

ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ

В. ДЫГАЛО
М. АВЕРЬЯНОВ

2 ВЫПУСК



С XVI века в течение последующих трехсот лет на всех морских торговых путях, бравших начало в портах Балтийского и Северного морей, безраздельно господствовал когг — типичное транспортное судно Ганзы. Он был не хуже, но и не лучше нефы. В начале XV века стали строить двухмачтовые когги. Дальнейшее развитие мирового судостроения ознаменовалось переходом в середине XV века к трехмачтовым судам. Впервые такой тип судна появился на севере Европы в 1475 году. Его фок- и бизань-мачты позаимствованы у средиземноморских венецианских судов. Первым трехмачтовым судном, зашедшим в Балтийское море, был французский корабль «Ля Рошель». Обшивка этого корабля, имевшего длину 43 м и ширину 12 м, набрана не внакрой, подобно черепице на крыше дома, как это делали раньше, а вгладь: одна доска вплотную к другой. И хотя такой способ обшивки знали и прежде, тем не менее заслугу его изобретения приписывают корабелю из Бретани по имени Жюлиан, который назвал этот способ «карвель», или «кравель». Название обшивки позже перешло в наименование типа судов — «каравелла». Каравеллы были изящнее коггов и имели лучшее парусное вооружение, поэтому не случайно средневековые первооткрыватели избирали для заморских походов эти прочные, ходкие и вместительные корабли. Характерные особенности каравелл — высокие борта, глубокая седловатость палубы в средней части судна и смешанное парусное вооружение. Только фок-мачта несла четырехугольный прямой парус. Латинские паруса на косых реях грот- и бизань-мачты позволяли судам ходить круто к ветру.

В первой половине XV века крупнейшим грузовым судном (возможно, до 2000 т) была трехмачтовая двухпалубная каракка, вероятно, португальского происхождения. В XV—XVI веках на парусных судах появились составные мачты, которые несли сразу несколько парусов. Площадь марселей и крюселей (верхних парусов) была увеличена, что облегчило управление и маневрирование судном. Отношение длины корпуса к ширине составляло от 2:1 до 2,5:1. В результате мореходные качества этих, так называемых «круглых» судов улучшились, что позволило совершать более безопасные дальние плавания в Америку и Индию и даже вокруг света. Четкого различия между парусными торговыми и военными судами в то время не существовало; типичным военным судном в течение ряда веков была лишь гребная галера. Галеры строились одно- и двухмачтовые и несли латинские паруса. Значительно большими кораблями, чем галеры, были галеасы: они имели три мачты с латинскими парусами, в корме два больших рулевых весла, две палубы (нижняя для гребцов, верхняя для солдат и пушек), в носовой части надводный таран. Эти

военные суда оказались долговечными: еще в XVIII веке почти все морские державы продолжали пополнять свои флоты галерами и галеасами.

В середине XVI века термин «каракка» выходит из употребления. Большое парусное судно с тремя или четырьмя мачтами стали называть просто судном. В конце XVI века в Голландии начали строить суда нового типа — флейты. Соотношение длины судна к ширине 4:1 и более. Флейты имели добротное парусное вооружение, небольшую осадку и хорошие мореходные качества. Они считались наиболее экономичными судами своего времени.

На севере Европы в начале XVII века появляется новый тип судна, похожий на флейту, — трехмачтовый пинасс (пинасса). К этому же типу судов относится и появившийся в середине XVI века галион — военное судно португальского происхождения, которое в дальнейшем стало основой флотов испанцев и англичан. На галионе впервые орудия были установлены и над и под главной палубой, что привело к строительству батарейных палуб; орудия стояли по бортам и стреляли через порты. Водоизмещение крупнейших испанских галионов 1580—1590 годов равнялось 1000 *t*, а соотношение длины корпуса к ширине 4:1. Отсутствие высоких надстроек и длинный корпус позволяли этим кораблям ходить быстрее и круче к ветру, чем «круглым» судам. Для повышения скорости были увеличены количество и площадь парусов, появились добавочные паруса — лисели и ундерлисели. В то время символом богатства и силы считались украшения — все государственные и королевские суда были роскошно отделаны. Различие между военными и торговыми кораблями стало более отчетливым. В середине XVII века в Англии начали строить фрегаты, имевшие до 60 орудий на двух палубах, и меньшие боевые суда, такие, как корвет, шлюп, бомбарда и другие.

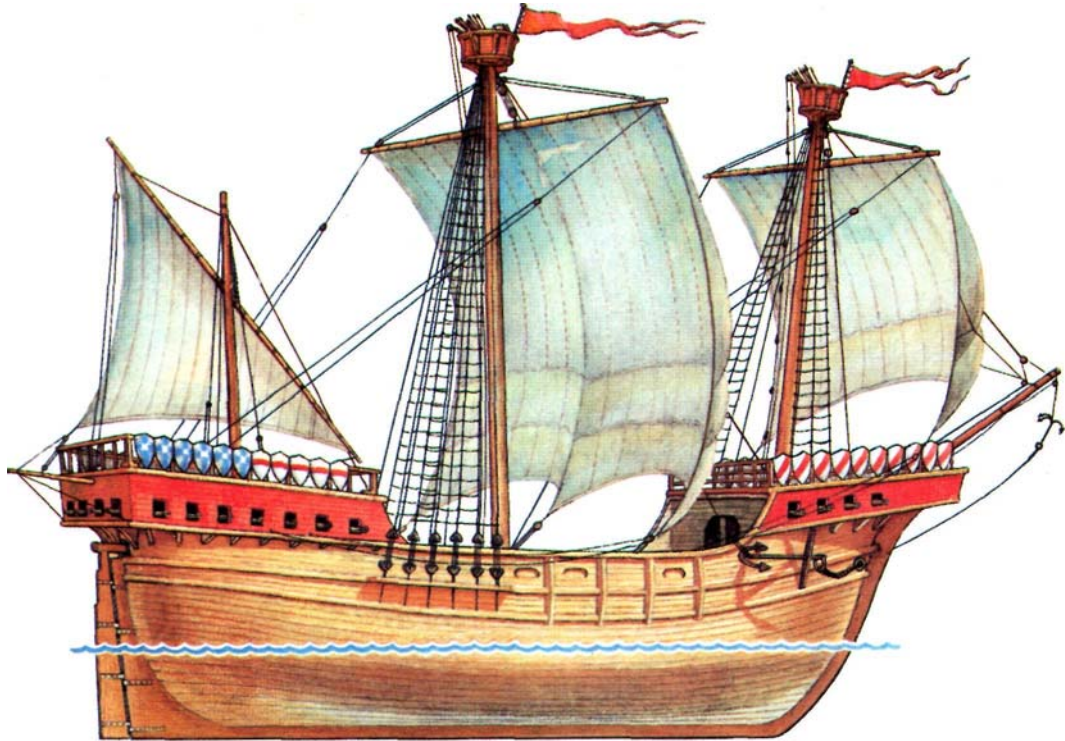
В XVIII веке значительно совершенствуются деревянные судовые конструкции. Стала обычной постройка судов водоизмещением до 2000 *t*. С середины столетия отказываются от блинда-стенги. Вместо этого на бушприте устанавливаются утлегарь для крепления среднего кливера, кливера и бом-кливера. На английских судах кливера появились еще в 1702 году. С 1705 года в употребление входит штурвал, при помощи которого можно было переключать руль, находясь на четвердеке (приподнятая на 0,8—1 *m* кормовая часть верхней палубы). Во второй половине XVIII века корпуса судов стали значительно прочнее, так как увеличилось количество шпангоутов, при этом каждый второй шпангоут имел двойную толщину. На больших судах мачты и некоторые другие рангоут изготавливали из отдельных элементов, скрепляемых железными обруча-

ми — бугелями. С 1761 года в Англии, чтобы предохранить корпус судна от древоотцев, на его подводную часть стали накладывать медные листы на медных гвоздях. Вскоре такая практика распространилась повсеместно.

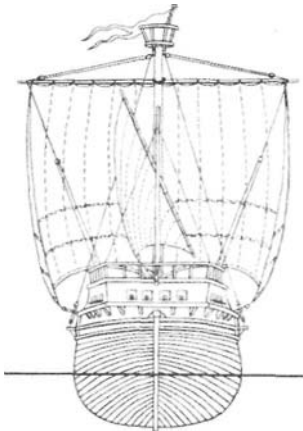
В начале XVIII века основой военных флотов становятся линейные корабли, названные так в связи с возникновением линейной тактики морского боя: суда выстраивались один за другим в линию так, чтобы было возможным вести огонь из всех пушек одного борта, что наносило противнику наибольший урон. Водоизмещение трехдечных линейных 100-пушечных кораблей 1-го ранга достигало 5000 *t*, а 40—50-пушечных двухдечных кораблей 3-го ранга — 1000 *t*. Вследствие увеличения стоимости постройки, а также в целях улучшения управления судном носовые скульптурные фигуры и богатое украшение кормы постепенно исчезают. В конце XVIII века борта судов красят в черный и желтый цвета (черные полосы — по батарейным палубам, желтые — между ними), внутренние стороны пушечных портов еще со времен галер — в красный цвет. Позже желтые полосы заменяют белыми.

В. А. Дыгало

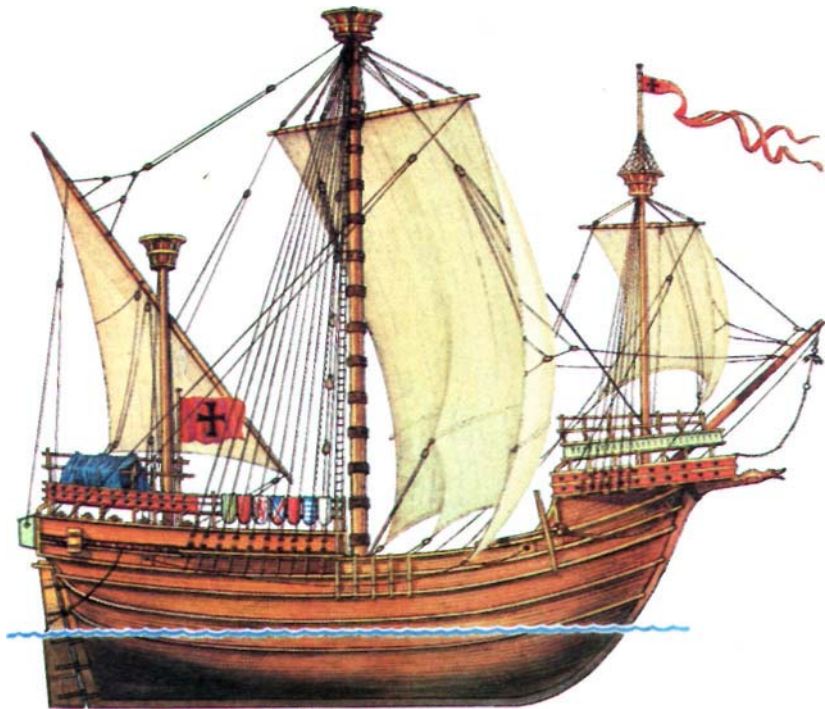
1. Ганзейский трехмачтовый когт
2. Фламандская каракка
3. Испанская каравелла «Нинья»
4. Нао «Санта-Мария»
5. Венецианский неф
6. Венецианская каракка
7. Английский корабль «Мэри Роуз»
8. Английское военное судно
«Генри Грейс е'Дью»
9. Венецианская одномачтовая галера
10. Шведская каравелла
11. Английский галион «Голден Хинд»
12. Большая португальская каравелла
13. Английский барк «Мэйфлауэр»
14. Шведское военное судно «Васа»
15. Французское военное судно
«Ля Коронне»
16. Английское военное судно
«Соверин оф зе Сиз»
17. Венецианский галеас
18. Французский пинасс (пинасса)
19. Французская галера «Ля Реаль»
20. Французский линейный корабль
«Солей Руайяль»
21. Французская галера «Ля Ферм»
22. Голландский флейт
23. Венецианская галера «Буцентавр»
24. Испанская шебека
25. Шведская шнява
26. Английский барк «Индевор»
27. Испанский линейный корабль
«Сантисима Тринидад»
28. Французский пинк «Филез»
29. Французский фрегат «Флора»
30. Американский фрегат
«Конститьюшн»
31. Парусное судно гукор (гукер)
32. Китайская джонка



1. ГАНЗЕЙСКИЙ ТРЕХМАЧТОВЫЙ КОГГ



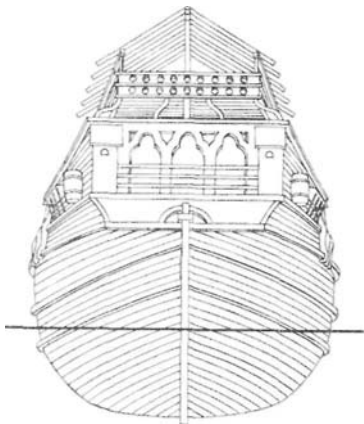
Во второй половине XV века ганзейский когг получил дальнейшее развитие. Появились когги двухмачтовые, а позже и трехмачтовые. Их водоизмещение составляло 300—550 *t*. Для защиты от нападения пиратов и кораблей неприятеля Ганза имела на торговых судах арбалетчиков и несколько бомбард. С начала XVI века кроме торговых строились военные когги, которые конвоировали торговые суда на переходе морем. На них устанавливали 20 и более бомбард, уложенных на деревянные лафеты. Длина военных коггов была 28 *m*, ширина 8 *m*, осадка 2,8 *m*, а водоизмещение 500 *t* и более. На корме и в носовой части как торговых, так и военных коггов по-прежнему располагались сильно развитые надстройки. Немного наклоненная к носу фок-мачта и грот-мачта несли по одному прямоугольному парусу, а бизань — косой парус. На Средиземном море иногда встречались двухмачтовые когги с косыми парусами.

