

ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ

В. ДЫГАЛО
М. АВЕРЬЯНОВ

b. kooft



scans

В. ДЫГАЛО

ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ



ИЛЛЮСТРАЦИИ
М. АВЕРЬЯНОВА
В. ДЫГАЛО

МОСКВА
ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОЕ ИСКУССТВО
1991

СОДЕРЖАНИЕ

Новгородское судно	7	Линейный корабль «Ингерманланд»	37
Ладья поморская	9	Пакетбот «Св. Петр»	39
Коч поморский	11	Линейный корабль «Евстафий»	41
Первый русский парусный корабль «Фредерик»	13	Линейный корабль «Трех Иерархов»	43
Ботик Петра I	15	Брандер Ильина	45
Архангельское торговое судно	17	Учебный фрегат «Надежда»	47
Парусно-гребной фрегат «Апостол Петр»	19	Бомбардирский корабль	49
Фрегат «Петр и Павел»	21	Линейный корабль «Слава Екатерины»	51
Корабль «Гото П ре дести нация»	23	Линейный корабль «Св. Павел»	53
Шкоут марсельный	25	Шлюп «Восток»	55
Шкоут крьюсельный	27	Линейный корабль «Азов»	57
Фрегат «Штандарт»	29	Бриг «Меркурий»	59
Полугалера (скампавея)	31	Фрегат «Паллада»	61
Галера «Двина»	33	Линейный корабль «Двенадцать»	63
	35	Линейный корабль «Императрица»	65

На 1-й с. обложки: первый российский военный парусный корабль «Орел». 1668



развитии мирового судостроения, равно как и мореплавания, выдающуюся роль сыграли наши предки восточные славяне, издревле селившиеся по берегам больших рек. Древнейшим средством для преодоления водных пространств славянам служила *лодья* (ладья).

Центром древнерусского судостроения был Киев, а в начале XII века становится Новгород. Суда новгородцев были более совершенными, чем суда киевлян, имели специальные помещения для экипажей («чердаки») и богато украшались резьбой. Стремление к освоению новых земель, врожденная предприимчивость и промысловая деятельность привели новгородцев на побережье Белого моря. Поморы (так называли себя переселенцы) строили суда с учетом плавания в ледовых условиях. Старинная русская лодья была усовершенствована и превратилась в морское трехмачтовое палубное парусное судно. Другими наиболее древними судами поморов были *кочи*, сыгравшие значительную роль в географических исследованиях XVI—XVII веков: на них поморы прошли по всему Северному морскому пути от устья Печоры до Охотского моря.

Первое в России морское судно иноземной конструкции, получившее название «Фредерик», было построено в 1634 году в Нижнем Новгороде и предназначалось для торговли с Персией. Для защиты русских торговых интересов на Каспийском море в 1669 году на верфи в селе Дединове был построен первый в России военный парусный корабль «Орел». Дальнейшее развитие отечественного флота тесно связано с именем Петра I.

В конце XVII века был создан Азовский флот. В основном он состоял из галер и парусно-гребных артиллерийских кораблей. Начало создания регулярного военно-морского флота России относится к 20(30) октября 1696 года*, когда Боярская Дума по настоянию Петра I издала приговор (указ), в котором постановила: «Морским судам быть». За 30 лет (1696—1725) регулярный флот России был создан. Всего построено 111 линейных кораблей, 38 фрегатов, 60 бригантин, 8 шняв, 67 галер, значительное число *скампавей* (полугалер), бомбардирских кораблей, до 300 мелких судов.

* В скобках указаны даты по новому стилю

По боевым и мореходным качествам русские линейные корабли, строительство которых началось с 1708 года, не уступали иностранным, а галеры успешно действовали в шхерных районах Балтийского моря против шведских кораблей.

