' 6"	120' 8"	-	40' 6"	17'	1053	-	70	Перестроен 1699 г.
<i>Expedition</i>	1679	Портсмут	Даниэль Фюрцер	152' 1"	121'	-	40' 9"	17'	1069	-	70	Перестроен 1699 г.
<i>Northumberland</i>	1679	Бристоль	Френсис Бейли	151' 11 1/2"	121' 4"	-	40' 2"	17'	1041	-	70	Перестроен 1702 г.
<i>Essex</i>	1679	Блэкхолл	Сэр Генри Джонсон	150' 2"	120' 9"	124'	40' 1"	16' 9 1/2"	1032	1064	70	Перестроен 1700 г.
<i>Kent</i>	1679	Блэкхолл	Сэр Генри Джонсон	151'	121' 5"	124' 7"	40' 1 1/2"	16' 9 1/2"	1040	1067	70	Перестроен 1699 г.
<i>Exeter</i>	1680	Блэкхолл	Сэр Генри Джонсон	150' 2"	120'	124' 5"	40' 1 1/2"	16' 9 1/2"	1032	1070	70	Случайный взрыв 1691 г.
<i>Suffolk</i>	16											

<i>Foresight Centurion</i>	1650	Дептфорд	Джонас Шиш	121' 2"	102' 2"	-	31' 1"	12' 9"	524	-	48	Крушение 1698 г.
	1650	Рэтклифф	Питер Петт II	-	104' 100"	-	31' 29' 6"	12'	531	-	48-50	Крушение 1689 г.
	1650	Дептфорд	Питер Петт II	-	100'	-	29' 6"	12'	462	-		
<i>Bonaventure</i>	1663P	Чатем	Сэр Финеас Петт II	124' 10"	102' 9"	-	30' 8"	12' 4"	514	-	48	Перестроен 1699 г.
	1683P	Портсмут	Исаак Беттс	-	102' 6"	-	32' 2"	12'	564	-		
<i>Sapphire</i>	1651	Рэтклифф	Питер Петт II	-	100'	-	28' 10"	12'	442	-	38-40	Крушение 1670 г.
<i>Diamond</i>	1651	Дептфорд	Питер Петт II	127' 4"	105' 4"	-	31' 3"	13'	548	-	48-50	Захвачен французами 1693 г.
<i>Ruby</i>	1651	Дептфорд	Питер Петт II	125' 7"	105' 6"	-	31' 6"	13'	556	-	46-48	Захвачен французами 1707 г.
<i>Kent</i>	1652	Дептфорд	Сэр Генри Джонсон	-	107'	-	32' 7"	13' 6"	601	-	46-52	Крушение 1672 г.
<i>Portland</i>	1653	Уоппинг	Джон Тейлор	-	105'	-	32' 11"	13'	605	-	48-50	Сожжен во избежание захвата 1692 г.
<i>Bristol</i>	1653	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	130'	104'	-	31' 4"	13'	534	-	48-50	Перестроен 1693 г.
<i>Swallow</i>	1653	Питч Хауз	Томас Тейлор	-	100' 10"	-	31' 10"	13'	543	-	48-50	Крушение 1692 г.
<i>Antelope</i>	1653	Вудбридж	Кэри	-	101'	-	31'	13'	516	-	48-52	Продан 1693 г.
<i>Hampshire</i>	1653	Дептфорд	Сэр Финеас Петт II	118'	101' 9"	-	29' 9"	13'	479	-	46-48	Потоплен в бою 1697 г.
<i>Newcastle</i>	1653	Рэтклифф	Сэр Финеас Петт II	131'	108'	-	33' 1"	13' 2"	629	-	50-56	Перестроен 1692 г.
<i>Yarmouth</i>	1653	Ярмут	Эдгар	-	105'	-	33'	13' 3"	608	-	52-54	Слом 1680 г.
<i>Happy Return</i>	1654	Ярмут	Эдгар	-	104'	-	33' 3"	13'	609	-	50-54	Захвачен французами 1691 г.
<i>Jersey</i>	1654	Мэлдон	Старлинг	-	101' 10"	-	32' 2"	13' 1"	560	-	48-50	Захвачен французами 1691 г.
<i>Mary Rose</i>	1654	Вудбридж	Манди	-	102'	-	32'	13'	556	-	48-50	Захвачен французами 1691 г.
<i>Dover</i>	1654	Шорхэм	Уильям Касл	-	104'	-	31' 8"	13'	555	-	48-55	Перестроен 1695 г.
<i>Crown</i>	1654	Розерхит	Уильям Касл	-	100' 6"	-	31' 8"	13'	536	-	48-50	Перестроен 1689 г.
<i>Breda</i>	1654	Бристоль	Френсис Бейли	-	100'	-	31'	12' 8"	511	-	48	Крушение 1666 г.
<i>Leopard</i>	1659	Дептфорд	Джонас Шиш	-	109'	-	33' 9"	15'	660	-	54-58	Блокшив в Гибралтаре 1686 г., затоплен в Ширнессе 1699 г.
<i>Princess</i>	1660	Дин Форест	Даниэль Фюрцер	-	104'	-	33'	14' 3"	602	-	52-54	Слом 1680 г.
<i>St. Patrick</i>	1666	Бристоль	Френсис Бейли	-	102'	-	33' 10"	14' 6"	621	-	48	Захвачен голландцами 1667 г.
<i>Greenwich</i>	1666	Вулидж	Кристофер Петт	136'	108'	-	33' 9"	14' 6"	654	-	54-60	Перестроен 1699 г.
<i>St. David</i>	1667	Конпилл	Даниэль Фюрцер	-	107'	-	34' 9"	14' 8"	687	-	50-54	Затонул в Портсмуте 1690 г.; блокшив 1691 г.; продан 1713 г.
<i>Oxford</i>	1674	Бристоль	Френсис Бейли	-	109'	-	34' 2"	15' 6"	677	-	54	Перестроен 1702 г.
<i>Woolwich</i>	1674	Вулидж	Финеас Петт III	138' 3"	110'	-	35' 5"	15'	741	-	54	Перестроен 1702 г.
<i>Kingfisher</i>	1675	Вулидж	Финеас Петт III	136'	110'	-	33' 8"	13'	663	-	46	Перестроен 1699 г.
<i>Charles Galley</i>	1676	Вулидж	Финеас Петт III	-	114'	-	28' 6"	8' 7"	493	-	32	Перестроен 1693 г.
<i>James Galley</i>	1676	Блэкхолл	Энтони Дин Мл.	-	104'	-	28' 1"	10' 2"	436	-	30	Крушение 1694 г.
<i>Tiger</i>	1681P	Дептфорд	Джон Шиш	123' 8"	104'	-	32' 8"	13' 8"	590	-	48	Перестроен 1702 г.
<i>Mordaunt</i>	1681	Дептфорд Ч	Уильям Касл	-	101' 9"	-	32' 4 1/2"	13'	567	-	46	Приватир, куплен 1683 г., крушение 1693 г.
Корабли 5-го ранга												
<i>Mermaid</i>	1651	Лаймхауз	Мэтью Грейвз	-	86'	-	25'	10'	286	-	32	Брандер 1668 г., переделан обратно и перестроен 1689 г.
<i>Nightingale</i>	1651	Хорслидаун	Джон Брайт	-	86'	-	25' 2"	10'	290	-	32	Крушение 1672 г.
<i>Pearl</i>	1651	Рэтклифф	Питер Петт II	-	86'	-	25'	10'	286	-	32	Брандер 1688 г., переделан обратно 1689 г., затоплен в Ширнессе 1697 г.
<i>Colchester</i>	1654	Ярмут	Эдгар	-	83'	-	25' 6"	11'	287	-	28	Потоплен в бою 1666 г.
<i>Eagle</i>	1654	Уоппинг	Джон Тейлор	-	85' 6"	-	25' 8"	10'	299	-	32	Брандер 1674 г., затоплен в Ширнессе 1694 г.
<i>Garland</i>	1654	Саутгемптон	Даниэль Фюрцер	-	80'	-	25'	10'	266	-	38	Брандер 1688 г., переделан обратно 1689 г., затоплен в Ширнессе 1698 г.
<i>Guernsey</i>	1654	Вальдерсвик	Джонас Шиш	-	80'	-	24' 6"	10'	255	-	30	Брандер 1688 г., переделан обратно 1689 г., слом 1693 г.
<i>Milford</i>	1654	Вивенхо	Пейдж	-	82'	-	24' 6"	10'	262	-	28	Сгорел от случайного пожара 1673 г.
<i>Norwich</i>	1655	Чатем	Финеас Петт III	-	80'	-	25'	10' 6"	265	-	30	Крушение 1682 г.
<i>Pembroke</i>	1655	Вулидж	Рейвен	-	81'	-	25'	11'	269	-	34	Затонул после столкновения 1667 г.
<i>Dartmouth</i>	1655	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	-	80'	-	24' 9"	10'	260	-	32	Брандер 1688 г., переделан обратно 1689 г., крушение 1690 г.
<i>Richmond</i>	1656	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	-	76'	-	24'	9' 9"	233	-	28	Брандер 1688 г., переделан обратно 1689 г., продан 1698 г.
<i>Oxford</i>	1656	Дептфорд	Мэнли Каллис	-	72'	-	24'	10'	221	-	26	Переделан губернатору Ямайки 1668 г., взорвался 1689 г.
<i>Speedwell</i>	1656	Дептфорд	Мэнли Каллис	-	76'	-	24'	9'	233	-	28	Крушение 1678 г.
<i>Forester</i>	1657	Дин Форест	Даниэль Фюрцер	-	80'	-	25'	10' 6"	266	-	30	Случайный взрыв 1672 г.
<i>Success</i>	1658	Чатем	Джон Тейлор	-	85'	-	25' 6"	10'	294	-	36	Крушение 1680 г.
<i>Little Victory</i>	1665	Чатем	Джозеф Лоуренс	-	75'	-	21'	10'	176	-	28	Использован как брандер 1671 г.
<i>Falcon</i>	1666	Вулидж	Кристофер Петт	-	88'	-	27' 4"	12'	349	-	36-42	4-й ранг 1668 г., захвачен французами 1694 г.
<i>Sweepstakes</i>	1666	Ярмут	Эдгар	-	87'	-	28' 6"	11'	376	-	36-42	4-й ранг 1668 г., продан 1698 г.
<i>Nonsuch</i>	1668	Портсмут	Сэр Энтони Дин	-	88' 3"	-	27' 8"	10' 10"	359	-	36-42	4-й ранг 1669 г., захвачен французами 1695 г.
<i>Phoenix</i>	1671	Портсмут	Сэр Энтони Дин	-	89'	-	27' 10"	11' 2"	367	-	40-42	4-й ранг 1672 г., сожжен во избежание захвата 1692 г.
<i>Holmes</i>	1671П			-	80'	-	22' 9"	12' 9"	220	-	24	Брандер 1677 г., продан 1682 г.

<i>Swan</i>	1671П			-	74'	-	25'	10'	246	-	32	Куплен у Энтони Янга, брандер 1688 г., переделан обратно 1689 г., крушение 1692 г.
<i>Rose</i>	1674	Ярмут	Эдгар	-	75'	-	24'	10'	229	-	28	Брандер 1689 г., продан 1698 г.
<i>Sapphire</i>	1675	Харвич	Сэр Энтони Дин	-	84'	-	27'	11'	333	-	32	Сожжен в бою 1696 г.
Корабли 6-го ранга												
<i>Drake</i>	1652	Дептфорд	Сэр Финеас Петт II	-	85'	-	18'	7' 8"	146	-	16	Слом 1690 г.
<i>Merlin</i>	1652	Чатем	Джон Тейлор	-	75'	-	18'	7' 8"	129	-	14	Захвачен голландцами 1665 г.
<i>Martin</i>	1652	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	-	64'	-	19' 4"	7'	127	-	12	Продан 1667 г.
<i>Harp</i>	1656	Дублин		-	51'	-	16' 8"	8'	75	-	10	Продан 1671 г.
<i>Lily</i>	1657	Дептфорд	Мэнли Каллис	-	50'	-	15' 6"	5' 6"	64	-	6	Продан 1667 г.
<i>Cignet</i>	1657	Чатем	Джон Тейлор	-	45'	-	15' 6"	5' 6"	58	-	8	Последнее упоминание 1664 г.
<i>Fanfan</i>	1666	Харвич	Сэр Энтони Дин	-	44'	-	12'	5' 8"	33	-	4	Переоборудован 1693 г.
<i>Francis</i>	1666	Харвич	Сэр Энтони Дин	-	66'	-	20'	9' 2"	140	-	16	Крушение 1684 г.
<i>Roebuck</i>	1666	Харвич	Сэр Энтони Дин	-	64'	-	19' 10"	9' 10"	129	-	16	Продан 1683 г.
<i>Leicester</i>	1667П			-	84'	-	24'	11' 8"	257	-	24	Блокшив на Темзе 1667 г.
<i>Suadadoes</i>	1670	Портсмут	Сэр Энтони Дин	-	51' 6"	-	17' 6"	8'	83	-	10	Построен как яхта. Захвачен французами 1696 г.
<i>Greyhound</i>	1673P	Дептфорд	Джонас Шиш	-	74'	-	21' 6"	10'	180	-	16	Продан 1698 г.
<i>Greyhound</i>	1672	Портсмут	Сэр Энтони Дин	-	75'	-	21' 6"	9'	184	-	16	Продан 1698 г.
<i>Young Spragge</i>	1673П			-	46'	-	18'	9'	79	-	10	Куплен у сэра Эдварда Спрагге, брандер 1677 г., затоплен в Портсмуте 1693 г.
<i>Lark</i>	1675	Блэкхолл	Сэр Энтони Дин	-	74'	-	22' 6"	9' 2"	199	-	18	Продан 1698 г.
Кечи												
<i>Nonsuch</i>	1650	Вивенхо	Пейдж	-	37'	-	15' 6"	7'	47	-	8	Продан 1667 г.
<i>Eagle</i>	1655	Хорслидаун	Хиггинс	-	40'	-	16'	7'	54	-	8	Продан 1674 г.
<i>Hawk</i>	1655	Вулидж	Купер	-	42'	-	16'	8'	57	-	8	Продан 1667 г.
<i>Hind</i>	1656	Вивенхо	Пейдж	-	41'	-	16'	8'	56	-	8	Крушение 1667 г.
<i>Roe</i>	1655	Вивенхо	Пейдж	-	42'	-	16'	8'	57	-	8	Плавучий камбуз 1661 г., отдан 1669 г.
<i>Giles</i>	1661П			-	37'	-	15' 6"	6'	48	-	2	Продан 1667 г.
<i>Swallow</i>	1661П			-	40'	-	16'	8'	54	-	6	Продан 1674 г.
<i>Colchester</i>	1664	Колчестер	Джон Эллин	-	48'	-	16' 10"	9'	72	-	8	Захвачен французами 1667 г.
<i>Deaford</i>	1665	Дептфорд	Джонас Шиш	-	52'	-	18'	9' 4"	89	-	10	Крушение 1689 г.
<i>Portsmouth</i>	1665	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	-	48'	-	18' 10"	9' 1"	90	-	10	Пинк 1670 г., захвачен голландцами 1673 г.
<i>Roe</i>	1665	Вивенхо	Пейдж	-	50'	-	18' 6"	8' 6"	91	-	8	Крушение 1670 г.
<i>Wyvenhoe</i>	1665	Вивенхо	Пейдж	-	52'	-	19' 1"	8' 6"	100	-	8	Пинк 1668 г., брандер 1683 г.
<i>Quaker</i>	1671П			-	54'	-	18' 2"	9'	80	-	10	Продан 1698 г.
<i>Kingfisher</i>	1684П			-	47' 9"	-	15' 6"	8' 5 1/2"	61	-	4	Захвачен французами 1690 г.
Пинки												
<i>Blackmoor</i>	1656	Чатем	Джон Тейлор	-	47'	-	19'	8' 6"	90	-	14	Продан 1667 г.
<i>Chestnut</i>	1656	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	-	45'	-	18' 6"	8' 9"	81	-	10	Крушение 1665 г.
<i>Hart (Heart)</i>	1657	Вулидж	Кристофер Петт	-	50'	-	14' 6"	5' 6"	56	-	8	Продан 1683 г.
<i>Rose</i>	1657	Вулидж	Кристофер Петт	-	50'	-	14' 6"	5' 6"	56	-	6	Ирландский почтовый галиот 1661 г.
<i>Swallow</i>	1657	Дептфорд	Мэнли Каллис	-	50'	-	14' 6"	7' 6"	56	-	6	Ирландский почтовый галиот 1661 г.
Шлюпы												
<i>Spy</i>	1666	Харвич	Сэр Энтони Дин	-	44'	-	11'	4'	28	-	4	Продан 1683 г.
<i>Emsworth</i>	1667	Эмсуорт	Джон Смит	-	40'	-	13' 7"	4' 9"	39	-	4	Продан 1683 г.
<i>Portsmouth</i>	1667	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	-	40'	-	14'	7'	43	-	4	Захвачен голландцами 1672 г.
<i>Prevention</i>	1672	Портсмут	Сэр Энтони Дин	-	60'	-	12'	5'	46	-	4	Продан 1683 г.
<i>Swallow</i>	1672	Дептфорд	Джонас Шиш	-	50'	-	16'	6'	68	-	2	Потерян в море 1673 г.
<i>Dove</i>	1672	Дептфорд	Джонас Шиш	-	40'	-	9' 10"	4"	20	-	4	Продан 1683 г.