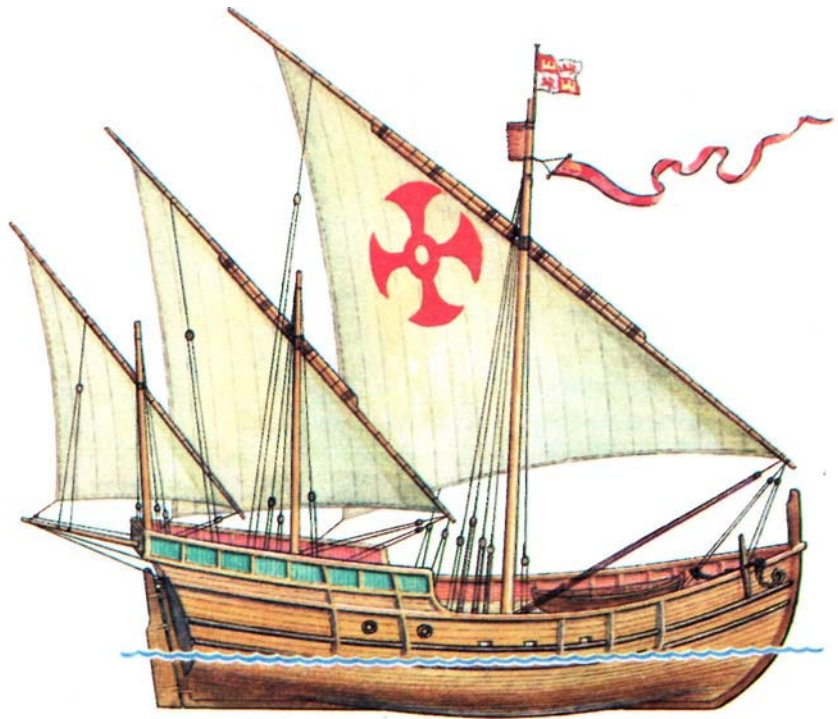


2. ФЛАМАНДСКАЯ КАРАККА

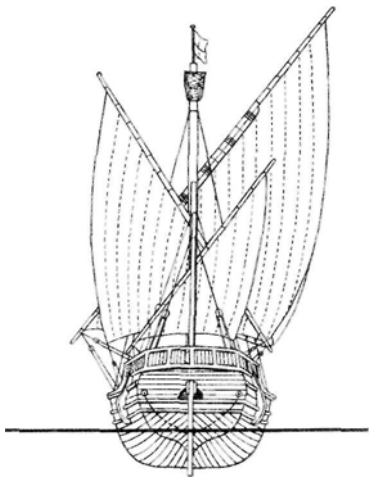
В первой половине XV века крупнейшим судном, применявшимся для военных и торговых целей, была каракка. Она имела развитые надстройки в носу и корме, до четырех палуб и три-пять мачт. Обшивка выполнялась вгладь, борта были закруглены и немного загибались вовнутрь. Такие борта до некоторой степени затрудняли абордаж. Фламандская каракка (середина XVI в.) на фок- и грот-мачтах несла прямые паруса и дополнительно марселя, а на бизани — косые паруса. Длина ее около 35,8 м, ширина 5,7 м, осадка 4,1 м, грузоподъемность 537 т. Экипаж 86 человек. На торговых каракках было установлено 10—12 пушек, на военных — 30-40*.

* В тексте приведены усредненные данные.



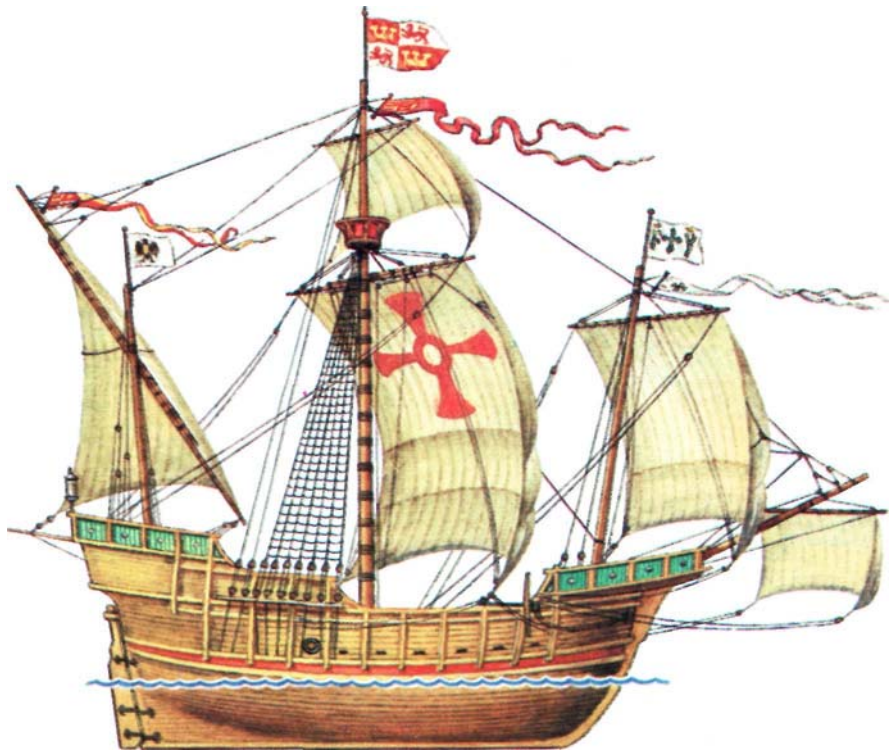


3. ИСПАНСКАЯ КАРАВЕЛЛА «НИНЬЯ»

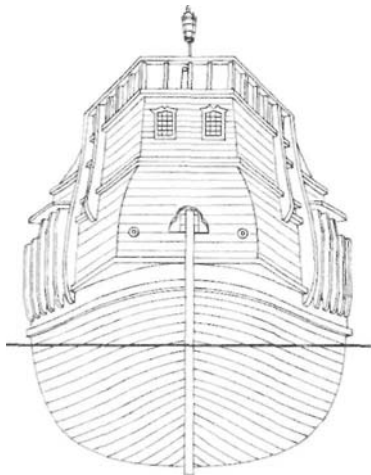


На открытке изображен один из трех кораблей Х. Колумба, участвовавших в его первой экспедиции к берегам Америки. Построено судно в Испании в 1475 году. После гибели «Санта-Мари» на рифах у острова Гаити Х. Колумб поднял свой флаг на «Нинье». Очевидно, первоначально это судно относилось к типу малых каравелл, все три мачты его несли косые паруса (*caravella latina*). Латинские паруса на косых реях позволяли этим судам ходить круто к ветру. В ходе экспедиции Х. Колумб сделал остановку на Канарских островах, и на фок- и грот-мачтах «Ниньи» косые паруса заменил прямыми, такими же, как на третьем корабле его эскадры каравелле «Пинта». Сведения о размерах «Ниньи» (впрочем, как и других двух кораблей) разноречивы. Один из вариантов: длина 17,3 м, ширина 5,5 м, осадка 1,9 м, водоизмещение 101,2 т (грузоподъемность 60 т). Экипаж 40 человек. Вооружение состояло из нескольких пушек малого калибра.

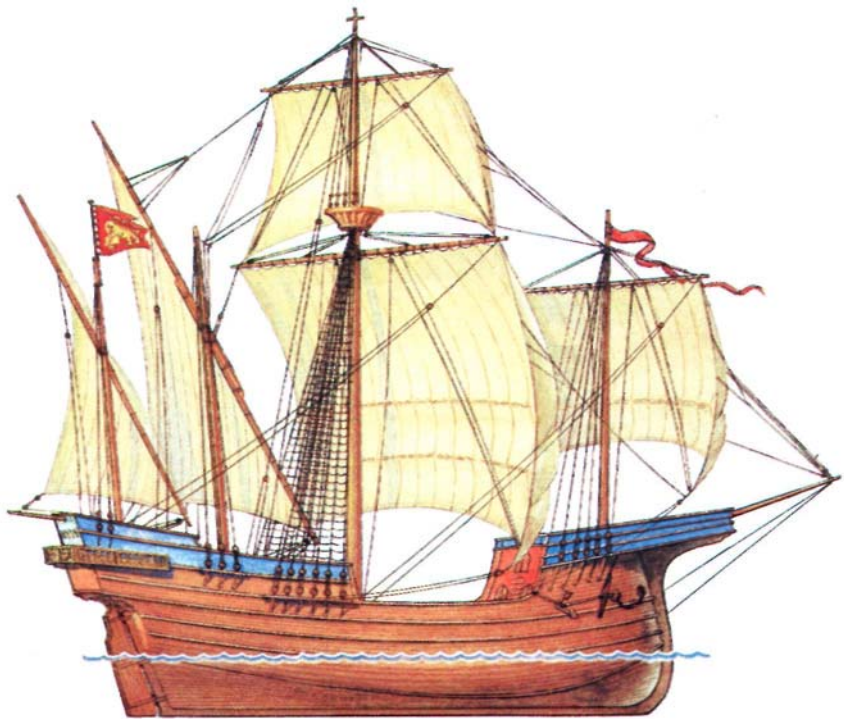
Название «Нинья» (исп. — детка), видимо, прозвище каравеллы, ее настоящее наименование «Санта-Клара». Это было любимое судно Х. Колумба, единственное, которое участвовало в первых двух его экспедициях, а затем, в 1499 году, ходило к острову Гаити самостоятельно.



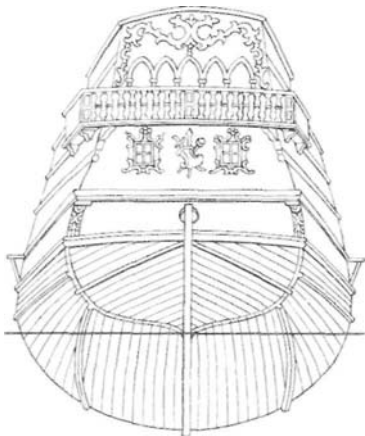
4. НАО «САНТА-МАРИЯ»



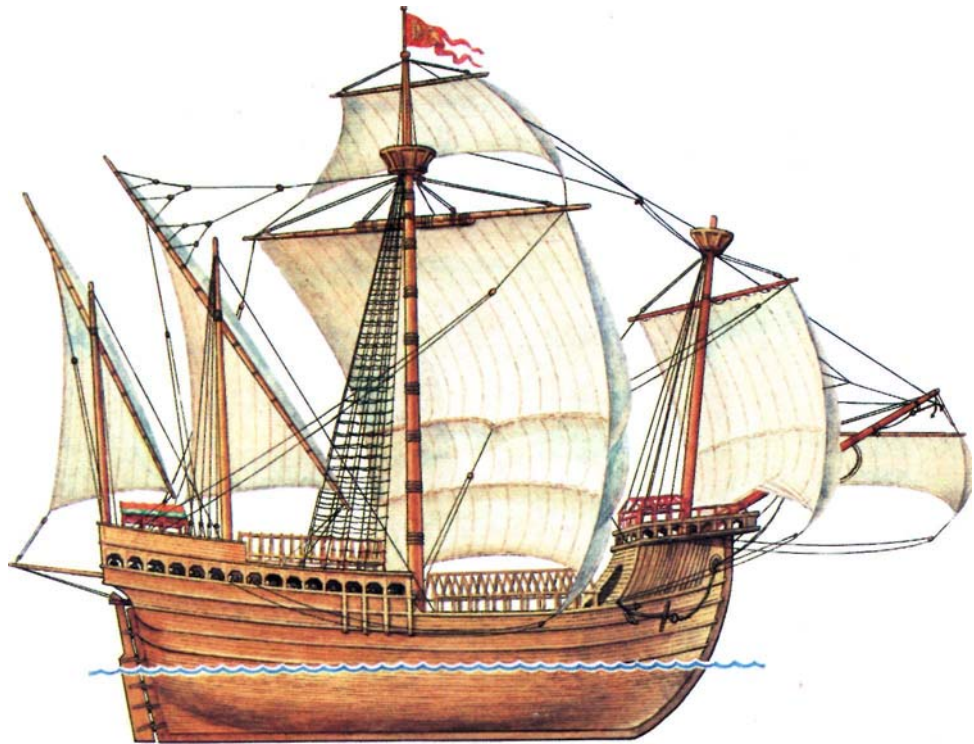
Часто флагманский корабль Х. Колумба называют каравеллой, но это не соответствует действительности. В своих дневниках великий мореплаватель не раз высказывал сожаление по поводу плохой маневренности «Санта-Мари», которую он называл «нао» (лат. «navis» — судно). На основании анализа многочисленных рисунков и весьма скудных данных, которые содержались в судовом журнале Х. Колумба (точнее, в дошедшей до нас его копии), можно предположить, что парусное вооружение «Санта-Мари» состояло из прямого грота, прямого фока и трапециевидных марселей над ними, косога паруса на бизани и блинда под бушпритом. В носовой части и корме имелись надстройки. Таким образом, по своему парусному вооружению и другим параметрам «Санта-Мари» может быть отнесена не только к нао, но и к караккам. Усредненные данные размерений судна следующие: длина 23 м, ширина 6,7 м, осадка 2,8 м, водоизмещение 237 т (грузоподъемность 100 га). Вооружение состояло из четырех 20-фунтовых, шести 12-фунтовых, восьми 6-фунтовых, а также нескольких более мелких пушек (шпрингалов) и мортир и около сотни тяжелых однофунтовых мушкетов. Экипаж 90 человек.



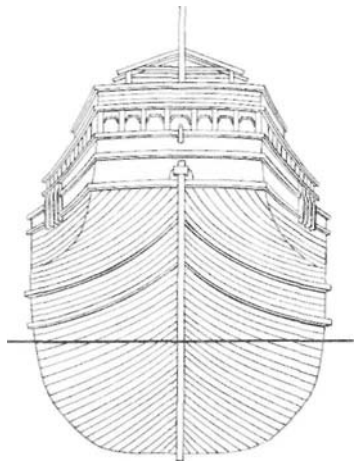
5. ВЕНЕЦИАНСКИЙ НЕФ



В средние века военный и торговый флоты Венеции были самыми могучими и многочисленными на Средиземном море. В период крестовых походов (1096—1270) Венеция была основным поставщиком нефов, которые могли брать на борт до 1500 человек. В последующие века конструкция этих судов постоянно изменялась, и к началу XVI века венецианский четырехмачтовый неф имел вполне совершенную форму корпуса и значительные размеры: наибольшая длина 28,7 м, длина по ватерлинии 25 м, максимальная ширина 8,36 м, осадка до 3 м, водоизмещение около 600 т. Фок- и грот-мачты несли прямые паруса, второй грот и бизань-мачта — латинские. Общая площадь парусов составляла более 770 м². Такое парусное вооружение позволяло ходить довольно круто к ветру. Большие нефы в отличие от других судов имели несколько якорей (до 7) для предотвращения сноса во время стоянок.

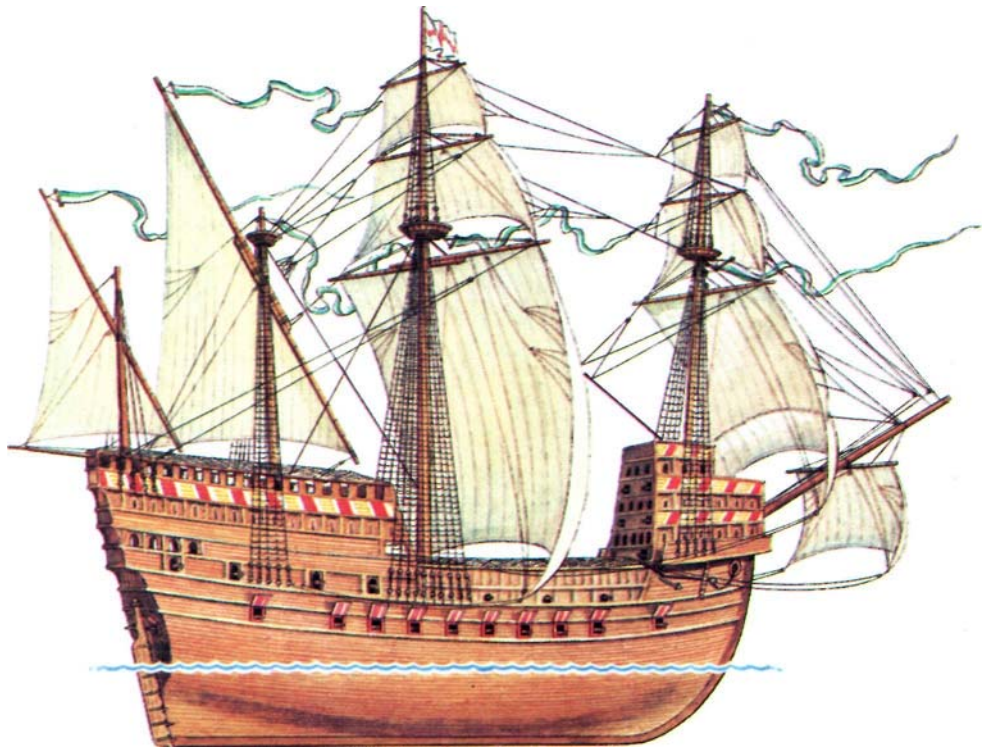


6. ВЕНЕЦИАНСКАЯ КАРАККА

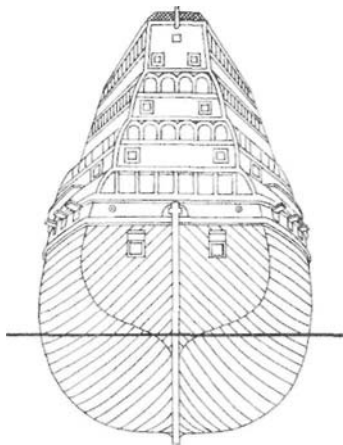


Венецианская каракка начала XVI века имела длину 30 м, ширину 10 м, высоту борта 6,5 м, грузоподъемность более 600 т и четыре мачты. На фок-мачте и первой грот-мачте были прямые паруса, на второй грот-мачте и бизани — косые. На мачтах устанавливались большие площадки — марсы для размещения арбалетчиков и стрелков из огнестрельного оружия. Чтобы облегчить управление судном, была улучшена проводка стоячего и бегучего такелажа, ванты снабжены выбленками (ступеньки веревочной лестницы), впервые появившимися на кораблях северных стран. Экипаж около 100 человек.