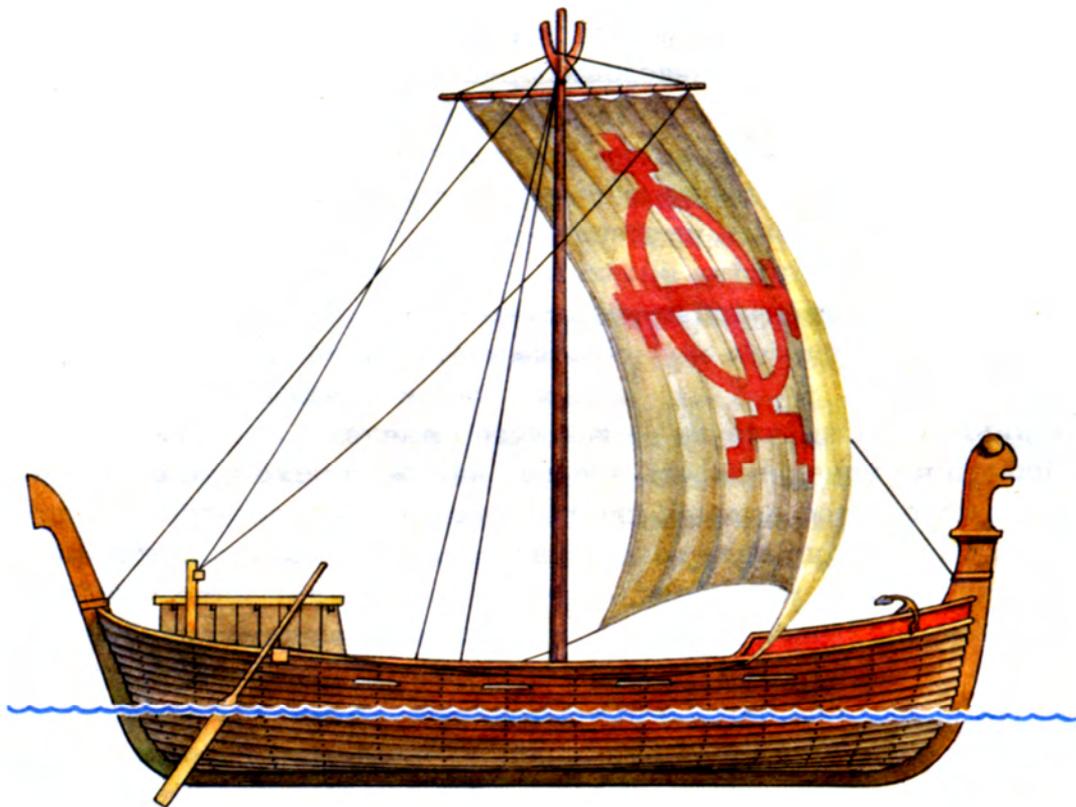
Убранство кораблей регулярного флота России было строже, скромнее, чем убранство судов западных стран. Носовые статуи изображали в основном христианских святых — покровителей моряков, а также мифологических богов, героев, реже — животных и птиц. Как правило, носовое украшение было связано с названием корабля. На линейных кораблях и фрегатах украшались также корма, боковые галереи, верхний пояс бортов, концы крамболов, галюн и носовая оконечность. Галеры и мелкие суда имели вполне определенную форму декора: в центре кормы помещался герб, который с двух сторон поддерживался фигурами мифологических героев, чуть ниже — название судна. Борта красили в желтый, зеленый или синий цвет — строгой регламентации на этот счет не было. Только с конца XVIII века была введена единая окраска военных кораблей. Их борта стали окрашивать снаружи черной краской с широкими белыми полосами вдоль линий пушечных портов, находившихся ниже верхней линии палубы. Крышки же, или люки, пушечных портов оставались черными (с внутренней стороны — красными). Таким образом, число черных квадратов на белых полосах бортов говорило о количестве пушек в закрытых батареях корабля.

С конца 70-х годов XVIII века начали применять медную обшивку днища кораблей. Благодаря этому увеличилась скорость хода судов. В начале XIX века были модернизированы рангоут и такелаж, введен новый покрой парусов, деревянные шлюпбалки заменены железными, вместо добавочных парусов — стакселей на грот- и фок-мачтах начали ставить триселя значительно большей площади, введены более прочные шпангоуты и диагональные крепления набора. Все это позволило строить более крупные суда с сильным артиллерийским вооружением.

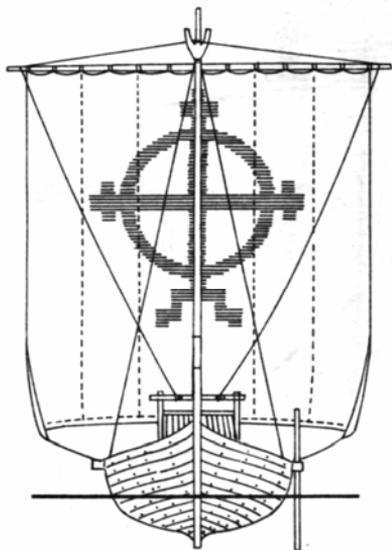
В убранстве кораблей стиль барокко сменился классическим, расцвет которого в отечественном судостроении приходится на 1825—1835 годы. Построенные в то время корабли имели подчеркнуто строгий облик. Черно-белая окраска бортов гармонировала с изысканной простотой немногочисленных деталей резного декора. Резьба золотилась или покрывалась охрой. Острая носовая часть, цельная линия бортов, низкая кормовая надстройка и

значительные размеры — таковы были отличия вновь строящихся судов от их предшественников.

Несмотря на то что в 30-е годы XIX века европейские морские державы и США стали строить корабли, имевшие в качестве двигателей паровые машины и одновременно паруса (пароходофрегаты), для середины столетия характерен расцвет парусного флота во всем мире. Корабелы того времени создали поистине непревзойденные и по сей день парусные корабли. XIX век ознаменовался великолепной победой русского Черноморского флота. В морском сражении эскадра кораблей вице-адмирала П.С. Нахимова уничтожила турецкий флот, стоявший на якорях в Синопской бухте. И все же это сражение стало «лебединой песней» многовекового парусного флота. Начался переход от парусного деревянного флота к паровому броненосному.