<i>Samuel of Chatham</i>	1667П			-	40'	-	16' 6"	8' 2"	58	-	-	Возвращен владельцам 1668 г.
<i>John of Chatham</i>	1667П			-	39'	-	16'	8'	53	-	-	Возвращен владельцам 1668 г.
<i>Lighter</i>	1672	Портсмут	Сэр Джон Типпетс	-	38'	-	18'	7' 6"	65	-	-	Продан 1713 г.
<i>Transporter</i>	1677	Ширнесс		-	59'	-	17'	-	92	-	-	Продан 1713 г.
Шамаки												
<i>Royal Escape</i>	1660П			-	30' 6"	-	14' 3"	7' 9"	34	-	4	Перестроен 1714 г.
<i>Swan</i>	1666	Чатем	Сэр Финеас Петт II	-	36'	-	11' 3"	5' 2"	18	-	-	Захвачен голландцами 1673 г.
<i>Tower</i>	1668			-	32'	-	13' 4"	5' 6"	30	-	4	Получен из комитета по вооружениям в обмен на яхту <i>Charles</i> . Продан 1674 г.
<i>Bridget</i>	1672	Дептфорд	Джонас Шиш	-	32'	-	11' 3"	5' 6"	21	-	-	Продан 1683 г.
<i>Little London</i>	1672	Чатем	Сэр Финеас Петт II	-	26'	-	11'	5' 8"	16	-	-	Продан 1697 г.
<i>Sheerness</i>	1673	Чатем	Сэр Финеас Петт II	-	28'	-	11'	6'	18	-	-	Затоплен в Ширнессе в 1695 г.
<i>Young Shish</i>	1673	Дептфорд	Джонас Шиш	-	38'	-	11'	4' 6"	24	-	-	Последнее упоминание 1688 г.
Разнотипные суда												
Буксировочная галера	1658	Чатем		-	-	-	-	-	-	-	1	Последнее упоминание 1664 г.
<i>Margaret galley</i>	1671	Пиза	Бенедитто Карлини	153'	-	-	-	-	-	-	-	Отдана 1677 г.
<i>Tanger</i> (понтон)	1680	Танжер	Сэр Генри Шир	-	70'	-	14'	6'	80	-	-	?
<i>Chatham</i> (катамаран)	1683	Пич Хауз	Джонас Шиш	-	76'	-	9' 6"	4'	73	-	-	
Яхты												
<i>Minion</i>	1649?			-	28'	-	12' 4"	4' 9"	22	-	6	Продана 1669 г.
<i>Mary</i>	1666В			-	52'	-	19'	7' 7"	100	-	8	Подарена голландцами, крушение 1675 г.
<i>Bezan</i>	1661В			-	34'	-	14'	7'	35	-	4	Подарена голландцами, слом 1687 г.
<i>Anne</i>	1661	Вулидж	Кристофер Петт	-	52'	-	19'	7'	100	-	8	Продана 1686 г.
<i>Katherine</i>	1661	Дептфорд	Питер Петт I	-	49'	-	19'	7'	94	-	10	Захвачена голландцами 1673 г., возвращена и передана комитету по вооружениям 1674 г.
<i>Jemmy</i>	1662	Ламбет	Питер Петт I	-	31'	-	12' 6"	6'	25	-	4	Слом 1722 г.
<i>Charles</i>	1662	Вулидж	Кристофер Петт	-	36'	-	14' 2"	7'	38	-	6	Обменяна в комитет по вооружениям на шмак <i>Tower</i> 1668 г.
<i>Henrietta</i>	1663	Вулидж	Кристофер Петт	-	52'	-	19' 5"	7'	104	-	12	Потоплена в бою 1673 г.
<i>Merlin</i>	1666	Розерхит	Джонас Шиш	-	53'	-	19' 6"	6'	109	-	6	Продана 1698 г.
<i>Monmouth</i>	1666	Розерхит	Уильям Касл	-	52'	-	19' 6"	8'	103	-	6	Продана 1698 г.
<i>Kitchen</i>	1670	Розерхит	Уильям Касл	-	52'	-	19' 6"	8' 6"	103	-	6	Бомбардирский корабль 1692 г., продана 1698 г.
<i>Cleveland</i>	1671	Портсмут	Сэр Энтони Дин	-	53' 4"	-	19' 4"	7' 6"	107	-	8	Продана 1716 г.
<i>Queenborough</i>	1671	Чатем	Сэр Финеас Петт II	-	31' 6"	-	13' 4"	6' 6"	29	-	4	Перестроена 1718 г.
<i>Richmond</i>	1672П			-	45'	-	16' 6"	9'	64	-	8	Продана 1685 г.
<i>Isle of White</i>	1673	Портсмут	Даниэль Фюрцер	-	31'	-	12' 6"	6'	25	-	4	Перестроена 1701 г.
<i>Navy</i>	1673	Портсмут	Сэр Энтони Дин	-	48'	-	17' 6"	7' 7"	74	-	6	Продана 1698 г.
<i>Deal</i>	1673	Вулидж	Финеас Петт III	-	32'	-	13'	6'	28	-	4	Продана 1686 г.
<i>Portsmouth</i>	1674	Вулидж	Финеас Петт III	-	57'	-	20' 6"	7' 4"	133	-	8	Бомбардирский корабль 1688 г., крушение 1703 г.
<i>Katherine</i>	1674	Чатем	Сэр Финеас Петт II	-	56'	-	21' 4"	8' 6"	135	-	8	Перестроена 1720 г.
<i>Charles</i>	1675	Розерхит	Сэр Энтони Дин	-	54'	-	20' 4"	7' 9"	120	-	8	Крушение 1678 г.
<i>Charlotte</i>	1677	Вулидж	Финеас Петт III	-	61'	-	21'	9'	142	-	8	Перестроена 1710 г.
<i>Mary</i>	1677	Чатем	Сэр Финеас Петт II	-	66' 6"	-	21' 6"	8' 9"	166	-	8	Перестроена 1727 г.
<i>Henrietta</i>	1679	Вулидж	Томас Шиш	-	65'	-	21' 8"	8' 3"	162	-	8	Продана 1721 г.
<i>Isabella</i>	1680	Чатем	Сэр Финеас Петт II	-	46'	-	16'	-	52	-	-	Продана 1683 г.
<i>Fubbs</i>	1682	Гринвич	Сэр Финеас Петт II	-	63'	-	21'	9' 6"	148	-	12	Перестроена 1701 г.
<i>Isabella</i>	1683	Гринвич	Сэр Финеас Петт II	-	60'	-	18' 11"	8' 11 1/2"	114	-	10	Перестроена 1703 г.

Трофейные корабли

Имя	Захвачен	Прежний владелец	Прежнее имя	Длина по гон-деку	Длина киля		Ширина	Глубина интрюма	Грузоподъемность		Вооружение	Судьба
					По шпунту	Расчетная			По шпунту	Расчетная		
Корабли 2-го ранга												
<i>French Ruby</i>	1666	Франция	<i>Rubis</i>	139' 7"	125'	-	38' 2"	16' 6"	868	-	66-80	Крушение 1666 г.
Корабли 3-го ранга												
<i>House of Sweeds</i>	1665	Голландская ОИК	<i>Huis te Zweiten</i>	-	111'	-	36' 6"	16' 3"	786	-	70	Блокирован на Темзе 1667 г.
<i>Golden Phoenix</i>	1665	Голландская ОИК	<i>Vergulde Phenix</i>	-	113'	-	36'	16' 6"	779	-	70	Блокирован на Темзе 1667 г.
<i>Slothany</i>	1666	Голландская ОИК	<i>Slot Honingen</i>	-	112'	-	36'	16' 10"	772	-	60	Блокирован 1667 г., продан 1686 г.
<i>Helverston</i>	1665	Голландия	<i>Hilversum</i>	-	103'	-	33'	12' 8"	597	-	60	Блокирован на Медуэе 1667 г.
<i>Arms of Rotterdam</i>	1674	Голландская ОИК	<i>Wapen Van Rotterdam</i>	-	119'	-	39' 6"	18' 9"	987	-	60	Блокирован 1675 г., слом 1703 г.
Корабли 4-го ранга												
<i>Guinea</i>	1649	Роялисты	<i>Charles</i>	-	90'	-	28'	11' 4"	375	-	38	Продан 1667 г.
<i>Convertine</i>	1649	Португалия	-	-	103'	-	30'	13' 6"	493	-	54	Захвачен голландцами 1666 г.
<i>Marmaduke</i>	1651	Роялисты	<i>Revenge</i>	-	87'	-	31' 5"	15' 2"	457	-	42	Блокирован на Медуэе 1667 г.
<i>Welcome</i>	1652	Голландия	-	-	82'	-	29'	10' 7"	367	-	40	Блокирован на Темзе 1667 г., поднят и переделан в брандер, 5-й ранг 1671 г., брандер 1672 г., использован 1673 г.
<i>Charity</i>	1653	Голландия	<i>Liefde</i>	-	106'	-	28' 4"	11'	453	-	46	Захвачен голландцами 1665 г.
<i>Bear</i>	1653	Голландия	<i>Beer</i>	-	106'	-	26' 6"	12'	396	-	44	Передан в комитет по вооружениям 1665 г.
<i>Matthias</i>	1652	Голландия	<i>St. Mattheus</i>	-	108'	-	32'	15'	588	-	52	Сожжен голландцами 1667 г.
<i>Elias</i>	1653	Голландия	<i>Elias</i>	-	101'	-	27' 6"	11' 6"	406	-	36	Крушение 1664 г.
<i>Indian</i>	1654	Голландская ОИК	-	-	114'	-	33' 8"	14'	687	-	60	Продан 1660 г.
<i>Clove Tree</i>	1665	Голландская ОИК	<i>Nagelboom</i>	-	103'	-	33'	12' 8"	596	-	62	Захвачен голландцами 1666 г.
<i>West Friesland</i>	1665	Голландия	<i>Westfriesland</i>	-	102'	-	32'	12'	556	-	54	Продан 1667 г.
<i>Seven Oaks</i>	1665	Голландия	<i>Zevenwolden</i>	-	105'	-	35'	15'	684	-	50	Захвачен голландцами 1666 г.
<i>Charles V</i>	1665	Голландская ОИК	<i>Carolus V</i>	-	102'	-	32'	14'	556	-	52	Сожжен голландцами 1667 г.
<i>Guilder de Ruyter</i>	1665	Голландская ОИК	<i>Geldersche Ruyter</i>	-	105'	-	35'	15'	684	-	52	Продан 1667 г.
<i>Maria Sancta</i>	1665	Голландская ОИК	<i>St. Marie</i>	-	106'	-	26' 6"	12' 2"	396	-	50	Сожжен голландцами 1667 г.
<i>Mars</i>	1665	Голландская ОИК	<i>Mars</i>	-	106'	-	26' 6"	12' 2"	396	-	50	Продан 1667 г.
<i>Delfe</i>	1665	Голландия	<i>Delft</i>	-	94'	-	24'	9' 2"	288	-	48	Продан 1668 г.
<i>St. Paul</i>	1665	Голландская ОИК	<i>St. Paulus</i>	-	84'	-	25' 6"	9' 8"	291	-	48	Сожжен в бою 1666 г.
<i>Hope</i>	1665	Голландия	<i>Hoop</i>	-	103'	-	30'	13' 6"	493	-	44	Крушение 1666 г.
<i>Black Spread Eagle</i>	1665	Голландия	<i>Groningen</i>	-	86'	-	28' 4"	12'	367	-	44	Потоплен в бою 1666 г.
<i>Golden Lion</i>	1665	Голландия	<i>Gouden Leeuw</i>	-	101' 4"	-	28' 6"	13'	438	-	48	Передан Гвинейской компании 1668 г.
<i>Zealand</i>	1665	Голландия	<i>Zeelandia</i>	-	93'	-	28' 6"	9'	402	-	42	Продан 1667 г.
<i>Unity</i>	1665	Голландия	<i>Eendracht</i>	-	95'	-	24' 6"	9' 2"	303	-	42	Захвачен голландцами 1667 г.
<i>Young Prince</i>	1665	Голландия	<i>Jonge Prins</i>	-	90'	-	28'	10' 2"	375	-	38	Брандер, использован 1666 г.
<i>Black Bull</i>	1665	Голландия	<i>Edam</i>	-	103'	-	30'	13' 6"	493	-	36	Захвачен и затоплен голландцами 1666 г.
<i>Stathouse van Harlem</i>	1672	Голландия	<i>Raadhuis van Harlem</i>	-	90'	-	30' 4"	11' 6"	440	-	48	Затоплен как основание пирса в Ширнессе 1690 г.
<i>Stavoreen</i>	1672	Голландия	<i>Satvoreen</i>	-	100'	-	32'	12' 9"	544	-	48	Продан 1682 г.
<i>Arms of Terver</i>	1673	Голландия	<i>Kampveere</i>	-	96'	-	32'	11' 9"	523	-	52	Отдан 1674 г.
<i>Marigold</i>	1677	Алжир	-	-	100'	-	30' 6"	12' 6"	495	-	44	Крушение 1679 г.
<i>Tiger Prize</i>	1678	Алжир	-	112'	90'	-	31' 6"	12' 8"	475	-	48	Затоплен как основание пирса в Ширнессе 1696 г.
<i>Golden Horse</i>	1681	Алжир	-	125' 8"	101'	-	36' 8"	14' 10"	722	-	46	Затоплен как основание пирса в Чатеме 1688 г.
<i>Two Lions</i>	1682	Алжир	-	115' 6"	92' 6"	-	33' 6"	13' 6"	552	-	44	Продан 1688 г.
<i>Half Moon</i>	1682	Алжир	-	113' 1"	90'	-	34' 1"	13' 4"	556	-	44	Случайный пожар 1686 г.
Корабли 5-го ранга												
<i>Satisfaction</i>	1646	Голландия	-	-	89'	-	23' 6"	10' 6"	261	-	32	Крушение 1662 г.
<i>Old Success</i>	1650	Франция	<i>Jules</i>	-	94'	-	30'	11' 6"	450	-	38	Продан 1662 г.
<i>Bryer</i>	1651	Роялисты	<i>Peter</i>	-	70'	-	26'	8' 10"	2	-	2	Брандер 1666 г., отдан 1667 г.
<i>Convert</i>	1652	Голландия	-	-	90'	-	26'	10'	323	-	34	Продан 1661 г.

<i>Great Gift</i>	1652	Франция	<i>Don de Dieu</i>	-	98'	-	30' 8"	12' 6"	490	-	40	Брандер, использован 1666 г., также известен под именем <i>Gift Major</i>
<i>Paul</i>	1652	Голландия	<i>St. Paul</i>	-	84'	-	25' 6"	9' 8"	290	-	30	Продан 1667 г.
<i>Sophia</i>	1652	Голландия	-	-	90'	-	26'	11'	323	-	34	Продан 1667 г., также известен под именем <i>Speaker's Prize</i>
<i>Augustine</i>	1653	Голландия	-	-	100'	-	26'	13'	360	-	32	Затоплен как основание пирса в Харвиче 1665 г.
<i>Church</i>	1653	Голландия	-	-	69'	-	23' 6"	9' 6"	203	-	26	Продан 1660 г.
<i>Half Moon</i>	1653	Голландия	<i>Halve Maan</i>	-	97'	-	25'	10' 8"	322	-	36	Продан 1660 г.
<i>Lizard</i>	1653	Роялисты	-	-	60'	-	22' 9"	9'	165	-	20	Брандер, использован 1666 г.
<i>Rosebush</i>	1653	Голландия	<i>Rozeboom</i>	-	84'	-	24' 6"	11' 6"	268	-	34	Блокшив в Харвиче 1664 г., продан 1668 г.
<i>Westergate</i>	1653	Голландия	<i>Westergo</i>	-	86'	-	24' 6"	-	274	-	34	Потерян в море 1664 г.
<i>Sorlings</i>	1654	Роялисты	<i>Royal James</i>	-	86'	-	26' 6"	11' 4"	321	-	32	Крушение 1667 г.
<i>Dolphin</i>	1655	Роялисты	<i>Fleetwood</i>	-	70'	-	20'	9'	165	-	20	Брандер, использован 1665 г.
<i>Fame</i>	1655	Франция	<i>Renomée</i>	-	68'	-	24'	10' 6"	208	-	30	Брандер, использован 1665 г.
<i>Hound</i>	1656	Испания	-	-	80'	-	22'	10'	206	-	24	Брандер, использован 1666 г.
<i>Hector</i>	1657	Роялисты	<i>Three Kings</i>	-	71'	-	17' 2"	9'	111	-	22	Потоплен в бою 1665 г.
<i>Greyhound</i>	1657	Роялисты	-	-	62'	-	21'	8' 6"	145	-	24	Брандер, использован 1666 г.
<i>Happy Entrance</i>	1658	Роялисты	<i>Patrick</i>	-	76'	-	24'	9' 10"	233	-	24	Брандер, использован 1666 г.
<i>Coventry</i>	1658	Испания	<i>San Miguel</i>	-	68'	-	23'	9' 6"	191	-	26	Захвачен французами 1666 г.
<i>Fountain</i>	1664	Алжир	-	-	88'	-	28' 2"	11' 6"	371	-	34	Брандер, взорвался в бою 1672 г.
<i>French Victory</i>	1665	Франция	<i>Victorie</i>	-	88'	-	29'	11' 6"	393	-	38	Захвачен голландцами 1672 г.
<i>Little Unicorn</i>	1665	Голландия	<i>Fenhorn</i>	-	72'	-	22'	10' 6"	185	-	18	Брандер, использован 1666 г.
<i>Orange</i>	1665	Голландия	<i>Oranjeboom</i>	-	74'	-	25' 3"	9' 10"	251	-	32	Потерян в море 1671 г.
<i>Elias</i>	1666	Голландия	<i>Elias</i>	-	78'	-	27'	8'	302	-	34	Продан 1667 г.
<i>Algier</i>	1671	Алжир	-	-	82' 6"	-	28'	12' 6"	344	-	32	Крушение 1673 г.
<i>Hunter</i>	1672	Голландия	-	-	80'	-	25'	10' 6"	266	-	30	Продан 1683 г.
<i>Orange Tree</i>	1677	Алжир	-	-	76'	-	26' 4"	8' 10"	280	-	30	Продан 1687 г.
<i>Date Tree</i>	1678	Алжир	-	-	-	-	-	-	-	-	28	Затонул при кренговании 1679 г.
<i>St. Paul</i>	1679	Алжир	-	-	74'	-	25' 9"	11' 2 1/2"	261	-	32	Голландская постройка. Брандер 1688 г., продан 1698 г.
<i>Red Lion</i>	1683	Алжир	-	-	92' 3"	-	25' 6"	-	-	-	?	Продан 1683 г.
Корабли 6-го ранга												
<i>Truelove</i>	1647	Роялисты	<i>Truelove</i>	-	59'	-	18'	7' 1"	102	-	14	Брандер 1668 г., потоплен в бою 1673 г.
<i>Paradox</i>	1649	Роялисты	-	-	60'	-	20'	8'	128	-	14	Продан 1667 г.
<i>Mary Prize</i>	1654	Испания	-	-	60'	-	18' 6"	9'	109	-	14	Захвачен голландцами 1666 г., также именовался <i>Little Mary</i>
<i>Cornelian</i>	1655	Роялисты	<i>Cornelius</i>	-	52'	-	19'	8' 8"	100	-	12	Французская постройка. В списках отсутствует после 1664 г.
<i>Bramble</i>	1656	Остенде	-	-	59'	-	20'	8' 6"	125	-	14	Брандер 1665 г., использован 1666 г.
<i>Griffin</i>	1656	Роялисты	-	-	60'	-	19' 6"	7' 6"	121	-	12	Французская постройка. Крушение 1664 г.
<i>Hunter</i>	1656	Роялисты	-	-	45'	-	14' 6"	6'	50	-	6	Потерян в море 1661 г.
<i>Kinsale</i>	1656	Роялисты	-	-	55'	-	17' 8"	8' 8"	91	-	10	Продан 1663 г.
<i>Lark</i>	1656	Роялисты	-	-	52'	-	17' 6"	8' 6"	85	-	10	Продан 1663 г.
<i>Vulture</i>	1656	Дюнкерк	-	-	54'	-	17' 6"	9'	88	-	10	Продан 1663 г.
<i>Wolf</i>	1656	Испания	<i>N S Del Soccorso</i>	-	61'	-	20'	8' 6"	130	-	16	Продан 1663 г.
<i>Old Francis</i>	1657	Роялисты	-	-	59'	-	16' 6"	7'	85	-	14	Брандер 1672 г., продан 1674 г.
<i>Fox</i>	1658	Остенде	<i>St. Anthony</i>	-	72'	-	23'	8' 6"	202	-	14	Брандер, использован 1666 г.
<i>Gift Minor</i>	1658	Испания	<i>Bon Jesus</i>	-	60'	-	20'	8' 6"	128	-	16	Продан 1667 г.
<i>Flying Greyhound</i>	1665	Голландия	-	-	78'	-	23' 6"	11'	229	-	24	Отдан 1667 г.
<i>Young Lion</i>	1665	Голландия	-	-	42'	-	14'	5'	44	-	10	Продан 1667 г., выкуплен 1668 г., затоплен как основание пирса в Ширнессе 1673 г.