Подобные суда северных стран отличались от средиземноморских размерениями и парусным вооружением.



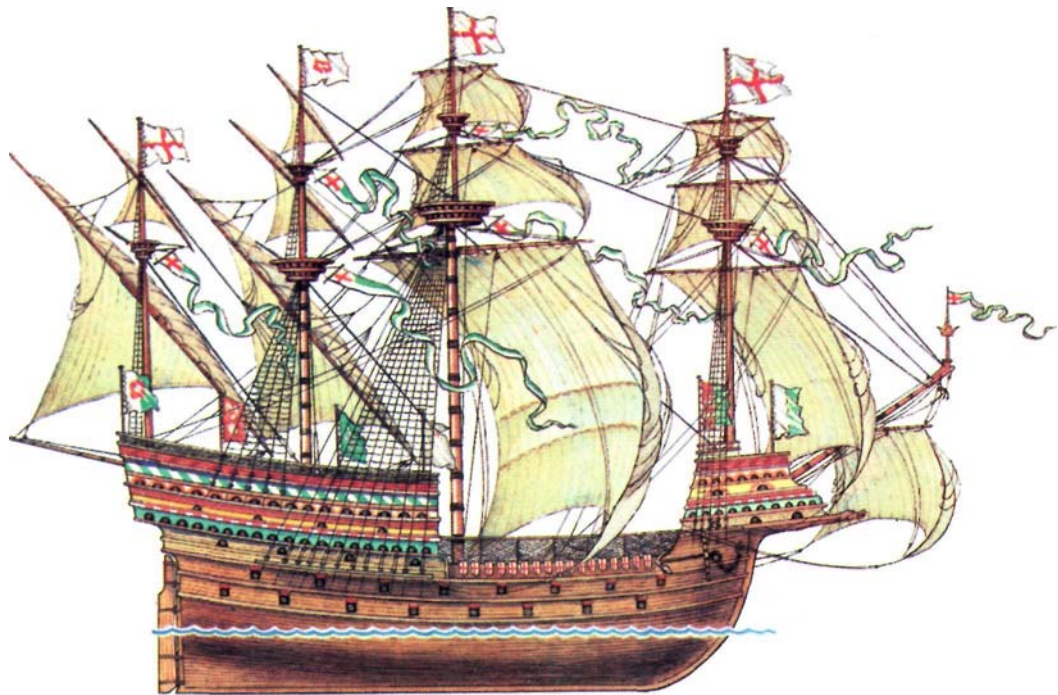
7. АНГЛИЙСКИЙ КОРАБЛЬ «МЭРИ РОУЗ»



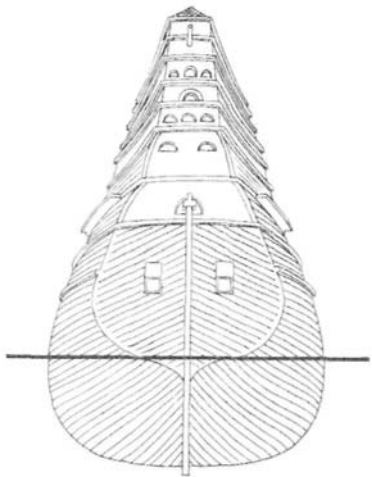
«Мэри Роуз» — один из самых больших и мощных военных кораблей короля Генриха VIII. Четырехмачтовая каракка водоизмещением 700 *t* была построена в 1536 году. На трех сплошных палубах (что явилось в то время новшеством) была установлена мощная осадная артиллерия — 39 больших и 53 малых орудия, предназначенных для ведения морского боя. Однако корабль погиб без боя, в гавани. 11 (21) июля* 1545 года английская эскадра готовилась к выходу из Портсмута навстречу приближающемуся к Британии французскому флоту. После подъема брамселей корабль внезапно начал крениться, потом лет на правый борт и через две минуты затонул, хотя море было спокойным и ветер умеренным. Причина катастрофы — плохая остойчивость судна из-за перегрузки артиллерией. Из 700 находившихся на борту моряков и солдат морской пехоты спаслись всего 40.

В 1982 году корабль по частям поднят на поверхность. После его восстановления решено создать музей для экспонирования каракки «Мэри Роуз» и коллекции предметов, поднятых вместе с нею.

*В скобках указаны даты по новому стилю.



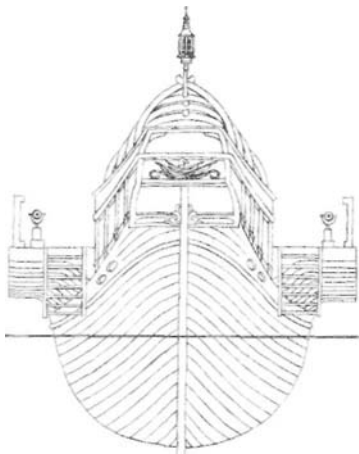
8. АНГЛИЙСКОЕ ВОЕННОЕ СУДНО «ГЕНРИ ГРЕЙС е'ДЬЮ»



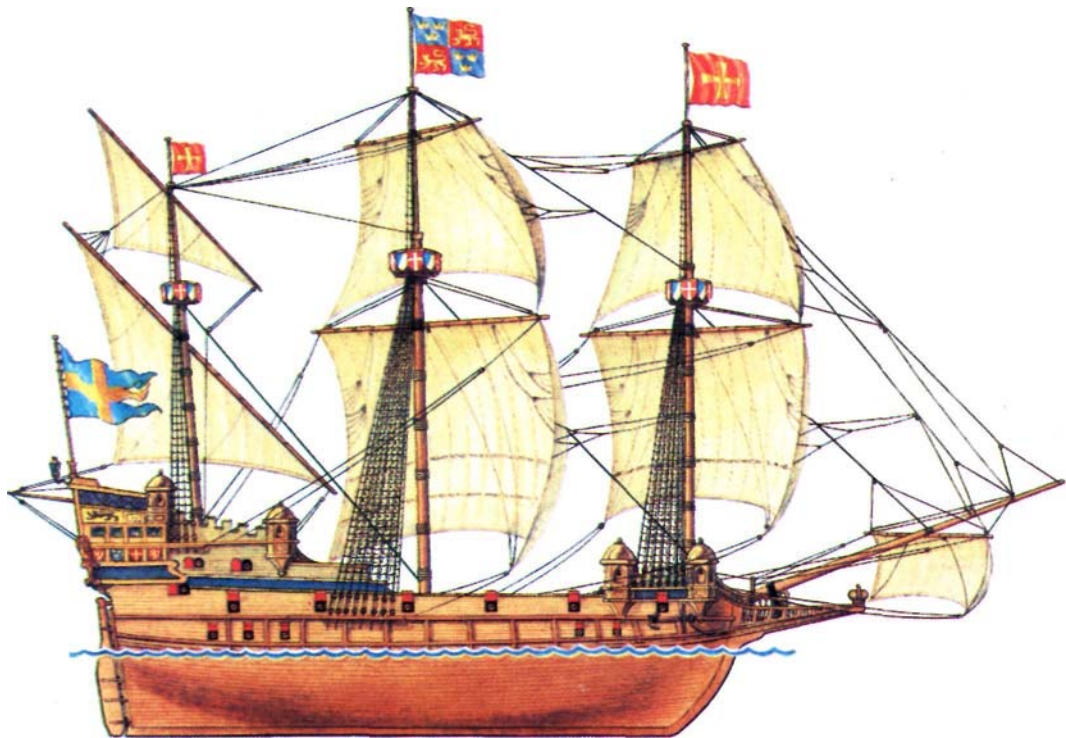
В июне 1514 года в г. Вольвиче (Англия) по приказу короля Генриха VIII было построено военное судно «Генри Грейс е'Дью» («Король Генрих милостью божьей»), сокращенно «Гарри», или «Грейт Гарри». Этот корабль с богатым убранством, по-видимому, имел клинкерную обшивку (внакрой). Доски обшивки крепились при помощи деревянных штырей — нагелей, а соединения в перекрое проклёпывались медными заклепками. Длина главной палубы около 50 м, киля 38 м, наибольшая ширина около 12,5 м, водоизмещение 1500 га. На судне были установлены 184 пушки, из них 43 крупного калибра. Передние две мачты несли по три прямых паруса, на двух других были латинские паруса, а на бушприте — блинд и бом-блинд. Экипаж 351 человек, из них 50 комендоров. Кроме того, на борту находились 349 солдат. В 1535—1536 годах судно перестроили, на нем установили 122 орудия и назвали караккой. В августе 1553 года «Генри Грейс е'Дью» зашел на стоянку в Вольвич и от внезапно возникшего пожара (от опрокинутой свечи) сгорел.



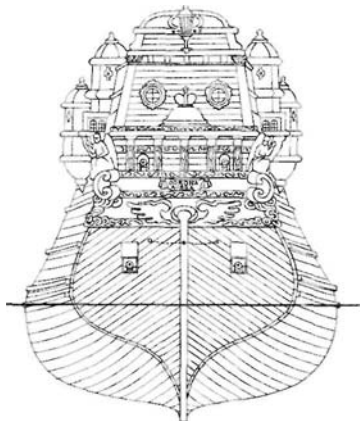
9. ВЕНЕЦИАНСКАЯ ОДНОМАЧТОВАЯ ГАЛЕРА



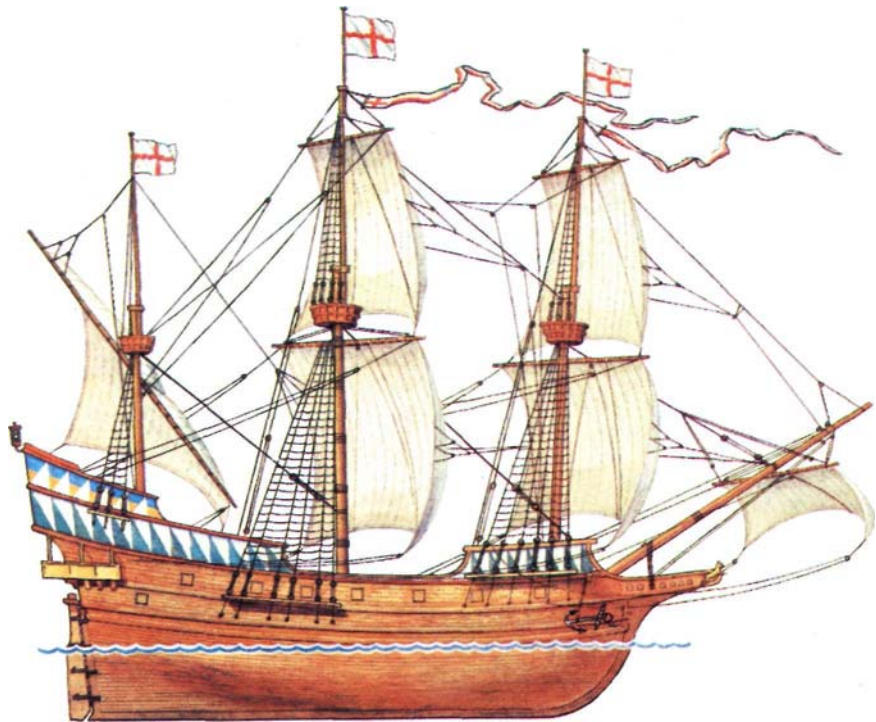
Галера — типичное военное гребное судно на протяжении XVII—XVIII веков. У нее был низкий надводный борт, переходивший в носовой части в узкий длинный таран. Длина галеры 41,6 м, максимальная ширина 5,2 м, средняя осадка 1,5 м, водоизмещение 180—200 т. Экипаж 225 человек. Судно имело 23 (иногда 24 или 25) банки (сиденья) с каждого борта. На одной банке размещалось по три гребца (всего 138), каждый из них работал одним веслом. Весла проходили через прорезы и весельные порты фальшборта, предназначенного для защиты гребцов и арбалетчиков, по три весла через каждый порт (на рисунке для простоты показано по одному веслу). В носовой и кормовой частях галеры размещалось по несколько орудий. Бой начинался на удалении с использованием пушек и метательных машин и заканчивался abordажем. На галере были установлены одна мачта высотой 27 м с латинским парусом и кормовой руль. Большие навесы от солнца позволяли использовать палубу для отдыха гребцов.



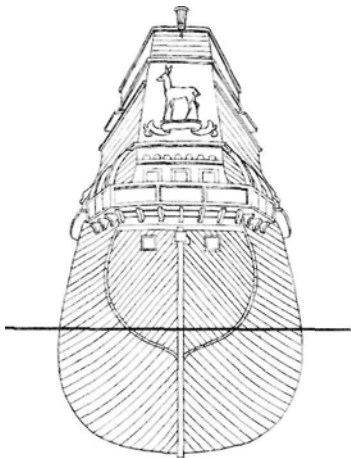
10. ШВЕДСКАЯ КАРАВЕЛЛА



В конце XV — середине XVI века в Швеции строили корабли, которые называли каравеллами, хотя их парусное вооружение мало чем походило на вооружение классического судна этого типа. На шведской каравелле (1560) были три мачты: грот- и фок-мачты несли по два прямых паруса, бизань-мачта — два косых. Под бушпритом ставился блинд. Высота фок-мачты от киля 27,5 м. Общая площадь парусов 680 м². Длина корабля 32,8 м, ширина 7,5 м, осадка 3,6 м, грузоподъемность 450 брт. Вооружение состояло из 20 пушек. Экипаж 86 человек и 100 солдат морской пехоты.