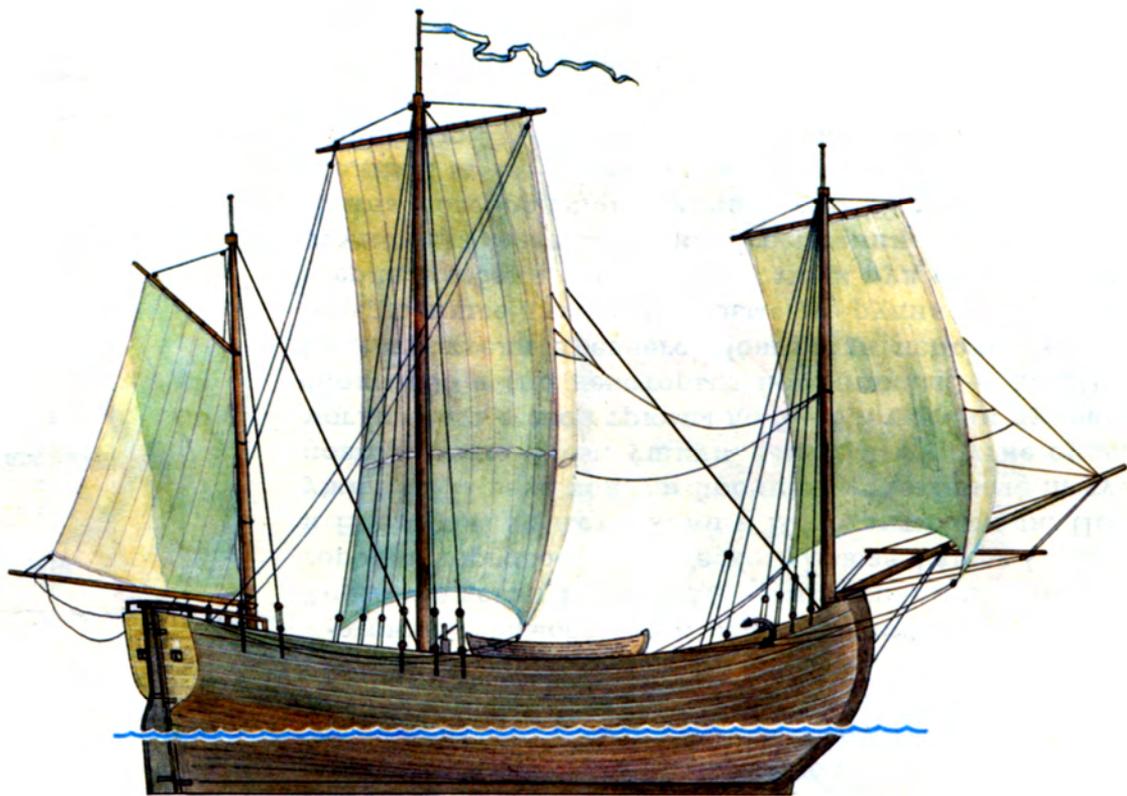


НОВГОРОДСКОЕ СУДНО



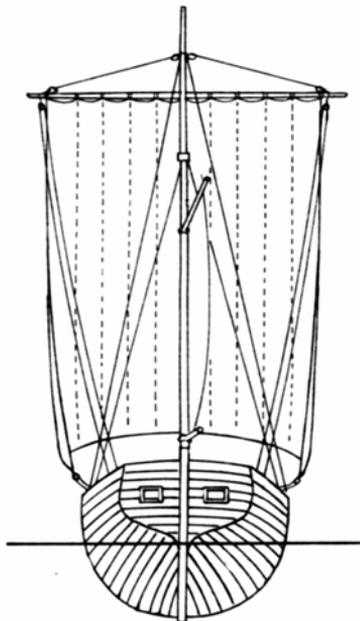
После выхода Новгородской земли из состава Киевской Руси (1136) в бассейне озера Ильмень образовалась самостоятельная феодальная республика. Ее столица «Господин Великий Новгород», находясь на стыке торговых путей «из варяг в греки» и Волжского, стал одним из важных пунктов внешней торговли и самобытного судостроения на Руси. Торговые связи Новгорода распространились от Фландрии и городов торгово-политического союза Ганзы (в который входил и Новгород) до Астрахани и Константинополя. По этим путям уже в XIII веке ходили прочные мореходные палубные парусные новгородские бусы, ушкуи, шитики и другие суда, которые могли взять в свои трюмы до 6—6,5 тысячи пудов груза, то есть около 100 т (по некоторым источникам — до 200 т грузов). Судостроители древнего Новгорода использовали довольно совершенные для своего времени орудия труда: топоры, долота, сверла, скобеля, тесла. Из местных руд «варили» железо, широко применяли металлические крепления.