<i>Morning Star</i>	1672	Голландия	-	-	52'	-	17'	8' 6"	80	-	14	Отдан 1674 г.
<i>Two Lions</i>	1683	Салей	-	-	52'	-	-	-	-	-	?	Продан или сломан 1685 г.
<i>Rose</i>	1684	Салей	-	-	64'	-	23'	10' 2"	180	-	16	Брандер 1688 г., переделан обратно 1689 г., продан 1696 г. Также назывался <i>Sally Rose</i>
<i>Shedam</i>	1684	Салей	-	-	-	-	-	-	-	-	?	Крушение 1684 г.
<i>Swan</i>	1684	Салей	-	-	-	-	-	-	-	-	?	Отдан 1684 г.
Пакетботы												
<i>Crown Malago</i>	1664	-	-	-	70'	-	23'	10' 6"	197	-	6	Отдан 1667 г.
<i>Abraham</i>	1665	-	-	-	69'	-	23' 6"	12'	202	-	4	Английский трофей, захвачен повторно и возвращен владельцам 1666 г.
<i>Blue Boar</i>	1665	-	-	-	64'	-	23'	10' 6"	180	-	4	Возвращен в комиссию по трофеям 1666 г.
<i>Coppersmith</i>	1665	-	-	-	77'	-	22' 3"	10'	203	-	10	Продан 1667 г.
<i>Frankekin</i>	1665	-	-	-	72'	-	24'	11' 4"	221	-	8	Отдан 1669 г.
<i>Friezland</i>	1665	-	-	-	84' 6"	-	22' 6"	10' 6"	227	-	8	Переделан Африканской компании 1672 г.
<i>Good Hope</i>	1665	-	-	-	76'	-	21'	10' 2"	178	-	6	Продан 1667 г.
<i>Hardereen</i>	1665	-	-	-	65'	-	20'	10' 9"	138	-	4	Продан 1674 г.
<i>Horseman</i>	1665	-	-	-	68'	-	23'	10' 6"	191	-	18	Блокшив на Темзе 1667 г.
<i>Lamb</i>	1665	-	-	-	64'	-	20'	10'	164	-	4	Продан 1667 г.
<i>Mikmaid</i>	1665	-	-	-	65'	-	21' 6"	10' 2"	152	-	4	Отдан 1667 г.
<i>Patriach Isaac</i>	1665	-	-	-	67'	-	22'	9' 8"	172	-	4	Возвращен в комиссию по трофеям 1666 г.
<i>Peter</i>	1665	-	-	-	64'	-	23'	10' 8"	180	-	4	Продан 1668 г.
<i>Prince Willem</i>	1665	-	-	-	90'	-	23'	11'	253	-	4	Захвачен голландцами 1666 г.
<i>Sea Rider</i>	1665	-	-	-	80'	-	28' 8"	11'	350	-	8	Продан 1668 г.
<i>Swan</i>	1665	-	-	-	66'	-	21' 6"	9' 6"	162	-	6	Возвращен в комиссию по трофеям 1666 г.
<i>Vantrump</i>	1665	-	-	-	102'	-	24'	10' 3"	312	-	16	Продан 1667 г.
<i>Wild Boar</i>	1665	-	-	-	67'	-	22'	9' 6"	172	-	6	Продан 1667 г.
<i>Wood Merchant</i>	1665	-	-	-	65'	-	21' 8"	10'	162	-	4	Продан 1667 г.
<i>Young Hoblin</i>	1665	-	-	-	67'	-	22'	9' 8"	172	-	6	Возвращен в комиссию по трофеям 1666 г.
<i>Fortune</i>	1666	-	-	-	64'	-	23'	10' 6"	180	-	4	Блокшив на Темзе 1667 г.
<i>White Rose</i>	1666	-	-	-	64'	-	23'	10' 8"	180	-	6	Возвращен в комиссию по трофеям 1666 г.
<i>Zealand</i>	1667	-	-	-	94'	-	29'	10' 4"	420	-	8	Продан 1668 г.
<i>Fortune</i>	1672	-	-	-	90'	-	22'	11'	311	-	8	Продан 1674 г.
<i>Nassau</i>	1672	-	-	-	64'	-	23'	10' 8"	180	-	4	Отдан 1672 г.
<i>Peace</i>	1672	-	-	-	80'	-	23'	11'	225	-	8	Отдан 1674 г.
<i>Unity</i>	1672	-	-	-	67'	-	22'	9' 8"	172	-	4	Отдан 1672 г.
<i>White Fox</i>	1672	-	-	-	72'	-	24'	11' 4"	221	-	8	Отдан 1674 г.
<i>Spike</i>	1679	Алжир	-	-	98'	-	24' 10"	-	321	-	?	Обменян 1680 г.
Доггеры												
<i>Good Fortune</i>	1665	-	-	-	45'	-	17' 6"	8' 6"	73	-	6	Блокшив на Медуэе 1667 г.
<i>Casimir</i>	1665	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Отдан 1668 г.
<i>Johanna</i>	1666	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Отдан 1668 г.
<i>John and Peter</i>	1666	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Отдан 1668 г.
<i>Romery Kirk</i>	1666	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Отдан 1668 г.
<i>Buck</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>Deal</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>Dove</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Крушение 1674 г.
<i>Dover</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Отдан 1677 г.
<i>Fly</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Крушение 1673 г.
<i>George</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>Hard Bargain</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Захвачен голландцами 1673 г.
<i>Hare</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>Heart</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Захвачен голландцами 1673 г.
<i>Hind</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Захвачен голландцами 1674 г.
<i>St. Jacob</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>St. Katherine</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Потерян в море 1673 г.
<i>Lily</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>Messenger</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Отдан компании «Хадсон Бэй» 1672 г.
<i>Peterman</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>St. Peter</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Захвачен голландцами 1673 г.
<i>Roe</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Потоплен в бою 1673 г.
<i>Rose</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Потоплен в бою 1673 г.
<i>Shellfish</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Отдан 1674 г.
<i>Tulip</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>Well</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>William</i>	1672	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
<i>Frog</i>	1673	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1674 г.
Блокшивы												
<i>Violet</i>	1652	Голландия	-	-	98'	-	28'	12' 6"	403	-	-	Слом 1672 г.

Все голландские одинакового размера

<i>Stork</i>	1652	Голландия	<i>Ooievaar</i>	-	97'	-	27' 9"	12' 6"	397	-	-	Французская постройка. В списках отсутствует после 1664 г.
<i>Estridge</i>	1652	Голландская ОИК	<i>Struisvogel</i>	-	116'	-	36' 3"	17'	811	-	-	Затоплен как основание пирса в Ширнессе 1679 г.
<i>Elias</i>	1656	Испания	-	-	90'	-	27'	10'	350	-	-	Продан 1684 г.
<i>Gallion</i>	1656	Испания	<i>Jesu Maria Joseph</i>	-	90'	-	34' 6"	12' 8"	570	-	-	Затоплен как основание пирса в Портсмуте 1679 г.
<i>Alphin</i>	1673	Голландская ОИК	-	-	120'	-	33' 6"	12'	716	-	-	Выставлен на продажу 1687 г., слом 1690 г.
<i>Arms of Horn</i>	1673	Голландия	<i>Eenhoorn</i>	-	106'	-	30' 3"	12'	516	-	-	Затоплен как основание пирса в Ширнессе 1694 г.
<i>Europa</i>	1673	Голландская ОИК	-	-	113'	-	26'	10' 4"	406	-	-	Случайный пожар 1675 г.
<i>Maria</i>	1684	Салей	-	-	-	-	-	-	120	-	-	Продан 1690 г.

Имя	Захвачен	Прежний владелец	Тип судна	Длина по гон-деку	Длина киля		Ширина	Глубина интрюма	Грузоподъемность		Вооружение	Судьба
					По шпунту	Расчетная			По шпунту	Расчетная		
Корабли разных типов												
<i>Weymouth</i>	1646	Роялисты	Пинк	-	64'	-	19'	9'	123	-	16	Продан 1662 г. Прежнее название <i>Cavendish</i> .
<i>Sparrow</i>	1653	Голландия	Пинк	-	50'	-	14' 9"	6' 4"	58	-	6	Продан 1661 г.
<i>Dunkirk</i>	1656	Дюнкерк	Шлюп	-	40'	-	12' 6"	4' 6"	33	-	2	Продан 1660 г.
<i>Galliot</i>	1664	Голландия	Хой	-	44'	-	14' 6"	7' 4"	49	-	4	Отдан 1667 г.
<i>Mackler</i>	1664	Голландия	Хой	-	57'	-	18' 6"	9' 6"	104	-	9	Отдан 1670 г.
<i>Adam & Eve</i>	1665	Голландия	Хой	-	55'	-	15' 8"	7' 6"	72	-	-	Затоплен как основание пирса в Ширнессе 1673 г.
<i>Black Dog</i>	1665	Голландия	Галиот	-	54'	-	15' 6"	7' 2"	69	-	-	Затоплен как основание пирса в Ширнессе 1673 г.
<i>Black Posthouse</i>	1665	Голландия	Галиот	-	54'	-	18' 8"	9'	100	-	-	Отдан 1670 г.
<i>James</i>	1665	Голландия	Хой	-	47'	-	17'	7' 4"	72	-	-	Захвачен голландцами 1673 г.
<i>Palm Tree</i>	1665	Голландия	Хой	-	45' 6"	-	16'	7' 6"	62	-	-	Продан 1667 г.
<i>Young King</i>	1666	Голландия	Хой	-	57'	-	18' 4"	9' 7"	102	-	-	Отдан 1666 г.
<i>Chatham</i>	1666	Голландия	Галиот	-	53'	-	18'	9'	91	-	-	Отдан 1667 г.
<i>Hope</i>	1666	Голландия	Хой	-	41'	-	14' 6"	6' 2"	46	-	-	Захвачен голландцами 1672 г.
<i>Jeremiah</i>	1666	Голландия	Хой	-	39'	-	16'	8"	53	-	4	Отдан 1667 г.
<i>John</i>	1666	Голландия	Галиот	-	47'	-	18'	7' 8"	81	-	4	Продан 1667 г.
<i>Mayholt</i>	1666	Голландия	Хой	-	54' 6"	-	18' 8"	9' 4"	108	-	-	Продан 1667 г.
<i>Tripoli</i>	1676	Триполи	Хой	-	-	-	-	-	-	-	-	Продан 1682 г.

Приложение II. Краткий обзор численности флота 1659-1685 годы

В представленной ниже таблице приведен численный состав флота по каждому рангу либо типу судна по состоянию на 31 декабря каждого года. Корабли 2-го ранга были разделены на две группы из-за большой разницы в размерениях и вооружении кораблей внутри этого ранга. Разделение было проведено на корабли больше и меньше 1000 тонн. В некоторых случаях изменения в вооружении кораблей были чисто номинальными при переводе их в тот или иной ранг. К таким случаям относится корабль 2-го ранга *Royal James* (бывший *Richard* 1658 года), который был причислен к кораблям 1-го ранга в 1660 году. В других случаях корабль 2-го ранга *St. Michael* причислен к 1-му рангу в 1672 году, корабль 2-го ранга *Old James* стал кораблем 3-го ранга в 1677 году, а четыре корабля 5-го ранга были переведены в 4-ый между 1688 и 1672 годами.

Год	1-й ранг	Большие 2-го ранга	Маленькие 2-го ранга	3-й ранг	4й-ранг	5й-ранг	6-й ранг	Яхты	Пинки и кечи	Шмаки	Шлюпы	Пакетботы	Доггеры	Хои и галиоты	Брандеры	Блокшивы
1659	3	3	9	15	45	37	20	1	12	0	1	0	0	1	0	7
1660	4	2	9	15	45	35	20	2	12	1	0	0	0	2	0	7
1661	4	2	9	15	45	34	19	5	10	1	0	0	0	2	0	7
1662	4	2	9	15	45	32	19	7	9	1	0	0	0	2	0	6
1663	4	2	9	15	45	32	15	8	9	1	0	0	0	2	0	5
1664	4	4	9	19	42	31	13	8	10	1	0	1	0	4	0	6
1665	4	3	9	19	56	31	13	8	13	1	0	20	1	12	4	6
1666	3	5	7	21	49	25	14	10	13	2	1	16	5	16	25	6
1667	1	3	6	19	36	20	7	10	7	2	3	6	4	12	4	7
1668	2	3	6	19	34	19	7	9	7	2	3	3	0	9	3	6
1669	2	4	6	19	35	17	7	8	7	3	3	2	0	9	3	7
1670	5	4	6	19	34	17	7	10	6	3	3	2	0	7	5	6
1671	6	4	6	19	34	19	6	12	7	3	3	2	0	7	3	6
1672	6	3	6	19	35	14	7	13	7	3	8	4	21	7	26	5
1673	7	3	6	19	36	13	8	13	5	3	14	4	15	4	13	8
1674	7	3	6	22	36	13	7	15	3	3	13	0	1	4	5	8
1675	8	3	6	22	38	14	8	15	3	3	12	0	1	4	5	8
1676	8	3	6	22	40	14	8	15	3	3	12	0	1	4	5	8
1677	8	3	5	23	41	14	7	17	3	3	12	0	0	5	7	8
1678	8	5	5	28	42	14	7	16	3	3	12	0	0	5	14	9
1679	8	7	5	40	41	14	7	17	3	3	12	1	0	5	14	8
1680	8	8	4	42	39	13	7	18	3	3	11	0	0	4	15	9
1681	8	8	4	42	40	13	7	18	3	3	11	0	0	4	16	9
1682	9	9	3	39	41	12	7	19	3	5	11	0	0	4	15	9
1683	9	10	3	39	42	11	7	19	2	4	3	0	0	4	13	7
1684	9	10	3	39	42	11	7	19	3	4	3	0	0	4	11	7
1685	9	11	3	39	42	12	9	13	3	4	3	0	0	4	11	7

Приложение III. Штатное положение вооружения 1666 года

Данные по артиллерийскому вооружению и численности экипажей в представленной ниже таблице заимствованы из документа, датируемого апрелем 1666 года, который хранится в Британском музее (Add 9302). Данное штатное положение должно использоваться с осторожностью, по той простой причине, что в него начали вносить изменения практически сразу же после выхода. Штатная численность экипажей, обозначенная в нем, в особенности для флагманских и некоторых других кораблей, однозначно, указана неверно. В мае того же года в данном положении были пересмотрены ряд пунктов.

<i>Корабль</i>	<i>Численность экипажа</i>
1-й ранг	
<i>Royal Sovereign</i>	700
<i>Royal Prince</i>	632
<i>Royal Charles</i>	700
<i>Royal James</i>	532
2-й ранг	
<i>Victory</i>	462
<i>Royal Oak</i>	462
<i>Royal Katherine</i>	462
<i>Henry</i>	452
<i>Triumph</i>	442
<i>Swiftsure</i>	392
3-й ранг	
<i>Defiance</i>	332
<i>Fairfax</i>	320
<i>Mary</i>	312
<i>Monck</i>	280

В начале июля экипаж кораблей 4-го ранга *Leopard* и *Matthias* был увеличен на 50 человек. Позже в том же месяце множество других кораблей получили временное увеличение численности экипажей с формулировкой «до конца боевых действий».

В отношении изменений по составу вооружения штатное положение не столь очевидно, однако некоторые такие случаи известны. В июле *Royal Sovereign* по всей видимости имел 102 орудия и 800 человек экипажа, в тоже время, как описывается в Главе 4 новый корабль 2-го ранга *Loyal London* в итоге получил значительно отличавшееся от проектного вооружение. Также следует отметить, что в некоторых источниках по Четырехдневному сражению говорится о том, что на многих английских кораблях было установлено больше орудий, нежели предписывалось штатным положением. Отчасти это подкрепляется тем, что голландцы обнаружили на захваченном ими корабле 2-го ранга *Swiftsure* 72 орудия, хотя номинально корабль числился бб-пушечным. Еще более разительные отличия в артиллерии видны из голландских отчетов захваченного ими *Royal Prince*. Из-за разницы в голландских весовых стандартах, с точностью интерпретировать голландские цифры не представляется возможным, но так или иначе общий состав вооружения корабля отличается значительно от такового определенного штатом.

<i>Голландские данные</i>	<i>Возможные английские эквиваленты</i>
16 – 48-фунт. – 7000 фунтов	Бастарды (42-фунт.)
16 – 36-фунт. – 5000 фунтов	Полупушки (32-фунт.)
30 – 24-фунт. – 4000 фунтов	Кулеврины (18-фунт.)
16 – 10-фунт. – 2700 фунтов	Полукулеврины (9-фунт.)
14 – 6-фунт. – 1400 фунтов	Сакры (5-фунт.)

Вне зависимости от того, насколько точно исполнялись требования штатного положения, данный документ служит важным источником информации по вооружению кораблей в 60-х годах семнадцатого столетия. В сравнении с более поздними штатами (см. Приложения IV и V) большее число судов имели более тяжелые орудия, хотя их общее количество в некоторой степени было меньшим. В этом отношении резонно отметить установку бастардов на корабли 2-го ранга и полупушек на некоторые корабли 4-го ранга.

Часть данных приведенных в штате нуждается в объяснении. Это включает в себя несколько кораблей, которые находились в постройке в апреле 1666 года, а именно корабль 2-го ранга *Loyal London*, корабли 3-го ранга *Cambridge*, *Monmouth* и *Warspite*, а также корабли 4-го ранга *Greenwich*, *St. David* и *St. Patrick*. Данные по новым кораблям 4-го ранга в таблице оставлены без разбивки. Также, по неясным причинам, остались незаполненными поля по кораблям 4-го ранга *Unity* и *Expedition*, 5-го ранга *Orange* и 6-го ранга *Sygnet*. В документе также имеются несоответствия между разбивкой и общим числом орудий по кораблю 4-го ранга *Sapphire*. 62-пушечный корабль *Clove Tree* несмотря на свои размеры обычно причисляемый к кораблям 4-го ранга в данном документе показан как корабль 3-го ранга.

Для удобства сравнения, формат, порядок перечисления и написание имен кораблей в приводимой таблице были изменены. Пинки и кечи были вынесены отдельно от кораблей 6-го ранга, хотя в оригинальном документе они сгруппированы вместе. Обратите внимание на то, что под орудиями, описываемыми как «сакры» в документе в 70-х годах понимались «легкие сакры» – орудия выстреливавшие снарядами весом около пяти фунтов.

<i>Имя</i>	<i>Экипаж</i>	<i>Орудия</i>	<i>Бастарды</i>	<i>Полупушки</i>	<i>24-фунт.</i>	<i>Кулеврины</i>	<i>12-фунт.</i>	<i>Полукулеврины</i>	<i>8-фунт.</i>	<i>Сакры</i>
1-й ранг										
<i>Royal Sovereign</i>	600	92	22	6	-	28	-	36	-	-
<i>Royal Prince</i>	600	92	22	6	-	28	-	36	-	-
<i>Royal Charles</i>	550	82	20	6	-	26	-	30	-	-
<i>Royal James</i>	500	82	-	22	-	26	-	34	-	-
2-й ранг										
<i>Loyal London</i>	470	80	22	4	-	26	-	28	-	-
<i>Victory</i>	450	76	22	4	-	26	-	24	-	-
<i>Royal Oak</i>	450	76	22	4	-	26	-	24	-	-
<i>Royal Katherine</i>	450	76	10	12	-	30	-	22	-	2
<i>Henry</i>	440	72	-	20	-	30	-	18	-	4
<i>Triumph</i>	380	72	-	20	-	26	-	24	-	2
<i>Old James</i>	380	70	-	22	-	26	-	18	-	4
<i>Swiftsure</i>	380	66	-	22	-	28	-	16	-	-
<i>St. Andrew</i>	360	66	-	20	-	20	-	26	-	-
<i>St. George</i>	360	66	-	20	-	20	-	26	-	-
<i>Unicorn</i>	320	60	-	22	-	14	-	20	-	4
<i>Vanguard</i>	320	60	-	22	-	2	24	8	-	4
<i>Rainbow</i>	310	56	-	20	-	2	22	12	-	-
3-й ранг										
<i>House of Sweeds</i>	280	70	-	26	-	-	26	-	-	20
<i>Cambridge</i>	320	64	-	22	-	28	-	14	-	-
<i>Defiance</i>	320	64	-	22	-	28	-	14	-	-
<i>Monmouth</i>	320	64	-	22	-	28	-	14	-	-
<i>Rupert</i>	320	64	-	22	-	28	-	14	-	-
<i>Warspite</i>	320	64	-	22	-	28	-	14	-	-
<i>Clove Tree</i>	250	62	-	24	-	-	-	26	-	12
<i>Helverston</i>	260	60	-	24	-	-	-	26	-	10
<i>Golden Phoenix</i>	260	60	-	24	-	2	24	10	-	-
<i>Slothany</i>	280	60	-	22	-	2	24	12	-	-
<i>Fairfax</i>	300	60	-	22	-	4	26	8	-	-
<i>Henrietta</i>	300	58	-	20	-	4	26	8	-	-
<i>Mary</i>	300	58	-	20	-	4	26	8	-	-
<i>Montagu</i>	300	58	-	20	-	4	26	8	-	-
<i>Resolution</i>	280	58	-	20	-	4	26	8	-	-
<i>Revenge</i>	280	58	-	20	-	4	26	8	-	-
<i>Anne</i>	280	58	-	22	-	2	-	32	-	2
<i>Dreadnought</i>	280	58	-	22	-	2	-	32	-	2
<i>Gloucester</i>	280	58	-	22	-	2	-	32	-	2
<i>Plymouth</i>	280	58	-	22	-	2	-	32	-	2
<i>York</i>	280	58	-	22	-	2	-	32	-	2
<i>Dunkirk</i>	260	58	-	22	-	2	-	32	-	2
<i>Lion</i>	260	58	-	22	-	2	-	32	-	2
<i>Monck</i>	260	58	-	22	-	2	-	32	-	2
<i>Essex</i>	260	56	-	12	-	12	-	28	-	4
4-й ранг										
<i>Greenwich</i>	260	54	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Leopard</i>	250	56	-	22	-	2	-	24	-	6
<i>Seven Oaks</i>	190	54	-	22	-	-	-	24	-	8
<i>Matthias</i>	200	54	-	-	-	-	-	20	-	10
<i>Charles V</i>	200	54	-	-	-	22	-	24	-	8
<i>Princess</i>	220	52	-	10	-	12	-	4	20	6
<i>Yarmouth</i>	200	52	-	-	-	2	-	20	-	8
<i>Bristol</i>	200	52	-	-	-	26	-	22	-	4
<i>Mars</i>	180	52	-	-	-	22	-	24	-	6
<i>Happy Return</i>	190	52	-	-	-	22	-	22	-	8
<i>Antelope</i>	190	52	-	-	-	22	-	20	-	10
<i>Convertine</i>	190	52	-	-	-	24	-	-	20	8
<i>St. David</i>	220	50	-	-	-	22	-	-	-	-
<i>St. Patrick</i>	220	50	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Newcastle</i>	200	50	-	10	-	12	-	22	-	6
<i>West Friesland</i>	180	50	-	-	-	-	-	22	-	6