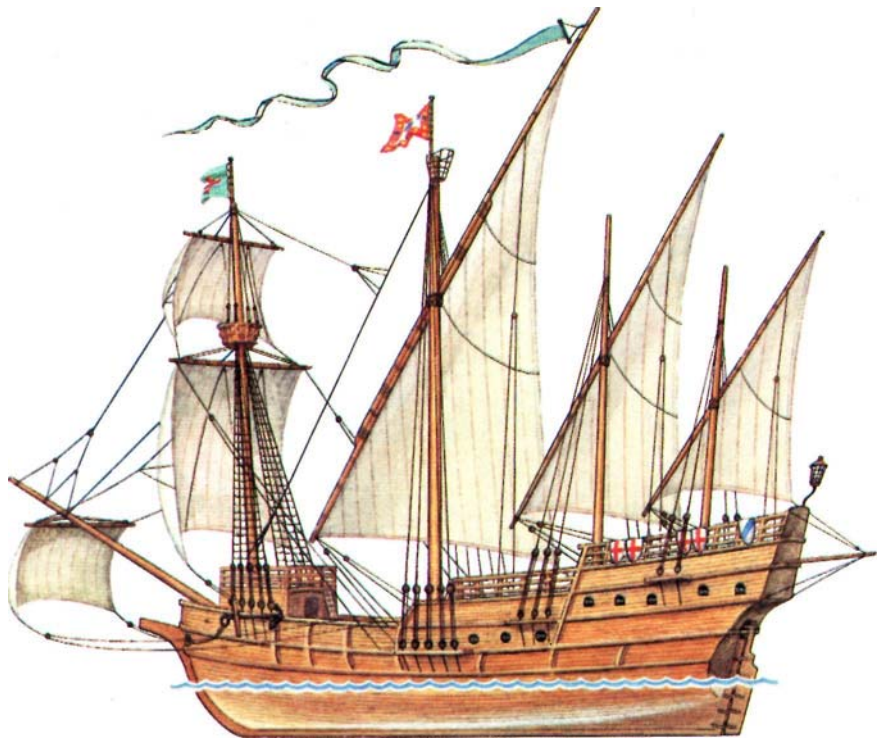


11. АНГЛИЙСКИЙ ГАЛИОН «ГОЛДЕН ХИНД»

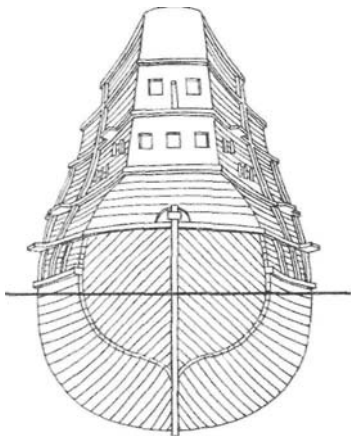


Судно было построено в 60-е годы XVI века в Англии и первоначально называлось «Пеликан». На нем английский мореплаватель Ф. Дрейк в 1577—1580 годах вместе с четырьмя другими кораблями предпринял пиратскую экспедицию в Вест-Индию и совершил второе (после Магеллана) кругосветное плавание. В память о том, что ему удалось уйти от погони испанцев, и желая отметить прекрасные мореходные качества своего корабля, Ф. Дрейк переименовал его в «Золотую лань» и установил в носовой части судна украшение из чистого золота — фигурку грациозной лани.

Длина галиона 18,3 м, ширина 5,8 ж, осадка 2,45 м, грузоподъемность 100—150 *брт*. Пожалуй, это был один из самых маленьких галионов. В XVI—XVII веках такие суда составляли основу флотов испанцев, англичан и французов. Водоизмещение крупнейших испанских галионов доходило до 1000 *т* и более, длина 50 м (37 м по килю), ширина 12 м. На двух батарейных палубах располагалось 50—80 орудий.



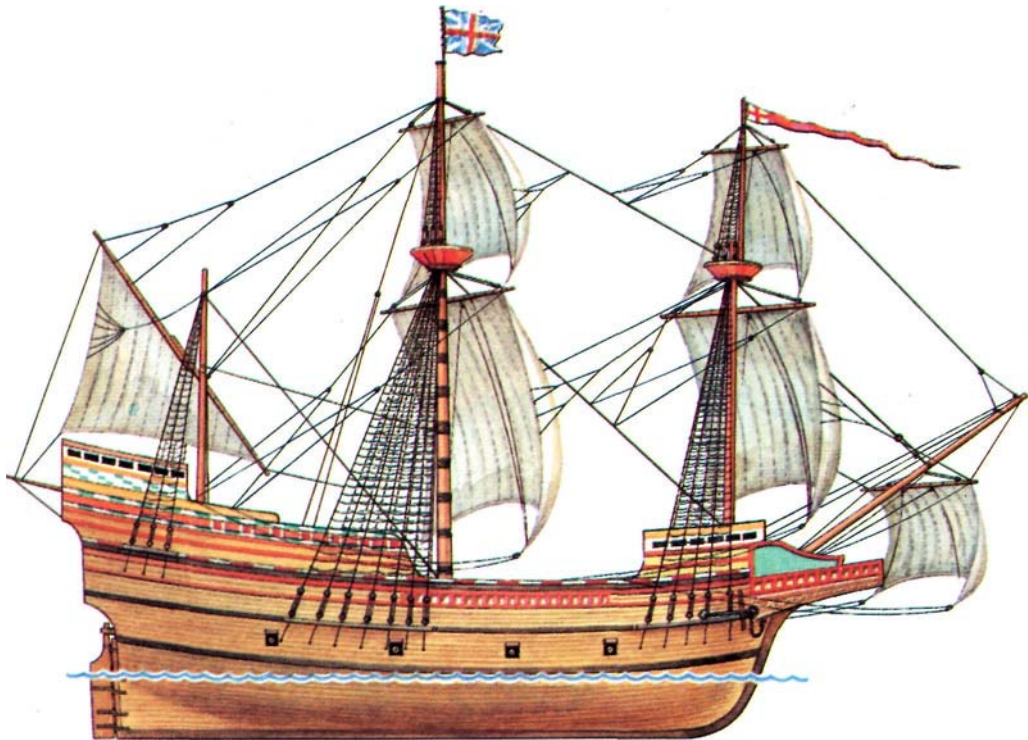
12. БОЛЬШАЯ ПОРТУГАЛЬСКАЯ КАРАВЕЛЛА



С романтическим названием этих судов неразрывно связаны наши представления о великих географических открытиях. Характерными особенностями каравелл были высокие борты, глубокая седловатость палубы в средней части судна и наличие надстроек в носовой части и в корме. Большие каравеллы («caravella redonda», исп. «redonda» — прямой парус) только на фок-мачте несли прямые паруса фок- и фор-марселя. На остальных мачтах устанавливались латинские паруса, что позволяло этим судам ходить круто к ветру. Водоизмещение больших каравелл составляло 200—400 *т*. На палубе были установлены 16—22 пушки.

Художники *В. А. Дыгало, М. Ф. Аверьянов*
© «Изобразительное искусство». Москва. 1989
4-697. 280 «10. 2098. 3 к.

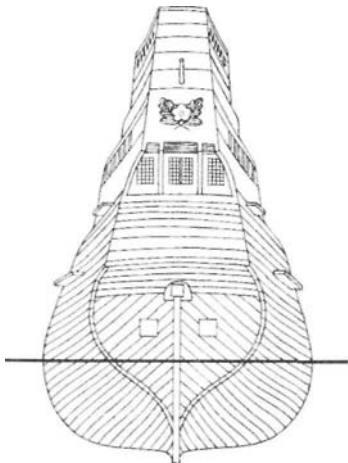
ОТПРАВЛЯТЬ ПО ПОЧТЕ ТОЛЬКО В КОНВЕРТЕ



13. АНГЛИЙСКИЙ БАРК «МЭИФЛАУЭР»

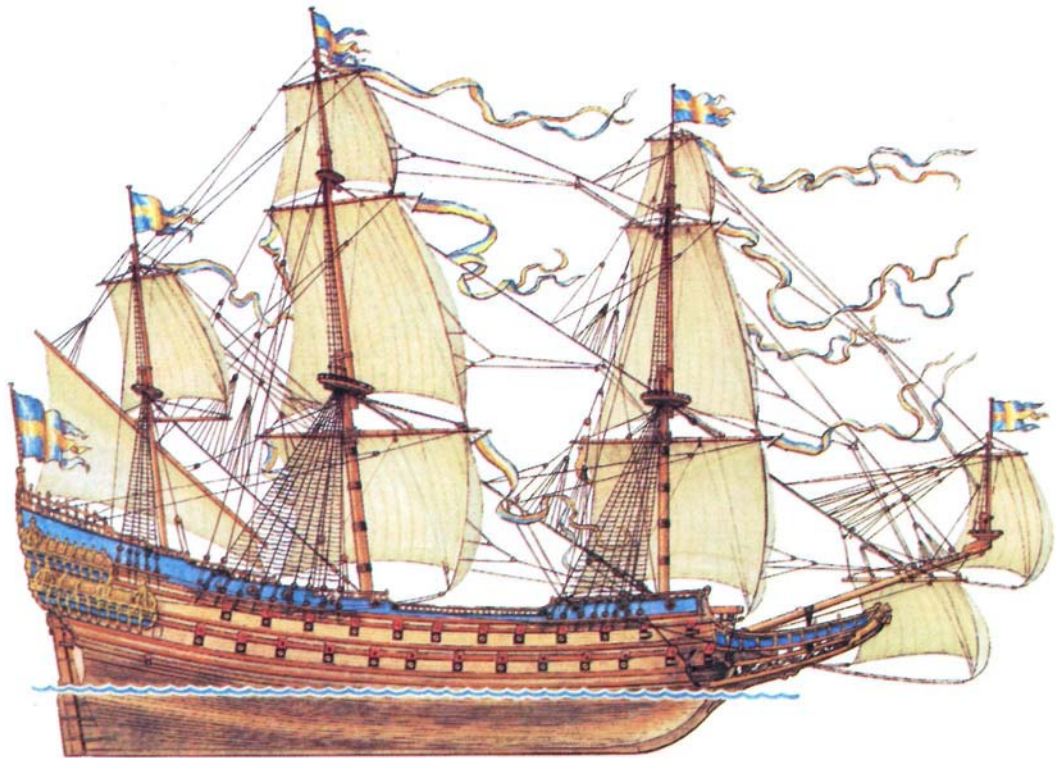
Трехмачтовый барк длиной 19,5 м и водоизмещением около 180 т был построен в 1615 году. 6 (16) сентября того же года корабль вышел из Плимута с 102 пассажирами на борту и через 67 дней пристал к американскому берегу в заливе Массачусетс (порт Провинстаун). Там была основана английская колония первых поселенцев («отцов-пилигримов»).

Не сохранилось ни чертежей, ни других документов об этом барке, известны лишь его некоторые размерения и тип. В 1947 году Общество переселенцев решило воссоздать корабль как памятник-музей. В 1957 году новый барк «Мэйфлауэр» за 53 дня пересек Атлантический океан и стал на вечную стоянку в порту Провинстаун.

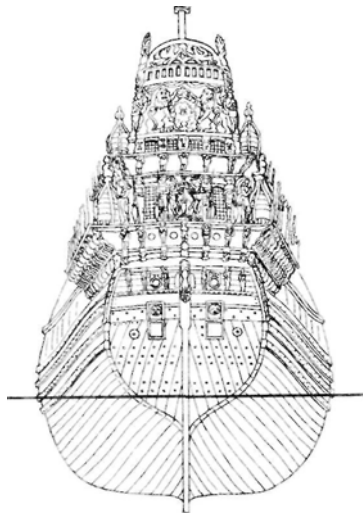


Художники *В. А. Дыгало, М. Ф. Аверьянов*
О «Изобразительное искусство». Москва. 1989
4-697. 280 000. 2098. 3 к.

ОТПРАВЛЯТЬ ПО ПОЧТЕ ТОЛЬКО В КОНВЕРТЕ



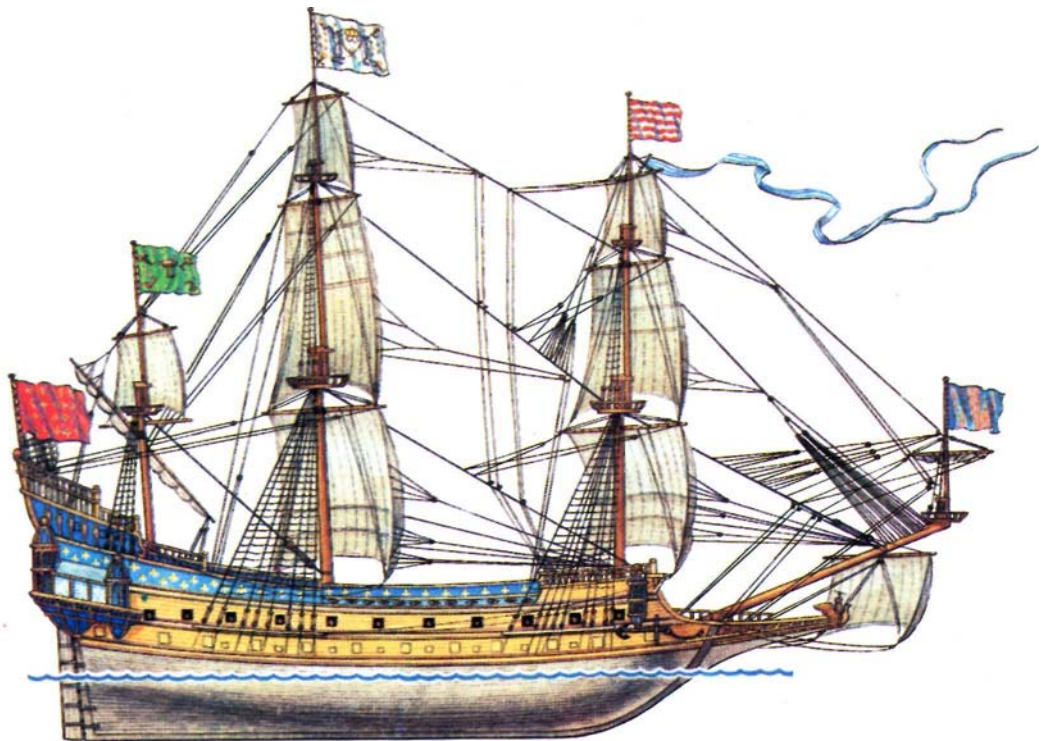
14. ШВЕДСКОЕ ВОЕННОЕ СУДНО «ВАСА»



Корабль был построен в 1628 году в Стокгольме и назван «Васа» в честь королевской династии. Шведский король Густав II Адольф требовал от голландских судостроителей, чтобы они создали самый быстроходный и мощный корабль. Желание короля было выполнено. Построенное судно имело водоизмещение 1300 *t*, длину (без бушприта) 62 *m*, ширину 11,7 *m*, осадку 4,7 *m*. Вооружение составляли 64 орудия различного калибра. Экипаж 137 человек. На борту находились 300 человек пехоты. Три мачты несли паруса общей площадью 2000 *m*². Высота фок-мачты от киля 50 *m*. Судостроители понимали, что остойчивость корабля из-за относительно малой ширины и тяжелого вооружения (около 80 *t*) будет недостаточной, но перечить королю не стали. 10 (20) августа 1628 года «Васа» отошла от причала в свое первое и последнее плавание: внезапным шквалом ее резко накренило на левый борт, через открытые порты (корабль готовился к артиллерийскому салюту) хлынула вода, и судно в течение нескольких минут затонуло на глубине 35 *m*. Спустя 333 года «Васа» была поднята, отреставрирована и с 1964 года является национальным морским музеем Швеции в Стокгольме.