Длина новгородского судна около 20 м, ширина 4,5—5,5 м, осадка 2 м. На съемной мачте поднимался один прямой парус площадью 70—80 м², орнаментированный стилизованным крестом. В случае безветрия использовались весла. Судно вмещало 25—30 человек экипажа и 15—20 воинов.



ЛАДЬЯ ПОМОРСКАЯ

Для плавания во льдах поморы строили особо прочные суда, в частности морские (заморские) ладьи, предназначенные для дальних плаваний. Поморская ладья XIII века была наборным палубным судном с транцевой кормой и навесным рулем. Корпус разделялся поперечными переборками на три отсека с люками на палубе. В кормовом отсеке находилась каюта кормщика (капитана) и хранились мореходные инструменты, в носовом размещалась команда из 25—30 человек и стояла кирпичная печь для приготовления пищи, в среднем отсеке был грузовой трюм глубиной до 4 м. Грузоподъемность большой ладьи до 200 т (в начале XVI века — до 300 т), длина — 18—25 м, ширина 6—8 м, высота борта 2,5—3,5 м, осадка — 1,5—2,7 м. На ладье были бушприт и три мачты: первые две с прямыми парусами, последняя — с гафельным. Площадь парусов достигала 460 м², что позволяло при попутном ветре проходить до 300 км в сутки. На больших ладьях было по два якоря массой до 0,5 т каждый и, кроме того, один запасной. Якорные канаты длиной 140 м изготовлялись из кожи, позднее из пеньки. Якоря выбирали вручную обычным воротом.



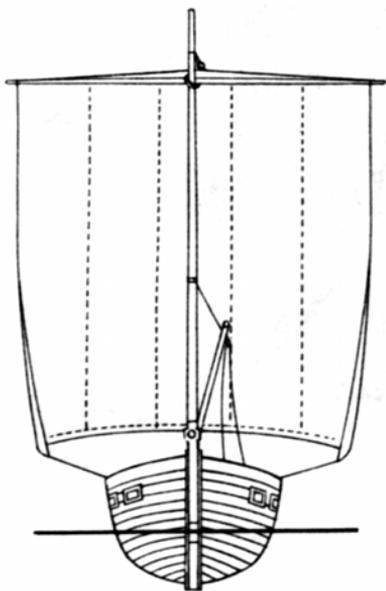
В начале XV века русская ладья вполне соответствовала требованиям, предъявляемым к морскому парусному судну. На таких судах новгородские мореходы отправлялись на промысел от устья Северной Двины до острова Грумант (Шпицберген) на расстоянии 2000 км и успешно совершали дальние плавания вокруг Скандинавского полуострова до устья Невы и далее, до древнего города. Строительство ладей прекращено в России в начале XVIII века