<i>Santa Maria</i>	180	50	-	-	-	22	-	22	-	6
<i>Jersey</i>	190	50	-	-	-	22	-	20	-	8
<i>Mary Rose</i>	190	50	-	-	-	22	-	20	-	8
<i>Portland</i>	180	48	-	-	-	22	-	24	-	2
<i>Breda</i>	180	48	-	-	-	22	-	20	-	6
<i>Centurion</i>	180	48	-	-	-	22	-	20	-	6

Имя	Экипаж	Орудия	Кулевины	12-фунт.	Полукулевины	6-фунт.	Сакры	Миньоны
4-й ранг								
<i>Diamond</i>	180	48	22	-	20	-	6	-
<i>Reserve</i>	180	48	22	-	20	-	6	-
<i>Swallow</i>	180	48	22	-	20	-	6	-
<i>Crown</i>	170	48	22	-	20	-	6	-
<i>Black Spread Eagle</i>	180	48	22	-	18	-	8	-
<i>Gelder de Ruyter</i>	180	48	22	-	18	-	8	-
<i>Advice</i>	180	48	22	-	16	-	10	-
<i>Bonaventure</i>	180	48	22	-	16	-	10	-
<i>Assistance</i>	170	46	22	-	20	-	4	-
<i>Dover</i>	170	46	22	-	20	-	4	-
<i>Foresight</i>	170	46	22	-	20	-	4	-
<i>Kent</i>	170	46	22	-	20	-	4	-
<i>Ruby</i>	170	46	22	-	20	-	4	-
<i>Portsmouth</i>	160	44	22	-	18	-	4	-
<i>Marmaduke</i>	160	42	12	-	22	-	8	-
<i>Elizabeth</i>	160	42	12	-	20	-	10	-
<i>Hampshire</i>	160	42	12	-	16	-	14	-
<i>Golden Lion</i>	170	42	-	20	-	18	4	-
<i>St. Paul</i>	160	40	22	-	18	-	-	-
<i>Hope</i>	170	40	22	-	-	-	18	-
<i>Dragon</i>	160	40	12	-	20	-	8	-
<i>Tiger</i>	160	40	12	-	16	-	12	-
<i>Sapphire</i>	160	40	12	-	16	-	14	-
<i>Black Bull</i>	160	40	-	22	-	-	18	-
<i>Delft</i>	160	40	-	22	-	-	18	-
<i>Zealand</i>	160	40	-	22	-	-	18	-
<i>Amity</i>	150	38	12	-	14	-	14	-
<i>Assurance</i>	150	38	10	-	24	-	4	-
<i>Adventure</i>	150	38	10	-	14	-	14	-
<i>Guinea</i>	150	38	10	-	10	-	18	-
<i>Welcome</i>	150	36	-	-	-	-	-	-
<i>Constant Warwick</i>	150	34	12	-	12	-	10	-
<i>Providence</i>	140	34	6	-	14	-	14	-
<i>Expedition</i>	140	34	-	-	-	-	-	-
<i>Unity</i>	150	-	-	-	-	-	-	-
5-й ранг								
<i>Falcon</i>	140	36	18	-	-	-	18	-
<i>Sweepstakes</i>	140	36	-	22	-	-	14	-
<i>Fountain</i>	130	36	-	20	2	14	-	-
<i>Great Gift</i>	130	34	8	-	20	-	6	-
<i>Sarlins</i>	130	34	-	-	22	-	12	-
<i>Sophia</i>	130	34	-	-	20	-	12	-
<i>Paul</i>	90	32	-	-	16	-	16	-
<i>Success</i>	120	30	-	-	10	-	10	-
<i>Mermaid</i>	110	28	10	-	20	-	8	-
<i>Pembroke</i>	110	28	-	-	20	-	8	-
<i>Nightingale</i>	110	28	-	-	20	-	2	6
<i>Colchester</i>	110	28	-	-	18	-	10	-
<i>Dartmouth</i>	110	28	-	-	18	-	10	-
<i>Forester</i>	110	28	-	-	18	-	10	-
<i>Guernsey</i>	110	28	-	-	18	-	10	-
<i>Garland</i>	110	28	-	-	18	-	10	-
<i>Milford</i>	110	28	-	-	18	-	10	-
<i>Eagle</i>	100	26	-	20	18	-	8	-
<i>Norwich</i>	100	26	-	-	18	-	8	-

<i>Oxford</i>	110	26	-	-	18	-	8	-
<i>Pearl</i>	100	26	-	-	18	-	8	-
<i>Speedwell</i>	100	26	-	-	16	-	10	-
<i>Little Victory</i>	90	26	-	-	6	-	16	4
<i>Richmond</i>	100	24	-	22	16	-	8	-
<i>Coventry</i>	90	22	-	22	8	-	14	-
<i>Lizard</i>	75	20	-	22	-	-	14	6
<i>Orange</i>	100	-	-	-	-	-	-	-

Имя	Экипаж	Орудия
6-й ранг		
<i>Fox</i>	60	14
<i>Drake</i>	70	12
<i>Little Gift</i>	80	12
<i>Little Mary</i>	60	12
<i>Martin</i>	60	12
<i>Paradox</i>	70	12
<i>True Love</i>	60	12
<i>Francis</i>	50	10
<i>Young Lion</i>	50	10
<i>Harp</i>	35	6
<i>Lily</i>	35	6
<i>Cygnnet</i>		
Пинки и кечи		
<i>Blackmoor</i>	50	12
<i>Chestnut</i>	40	10
<i>Deptford</i>	45	10
<i>Portsmouth</i>	45	10
<i>Colchester</i>	45	8
<i>Faglet</i>	40	8
<i>Hawk</i>	40	8
<i>Hind</i>	35	8
<i>Nansuch</i>	35	8
<i>Roe</i>	45	8
<i>Wivenhoe</i>	45	8
<i>Swallow</i>	35	6
<i>Giles</i>	20	4
Брандеры		
<i>Young Prince</i>	50	-
<i>Briar</i>	45	-
<i>Hound</i>	45	-
<i>Providence</i>	45	-
<i>Land of Promise</i>	40	-
<i>Spread Eagle</i>	40	-
<i>Fortune</i>	35	-
<i>Greyhound</i>	35	-
<i>Happy Entrance</i>	35	-
<i>Little Unicorn</i>	55	-

Приложение IV. Штатное положение вооружения 1677 года

Данные по артиллерийскому вооружению в представленной ниже таблице заимствованы из документа, хранящегося в Библиотеке Пипса в колледже Магдалины в Кембридже (Perus 2867, pp. 201-210). Данный документ озаглавлен «Количество, свойства и веса орудий на каждом деке для каждого из кораблей Его Величества, приятые к установке и утвержденные главными офицерами и комиссионерами флота Его Величества и почтительно представленные лордам адмиралтейства к исполнению кабинетом лорда-адмирала». Подлинная копия заверена подписью Пипса, а также подписана и утверждена лордами Адмиралтейства 15 декабря 1677 года.

В данное штатное положение на включены 30 новых кораблей программы 1677 года. В нем также не отражены данные по *Old James*, старому кораблю 2-го ранга, который в то время предполагалось перестроить как корабль 3-го ранга. В дополнение, следует упомянуть, что клерк переписывавший документ, по неизвестным причинам не указал тип орудий на нижнем деке для кораблей на первой странице документа (в оригинале заканчивается на корабле 3-го ранга *Rupert*). К счастью эти данные доступны из других источников. Адмиралтейство 22 декабря 1677 года формально подготовило собственный вариант штатного положения с небольшими изменениями для комитета по вооружениям. Этот документ также хранится в Библиотеке Пипса. В нем перечислены пятнадцать кораблей, отсутствующие в положении от 15 декабря. Этот документ также содержит дополнительный лист с разбивкой вооружения по весу на 30 проектируемых кораблей. Данная информация из документа от 22 декабря была использована для заполнения пробелов в целом более подробного положения от 15 декабря.

Оба списка приводят две конфигурации штатного вооружения. Первое подразумевает максимальное вооружение для военного времени и ведения боевых действий в домашних водах. Вторая конфигурация дает численность вооружения для периодов мирного времени и ведения боевых действий в заморских театрах. Для экономии места в данном исследовании штатное положение для мирного времени здесь не показано. Для большинства кораблей вооружение по такой конфигурации было меньше примерно на 10%, чем в военное время. Клерк, записывавший данные, сделал несколько арифметических ошибок при сложении цифр в столбце «Общий вес». К тому моменту как он достиг кораблей 4-го ранга меньших размеров, он был либо отвлечен, либо слишком уставшим — в пяти строчках из шести им были допущены ошибки в вычислениях. Такие ошибки были исправлены в представленных ниже таблицах. Также встречаются, так называемые, транскрипционные ошибки, появившиеся, вероятно, при переписывании подлинного документа. В тех случаях, когда они очевидны, такие ошибки были исправлены. К примеру, в штате корабль 4-го ранга *Woolwich* указан ка 54-пушечный, но при разбивке показано 56 орудий. Вооружение нижнего дека составляли 24 орудия в конфигурации «война в домашних водах». Для конфигурации мирного времени это число было уменьшено до 22, *но без снижения веса*. Исходя из этого, очевидно, что правильным количеством орудий является 22 как для мирного, так и для военного времени, и это подтверждается данными из перечня от 22 декабря. В другом случае 46-пушечные корабли 4-го ранга *Dragon*, *Hampshire* и *Portsmouth* показаны на период военного времени с 4 легкими сакрами на квартердеке весом в 3 тонны. Запись для конфигурации мирного времени указывает на те же 4 сакры, но весом только 2 тоны. Поскольку общее количество орудий в каждой конфигурации соответствует разбивке, ошибка, должно быть, закралась при записи веса. Такие ошибки, вероятно, связаны со способом переписи клерком оригинала. Большое количество предшествующих записей отражают 6 легких сакр весом в 3 тонны в военное время и 4 легкие сакры весом в 2 тонны для мирного времени. Клерк, очевидно, переписывал оригинал столбец за столбцом и не заметил смену в конфигурации военного времени. Из данных таблицы легко понять, что сакры устанавливаемые на 48 и 46-пушечные корабли 4-го ранга имели вес по полтонны каждая.

Одна явная ошибка не может быть исправлена. Это касается записи по кораблю 4-го ранга *Kingfisher*, который записан как 46-пушечный, однако сумма орудий в разбивке дает 48, а именно 22 на нижнем деке, 20 на верхнем и 6 на квартердеке. Из списка от 22 декабря становится ясно, что на нижнем деке на самом деле были установлены 20 орудий, однако вес орудий в первом списке соответствует количеству орудий указанных в нем. Таким образом, эта ошибка была сделана не клерком переписывавшим документ, а его составителем. Поскольку для внесения исправлений потребовалась бы корректировка весов, запись в данной ниже таблице оставлена как есть, со всеми несоответствиями. В таблице имеются и другие возможные несоответствия. В вооружении кораблей 6-го ранга и кечей их орудия обозначено просто как «сакры». Указанные веса, однако дают основание предположить, что по крайней мере некоторые из этих орудий были легкими сакрами. Аналогичные нестыковки могут быть обнаружены в вооружении и других конкретных кораблей в списке.

В списке сакры разделены только на два типа. Однако такие орудия существовали в трех калибрах: «легкие» орудия, выстреливавшие снаряд весом примерно 5 фунтов, «обычные» со снарядом в 6 или 6 ¼ фунта, и «большие» сакры, имевшие вес боеприпаса 7 ½ или 8 фунтов. В штате 1677 года орудия двух больших калибров указаны просто как «сакры» без разделения. В связи с этим невозможно определить сакры каких типов устанавливались на тот или иной корабль, однако читатель должен помнить, что на деле разница между этими орудиями существовала.

В таблице все веса представлены в тоннах. Дроби представлены в десятичном виде, а не в английских центнерах, как они даны в оригинальном документе. Для удобства порядок перечисления кораблей в таблице был немного откорректирован. Следует отметить, что, несмотря на заголовки столбцов, штатное положение не соответствовало истинным схемам расположения орудийных портов на кораблях. Помимо прочего, необходимо помнить, что на большинстве судов вес орудий одного калибра не всегда был одинаков. Более подробно это рассмотрено в Приложении VI.

	<i>Имя</i>	<i>Орудия</i>	<i>Нижняя палуба</i>		<i>Средняя палуба</i>		<i>Верхняя палуба</i>		<i>Квартердек и полубак</i>		<i>Ют</i>		<i>Общий вес</i>
			<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	
1-й ранг			<i>Бастарды</i>		<i>Кулеврины</i>		<i>Сакры</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Britannia</i>	100	26	84,5	28	58,8	28	30,8	16	12,8	2	0,5	187,4	
			<i>Бастарды</i>		<i>24-фунт.</i>		<i>Полукулеврины</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Royal Sovereign</i>	100	26	78	28	51	28	38	14	9,2	4	0,8	177	
			<i>Бастарды</i>		<i>Кулеврины</i>		<i>Сакры</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Prince</i>	100	26	77,75	28	50	28	36	14	8,5	4	0,8	173	
<i>Royal Charles</i>	100	26	77,75	28	50	28	36	14	8,5	4	0,8	173	
			<i>Бастарды</i>		<i>Кулеврины</i>		<i>Полукулеврины</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Royal James</i>	100	26	77,75	28	50	28	36	14	8,5	4	0,8	173	
<i>London</i>	96	26	75,25	28	48,25	26	34,25	12	7,2	4	0,8	165,75	
<i>St. Andrew</i>	96	26	74,5	28	47,5	26	34	12	7,2	4	0,8	164	
<i>Charles</i>	96	26	71	28	47,5	26	31,25	12	6,95	4	0,8	155	
			<i>Полупушки</i>		<i>Кулеврины</i>		<i>Полукулеврины</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>St. Michael</i>	90	26	63	26	41,25	26	28	10	6,1	2	0,4	138,75	
2-й ранг			<i>Бастарды</i>		<i>Кулеврины</i>		<i>Сакры</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>9 кораблей в постройке</i>	90	26	70,2	26	52	26	28,6	10	8	2	0,5	159,3	
<i>Royal Katherine</i>	84	26	58,25	26	41,25	24	26,75	8	5	-	-	131,25	
<i>Victory</i>	82	24	57,5	26	40,25	24	26,75	8	5	-	-	129	
<i>Henry</i>	82	24	57	26	40	24	26	8	5	-	-	128	
<i>French Ruby</i>	80	24	53,5	24	37,5	24	24	8	5	-	-	120	
<i>St. George</i>	70	22	50,5	22	35	20	24	6	3	-	-	112,5	
<i>Triumph</i>	70	22	50,5	22	35	20	24	6	3	-	-	112	
			<i>Бастарды</i>		<i>Полукулеврины</i>		<i>Сакры</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Unicorn</i>	64	22	47,5	22	35	14	20	6	3	-	-	105,5	
<i>Rainbow</i>	64	22	46	22	34,25	14	18	6	3	-	-	101,25	

	<i>Имя</i>	<i>Орудия</i>	<i>Нижняя палуба</i>		<i>Верхняя палуба</i>		<i>Квартердек и полубак</i>		<i>Ют</i>		<i>Общий вес</i>
			<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	
3-й ранг			<i>Полупушки</i>		<i>Кулеврины</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Royal Oak</i>	74	28	71	28	46	16	10,6	2	0,4	128	
			<i>Полупушки</i>		<i>12-фунт.</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Edgar</i>	72	26	63	26	43	16	9,7	4	0,8	116,5	
<i>20 кораблей в постройке</i>	70	26	70,2	26	41,6	14	11,2	4	1	124	
<i>Old James</i>	70	26	?	26	?	14	?	4	?	?	
<i>Harwich</i>	70	24	61,5	21	41,5	18	9,2	4	0,8	113	
<i>Swiftsure</i>	70	24	60	24	41	18	9,2	4	0,8	111	
<i>Cambridge</i>	70	26	59,5	26	38,5	16	9,6	2	0,4	108	
<i>Warspite</i>	70	26	57,5	26	37,25	16	8,35	2	0,4	103,5	
<i>Resolution</i>	70	26	56	26	36,25	16	8,35	2	0,4	101	
			<i>24-фунт.</i>		<i>12-фунт.</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Monmouth</i>	66	26	55,75	24	36	14	7,85	2	0,4	100	
<i>Rupert</i>	66	26	53,5	24	32	14	7,5	2	0,4	93,4	
			<i>Полупушки</i>		<i>12-фунт.</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Defiance</i>	54	24	57,5	24	37,25	14	8,35	2	0,4	103,5	
			<i>24-фунт.</i>		<i>Полукулеврины</i>		<i>Легкие сакры</i>		<i>3-фунт</i>		
<i>Mary</i>	64	24	53	26	31,5	12	7,1	2	0,4	92	
<i>Montagu</i>	62	24	53,5	24	31,5	12	7,6	2	0,4	93	
<i>Henrietta</i>	62	24	50,25	24	29,5	12	6,85	2	0,4	87	
<i>Revenge</i>	62	24	50,25	24	29,5	12	6,85	2	0,4	87	
<i>Dreadnought</i>	62	24	49	24	29,5	12	5,6	2	0,4	84,5	
<i>Gloucester</i>	60	24	50,25	24	29,5	10	6,85	2	0,4	87	
<i>Plymouth</i>	60	24	50,25	24	29,5	10	5,85	2	0,4	86	
<i>York</i>	60	24	49	24	29,5	10	5,6	2	0,4	84,5	
<i>Lion</i>	60	24	48,5	24	29,5	10	5,6	2	0,4	84	
<i>Dunkirk</i>	60	24	46,5	24	28,5	10	5,6	2	0,4	81	
<i>Monck</i>	60	24	46	24	28,5	10	5,6	2	0,4	80	

	<i>Имя</i>	<i>Орудия</i>	<i>Нижняя палуба</i>		<i>Верхняя палуба</i>		<i>Квартердек и полубак</i>		<i>Общий вес</i>
			<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	<i>Кол-во</i>	<i>Вес</i>	