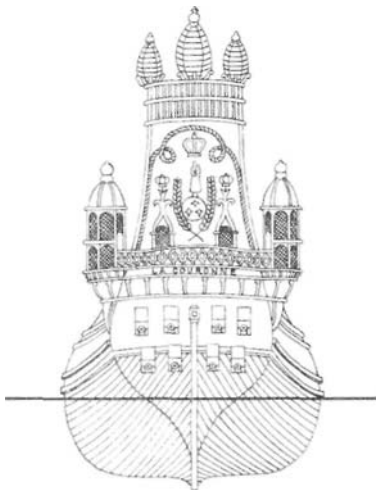
Художники В. А. Дыгало, М. Ф. Аверьянов
© «Изобразительное искусство». Москва 1989
4-697. 280 000. 2098. 3 к.

ОТПРАВЛЯТЬ ПО ПОЧТЕ ТОЛЬКО В КОНВЕРТЕ



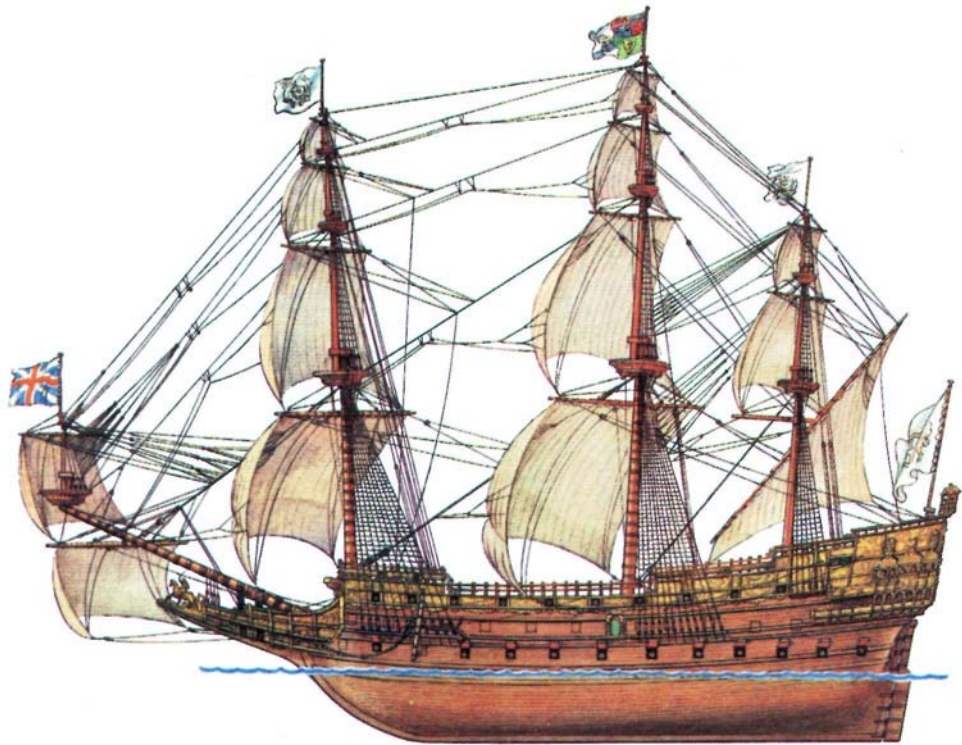
15. ФРАНЦУЗСКОЕ ВОЕННОЕ СУДНО «ЛЯ КОРОННЕ»

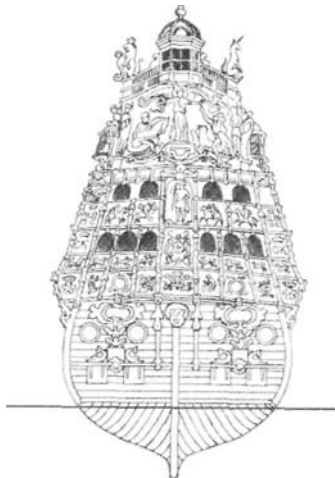
На открытке изображен один из лучших кораблей Франции XVII века. Построенный в 1636 году, он в течение 200 лет оставался прототипом хорошего парусного судна. Корпус корабля изготовлен из дуба, причем при постройке старались, чтобы форма ствола дерева соответствовала форме той или иной детали судна (например, форштевня) и, следовательно, изгиб волокон соответствовал ее изгибу, что придавало деталям чрезвычайную прочность. Для постройки корпуса подобного судна требовалось в среднем около 2000 хорошо высушенных дубов. Наибольшая длина корабля 70 м, длина по ватерлинии 50,7 м, максимальная ширина 9,3 м, высота бортов до верхней палубы 10,5 м, водоизмещение 2100 т. На трех палубах было установлено 72 пушки различного калибра. Высота грот-мачты от киля до клотика 57,6 м. Общая площадь парусов около 1000 м². Экипаж 638 человек.



Художники В. А. Дыгало, М. Ф. Аверьянов
© «Изобразительное ИСКУССТВО»- Москва. 1989
4-697. 280 000. 2098. 3 к.

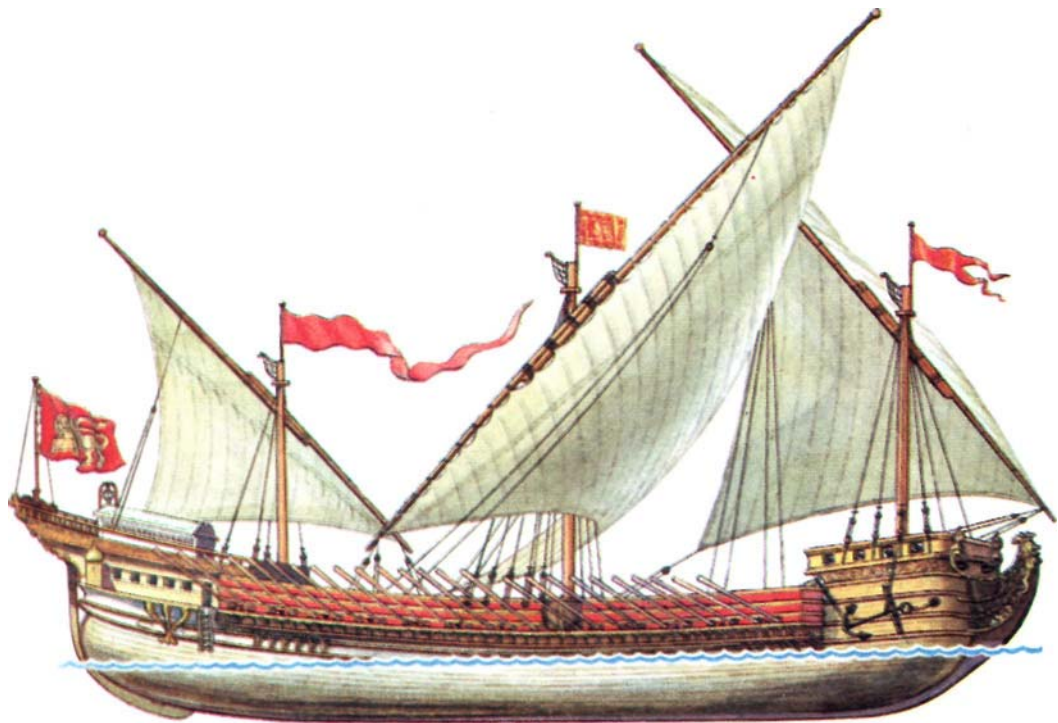
ОТПРАВЛЯТЬ ПО ПОЧТЕ ТОЛЬКО В КОНВЕРТЕ



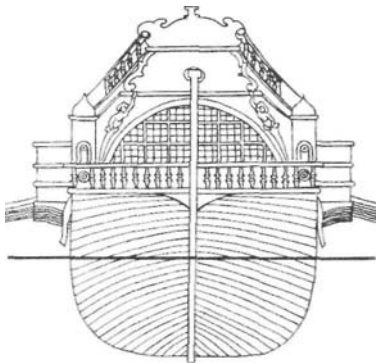


16. АНГЛИЙСКОЕ ВОЕННОЕ СУДНО «СОВЕРИН оф зе СИЗ»

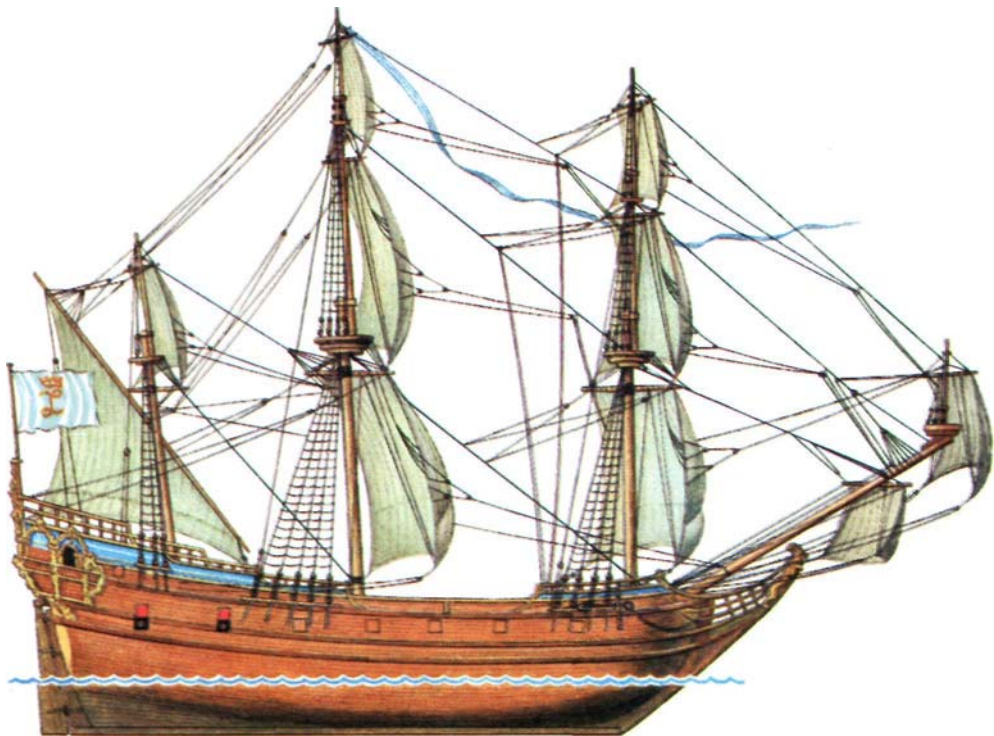
Это судно водоизмещением 1530 *t* было построено в Англии в 1637 году и впервые в истории судостроения имело три батарейные палубы. На его постройку потребовалось 4000 сосновых стволов. По мощи корабль оправдывал свое название «Владыка морей»: на палубах находилось 104 орудия. Размеры его также были внушительными: длина киля 38,7 *m*, орудийной палубы 52,7 *m*, наибольшая длина 71 *m*, ширина 14,2 *m*, глубина трюма 5,9 *m*, максимальная осадка 6.75 *m*. Судно неоднократно реконструировалось и меняло свой внешний облик: были уменьшены кормовые надстройки, укорочены бак и кормовая полупалуба, значительно изменен такелаж, убрана четвертая, так называемая бонавентур-мачта. Общая площадь парусности подвергалась дальнейшему дроблению до четвертого яруса — бом-брам-реи. Судно отличалось богатым убранством, и его по праву считают образцом военного корабля XVII века.



17. ВЕНЕЦИАНСКИЙ ГАЛЕАС

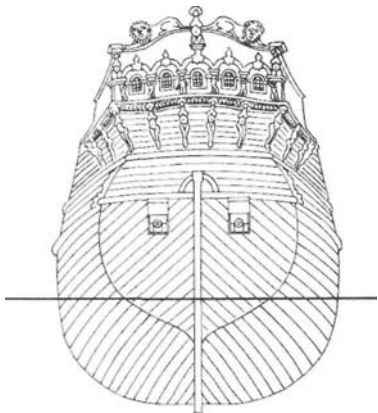


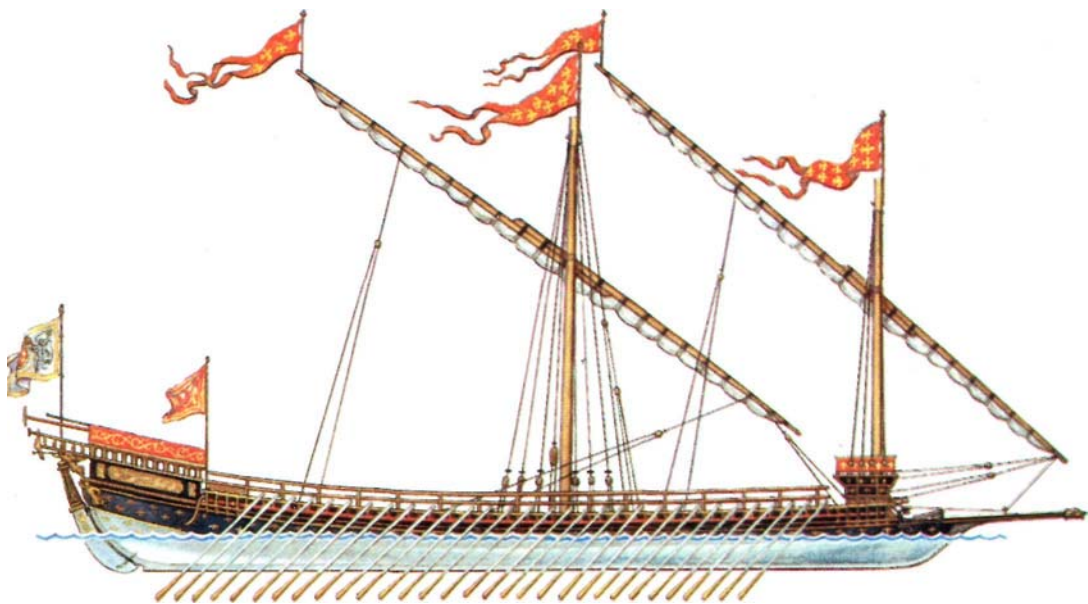
В конце XIII века на севере Италии, преимущественно на островах Адриатического моря, образовалась олигархическая Венецианская торговая республика со значительной подвластной ей территорией. К началу XVI века Венеция имела многочисленный торговый и сильный военный флоты. Венецианские корабли создали в XVI столетии новый тип парусно-гребного боевого судна — галеас. Его длина была 47 м, ширина 8 м, высота борта 3,2 м, осадка около 3 м. В экипаж входили капитан, 3 помощника капитана, 2 лоцмана, 4 морских офицера, боцман, помощник боцмана, священник, 62 матроса, 7 рабочих, 250 гребцов (по 5 человек на весло, 25 весел с каждого борта), 4 армейских офицера, 254 солдата и бомбардир. Артиллерийское вооружение до 70 пушек различного калибра. Галеасы строили двух- и трехмачтовые. На рисунке изображен трехмачтовый галеас 1669 года. Впервые эти суда были использованы венецианцами во время Кипрской войны в крупном морском сражении 7 (15) октября 1571 года у Лепанто (Греция). Их применение явилось одной из причин победы объединенного флота Священной лиги над турками.