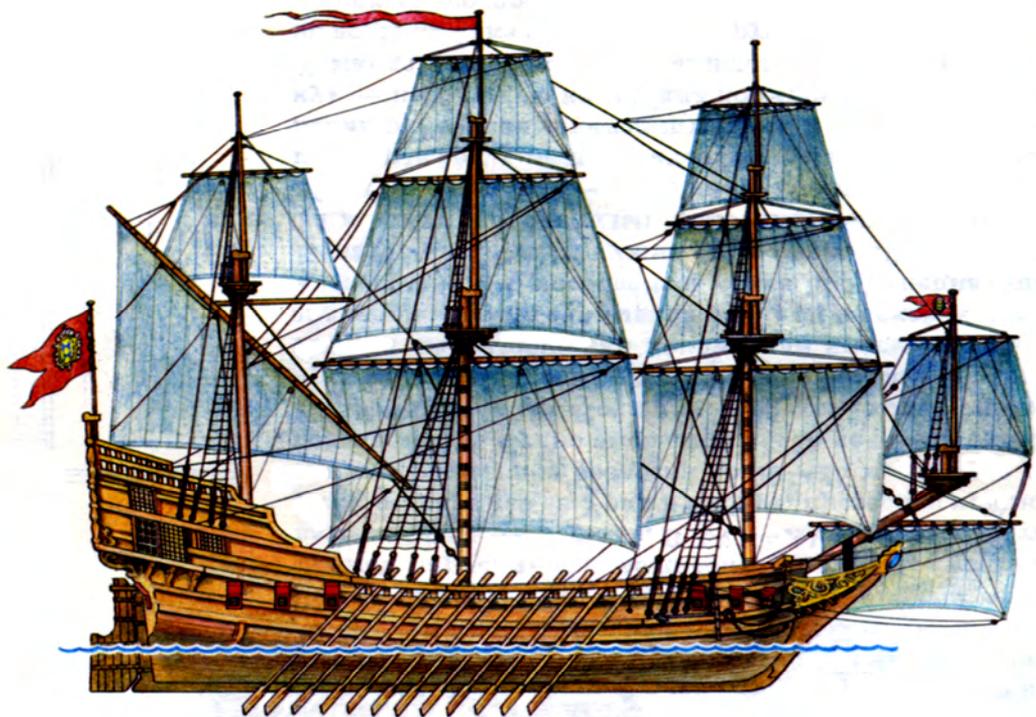


КОЧ ПОМОРСКИЙ

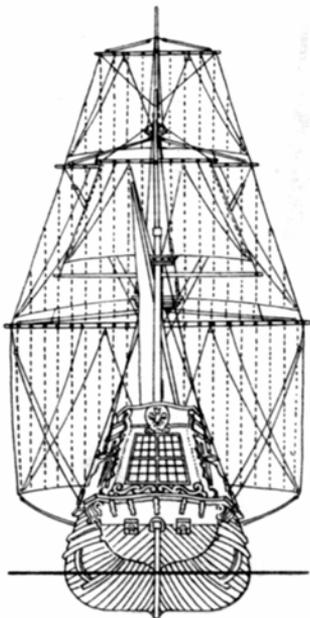
Коч — старинное поморское парусно-гребное судно XI—XIX веков. Он имел характерные обводы для ледового плавания, был оснащен мачтой, навесным рулем и веслами. Вначале кочи строили без

применения металла: к скрепленному деревянными нагелями набору корпуса пришивали ремнями доски обшивки. Длина такого судна была 10—15 м, ширина 3—4 м, осадка 1—1,5 м. При попутном ветре ставили прямой парус, иногда выделанный из шкур, позволявший развивать скорость 6—7 узлов. В XVI—XVII веках этот тип судна распространился за Урал в Сибирь, претерпев крупные изменения. Длина коча возросла до 20—25 м, ширина до 5—8 м, осадка до 2 м. Судно вмещало 10—15 человек команды и до 30 промысловиков. Кочи для «морского хода» строили очень прочно. Набор крепили железными гвоздями, болтами и скобами. Пазы и стыки обшивки конопатили просмоленной паклей, заливали варом и закрывали рейками на скобах. Чтобы полностью «ускорить» коч, требовалось более 3000 специальных скоб. Канатов различных нужно было около 1000 м. Парус высотой 14 м шили из отдельных полотнищ общей площадью свыше 230 м². В конце XVI — начале XVII века начали строить наборные палубные большие трехмачтовые кочи. На этих судах для управления рулем применялся штурвал. В корме устраивали «казенку» — небольшую каюту для кормщика (капитана) и приказчика. Команда и камбуз размещались в трюме. Для подъема якоря из воды на баке имелся ворот (ручной шпиль). При попутных ветрах судно проходило с подпарусом до 250 км в сутки.