4-й ранг		24-фунт.		Сакры		Легкие сакры		
Woolwich	54	22	47,5	22	28,5	10	6	82
Oxford	54	24	50	22	23	8	4	77
Leopard	54	24	50	22	23	8	4	77
Greenwich	54	24	48	22	23	8	4	75
St. David	54	24	47	22	22	8	4	73
Yarmouth	54	24	46	22	22	8	4	72
Newcastle	54	24	46	22	22	8	4	72
Happy Return	54	24	46	22	22	8	4	72
Princess	54	24	46	22	22	8	4	72
		Кувлевины		Сакры		Легкие сакры		
Portland	50	22	44,75	22	20,75	6	3	68,5
Antelope	48	22	42,25	20	20,25	6	3	65,5
Swallow	48	22	41,25	20	19,25	6	3	63,5
Jersey	48	22	41,25	20	19,25	6	3	63,5
Assistance	48	22	41,25	20	19,25	6	3	63,5
Mary Rose	48	22	41,25	20	19,25	6	3	63,5
Diamond	48	22	41,25	20	19,25	6	3	63,5
Stavoreen	48	22	41	20	19	6	3	63
Bristol	48	22	41	20	19	6	3	63
Dover	48	22	41	20	19	6	3	63
Advice	48	22	41	20	19	6	3	63
Reserve	48	22	40,5	20	18,25	6	3	61,75
Foresight	48	22	40,5	20	18,25	6	3	61,75
Crown	48	22	40,5	20	17,75	6	3	61,25
Ruby	48	22	40,5	20	17,5	6	3	61
Centurion	48	22	40,5	20	17,5	6	3	61
Bonaventure	48	22	37,5	20	18	6	3	58,5
Kingfisher	48	22	42,25	20	20,25	6	3	65,5
Hampshire	46	22	34,25	20	16,5	4	2	52,75
Portsmouth	46	22	34,25	20	16,25	4	2	52,5
Dragon	46	22	33	20	15,5	4	2	50,5
		Полукувлевины		Сакры		Легкие сакры		
Adventure	44	22	32,35	18	15,75	4	2	50
Tiger	44	22	32,5	18	15,5	4	2	50
Sweepstakes	42	20	27	18	13,5	4	1,5	42
Constant Warwick	42	20	27	18	13,5	4	1,5	42
Assurance	42	20	27	18	13,5	4	1,5	42
Phoenix	42	20	26,75	18	13,25	4	1,5	41,5
Falcon	42	20	26,75	18	13,25	4	1,5	41,5
Nonsuch	42	20	25,75	18	12,25	4	1,5	39,5
		Сакры		Сакры		3-фунт.		
Charles Galley	32	6	7,5	22	21	4	1,5	30
James Galley	30	4	5	22	18,5	4	1,5	25

Имя	Орудия	Нижняя палуба		Верхняя палуба		Квартердек		Общий вес
		Кол-во	Вес	Кол-во	Вес	Кол-во	Вес	
5-й ранг		Полукувлевины		Легкие сакры		Миньоны		
Sapphire	32	18	28	10	8,5	4	1,5	38
Swan	32	18	26	10	7,5	4	1,5	35
Success	32	18	25,25	10	7,25	4	1,5	34
Mermaid	32	18	25,25	10	7,25	4	1,5	34
Dartmouth	32	18	22,5	10	5,25	4	1,5	29,25
Hunter	30	18	22,25	8	5,25	4	1,5	29
Pearl	30	18	22,25	8	5,25	4	1,5	29
Norwich	30	18	22	8	5	4	1,5	28,5
Garland	30	18	22	8	5	4	1,5	28,5
Guernsey	30	18	22	8	5	4	1,5	28,5
Rose	28	16	20	8	4,75	4	1,25	26
Richmond	28	16	19,75	8	4,5	4	1,25	25,5

Имя	Орудия	Верхняя палуба		Квартердек		Общий вес
		Кол-во	Вес	Кол-во	Вес	
6-й ранг		Сакры		Миньоны		
Lark	18	16	13,25	2	0,75	14
Saudadoes	16	16	12,24	-	-	12,25
Greyhound	16	16	12	-	-	12
Drake	16	16	10,5	-	-	10,5
Francis	16	16	10,5	-	-	10,5
Roebuck	16	16	10,25	-	-	10,25
Young Spragge	10	10	5,25	-	-	5,25
		3-фунт.		Миньоны		
Fanfan	4	4	0,75	-	-	0,75
		Сакры		Миньоны		
Deptford	10	10	5,25	-	-	5,25
Quaker	10	10	5,25	-	-	5,25
Брандеры		Легкие сакры		Миньоны		
Eagle	14	10	?	4	1,25	?
Holmes	8	-	-	8	3	3
Castle	8	8	6	-	-	6
Ann & Christopher	8	8	6	-	-	6
Wyvenhoe	6	6	3,25	-	-	6

Имя	Орудия	Верхняя палуба	
		Кол-во	Вес
Яхты		3-фунт.	
Charles	8	8	?
Katherine	8	8	?
Anne	8	8	?
Monmouth	8	8	?
Cleveland	8	8	?
Portsmouth	8	8	?
Merlin	8	8	?
Richmond	8	8	?
Navy	8	8	?
Kitchen	8	8	?
Charlotte	8	8	?
Isle of White	4	4	?
Deal	4	4	?
Bezan	4	4	?
Шлюпы		3-фунт.	
Bonetta	4	4	?
Spy	4	4	?
Chatham	4	4	?
Chatham Double	4	4	?
Experiment	4	4	?
Emsworth	4	4	?
Dove	4	4	?
Hound	4	4	?
Invention	4	4	?
Prevention	4	4	?
Woolwich	4	4	?
Hunter	4	4	?
Whipster	4	4	?

Невооруженные суда
Яхты
Jemmy
Queenborough
Шмаки
Bridget
Little London
Royal Escape
Sheerness
Shish
Хои
Transporter
Unity (конный транспорт)
Marigold
Lighter
Блокшивы
Arms of Horn
Arms of Rotterdam
Slothany
Alphin
Stathouse
Elias

Приложение V. Проект штатного положения вооружения 1685 года

Представленный ниже список взят из штатного положения по вооружениям, подготовленного комитетом по вооружениям 1 января 1685 года. Данный документ озаглавлен «Список флота Его Величества с вооружением, предлагаемым на каждый корабль в военное время». В дополнение к документу дана сводная таблица по сравнению требуемого количества орудий и имеющихся в наличии. Данное штатное положение возможно было подготовлено по указанию Адмиралтейства, однако подтверждение его официального утверждения отсутствует. Подлинник документа хранится в Библиотеке Пипса в колледже Магдалины в Кембридже (Рерус 2879, pp. 111-122).

Положения 1685 года в значительной степени отличаются от штата 1677 года. В целом он в большей степени соответствовал конфигурации и количеству орудийных портов нежели ранние положения (См. Приложения IV). Для большего числа крупных кораблей было предложено уменьшить количество тяжелых орудий, заменив их, на большее число артиллерии средних калибров.

Следует отметить, что в 1685 году терминология в отношении артиллерии малых калибров вернулась к использовавшимся обозначениям 60-х годов XVII столетия. Таким образом, орудия называвшиеся «сакрами» в штате 1677 года, стали «6-фунт.» и «8-фунт.» в документе 1685 года, в то время как в нем «сакры» соответствуют 5-фунтовым «легким сакрам» в 1677 году.

В таблице, короткоствольные, легкие орудия с сужавшимся к камере каналом ствола, известные как «дрейки» обозначены литерой «Д». Еще одним типом короткоствольных орудий был так называемые «обрезы», обозначенные в списке литерой «О». Это были орудия с обрезанным стволом из-за дефектов в дульной части. Все остальные орудия в списке являлись стандартными пушками с кольцами усиления и прямым каналом ствола. Обозначение «У» для этих орудий использовано только в сводной таблице. Порядок перечисления кораблей в списке был немного изменен по сравнению с оригиналом.

<i>Имя</i>	<i>Орудия</i>	<i>Бастарды</i>	<i>Полупушки</i>	<i>24-фунт.</i>	<i>Кулеврины</i>	<i>12-фунт.</i>	<i>Полукулеврины</i>	<i>6-фунт.</i>	<i>Сакры</i>	<i>Миньоны</i>	<i>3-фунт.</i>
1-й ранг											
<i>Britannia</i>	100	22	-	-	32	-	-	-	44	-	2
<i>Royal Sovereign</i>	100	26	-	26	-	28	-	-	20	-	-
<i>Prince</i>	100	24	-	-	32	-	34	-	-	-	-
							10o				
<i>Royal Charles</i>	100	24	-	-	32	-	30	-	-	-	2
							12o				
<i>Royal James</i>	100	-	22	-	30	-	-	42	-	-	6
<i>London</i>	96	24	4	-	26	30	-	12	-	-	-
<i>St. Andrew</i>	96	26	-	-	26	-	28	-	14	-	-
									2o		
<i>Charles</i>	96	22	4	-	28	-	30	-	-	-	-
							12o				
<i>St. Michael</i>	96	-	26	-	26	-	26	4	-	-	4
							10o				
2-й ранг											
9 новых кораблей	90	-	22	-	30	-	-	-	36	-	2
<i>Royal Katherine</i>	86	-	26	-	-	-	-	-	34	-	-
<i>Victory</i>	80	24	-	-	24	-	44	-	-	-	-
							8o				
<i>French Ruby</i>	74	-	22	-	22	-	20o	-	-	2	-
							8o				
<i>St. George</i>	68	-	18	-	4	22	-	-	18д	-	-
									6с		
<i>Triumph</i>	70	-	20	-	24	-	20	-	2с	-	-
							4o				
<i>Unicorn</i>	60	-	20	-	4	22	-	4o	10	-	-
3-й ранг											
<i>Royal Oak</i>	74	-	24	-	30	-	12	-	-	-	4
							4o				
<i>Edgar</i>	74	-	24	-	28	-	12	-	-	-	-
							10o				
20 новых кораблей	70	-	22	-	4	26	-	-	14	-	4

<i>Harwich</i>	64	-	24	-	-	22	14o	-	-	4	-
<i>Swiftsure</i>	66	-	24	-	-	24	-	-	6	-	2
<i>Cambridge</i>	70	-	26	-	26	-	2	-	-	-	-
							16o				
<i>Warspite</i>	68	-	24	-	-	26	14	-	-	-	4
<i>Resolution</i>	68	-	22	-	4	24	-	-	18	-	-
<i>Monmouth</i>	66	-	26	-	-	24	-	14	-	-	2
<i>Rupert</i>	64	-	-	24	2	26	2	-	-	-	-
							10o				
<i>Defiance</i>	64	-	-	24	-	-	24	-	-	-	2
							14с				
<i>Mary</i>	60	-	-	24	-	24	-	-	6	-	2
									4o		
<i>Montagu</i>	58	-	-	20	4	-	24д	-	-	-	-
							10o				
<i>Henrietta</i>	60	-	-	24	-	-	30	-	-	-	-
							4д				
							2o				
<i>Dreadnought</i>	62	-	-	24	-	-	26	-	2	-	-
							10o				
<i>Plymouth</i>	58	-	22д	-	2	-	26д	-	-	-	-
							8o				
<i>York</i>	60	-	20д	-	4	-	26д	-	-	-	-
<i>Lion</i>	60	-	-	24	-	24	10o	-	-	10д	2
<i>Dunkirk</i>	60	-	-	-	22	-	24	-	2o	-	-
							12o				
<i>Monck</i>	58	-	24д	-	-	-	26	-	-	-	-
							8с				

<i>Имя</i>	<i>Орудия</i>	<i>24-фунт.</i>	<i>Кулеврины</i>	<i>12-фунт.</i>	<i>Полукулеврины</i>	<i>8-фунт.</i>	<i>6-фунт.</i>	<i>Сакры</i>	<i>Миньоны</i>	<i>3-фунт.</i>	<i>Фальконеты</i>
4-й ранг											
<i>Woolwich</i>	54	22	-	-	-	22	-	4	-	-	-
								6o			
<i>Oxford</i>	54	22	-	-	6д	26	-	-	-	-	-
					24д						
<i>Leopard</i>	54	-	24	-	6o	-	-	-	-	-	-
					26						
<i>Greenwich</i>	60	22	2	-	26	-	-	10	-	-	-
<i>St. David</i>	54	24	-	-	2д	22	-	2	-	-	-
								6o			
<i>Newcastle</i>	52	-	24д	-	22д	-	-	6o	-	-	-
<i>Happy Return</i>	48	-	22	-	20	-	-	-	-	-	-
					6o						
<i>Portland</i>	50	-	22	-	-	22	-	4o	-	2	-
<i>Antelope</i>	46	-	-	22	20д	-	-	4o	-	-	-
<i>Swallow</i>	50	-	22	-	2	20	-	4o	-	-	2
<i>Jersey</i>	48	-	22	-	-	-	22	4o	-	-	-
<i>Assistance</i>	48	-	22д	-	22	-	-	6o	-	-	-
<i>Mary Rose</i>	48	-	22	-	6o	20	-	-	-	-	-
<i>Diamond</i>	48	-	-	22	20	-	-	6o	-	-	-
<i>Bristol</i>	48	-	-	22	-	22	-	-	-	4	-
<i>Dover</i>	54	-	22д	-	24	-	-	8o	-	-	-
<i>Advice</i>	50	-	22	-	-	20	-	8o	-	-	-
<i>Reserve</i>	48	-	22	-	22	-	-	4o	-	-	-
<i>Foresight</i>	52	-	22д	-	22д	-	-	4o	4	-	-
<i>Crown</i>	50	-	22д	-	22д	-	-	6o	-	-	-

Ruby	48	-	22д	-	22д	-	-	4о	-	-	-
Centurion	50	-	22д	-	-	22	-	6о	-	-	-
Bonaventure	52	-	-	22	-	22	-	2д	-	6	-
Kingfisher	46	-	-	20	-	-	20	-	-	6	-
Hampshire	46	-	-	20	-	-	20	-	4	2	-
Portsmouth	48	-	22д	-	-	-	20	6о	-	-	-
Dragon	44	-	5	-	20д	-	-	4д	-	2	-
Adventure	40	-	11д	-	-	-	2о	-	-	-	-
			12д	-	6д	-	16	6о	-	-	-
Sweepstakes	40	-	-	20	-	-	-	2	-	-	-
								18д	-	-	-
Constant Warwick	40	-	-	-	18д	-	18	-	-	4	-
Assurance	42	-	10д	-	12д	-	16	-	-	4	-
Phoenix	40	-	-	-	20д	-	-	18	-	2	-
Falcon	40	-	-	20	-	-	16	4	-	-	-
								11	4	-	-
Nonsuch	40	-	-	-	20д	-	-	5д	-	-	-
Charles Galley	32	-	-	-	-	-	26	-	-	6	-
James Galley	30	-	-	-	-	-	10	16	-	4	-
Tiger перестр.	46	-	-	-	20д	-	-	18	-	-	-
								8о	-	-	-
Mordaunt	46	-	-	20	-	18	-	8	-	-	-
Tiger Prize	46	-	-	-	20д	-	-	26	-	-	-
Golden Horse	40	-	-	-	20д	-	16	-	4	-	-
Half Moon	40	-	-	-	-	18	18	-	4	-	-
Two Lions	40	-	-	-	-	18	18	-	4	-	-
3 новых	54	22	-	-	22	-	-	-	-	-	-
					10д	-	-	-	-	-	-
5-ранг											
Sapphire	28	-	-	-	-	16	-	-	10	2	-
Swan	32	-	-	-	-	16	-	-	16	-	-
Mermaid	30	-	-	-	12	-	-	10	-	-	-
								4о	-	-	-
Dartmouth	36	-	-	-	16д	-	-	16д	4	-	-
Pearl	28	-	-	-	12	-	10	4о	-	2	-
Garland	34	-	-	-	16	-	-	12	-	2	-
								4о	-	-	-
Guernsey	32	-	-	-	16д	-	14	-	-	2	-
Rose	28	-	-	-	16д	-	-	8	-	4	-
								4	-	-	-
Richmond	28	-	-	-	16д	-	-	6о	2	-	-
St. Paul	28	-	-	-	16д	-	8	-	4	-	-
Orange Tree	30	-	-	-	-	-	14	-	12	4	-

Имя	Орудия	Полукулевины	6-фунт.	Сакры	Миньоны	3-фунт.
6-й ранг						
Lark	18	-	-	16	-	2
Sudadoes	16	4о	6	4о	-	2
Greyhound	18	-	-	16о	-	2
				2	2	-
Drake	16	-	-	12о	2	-
Francis	16	-	-	-	14	2
Fanfan	4	-	-	-	4	-
Two Lions	16	2	-	10о	-	-
Rose Prince	8	4о	-	-	-	8
Брандеры						
Eagle	12	4д	-	4д	-	-
				4о	-	-
Ann & Christopher	8	-	-	-	8	-
John & Alexander	12	4д	-	8	-	-
Peace	6	-	-	-	2	4

Providence	4	-	-	-	-	4
Samson	8	6д	-	2	-	-
Spanish Merchant	12	4д	-	8д	-	-
Sarah	4	-	-	-	-	4
Thomas & Katherine	10	4д	-	6	-	-
Young Spragge	8	-	-	8д	-	-
Rose	8	-	-	-	8	-
Кечи						
Deptford	10	-	-	10о	-	-
Quaker	10	-	-	10о	-	-

Имя	Орудия	Миньоны	3-фунт.	Фалькон	Фальконеты	Работеты
Яхты						
Katherine	8	-	8	-	-	-
Anne	8	-	8	-	-	-
Monmouth	8	-	8	-	-	-
Cleveland	6	-	6	-	-	-
Portsmouth	6	-	6	-	-	-
Merlin	8	-	8	-	-	-
Richmond	6	-	6	-	-	-
Navy	8	-	4	4	-	-
Kitchen	6	-	6	-	-	-
Charlotte	6	-	6	-	-	-
Isle of Wight	4	-	4	4	-	-
Deal	4	-	4	-	-	-
Bezan	6	-	-	6	-	-
Jemmy	4	-	-	4	-	-
Queenborough	4	2	-	4	-	2
Fubbs	6	-	6	-	-	-
Henrietta	6	-	6	-	-	-
Isabella	13	-	10	-	2	1
Mary	8	2	6	-	-	-

Имя	3-фунт.	Фальконы
Шлюпы		
Bonetta	-	4
Hound	-	4
Woolwich	-	4
Бригантины		
Whisper	4	-
Шаки		
Royal Escape	-	2
Sheerness	-	2
Shish	-	2
Little London	-	2
Tow Engine	-	-
Хои		
Transporter	-	2
Unity конный транспорт	-	2
Marigold	-	2
Lighter	-	2
Блокшивы		
Alphin	-	-
America	-	-
Arms of Horn	-	-
Arms of Rotterdam	-	-
Slothany	-	-
Stathouse	-	-
Elias	-	-

Сводная таблица

Калибр	Тип	Предлагается	В наличии	Излишек	Нехватка
Бастрды	У	192	267	75	-
	Д	-	10	10	-
Полупушка	У	994	913	-	81
	Д	66	174	108	-
24-фунт.	У	346	347	1	-
Кулевины	У	993	1122	129	-
	Д	211	406	195	-
12-фунт.	У	1004	956	-	48
	Д	-	8	8	-
Полукулевирина	У	748	1015	267	-
	Д	360	519	159	-
	О	250	286	36	-
8-фунт.	У	282	424	142	-
6-фунт.	У	382	540	158	-
	Д	-	18	18	-
Сакры	У	947	854	-	93
	Д	93	155	62	-
Миньоны	О	218	234	16	-
	У	118	237	119	-
	Д	-	8	8	-
3-фунт.	У	324	422	98	-
	Д	-	1	1	-
Фальконы	У	46	95	49	-
Фальконеты	У	4	17	13	-
Работеты	У	3	8	5	-
ИТОГО:		7581	9036	1677	222

Приложение VI. Конфигурации орудийных портов

По официальным спискам артиллерийского вооружения кораблей флота периода Реставрации, складывается впечатление об однородности калибров орудий на каждой из палуб. До недавнего времени эти штатные положения считались надежными источниками по определению конфигурации орудийных портов. Сейчас известно, что схемы расположения орудийных портов на большинстве кораблей *не* совпадали с предусмотренными в штатных положениях параметрами, а размещение артиллерии было более сложным процессом, чем это могло показаться из документов.