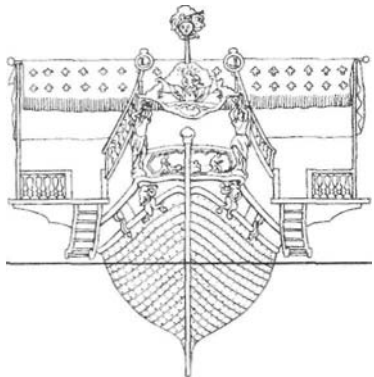
18. ФРАНЦУЗСКИЙ ПИНАСС (ПИНАССА)

В начале XVII века на севере Европы появился новый тип судна — пинасс, несколько напоминавший флейт, но значительно отличавшийся от него менее вогнутыми шпангоутами и плоской кормой. Передняя часть корабля заканчивалась почти прямоугольной поперечной переборкой, простирающейся по высоте от палубы до полубака. Такая форма передней части судна просуществовала до начала XVIII века. Пинасс был длиной до 44 м, имел три мачты и мощный бушприт. На грот- и фок-мачтах поднимали прямые паруса, на бизань-мачте — бизань и над нею крьюсель, а на бушприте — блинд и бом-блинд. Водоизмещение пинассов 150—800 т. Предназначались они в основном для торговых целей.

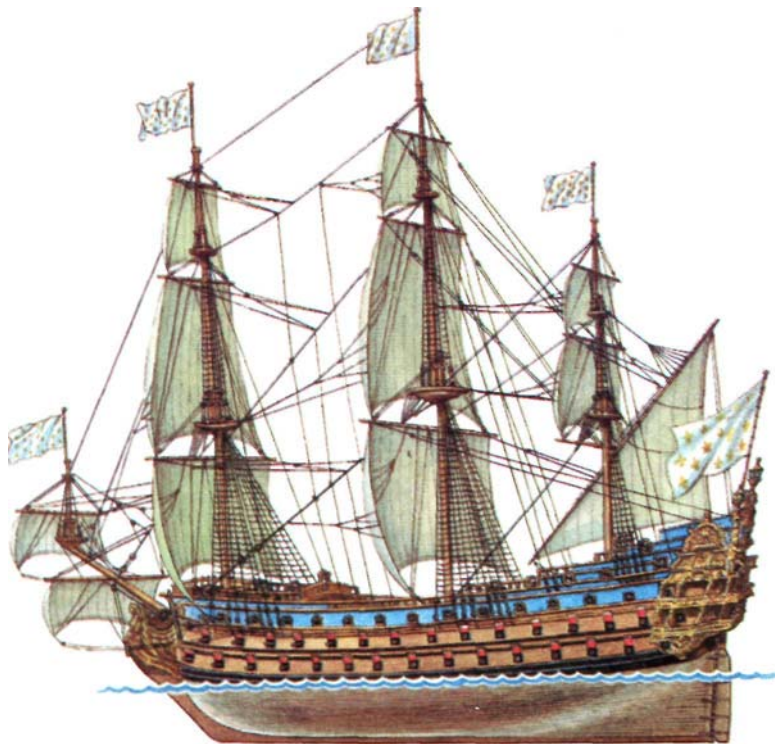




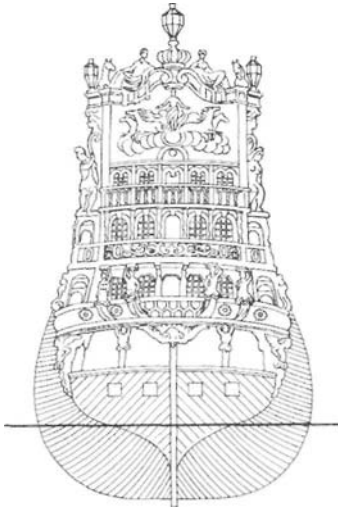
19. ФРАНЦУЗСКАЯ ГАЛЕРА «Ля РЕАЛЬ»



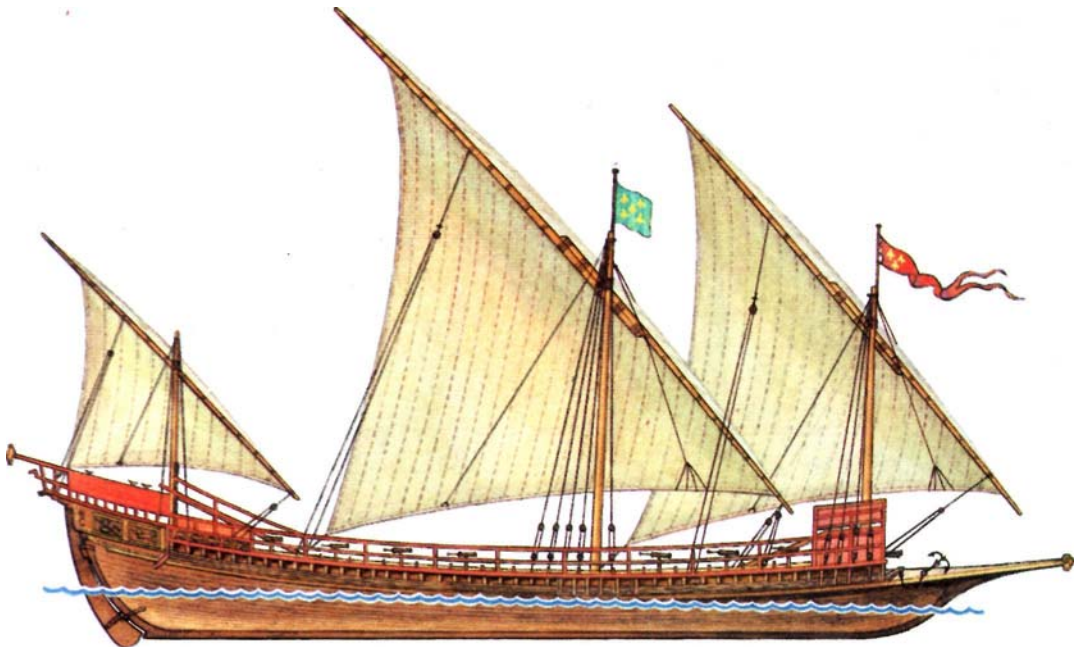
Название «Ля Реаль» означает, что галера принадлежала королю, а с 1526 года такие суда являлись одновременно и флагманскими кораблями галерного флота Франции. Когда король находился на борту, галера несла королевский штандарт и флаг адмирала. Наиболее полный, завершённый вариант судна такого типа, вероятно, существовал уже в начале XVII столетия. Декоративное оформление изображенной на открытке галеры «Ля Реаль» второй половины XVII века выполнено французским скульптором П. Пюже. В Морском музее в Париже сохранены фрагменты кормового украшения и модель судна. «Ля Реаль» была внушительным кораблем длиной около 52 м, шириной 6,4 м. Она имела 31 пару банок (вместо одной банки был размещен камбуз). Каждым веслом длиной около 15 м гребли семь человек, всего гребцов было 427. В носовой части галеры устанавливались бронзовые пушки: одна 36-фунтовая, две 24-фунтовые и две 18-фунтовые. Кроме того, с каждого борта было размещено еще по шесть пушек. На переходе морем использовались два больших латинских паруса. При безветрии и в бою переходили на весла.



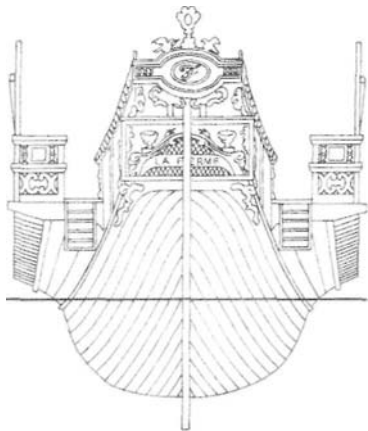
20. ФРАНЦУЗСКИЙ ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «СОЛЕЙ РУАЙЯЛЬ»



Во второй половине XVII века был разработан и принят во всех морских державах мира «Табель о рангах кораблей», в соответствии с которым в зависимости от водоизмещения, основных размеров, вооружения и численности экипажа все корабли делились на шесть рангов. Решающим для причисления судна к определенному рангу было число пушек. Примером корабля 1-го ранга может служить трехдечный 120-пушечный «Солей Руайяль», построенный в 1690 году. Этот тип судна, называемый в соответствии с тогдашней тактикой ведения войны на море «кораблем для боя в линии», в начале XVIII века становится основным для флотов всех стран. Его размерения были близки к данным «Табели о рангах»: длина 55 м, ширина 15,5 м, углубление трюма 6,7 м. Экипаж 875 человек. По своему декоративному убранству, огневой мощи и ходовым качествам «Солей Руайяль» длительное время считался самым лучшим среди линейных кораблей флотов ведущих морских держав мира.



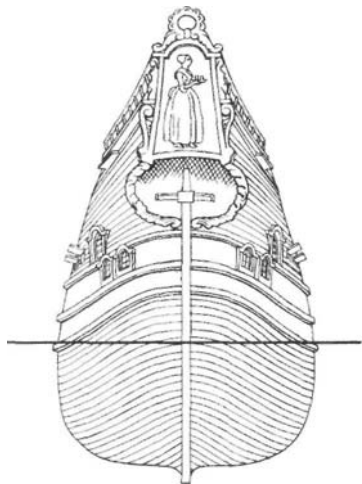
21. ФРАНЦУЗСКАЯ ГАЛЕРА «ЛЯ ФЕРМ»



Французские корабли XVII века кроме галер «Ля Реаль» освоили строительство еще одного типа гребных судов — «Ля Ферм», которые имели меньшие главные размерения. Их наибольшая длина была 44—46,7 м, максимальная ширина 5,5—5,8 м при средней осадке 1,5—1,6 м. Косые паруса на трех мачтах общей площадью от 850 до 1150 м² и соотношение ширины корабля к его длине 1:8 обеспечивали галерам типа «Ля Ферм» повышенную скорость и маневренность как при движении под парусами, так и на веслах. 180 гребцов размещались на 36 банках, по 18 с каждого борта. На каждое весло 15-метровой длины приходилось по 5 гребцов. Галера, изображенная на рисунке, была построена в 1691 году. По декору она значительно уступала «Ля Реаль».



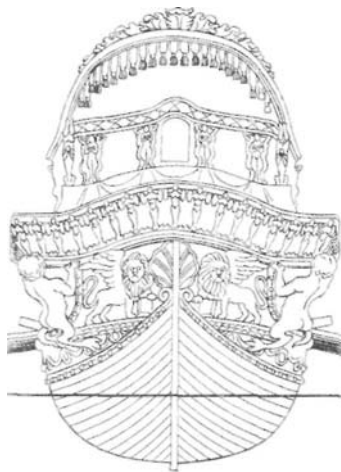
22. ГОЛЛАНДСКИЙ ФЛЕЙТ



Первый флейт был построен в 1595 году в г. Хорне, центре судостроения Голландии, в заливе Зейдер-Зе. Длина этих судов в 4—6 и более раз превышала их ширину, что позволяло им ходить под парусами уже довольно круто к ветру. Впервые в такелаже были введены изобретенные в 1570 году стеньги. Высота мачт теперь превосходила длину судна, а реи, наоборот, стали делать укороченными. Так возникли небольшие, узкие и удобные в обслуживании паруса, что позволило сократить общее число верхней команды. Парусное вооружение фок- и грот-мачт состояло из фока и грота и соответствующих марселей, а позже на больших флейтах и брамселей. На бизань-мачте выше обычного косога паруса поднимали прямой парус крьюсель. На бушприте ставили прямоугольный парус блинд, иногда бом-блинд. На флейтах впервые появился штурвал, что облегчило перекладку руля. Флейты начала XVII века имели длину около 40 м, ширину около 6,5 м, осадку 3—3,5 м, грузоподъемность 350—400 т. Для самообороны на них устанавливали 10—20 пушек. Экипаж состоял из 60—65 человек. Эти суда отличались хорошими мореходными качествами, высокой скоростью и большой вместимостью и потому использовались главным образом в качестве военно-транспортных. На протяжении XVI—XVIII веков флейты занимали господствующее положение на всех морях.



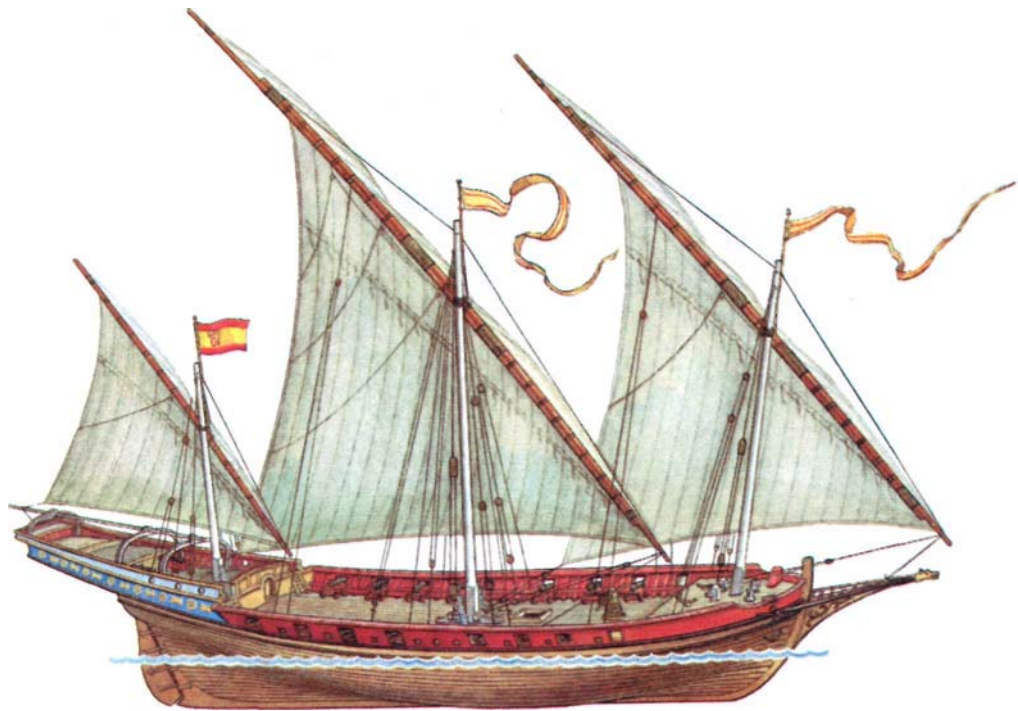
23. ВЕНЕЦИАНСКАЯ ГАЛЕРА «БУЦЕНТАВР»



Роскошное двухпалубное гребное парадное судно, на котором глава государства — дож ежегодно в праздник вознесения совершал торжественную церемонию, символизирующую обручение могущественной республики Венеции с Адриатическим морем. «Буцентавр» в сопровождении многочисленных гребных судов выходил в лагуну, дож бросал в воду золотое кольцо и произносил ритуальные слова: «О море, с тобою обручаюсь в знак неизменного и вечного владычества над тобой». Эта церемония впервые была совершена, вероятно, в 998 году и существовала до конца XVIII века. Каждые сто лет строили новый «Буцентавр»; последний был уничтожен наполеоновскими солдатами в 1798 году. Модель этой галеры хранится в Морском музее в Милане. Судно имело длину 35,2 м, ширину 7,5 м, 21 пару весел длиной 10,6 м и 168 гребцов (на каждое весло по 4 человека).