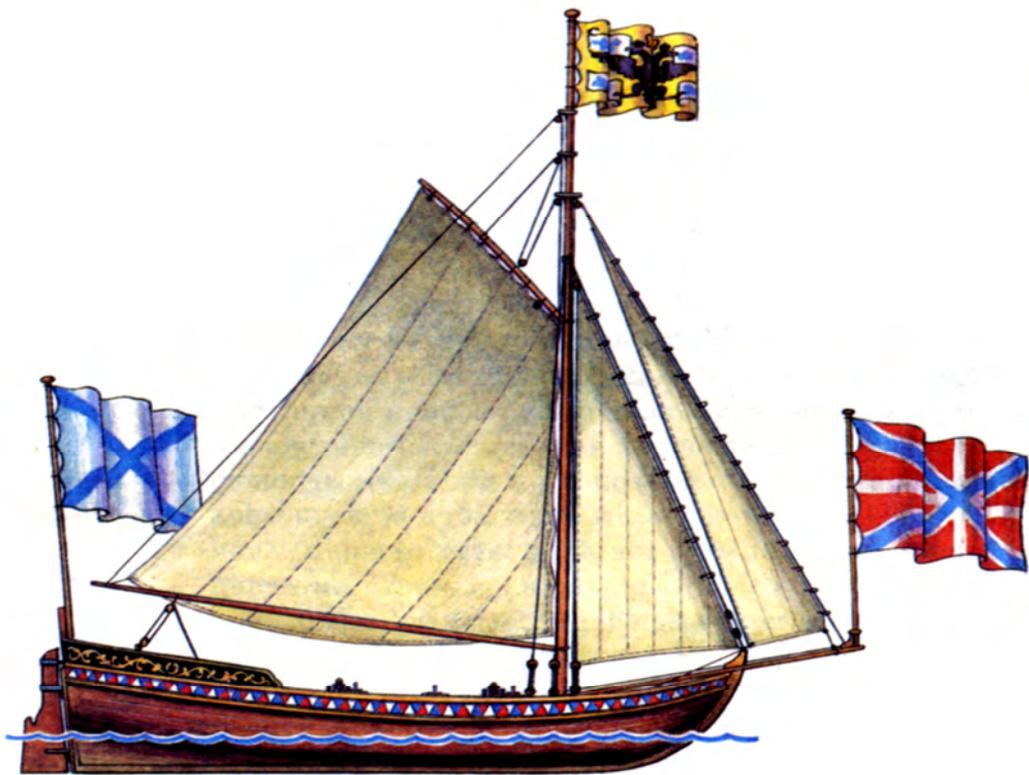




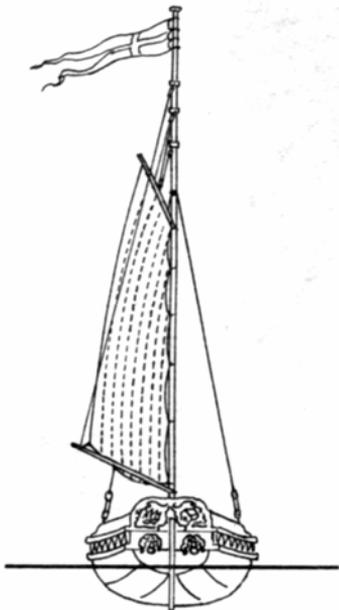
ПЕРВЫЙ РУССКИЙ ПАРУСНЫЙ КОРАБЛЬ «ФРЕДЕРИК»



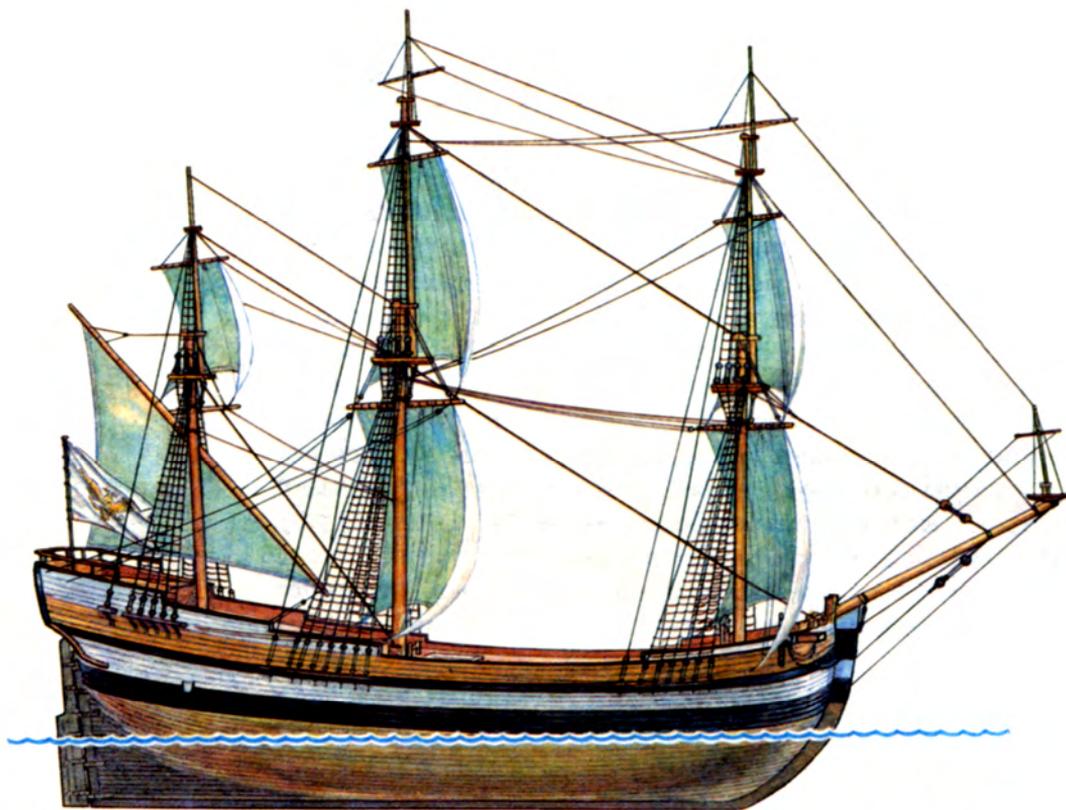
Варствование Михаила Федоровича в 1634 году ознаменовалось историческим событием: в Москву прибыло посольство Шлезвиг-Гольштейнского герцогства с необычной миссией. По просьбе герцога посольство получило разрешение русского царя на постройку десяти транспортных судов и на плавание по Волге и Каспийскому морю в Персию (Иран) для закупки шелка. В грамоте царя, выданной нижегородскому воеводе и приказному дьяку, ставились условия: «Корабли им строить в нашей земле, где такие леса, которые к тому делу годны найдут, а тот лес покупать им у наших людей вольною торговлею, а плотников к тому корабельному делу, к их корабельным мастерам на прибавку наймать наших подданных охочих людей, наем им платить по договору... а первое — от тех плотников корабельного дела не скрывать». Строительство велось на верфи в Нижнем Новгороде. Летом 1636 года судно было построено, названо в честь герцога Гольштейнского «Фредерик», и на нем поднят флаг герцогства. Корабль плоскодонный, трехмачтовый, парусный. Его длина 35 м, ширина 12 м, осадка 2 м. В тихую погоду судно могло передвигаться при помощи двенадцати пар больших галерных весел. Корабль был вооружен несколькими пушками. При выходе в плавание на нем находилось 15 офицеров, 27 матросов и 78 членов посольства. Появление на Волге и Каспии «Фредерика» вызвало огромную сенсацию. Однако при первом же рейсе корабль попал в шторм и был выброшен на берег в районе Дербента. Постройка остальных транспортных судов не состоялась.