Приводимая ниже таблица с данными по конфигурациям орудийных портов была составлена на основании картин и рисунков Ван де Вельде, а также других достоверных изображений других художников-маринистов. В нее включены суда до 4-го ранга включительно, которые могут быть идентифицированы с определенной степенью достоверности. Даже беглое сравнение с данными в Приложении II делает очевидным тот факт, что на некоторых кораблях более чем достаточно орудийных портов, в то время как на других их количества не хватало, чтобы разместить предписываемое вооружение. В дополнение следует сказать, что многие корабли с одинаковым штатом артиллерии имели значительно отличавшиеся друг от друга конфигурации портов.

Там где имелись дополнительные порты, это давало возможность перемещать орудия в зависимости от развития боевой обстановки. Большинство художников-маринистов, включая Ван де Вельде, изображали такие корабли с орудиями в каждом из портов. Это, возможно, неверно для большинства случаев, хотя многие корабли порой несли большее количество орудий, чем должны были по штату.

Для кораблей с недостаточным количеством портов изображения Ван де Вельде могут вводить в заблуждение. Это происходит из-за того, что количество портов на юте, полубаке и даже на четвердеке подвергалось изменениям. Некоторые из изображений были выполнены в 60-х и начале 70-х годов XVII в., когда штатное вооружение было меньше, чем оно стало позднее. Часть кораблей была изображена во время кампаний мирного времени, когда количество естественно уменьшалось, а некоторые показаны расснащенными в запасе, когда большая часть артиллерии свозилась на берег. Так 70-пушечный корабль *Lenox* 1678 года показан всего с 30 портами по каждому борту. В военное же время на нем по всей вероятности должно было быть устроены еще 3 порта с каждого борта на полубаке и еще 2 на юте. Помимо этого, на некоторых корабля, таких как корабли 2-го ранга *Victory* и *Henry*, к примеру, орудия могли устанавливаться в местах, не оборудованных портами, просто выступая над низким фальшбортом на шкафуте.

Даже в тех случаях, когда количество портов совпадает с предписываемым количеством орудий, встречаются разногласия по их распределению по палубам. Зачастую такие несоответствия объясняются установкой погонных и ретирадных орудий, обеспечивавших ведения огня в диаметральной плоскости, и устанавливавшихся в кормовых портах и портах в переборке бикхеда. Для этих целей на большинстве кораблей выделялась как минимум пара орудий, обычно длинноствольные с большей дальностью стрельбы и более тяжелые чем основные орудия того же калибра. Такие орудия обычно не устанавливались на тех палубах, к которым они были приписаны по штату. Зачастую такие орудия также могли быть перемещены к бортовым портам, но на некоторых кораблях эти орудия могли использоваться исключительно как ретирадные или погонные. Решение о фактическом размещении таких орудий зависело от предпочтений капитана корабля.

В таблице литера «П» в графе «Построен» означает перестройку либо капитальный ремонт. В таблице литера «г» означает орудия, располагавшиеся между регелями гальюна. Литера «б» означает орудийный порт, скрытый боковой галереей либо ее декоративным убранством. Порт, расположенный позади боковой галереи обозначается литерой «к». Представления такие как, к примеру, «2+6» использованы для кораблей, у которых отсутствовали орудийные порты на шкафуте. Первая цифра указывает на количество портов верхней палубы в носу перед шкафутом, а вторая порты позади шкафута. Имена кораблей данные не курсивом означают те суда, идентификация которых по источникам может быть поставлена под сомнение. Цифры, приведенные курсивом, указывают на то, что на имеющихся изображениях этих кораблей не все орудийные порты просматриваются достаточно четко, чтобы можно было с уверенностью говорить об их определенном количестве.

<i>Имя</i>	<i>Построен</i>	<i>Нижняя палуба</i>	<i>Средняя палуба</i>	<i>Верхняя палуба</i>	<i>Квартердек</i>	<i>Полубак</i>	<i>Ют</i>
1-й ранг							
<i>Royal Prince</i>	1641П	13	136	12	4	2	0
	1663П	13	136	12	5	2	2
<i>Royal Sovereign</i>	1660П	13	136	12	7	3	4
<i>Royal Charles</i>	1655	13	12	12	3-6к	0-2	0
<i>Royal James</i>	1658	13	12	12	5	2	0
<i>Charles</i>	1668	15	14	13	5	0	0
<i>St. Michael</i>	1669	13	г13	13	6а	0	0
<i>St. Andrew</i>	1670	14	13	14	5	0	0
<i>London</i>	1670П	14	146	13	5	0	2
<i>Prince</i>	1670	156	г156	13	7а	0-1	1-2
<i>Royal James</i>	1671	14	г14	13	6	0	2
<i>Royal Charles</i>	1673	146	г14	13	6	0	2
<i>Royal James</i>	1675	136	г13	12	7а	2	2
<i>Britannia</i>	1682	14	г14	13	6	0	3
2-й ранг							
<i>Rainbow</i>	1617П	12	10	1+66	4к	-	0
<i>St. George</i>	1623	12	11	3+5	4	-	0
<i>Triumph</i>	1623	12	11	3+6	?	-	0
<i>Unicorn</i>	1634	12	11	2+5	4к	-	0
<i>Old James</i>	1634	13	12	3+6	2	-	0
<i>Swiftsure</i>	1653П	13	12	3+6	0	-	0
<i>Henry</i>	1656	13	12	3+7к	5к	-	0
<i>London</i>	1656	13	12	3+7	5к	-	0
<i>Royal Katherine</i>	1664П	13	146	3+6	5	-	0
<i>Victory</i>	1666П	13	12	3+7	3-5	-	0
<i>Windsor Castle</i>	1678	13	12	13	5	0	2
<i>Duchess</i>	1679	13	13	13	6	0	0-2
<i>Albemarle</i>	1680	13	г13	13	6	0	2
<i>Duke</i>	1682	13	г13	13	6	0	1
<i>Neptune</i>	1683	13	г13	13	6	1	0
<i>Coronation</i>	1685	13	г13	13	6	0	0
3-й ранг							
<i>Mary</i>	1650	13	-	12	5	2	0
<i>Dunkirk</i>	1651	12	-	11	6	0	1
<i>Essex</i>	1653	13	-	12	3	0	0
<i>Plymouth</i>	1653	13	-	12	4	0	1
<i>Revenge</i>	1654	13	-	13	5	0	0
<i>Montagu</i>	1654	13	-	13	5	0	0
<i>Gloucester</i>	1654	13	-	12	5	0	0
<i>Anne</i>	1654	13	-	12	4	0	0
<i>York</i>	1654	13	-	12	4	0	1
<i>Monck</i>	1659	13	-	12	4	0	0
<i>Cambridge</i>	1666	13	-	12	6	3	1
<i>Warspite</i>	1666	13	-	12	6	3	2
<i>Rupert</i>	1666	13	-	12	6	0	1
<i>Resolution</i>	1667	13	-	12	6	0	1
<i>Swiftsure</i>	1673	13	-	г12	5	0	0
<i>Royal Oak</i>	1674	14	-	13	5	0-3	2
<i>Lenox</i>	1678	13	-	12	5	0	0
<i>Hampton Court</i>	1678	13	-	12	5	0	0-2
<i>Captain</i>	1678	13	-	12	5	0	0
<i>Anne</i>	1678	13	-	13	5	0	3
<i>Restoration</i>	1678	13	-	13	6	2	3
<i>Hope</i>	1678	13	-	13	6	2	1
<i>Elizabeth</i>	1678	13	-	13	6	2	1-2
<i>Burford</i>	1679	13	-	13	5	3	1
<i>Grafton</i>	1679	13	-	13	6	3	2
<i>Stirling Castle</i>	1679	13	-	13	5	2	2
Essex или Suffolk	1679	13	-	13	5	0-2	2
	1680						
3-й ранг							
<i>Expedition</i>	1637	10	-	2+4	1	0	0

Providence	1637	10	-	2+4	1	0	0
Constant Warwick	1666П	11	-	3+5	2	0	0
Adventure	1646	11	-	11	2	0	0
Tiger	1647	11	-	11	2	0	0
	1681П	11	-	11	5	0	0
Portsmouth	1650	11	-	11	2	0	0
Assistance	1650	11	-	12	5	0	0
Diamond	1651	12	-	11	3	0	0
Portland	1653	12	-	11	3-4	0	0
Bristol	1653	12	-	11	4	0	0
Newcastle	1653	13	-	12	3	0	0
Yarmouth	1653	13	-	12	3	0	0
Happy Return	1654	12	-	12	3	0	0
Mary Rose	1654	12	-	12	4	0	0
Dover	1654	12	-	12	3	0	0
Princess	1660	12	-	11	4	0	0
Greenwich	1666	13	-	13	5	0	0
St. David	1667	11	-	10	3-56	0	0
Phoenix	1671	11	-	10	3	0	0
Woolwich	1675	11	-	10	56	0	0
Charles Galley	1676	1+2	-	11	0-3	0	0
James Galley	1676	1+2	-	11	0	0	0
Mordaunt	1681	11	-	12	5	0	0

Приложение VII. Положение по размещению в каютах 1673 года

В октябре 1673 года Адмиралтейство выпустило положение по размещению экипажа в корабельных помещениях, дабы упорядочить недоразумения, возникавшие в стесненных условиях на борту. Подлинник документа хранится в Библиотеке Пипса в колледже Магдалины в Кембридже (Perus 2867, pp. 526-8). Он дает хорошее представление о внутреннем расположении помещений боевого корабля того периода.

Для кораблей первого и второго ранга	
На юте – для горнистов	4
Раундхауз – для старшего капитана	1
Перед раундхаузом, по правому борту – для второго капитана	1
Перед каютой второго капитана, перед раундхаузом, по правому борту – старший лейтенант	1
Перед раундхаузом, по левому борту – для секретаря, в случае нахождения адмирала на борту	1
Перед каютой секретаря, по левому борту – для мастера	1
Две каюты у переборки на квартердеке – для главного помощника и военного прокурора	2
У переборки кубрика по правому борту – для второго лейтенанта	1
У переборки кубрика по левому борту – для командира морской пехоты	1
Верхний большой салон – для командира	1
В вестибюле по правому борту – для капеллана	1
В вестибюле по левому борту (если нет лестницы) – для офицера морской пехоты	1
У переборки полубака по правому борту – для главного корабельного плотника	1
У переборки полубака по левому борту – для боцмана	1
Под палубой полубака по левому борту – для боцманмат	1
Нижний большой салон – для джентльменов-добровольцев на службе короля, но не имеющих командования	
На второй палубе парусиновые каюты для помощников, шкиперов, казначеев, мичманов и других офицеров с позволения капитана	18
Командирская кладовая	2
У переборки констапельской – для главного канонира и судового врача	2
В констапельской – неразборные каюты для помощников	2
Подвесные каюты	6
Кубрик – для казначея, стюарда, и помощников судового врача	5
Каюта для стюарда	1
Для кораблей третьего ранга	
На юте – для горнистов	4
Раундхауз по правому борту – для мастера	1
Раундхауз по левому борту – для лейтенанта	1
Перед раундхаузом, по правому борту – для главного помощника, в случае отсутствия второго лейтенанта	1
Перед раундхаузом, по левому борту – для капеллана	1
В кубрике – полукаюты для слуг	2
У переборки кубрика по правому борту – для второго помощника	1
У переборки кубрика по левому борту – для офицера морской пехоты	1
У переборки квартердека по правому борту – для главного корабельного плотника	1
У переборки квартердека по левому борту – для боцмана	1
В рулевой рубке – каюты для второго помощника и штурмана	2
Командирская кладовая	2
У переборки полубака по правому борту – для кока	1
У переборки полубака по левому борту – для боцманмат	1
Под переходными мостками – для шлюпочного старшины и мичмана	2
Под палубой полубака – для мичмана и помощника корабельного плотника	2
У переборки констапельской – для констапеля и судового врача	2
В констапельской – для подконстапелей	2
На твиндеке у переборки констапельской	
Кубрик - казначей	1
Каюта для стюарда	1
Помощник судового врача	1
Капитанская кладовая	1
Для кораблей четвертого ранга	
На юте – для горнистов	2
Раундхауз (если разделен) – для мастера и лейтенанта	2
Кабина – для двух помощников	2
У переборки рулевой рубки по правому борту – для главного корабельного плотника	1
У переборки рулевой рубки по левому борту – для боцмана	1
В рулевой рубке – для офицера морской пехоты и мичмана	2
Командирская кладовая	1

У переборки полубака по правому борту – для кока	1
У переборки полубака по левому борту – для боцманмата	1
У переборки констапельской – для констапеля и судового врача	1
На твиндеке	
Кубрик – казначей, стюард и помощник судового врача	3
Капитанская кладовая	1
Под палубой полубака – для мичмана и помощника корабельного плотника	2
Для кораблей пятого ранга	
Раундхауз – для мастера	1
У переборки рулевой рубки по правому борту – для главного корабельного плотника	1
У переборки рулевой рубки по левому борту – для лейтенанта	1
В рулевой рубке – для двух помощников и мичманов	2
У переборки констапельской – для констапеля и судового врача	2
Кубрик – казначей	1
Каюта для стюарда	1
Каюта для помощника судового врача	1
У переборки полубака – для боцмана и кока	2
Для кораблей шестого ранга	
У переборки рулевой рубки – для мастера	1
Кубрик в трюме – боцман, плотник, констапель и другие офицеры	6

Для кораблей 1-го и 2-го рангов на средней палубе неразборные каюты не должны превышать 6 футов в длину и 5 футов в ширину.

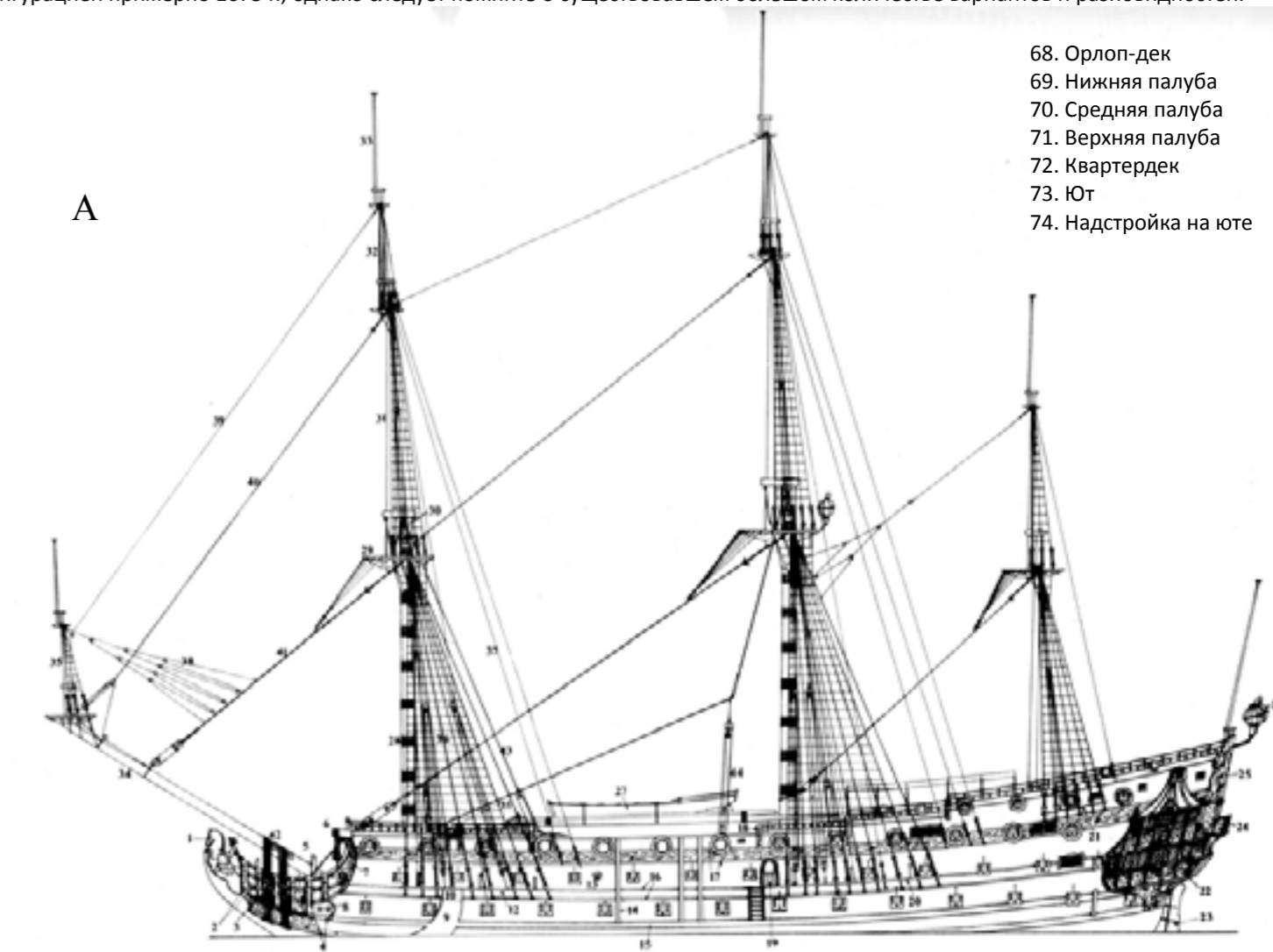
Каюты в рулевой рубке и под палубой полубака на верхней палубе кораблях 3-го и 4-го рангов не должны превышать 5 футов 9 дюймов в длину и 4 дюймов [так в оригинале] в ширину.

Каюты в рулевой рубке на верхней палубе на кораблях 5 ранга не должны превышать 5 футов 6 дюймов в длину и 4 футов в ширину.

Целью приводимых далее рисунков является попытка показать парусное вооружение, рангоут, такелаж, а также внутреннее расположение «типичного» 100-пушечного корабля 70-х годов XVII в. На разрезе в диаметральной плоскости, а также на планах палуб могут быть показаны некоторые черты, присущие началу XVIII в., которые могли иметь место, а могли и отсутствовать на кораблях в 70-х годах XVII в. Такие предполагаемые черты помечены звездочкой. Распределение кают основано на положении 1673 г. (см. Приложение VII). План рангоута и такелажа является типичной конфигурацией примерно 1675 г., однако следует помнить о существовавшем большом количестве вариантов и разновидностей.