Художники *В. А. Дыгало, М. Ф. Аверьянов*
© «Изобразительное искусство». Москва. 1989
4-697. 280 000. 2098. 3 к.

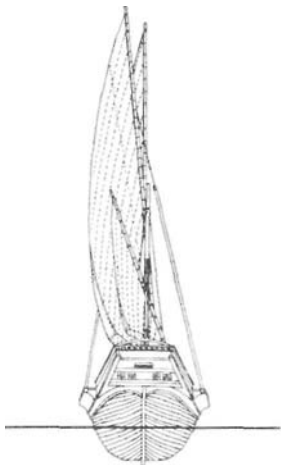
ОТПРАВЛЯТЬ ПО ПОЧТЕ ТОЛЬКО В КОНВЕРТЕ

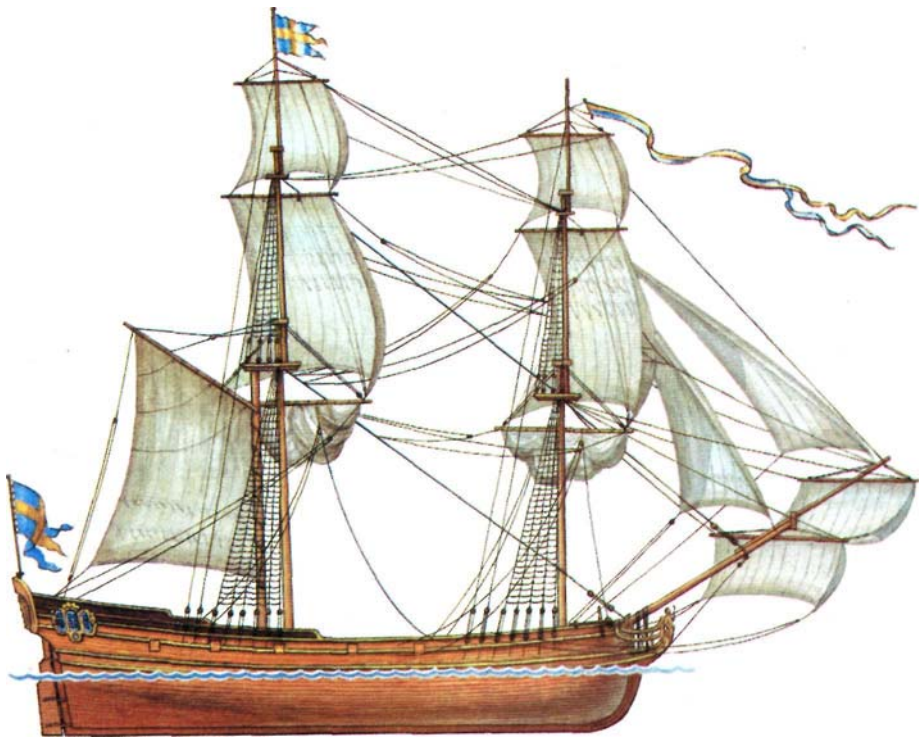


24. ИСПАНСКАЯ ШЕБЕКА

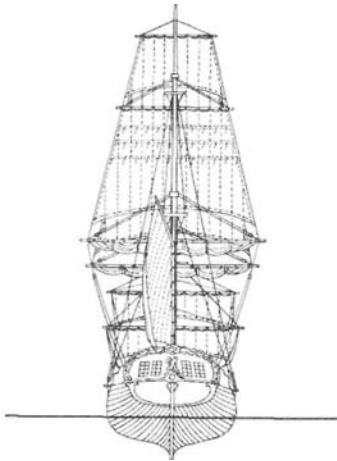
Шебеки — парусно-гребные трехмачтовые суда с косыми парусами, применявшиеся в средние века на Средиземном море для военных и транспортных целей. На них устанавливали до 40 весел и 30—40, иногда 50 пушек малого калибра. Весельные порты располагались между пушечными. Узкий длинный корпус с широким развалом бортов в носовой оконечности обеспечивал шебеке хорошую мореходность. По конструкции эти суда были близки к каравеллам, но превосходили их по скорости и вооружению, отчего часто использовались пиратами.

На рисунке изображена испанская шебека. Длина судна была 40,5 м, ширина 10,5 м, осадка 3,8 м. Малые шебеки назывались полушебеками.

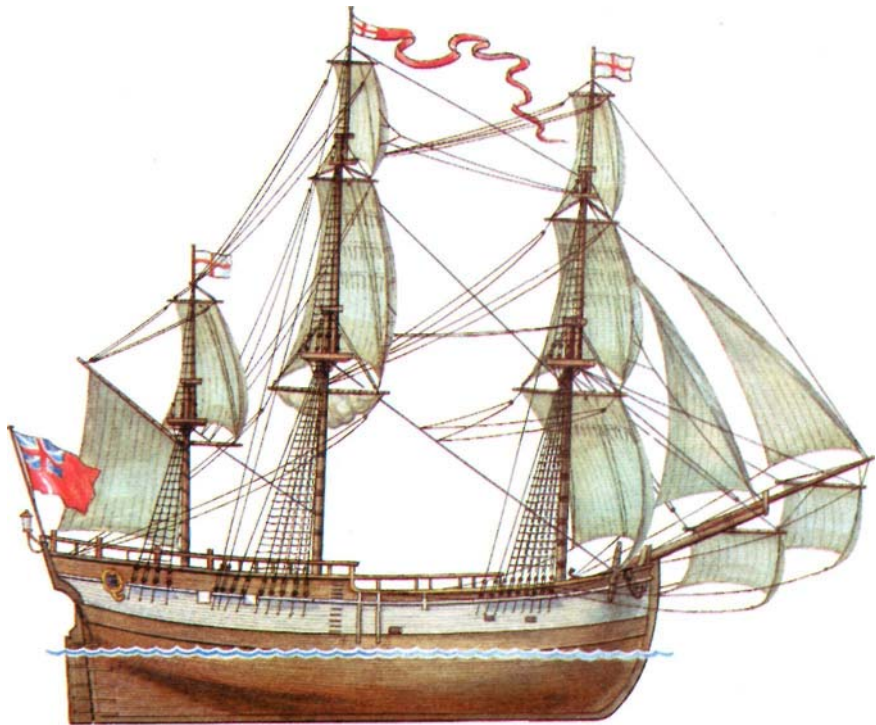




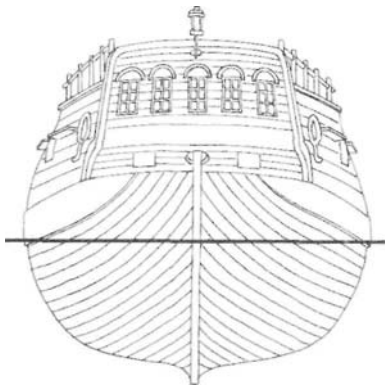
25. ШВЕДСКАЯ ШНЯВА



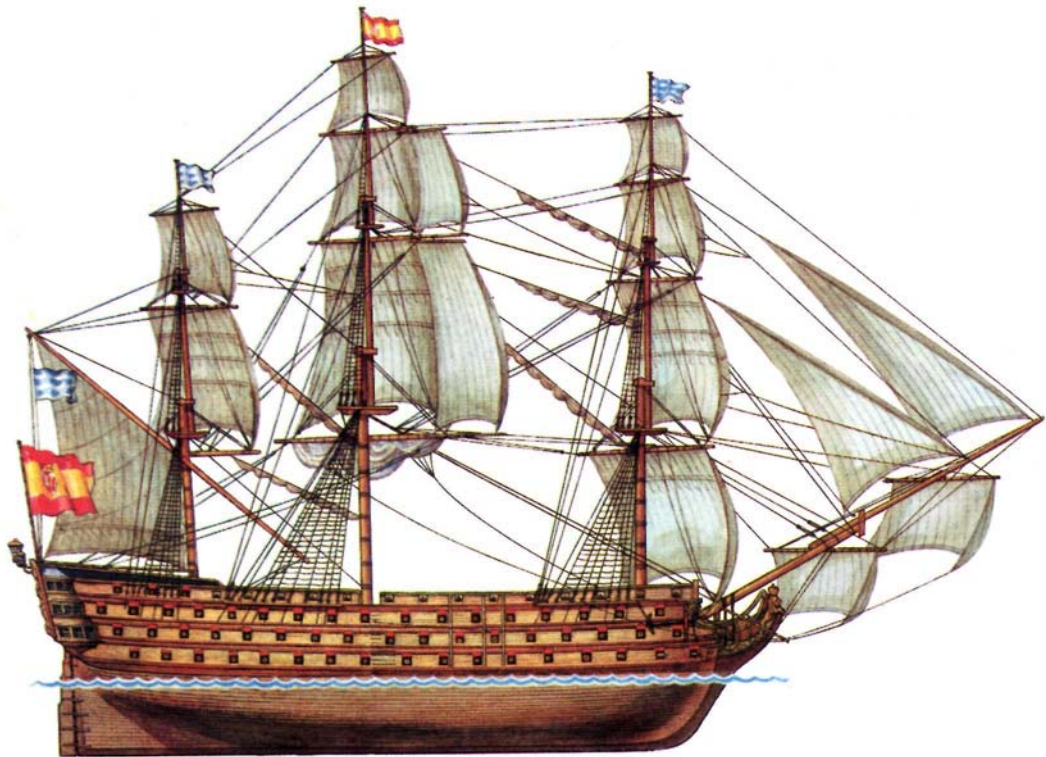
Шнява — небольшое торговое или военное парусное судно, похожее на бриг. В XVII—XVIII веках было распространено в Англии, Франции и Швеции. Шнява несла две мачты с прямыми парусами, бушприт, стаксель и кливер. С кормовой стороны грот-мачты, рядом с ней, ставили стеньгу, упиравшуюся верхним концом в заднюю кромку грот-марса. Стеньга служила для постановки косога паруса — бизани (шнявселя), аналогичной контрбизани на больших судах. Длина шнявы была 20—30 м, ширина 5—7,5 м, водоизмещение около 150 т, экипаж до 80 человек. Военные шнявы вооружались 12—18 пушками малого калибра и использовались для разведки и посыльной службы.



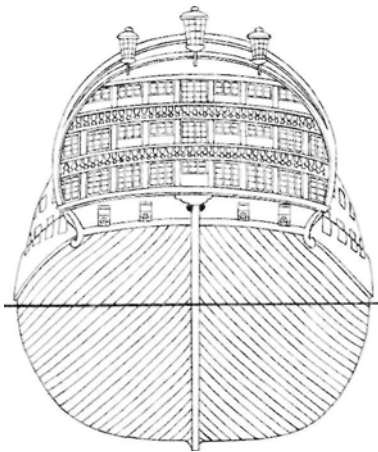
26. АНГЛИЙСКИЙ БАРК «ИНДЕВОР»



В 1762 году в Англии было построено судно «Эрл оф Пемброк» для перевозки угля. При подготовке экспедиции Д. Кука в 1768 году его переоборудовали и назвали «Индевор». Парусное вооружение судна соответствовало типичному барку XVIII века. Фок- и грот-мачты имели по две стеньги и несли прямые паруса, на бизань-мачте поднимали контрбизань и крьюсель, а на бушприте кроме стакселя и кливера ставили блинд и бом-блинд. Площадь всех парусов составляла 700 м^2 , и скорость барка при попутном ветре достигала 8 узлов. Судно имело наибольшую длину 36 м, максимальную ширину 9,2 м, грузопместимость 370 *брт* и небольшую осадку. Оно было некрасивым, но прочным и мореходным. 10 пушек и 12 мортир составляли его вооружение. В 1768—1771 годах Д. Кук совершил на «Индеворе» свое первое кругосветное плавание.



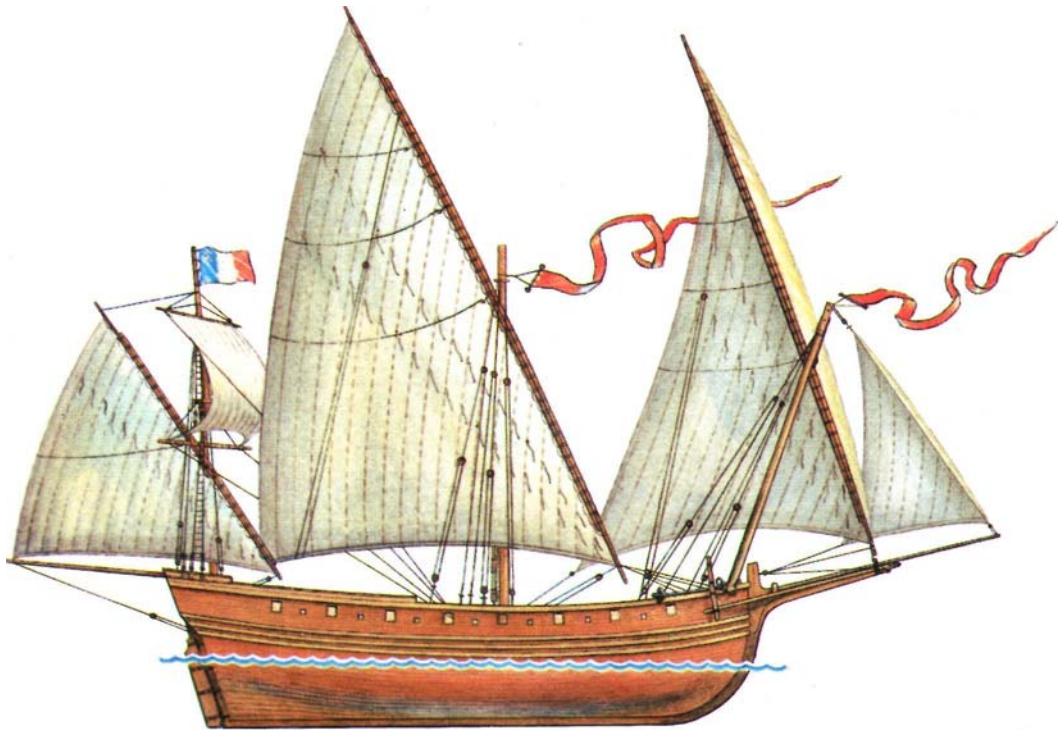
27. ИСПАНСКИЙ ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «САНТИСИМА ТРИНИДАД»



Корабль 1-го ранга был построен в 1769 году на испанской военно-морской верфи в Гаване (Куба). Корпус и палуба целиком изготовлены из кубинского красного дерева, а мачты и реи — из мексиканской сосны. Толщина бортов 60 см. Корабль представлял собой мощную плавучую батарею. Впервые судно такого класса имело четыре орудийные палубы, на которых были установлены 144 орудия, из них тридцать 32-фунтовых на нижней палубе. Их ядра могли поражать цель на расстоянии 1,5 мили. На второй палубе находились два 18-фунтовых и двадцать шесть 8-фунтовых орудий и мортир. Остальные орудия были размещены на третьей и четвертой палубах. Многочисленные залпы с английских кораблей в Трафальгарском сражении 21 октября (2 ноября) 1805 года не смогли потопить судно, но все же его постигла печальная участь: корабль был захвачен англичанами и потоплен спустя два дня после битвы. Во время Трафальгарского сражения на его борту находились 1200 моряков и солдат морской пехоты.