БОТИК ПЕТРА I



Ботик Петра I — небольшое дубовое беспалубное одномачтовое парусно-гребное судно. Предполагают, что изготовлено оно в Англии. Дата постройки его неизвестна, доставлено в Россию в 40-х годах XVII века. Водоизмещение около 1,3 т, длина 6 м, ширина 1,97 м. В мае 1688 года ботик отремонтировали, и юный царь совершал на нем плавания по реке Яузе и на Просяном пруду в Измайлове. Затем ботик был перевезен на Переславское (Плещеево) озеро. С этих прогулок под парусом началось серьезное увлечение будущего императора корабельным делом и флотскими науками. Ботик, по выражению царя, явился «плодоносным семенем» для русского флота. До 1722 года он хранился в Москве, а затем его торжественно доставили в Петербург. В честь побед Балтийского флота в Северной войне летом 1723 года ботик перевезли в Кронштадт, спустили на воду, и он под императорским штандартом прошел вдоль строя боевых кораблей, стоящих на якорях на рейде. Командовал ботиком первый генерал-адмирал Российского флота Ф. М. Апраксин, на руле стоял сам император, а на веслах сидели его ближайшие сподвижники. На торжественном обеде в честь победы над шведами Петр I назвал ботик дедушкой русского флота. В том же году суденышко поставили «для вечного хранения» в Петропавловскую крепость. Однако оно не стало «недвижной» реликвией. Несколько раз его всенародно демонстрировали на торжествах в честь знаменательных событий. В настоящее время ботик хранится в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге.

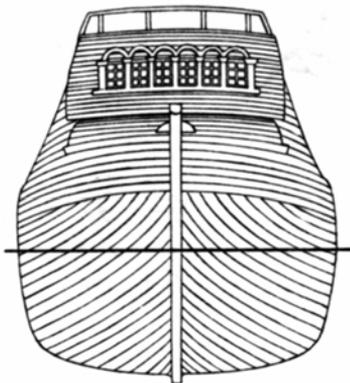


АРХАНГЕЛЬСКОЕ ТОРГОВОЕ СУДНО



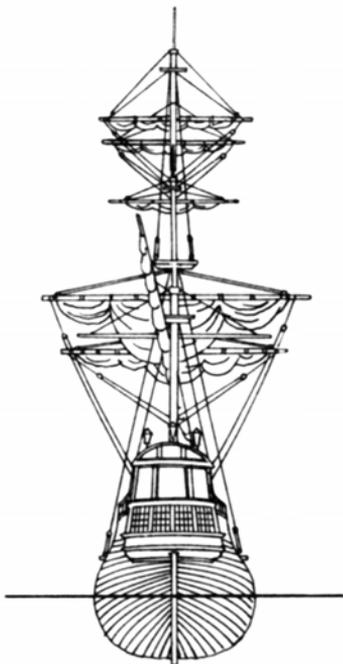
одновременно со строительством военных кораблей Петр I принимал меры для создания морского транспортного флота. Во время вторичного приезда в Архангельск в 1694 году он приказал строить

«корабли для морского дела» (то есть для целей торговли). Постройка первого купеческого судна была завершена в 1697 году. После этого на Соломбальской верфи одновременно было начато строительство шести торговых судов. По всей вероятности, они строились по чертежу, привезенному из Голландии кораблем «Св. Пророчество», и представляли собой разновидность ката. Подводную часть корпусов из соснового леса смолили «густою смолою». Характерными особенностями соломбальских катов являлись более скромная ютовая надстройка — «казенка», которая использовалась для жилья шкипера и его помощников, и наличие почти у самой ватерлинии, слева от ахтерштевня, «окна для таскания леса», своеобразного лацпорта для приема древесины прямо с воды. Для погрузки других товаров служили два больших люка (по-поморски — «творила»): один на шкафуте, другой на шканцах. Выбор якорей на русских купеческих судах производился простейшим деревянным воротом, находившимся сразу же за фок-мачтой. Суда имели полные обводы носа, прямую (транцевую) корму и соотношение ширины к длине, близкое к четырем: наибольшую длину 45,33 м, ширину без обшивки 10,74 м. Высота надводного борта на миделе равнялась 4,72 м. Грузоподъемность судна достигала 840 т. Для отражения возможных нападений каперов на судне устанавливалось от 8 до 37 орудий небольшого калибра, для них в бортах были прорезаны порты с затворами на железных петлях.