А. Продольное сечение

1. Носовая фигура
2. Носовые битенги
3. Обрешетка гальюна
4. Недгедсы
5. Бикхед
6. Фока-шкот-битенги
7. Фока-гардель-битенги
8. Колокольня
9. Фор-люк (на всех палубах)
10. Грот-люк (на всех палубах)
11. Галанс-битенги и грота-шкот-битенги
12. Грота-гардель-битенги
13. Ахтер-люк (на всех палубах)
14. Кают-компания
15. Вестибюль
16. Винтовая лестница (правый борт)
17. Спальня большого салона (правый борт)
18. Большой салон
19. Кормовая галерея
20. Ютовая каюта
21. Раундхауз
22. Верхний раундхауз
23. Гакабортные фонари
24. Камбуз
25. Гардель-шпиль
26. Швартовый шпиль
27. Винтовая лестница
28. Колдер-шток
29. Нижний большой салон
30. Канатный ящик
- 31, 32. Якорные битенги
33. Рычаги помпы
34. Мейн-кепстон
35. Констапельская, румпель под потолком
36. Кладовые; парусная кладовая
37. Тросовая кладовая
38. Кубрик
39. Каюта стюарда и кладовые
40. Форпик
41. Световая комната
42. Каюта для насыпания картузов*
43. Ящик для картузов*
44. Носовая крыйт-камера
45. Кладовые
46. Зарядный погреб
47. Главный трюм
48. Зарядный погреб*
49. Колодец кетенс-помпы
50. Зарядный погреб
51. Кормовой трюм
52. Винная кладовая
53. Рыбная кладовая
54. Кормовая крыйт-камера
55. Световая комната
56. Брот-камера
57. Кладовая артиллерийских припасов*
58. Водорез
59. Стем
60. Киль
61. Флоры
62. Кильсон и пайол
63. Флор-ридерсы
64. Дейдвуд
65. Старн-пост
66. Руль
67. Полубак



- | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------|
| 41. Световая комната | 48. Зарядный погреб* | 55. Световая комната | 61. Флоры |
| 42. Каюта для насыпания картузов* | 49. Колодец кетенс-помпы | 56. Брот-камера | 62. Кильсон и пайол |
| 43. Ящик для картузов* | 50. Зарядный погреб | 57. Кладовая артиллерийских припасов* | 63. Флор-ридерсы |
| 44. Носовая крыйт-камера | 51. Кормовой трюм | 58. Водорез | 64. Дейдвуд |
| 45. Кладовые | 52. Винная кладовая | 59. Стем | 65. Старн-пост |
| 46. Зарядный погреб | 53. Рыбная кладовая | 60. Киль | 66. Руль |
| 47. Главный трюм | 54. Кормовая крыйт-камера | | 67. Полубак |

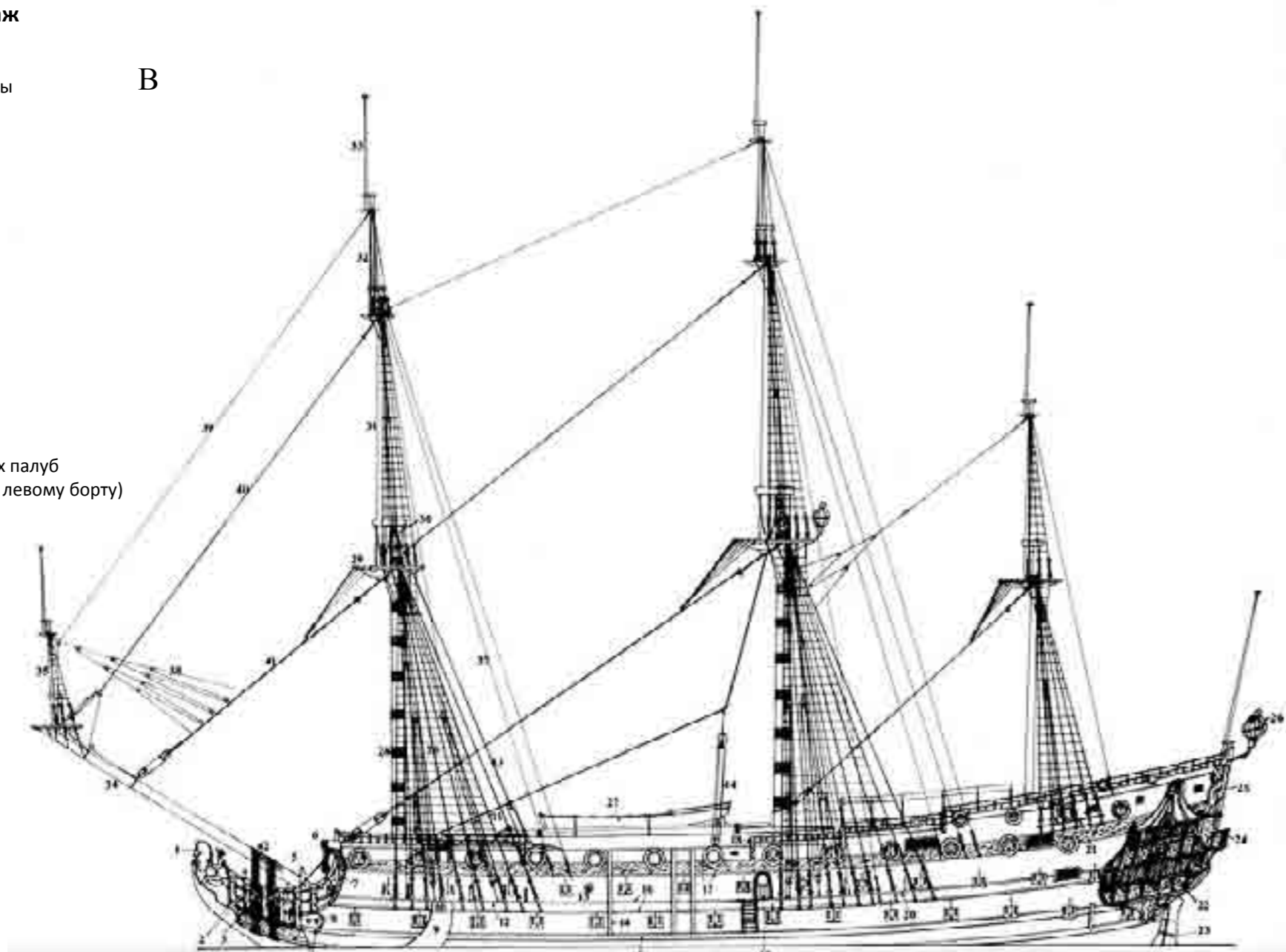
В. Корпус и стоячий такелаж

Корпус

1. Носовая фигура
2. Ригели гальюна и гед-тимберсы
3. Галс-кламп фока-галса
4. Чиксы гальюна
5. Недгедсы
6. Кат-балка
7. Сапортус кат-балки
8. Ключи
9. Якорная подушка
10. Бильборд
11. Боканец
12. Фор-руслень
13. Галс-кламп грота-галса
14. Фендерсы
15. Мейн-вельс бархоут
16. Бархоут русленей
17. Верхний бархоут
18. Декоративный брус на срезах палуб
19. Входной лац-порт (только по левому борту)
20. Грот-руслень
21. Бизань-руслень
22. Боковая галерея
23. Руль
24. Кормовая галерея
25. Квартопис
26. Гакабортные фонари
27. Шлюпка, закрепленная на запасных рангоутных деревьях

Стоячий такелаж

28. Нижняя часть мачты
29. Марс
30. Топ мачты
31. Стеньга
32. Брам-стенга
33. Бом-брам-стенга
34. Бушприт
35. Блинда-стенга
36. Ванты
- 37, 38. Бакштаги
- 39-41. Штаги
42. Вулинг
43. Топ-реп
44. Гини



С. Такелаж реев

Реев

1. Нижний рей (фока-рей)
2. Марса-рей
3. Брам-рей
4. Блинда-рей
5. Бовен-блинда-рей
6. Бизань-рю
7. Бегин-рей

Снасти для подъема реев

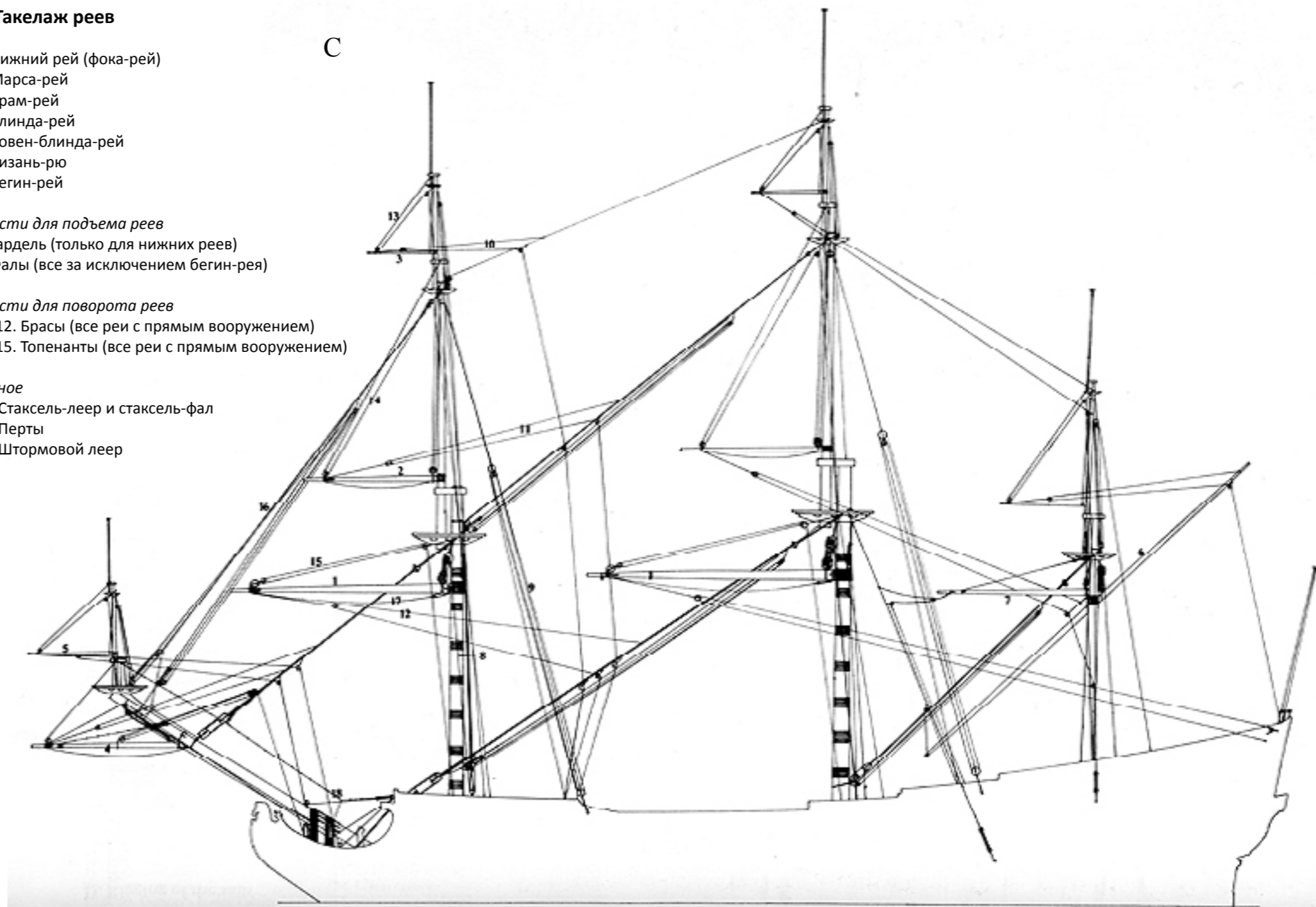
8. Гардель (только для нижних реев)
9. Фалы (все за исключением бегин-рея)

Снасти для поворота реев

- 10-12. Брасы (все рей с прямым вооружением)
- 13-15. Топенанты (все рей с прямым вооружением)

Разное

16. Стаксель-леер и стаксель-фал
17. Перты
18. Штормовой леер



D. Парусное вооружение

Паруса

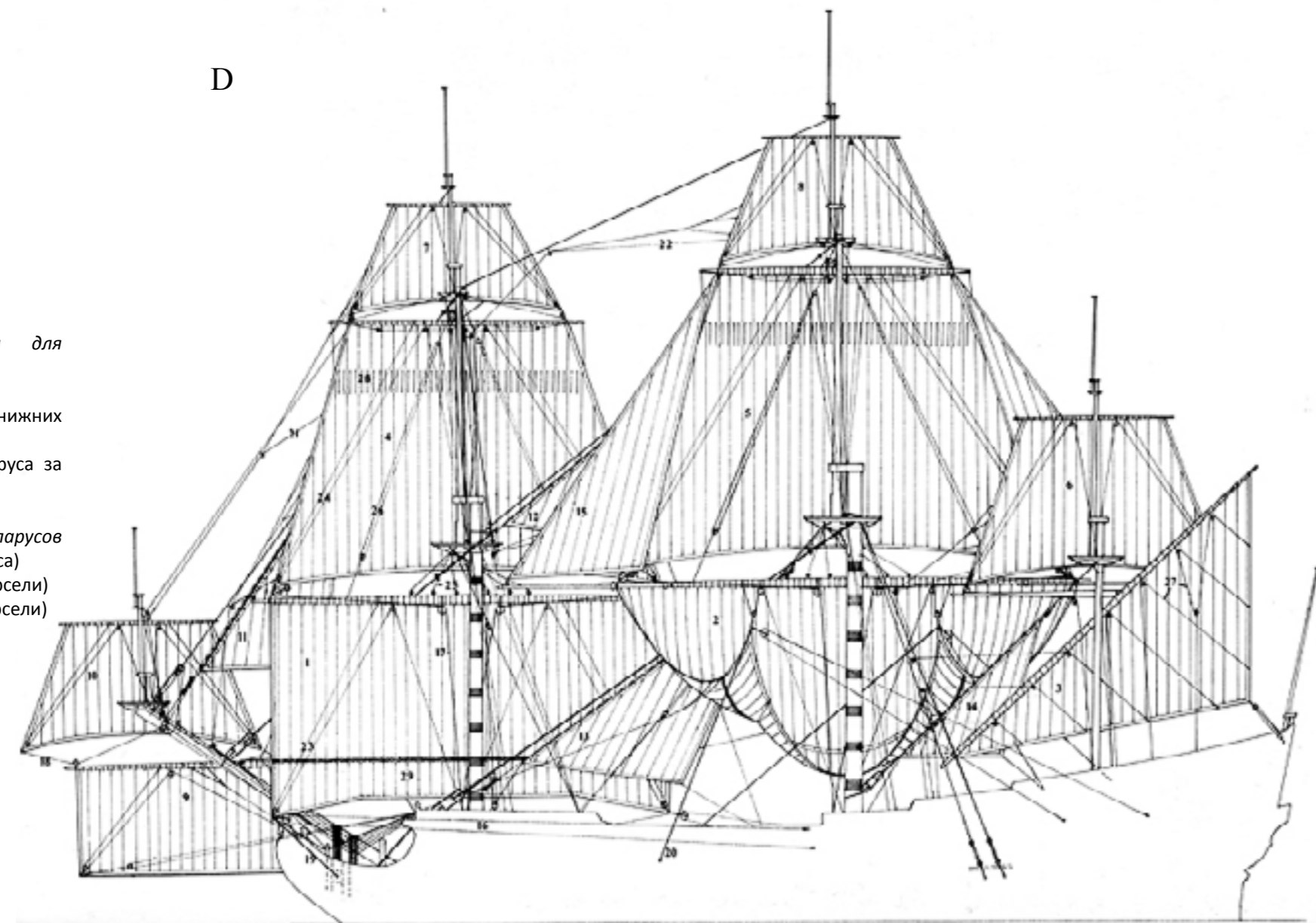
1. Фок
2. Грот
3. Бизань
- 4, 5. Марсели
6. Крюсель
- 7-8. Брамсели
9. Блинд
10. Бовен-блинд
- 11-14. Стаксели
15. Лисель

Бегучий такелаж (снасти для постановки парусов)

- 16-18. Шкоты (все паруса)
- 19, 20. Галсы (только для нижних парусов)
- 21-22. Булины (все прямые паруса за исключением фока и грота)

Снасти для уборки и убавления парусов

- 23, 24. Гитовы (все прямые паруса)
25. Бык-гордени (фок, грот и марсели)
26. Нок-гордени (фок, грот и марсели)
27. Гитовы (только для бизани)
28. Риф-сезни (только марсели)
29. Бонет (только фок и грот)



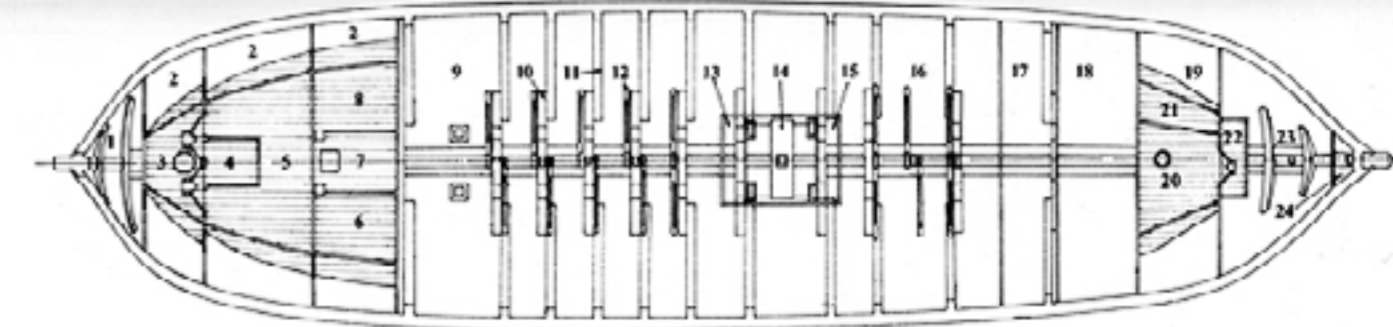
D

E. Трюм

1. Форпик
2. Бортовые отсеки (правый и левый борт)*
3. Световая комната
4. Каюта для наполнения картузов*
5. Носовая кюйт-камера
6. Нижняя боцманская кладовая*
7. Нижняя кладовая артиллерийских припасов (люк зарядного погреба)
8. Нижняя плотницкая кладовая
9. Главный трюм
10. Флор-ридерс
11. Футокс-ридерс
12. Пиллерсы и диагональные подпоры

13. Зарядный погреб
14. Колодец помпы и степс грот-мачты
15. Зарядный погреб
16. Кормовой трюм
17. Винная кладовая
18. Рыбная кладовая

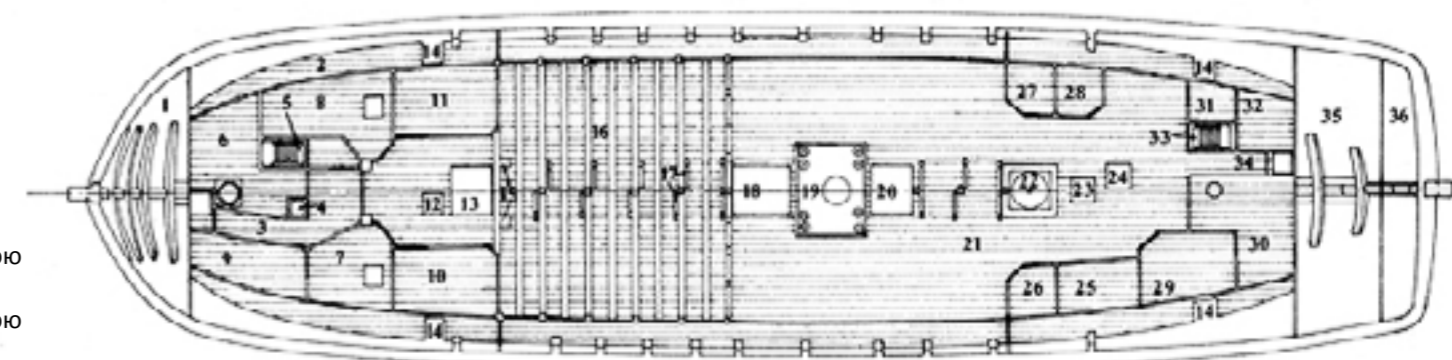
19. Бортовые отсеки (правый и левый борт)*
20. Пороховой погреб (кормовая кюйт-камера)
21. Тамбур лестницы
22. Световая комната
23. Брот-камера
24. Кладовая артиллерийских припасов*



F. Орлоп-дек

1. Форпик
2. Бортовые отсеки (правый и левый борт)*
3. Проход к люку в световую комнату
4. Отверстие для подачи картузов*
5. Люк в кюйт-камеру
6. Кладовая артиллерийских припасов
7. Боцманская кладовая (люк в нижнюю кладовую)
8. Плотницкая кладовая (люк в нижнюю кладовую)
- 9-11. Парусные кладовые
12. Люк в нижнюю кладовую артиллерийских припасов*
13. Фор-люк
14. Люки в бортовые отсеки
15. Якорные битенги
16. Тросовая кладовая (с поперечными балками для циркуляции воздуха под тросами)
17. Пиллерсы и диагональные подпоры
18. Грот-люк
19. Колодец и кетенс-помпы
20. Ахтер-люк
21. Кубрик