Художники *В. А. Дыгало, М. Ф. Аверьянов*
© «Изобразительное искусство». Москва. 1989
4-697. 280 000. 2098. 3 к.

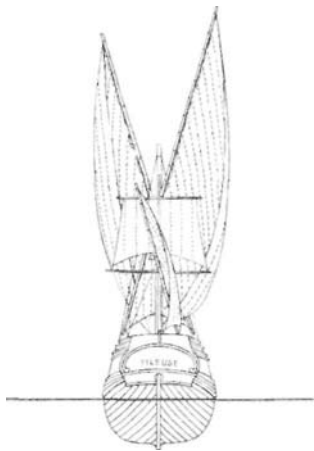
ОТПРАВЛЯТЬ ПО ПОЧТЕ ТОЛЬКО В КОНВЕРТЕ

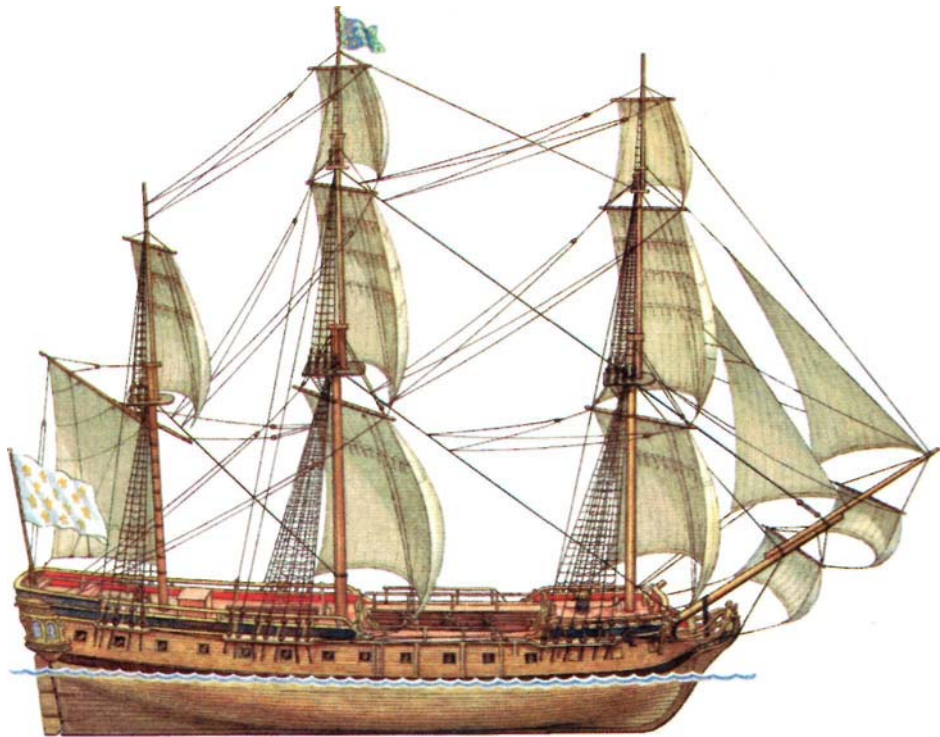


28. ФРАНЦУЗСКИЙ ПИНК «ФИЛЕЗ»

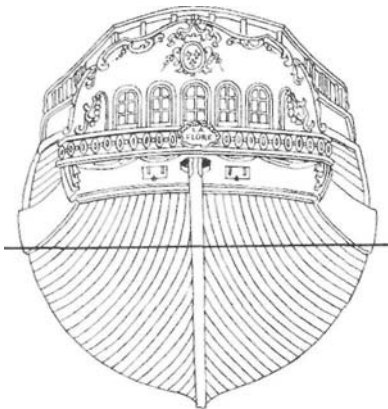
Пинк — тип судна с узкой кормой появился в XV веке и просуществовал до конца XVIII столетия. Пинк североευропейский имел две, а средиземноморский три мачты с косыми парусами и бушприт с кливером. Над бизанью поднимали крьюсель. На вооружении было 20—38 пушек, и использовалось судно как торговое и промысловое, а в русском военном флоте — для подвоза боеснабжения и продовольствия.

Изображенный на открытке пинк был построен в 1778 году на верфи в Марселе.



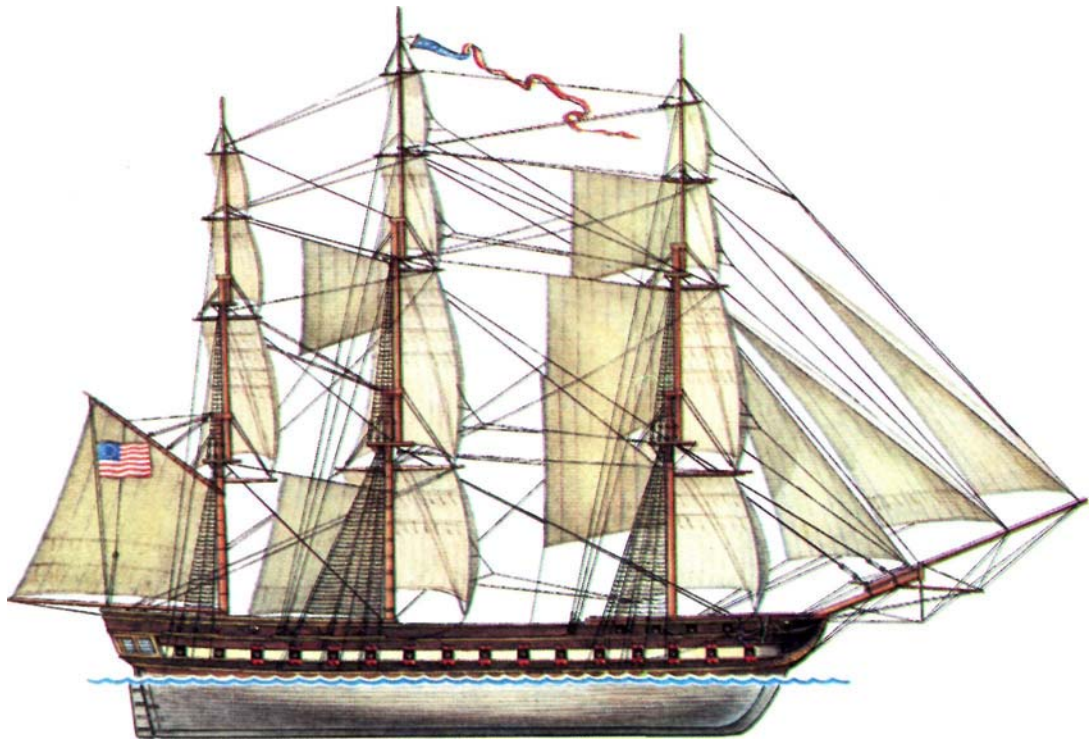


29. ФРАНЦУЗСКИЙ ФРЕГАТ «ФЛОРА»

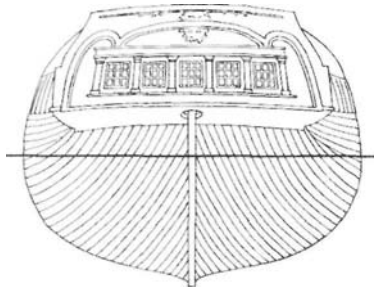


В XVIII—XIX веках фрегатом называли однодечный военный трехмачтовый корабль с полным парусным вооружением. Он отличался от парусных линейных кораблей меньшими размерами и артиллерийским вооружением и предназначался для дальней разведки и крейсерской службы, то есть самостоятельных боевых действий на морских и океанских коммуникациях с целью захвата или уничтожения торговых судов противника. Наиболее крупные из них имели на вооружении до 60 пушек, включались в боевую линию и носили название линейных фрегатом.

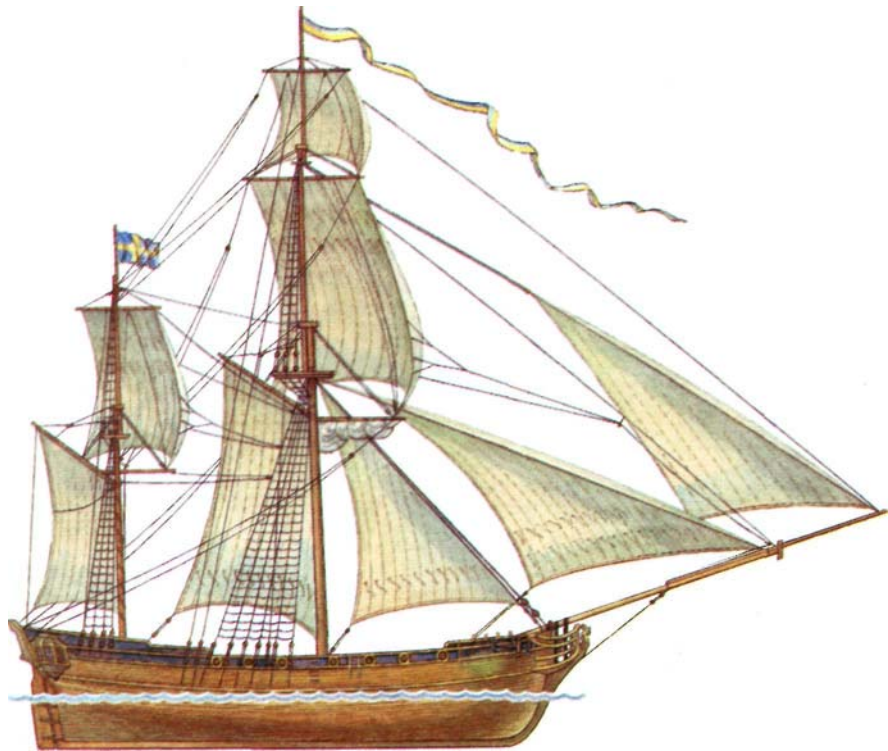
Фрегат «Флора» был построен во Франции в 1780 году. Наибольшая длина корабля около 47 м, длина по килю 38 м, максимальная ширина 11,6, осадка 5 м. Вооружение состояло из тридцати 9-фунтовых пушек. Экипаж около 300 человек.



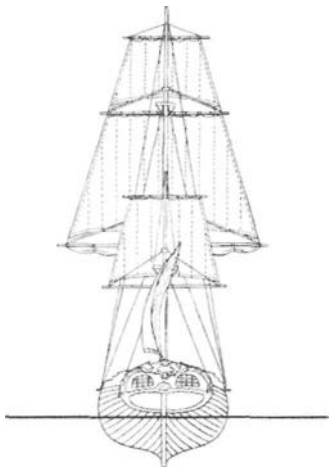
30. АМЕРИКАНСКИЙ ФРЕГАТ «КОНСТИТЬЮШН»



Корабль был построен в Бостоне в 1797 году и предназначался для защиты от пиратов американских судоходных путей в Карибском и Средиземном морях. Корпус фрегата сделан из очень твердого белого дуба, выдерживавшего попадание крупных ядер. Длина между штевнями 62,2 м, ширина 13,6 м, высота борта 6,85 м. Спроектированное на 44 орудия, судно нередко имело на своих двух палубах до 55 стволов, из них двадцать восемь 24-фунтовых и десять 12-фунтовых. Экипаж: 22 офицера, 378 матросов и старшин. В 1844—1846 годах «Констительюшн» совершил кругосветное плавание и прошел за 495 дней свыше 52 тысяч миль. Фрегат находился на плаву 150 лет, его неоднократно ремонтировали и реставрировали. С 1947 года «Констительюшн» поставлен на вечную стоянку у одного из причалов Бостона, на нем размещена экспозиция, посвященная истории фрегата.



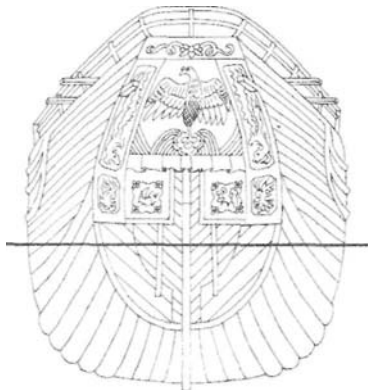
31. ПАРУСНОЕ СУДНО ГУКОР (ГУКЕР)



Первоначально гукоры строились в XIII—XV веках в Нидерландах как рыбацьи лодки. Позднее, в XVI—XVII веках их размеры увеличились, и они использовались во многих странах Северной Европы как военные транспортные суда. Иногда для самообороны на гукоре устанавливали 8—10 небольших пушек. Судно имело две мачты и длинный бушприт, на котором крепились фор-стенги стаксель, кливер и бом-кливер. На фок-мачте поднимали трисель со свободной нижней шкаториной (без гика), а над ним марсель и брамсель, на бизань-мачте — бизань и крьюсель. Большие гукоры имели три мачты, грузоподъемность до 200 га и вмещали до 300 человек. Экипаж 70 человек.



32. КИТАЙСКАЯ ДЖОНКА



Согласно китайской легенде джонка была впервые создана сыном Нимфы — первым великим правителем Китая Фу Хси, родившимся в 2852 году до н. э. Очевидно поэтому народы Юго-Восточной Азии и Дальнего Востока почитают ее за живое существо, обладающее характером и очарованием.

Изображенная на открытке джонка имела длину 45,2 м, ширину 9,2 м. На трех мачтах без штагов при помощи шпиля поднимали тяжелые паруса из дранки, связанной горизонтальными рейками, что давало возможность при необходимости уменьшать их площадь (брать рифы). Высота грот-мачты 28,5 м, диаметр у основания около 1 м. Руль поднимался и опускался при помощи брашпиля. Он не имел рулевых петель и удерживался тросами, идущими от пятки руля под кораблем и закрепленными в носу. Набор джонки имел 37 шпангоутов, которые обеспечивали прочность корпуса, а водонепроницаемые переборки — непотопляемость. Подобные джонки можно было встретить даже в 1940 году, одной из них, по утверждениям знатоков, было 150 лет.

На о б л о ж к е : французский галеас «Ля Руайяль» (XVII в.)

ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ

Выпуск 2

32 открытки. Цена 1р. 02 к.

Художники *В. А. Дыгало, М. Ф. Аверьянов*

Автор текста *В. А. Дыгало*

Рецензенты *С. С. Бережной, В. Н. Краснов*

Редактор *А. Г. Тюрин*. Литературный редактор *Л. А. Трещова*

Технический редактор *Л. Е. Простова*

© «Изобразительное искусство». Москва. 1989

4-697. 280 000. 2098.

Ордена Трудового Красного Знамени Калининский полиграфический

комбинат Государственного комитета СССР по печати,

170024, г. Калинин, пр. Ленина, 5.

Отпечатано в ордена Трудового Красного Знамени
Московской типографии № 2 Госкомпечати СССР.
Москва, 129301, пр. Мира, 105