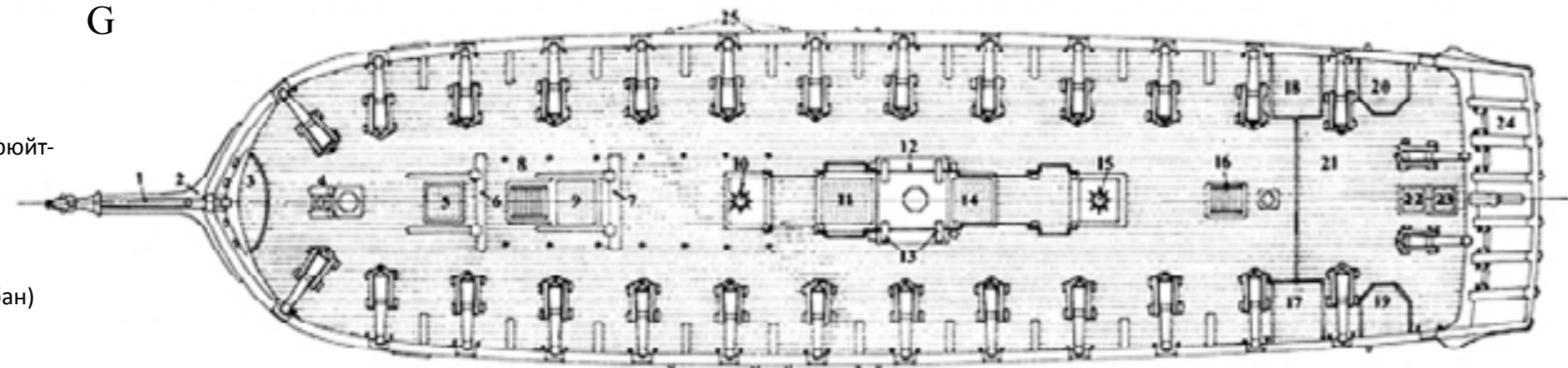
22. Степс шпилья
23. Люк винной кладовой
24. Люк рыбной кладовой
25. Каюта казначая
26. Каюта помощника казначая
- 27, 28. Каюта помощников судового врача
29. Каюта стюардов
30. Провизионная кладовая стюардов
- 31, 32. Вещевая кладовая
33. Люк в пороховой погреб
34. Проход к люку в световую комнату
35. Брот-камера
36. Кладовая артиллерийских припасов*



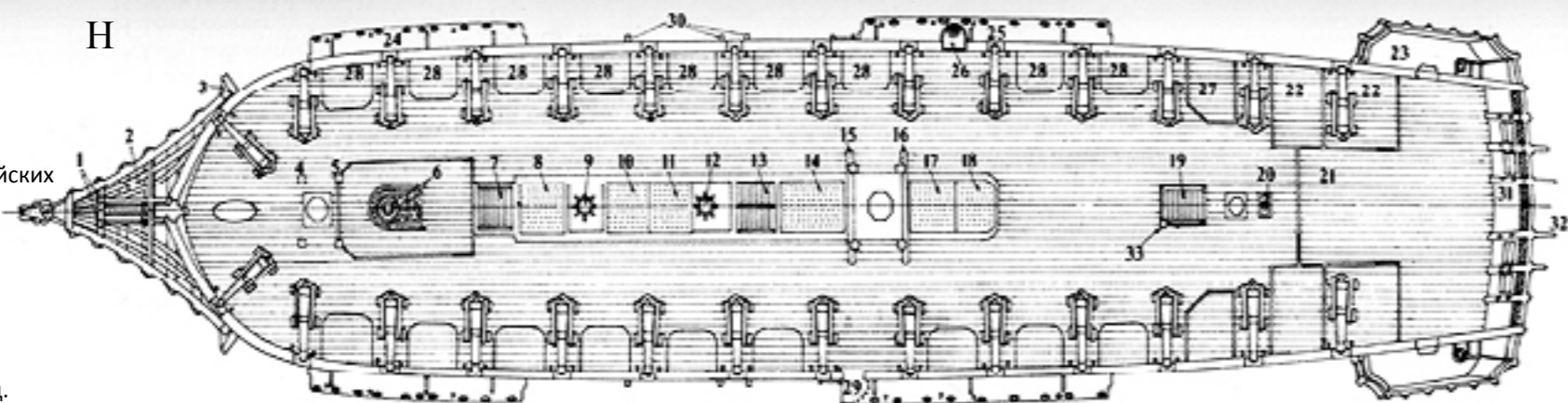
Г. Нижняя палуба

1. Водорез
2. Чиксы гальюна
3. Канатный ящик
4. Степс бушприта
5. Световой люк над проходами в кюйт-камеру
- 6, 7. Якорные битенги
8. Лестница на орлоп-дек
9. Фор-люк
10. Швартовый шпиль (нижний барабан)
11. Грот-люк
12. Рычаги помп
13. Оголовки помп
14. Ахтер-люк
15. Мейн-кепстон
16. Лестница на орлоп-дек
17. Каюта главного судового врача
18. Каюта констапеля
- 19, 20. Каюта подконстапелей
21. Констапельская
22. Люк в брот-камеру
23. Люк в кладовую артиллерийских припасов*
24. Нижний кормовой подзор
25. Фендерсы (правый и левый борт)

Г



Н



Н. Средняя палуба

1. Носовые битенги
2. Регели гальюна, гед-тимберсы и т.д.
3. Сапортус кат-балки
4. Фока-шкот-битенги
5. Фока-гардель-битенги
6. Жаровня (камбуз)
7. Лестница на нижнюю палубу
8. Фор-люк
9. Гардель-шпиль (нижний барабан)
- 10, 11. Вентиляционные люки
12. Швартовый шпиль (верхний барабан)
13. Лестница на нижнюю палубу
14. Грот-люк
15. Грота-шкот-битенги

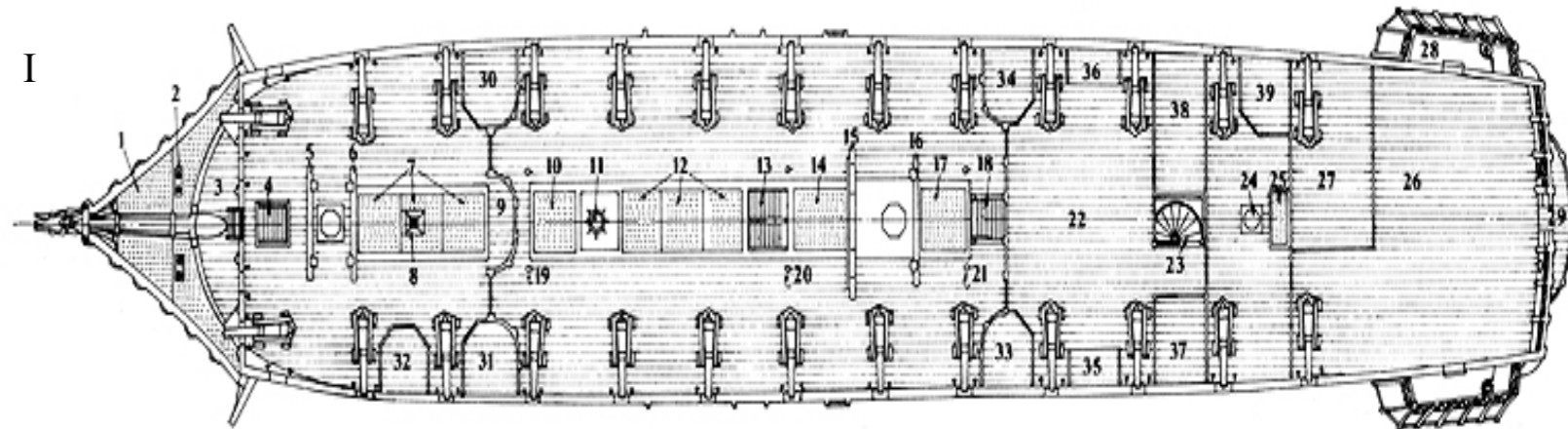
16. Грота-гардель-битенги
17. Ахтер-люк
18. Вентиляционные решетки (скруглены с кормовой части для установки расширяющейся к низу лестницы с верхней палубы)
19. Лестница на нижнюю палубу
20. Колдер-шток
21. Нижний большой салон
22. Каюты (по обоим бортам) для джентльменов-добровольцев
23. Боковые галереи (правый и левый борт)

24. Фор-руслень (оба борта)
25. Грот-руслени (оба борта)
26. Отхожее место на грот-руслене правого борта
27. Адмиральская кладовая (оба борта)
28. Парусиновые каюты для помощников, мичманов и т.д. (оба борта)
29. Входной лац-порт
30. Фендерсы (оба борта)
31. Верхний кормовой подзор
32. Сапортусы кормовой галереи
33. Пиллерс винтовой лестницы в кают-компанию

И. Верхняя палуба

1. Решетки гальюна
2. Отхожие места
3. Бикхед
4. Лестница на среднюю палубу
5. Фока-шкот-битенги
6. Фока-гардель-битенги
7. Вентиляционные люки камбуза
8. Дымовая труба камбуза
9. Колокольня
10. Фор-люк
11. Гардель-шпиль (верхний барабан)
12. Вентиляционные люки
13. Лестница на среднюю палубу
14. Грот-люк
15. Галанс-битенги и грота-шкот-битенги
16. Грота-гардель-битенги
17. Ахтер-люк
18. Расширяющаяся к низу лестница на среднюю палубу
19. Рым-болты для топ-репов (оба борта)
20. Рым-болты для гиней (оба борта)
21. Рым-болты для топ-репов (оба борта)
22. Кают-компания

И



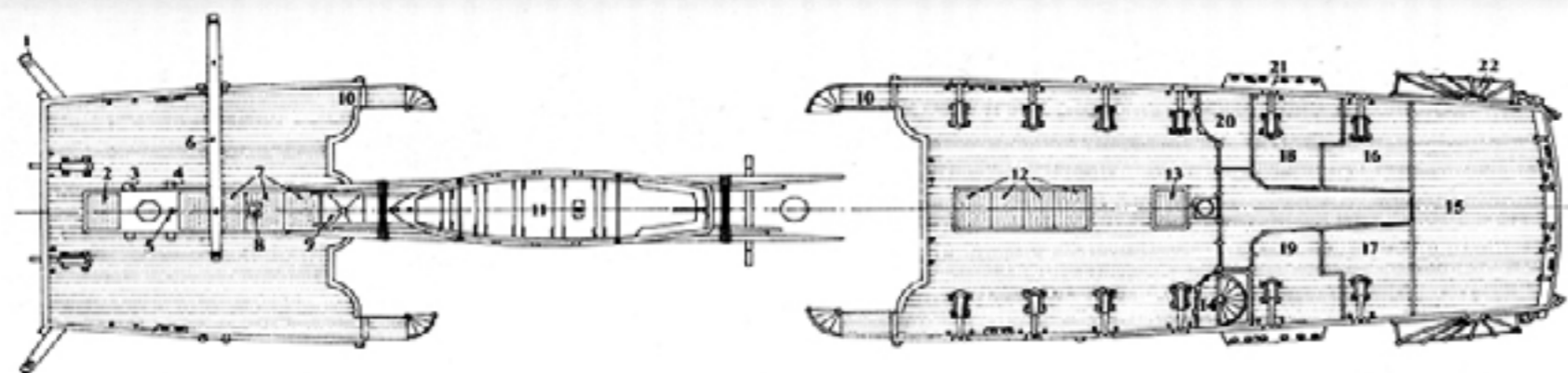
23. Винтовая лестница на среднюю палубу
24. Вестибюль
25. Решетка над местом рулевого
26. Большой салон (Адмирал)
27. Адмиральская спальня
28. Боковые галереи
29. Кормовая галерея
30. Каюта главного корабельного плотника
31. Каюта боцмана
32. Каюта боцманмата
33. Каюта офицера морской пехоты
34. Каюта штабного офицера
- 35, 36. Выгородки для слуг
37. Каюта командира морской пехоты
38. Каюта капеллана

Глоссарий морских терминов

Не переведен намеренно

Ж. Полубак и квартердек

1. Кат-балки
2. Вентиляционные люки
3. Отверстия для фор-марса-шкотов (правый и левый борт)
4. Отверстия для фока-гарделя (правый и левый борт)
5. Рим-болт для грот-стенъ-штага
6. Боканец
7. Вентиляционные люки камбуза
8. Дымовая труба камбуза
9. Колокольня
10. Мостки (правый и левый борт)
11. Шлюпка, закрепленная на запасных рангоутных деревьях
12. Вентиляционные люки
13. Люк для передачи команд

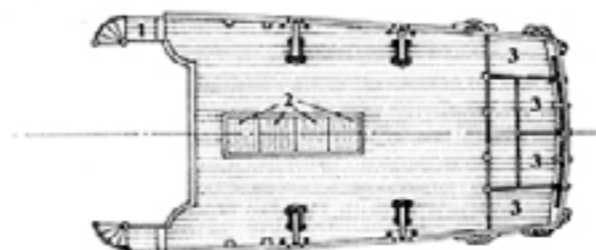


- рулевому
14. Адмиральская лестница (винтовая) в вестибюль
15. Раундхауз (капитан)
16. Каюта 2-го капитана
17. Каюта адмиральского секретаря

18. Каюта 1-го лейтенанта
19. Каюта мастера
20. каюта главного помощника
21. Бизань-руслени (оба борта)
22. Навершие боковой галереи (оба борта)

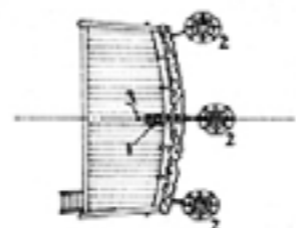
К. Ют

1. Мостки (правый и левый борт)
2. Вентиляционные люки
3. Каюты горнистов



Л. Ютовая надстройка

1. Степс флагштока
2. Гакабортные фонари
3. Рим-болт для бизань-шкота



0 5 10 20 30 40 50 feet

Источники

Большая часть подлинной информации для этой книги была почерпнута с картин и рисунков художников-маринистов, моделей кораблей и чертежей, хранящихся в музеях, художественных галереях и частных коллекциях по всему миру. В представленном ниже списке указаны образовательные, коммерческие и публичные учреждения, коллекции которых оказались весьма ценными для настоящего археологического исследования.

Художественна галерея, Бирмингем (Великобритания)
Художественна галерея, Бристоль
Британская библиотека, Лондон
Британский музей, Лондон
Датский морской музей, Кронборг
Музей Гете, Веймар
Галерея Лигер Лтд., Лондон
Музей искусств округа Лос-Анжелес
Галерея Малькольма Хендриксона, Лондон
Музей Маринерс, Ньюпорт-Ньюс, Вирджиния
Морской музей принца Хендрика, Роттердам
Музеи графства Мерсисайд, Ливерпуль
Морской музей, Париж
Музей изящных искусств, Безансон
Музей изящных искусств, Марсель
Морской музей, Барселона
Музей Бойманса ван Бенингена, Роттердам
Национальный морской музей, Лондон
Национальный фонд объектов исторического интереса, Лондон
Нидерландский исторический музей судоходства, Амстердам
Военно-морской музей, Копенгаген
Галерея Паркера, Лондон
Библиотека Пипса, колледж Магдалины, Кембридж
Королевский музей, Кентербери
Руперт Престон Лтд., Лондон
Музей наук, Лондон
Государственный морской исторический музей, Стокгольм
Атлас ван Столк, Роттердам
Тринити Хауз, Лондон
Музей Военно-морской академии США, Аннаполис, Мэриленд
Корабль-музей Ваза, Стокгольм
Музей Виктории и Альберта, Лондон
Музей искусств колледжа Уэллесли, Уэллесли, Массачусетс
Ворчестерский музей искусств, Ворчестер, Массачусетс

Другие учреждения оказали содействие в виде коллекций фотографий рисунков, картин и моделей кораблей, которые не могли быть изучены иным образом. Этими организациями были:

Кристис, Лондон
Журнал Кантри Лайф, Лондон
Сотбис, Лондон
Библиотека Уитт, Институт искусства Курто, Лондон

Библиография

Albion, R G: *Forests and Sea Power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Cambridge, Mass, 1926
Anderson, R C: *Journals and Narratives of the Third Dutch War*, Navy Records Society, 1946
Naval Wars in the Baltic, 1522-1850, London, 1955
Seventeenth Century Rigging, London, 1955
Anderson, Romola: *The Sailing Ship: Six Thousand Years of History*, 2nd Edition, New York, 1963
Archibald, E H H: *The Wooden Fighting Ship in the Royal Navy AD867-1860*, New York, 1968
Barfod, H H P: *Orlogsfladen pa Niels Juels tid, 1648-1699*, Copenhagen, 1952
Slaget I Koge Bugt, den 1 Juli 1677, Copenhagen, 1952
Barlow, Edward: *Journal of His Life at Sea in King’s Ships, East & West Indiamen & Other Merchantmen from 1659 to 1703*, 2 vols, B Lubbock ed, London, 1934
Bryant, Arthur: *Samuel Pepys: The Man in the Making; The Years of Peril; The Saviour of the Navy*, 3 vols, London 1933-38
Boxer, C R: *The Anglo-Dutch War of the 17th Century*, London, 1974
Charnock, John: *A History of Marine Architecture*, 3 vols, London, 1800-1802
Colledge, J J: *Ships of the Royal Navy: A Historical Index*, 2 vols, New York, 1969
Clowes, G S Laird: *Sailing Ships: Their History and Development*, London, 1932
Clowes, W Laird: *The Royal Navy: A History from the Earliest Times to the Present Day*, 7 vols, London, 1897-1903
Derrick, Charles: *Memoirs of the Rise and Progress of the Royal Navy*, London, 1806
Ehrman, J H: *The Navy in the War of William III, 1689-97*, Cambridge, 1953
Evelyn, John: *Diary*, E S de Beer ed, London, 1959
Fraser, Edward: *The Londons of the British Fleet*, London, 1908
Henry Huddleston Rogers Collection of Ship Models, US Naval Academy Museum, Annapolis, Md, 1971
Jenkins, E H: *A History of French Navy*, London, 1973
Kemp, Peter, ed: *The Oxford Companion to Ships & the Sea*, London, 1976
Landstrom, Bjorn: *The Ship*, Stockholm, 1961
Lughton, L G Carr: *Old Ship Figureheads and Sterns*, London, 1925
List of Men-of-War, 1650-1700, 5 vols, Society of Nautical Research, Occasional Publication No 5, 1935-39
The Mariner’s Mirror, Quarterly Journal of the Society for Nautical Research, 1911 to date
Ollard, Richard: *Man of War: Sir Robert Holmes and the Restoration Navy*, London, 1969
Oppenheim, M: *A History of the Administration of the Royal Navy and Merchant Shipping in Relation to the Navy, from 1509-1660*, London, 1896
Padfield, Peter: *Guns at Sea*, London, 1973
Penn, Christopher: *The Navy under Early Stuarts*, London, 1920
Pepys, Samuel: *Diary*, 3 vols, J B Wheatley ed, London, 1923
Memories of the Royal Navy, 1679-1688, J R Tanner ed, Cambridge, 1906
Naval Minutes, J R Tanner ed, Navy Records Society, 1926
Pett, Phineas: *Autobiography*, W G Perrin ed, Navy Records Society, 1918
Pool, Bernard: *Navy Board Contracts, 1660-1832*, Hamden Conn, 1966
Powell, J R and Timings, E K eds: *The Rupert and Monck Letter Book, 1666*, Navy Records Society, 1960
Preston, Lionel: *Sea and River Painters of the Netherlands in the Seventeenth Century*, London, 1937
Robertson, F L: *The Evolution of Naval Armament*, London, 1921
Robinson, M S: *Van de Velde Drawings: A Catalogue of Drawings in the National Maritime Museum Made by the Elder and the Younger Willem Van de Velde*, 2 vols, Cambridge, 1973-1974
Rogergs, P G: *The Dutch in the Medway*, London 1970
Stevens, J R: *An Account of the Construction and Establishment of Old Time Ships*, Toronto, 1949
Tanner, J R ed: *Descriptive Catalogue of the Naval Manuscripts in the Pepysian Library*, 4 vols, Navy Records Society, 1903-1923
Tedder, A W: *The Navy of the Restoration*, Cambridge, 1916
Vere, Francis: *Salt in their Blood: The Life of the Famous Dutch Admirals*, London, 1955