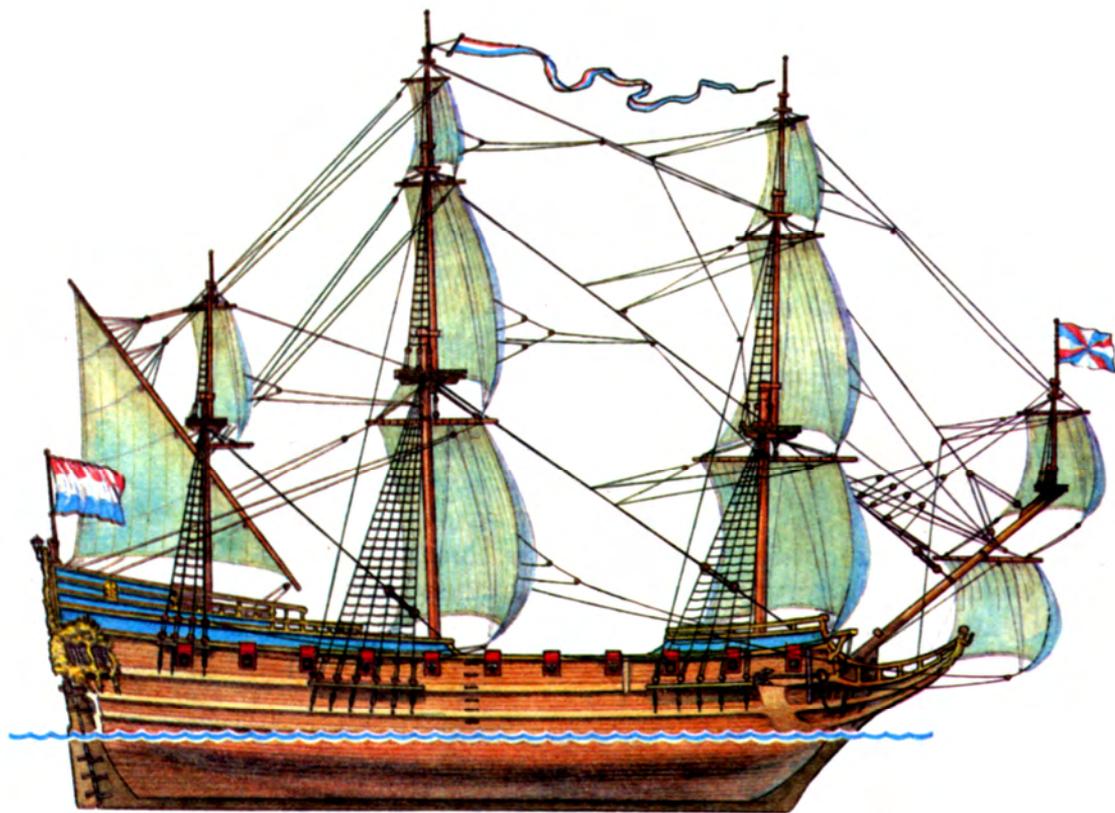


ПАРУСНО-ГРЕБНОЙ ФРЕГАТ «АПОСТОЛ ПЕТР»

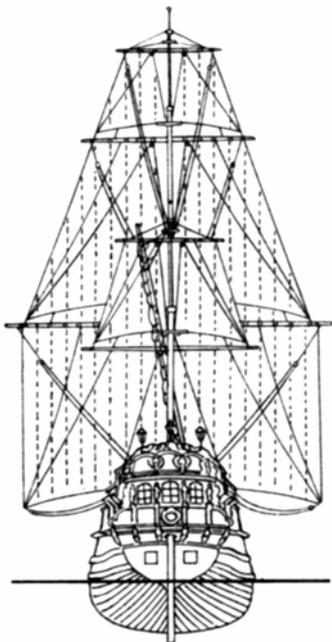


зовский поход 1695 года окончательно убедил Петра I в том, что без наличия флота ему не овладеть даже сравнительно слабой приморской крепостью. Центром кораблестроения стал город Воронеж. Здесь на верфи в 15 верстах от впадения реки Воронеж в Дон в апреле 1696 года был спущен на воду 36-пушечный парусно-гребной фрегат «Апостол Петр». Корабль строился по чертежам и при участии «искусного мастера галерных строений» датчанина Августа (Густава) Мейера, ставшего впоследствии командиром второго такого же 36-пушечного корабля «Апостол Павел».

Длина фрегата 34,4м, ширина 7,6м. Корабль был плоскодонным. Борта в верхней части корпуса заваливались внутрь, что затрудняло абордаж. Шканцы открытые, на срезанном баке оставались площадки для размещения абордажной команды. Корабль имел три мачты со стеньгами и бушприт с вертикальным утлегарем. Фоковую и гротовую парусность составляли нижние паруса и марсели. На бизань-мачте была только бизань. Кроме того, имелось 15 пар весел на случай безветрия и для маневра. «Апостол Петр» 14 лет довольно успешно служил в составе Азовского флота. В 1712 году после неудачного Прутского похода Азовский флот прекратил свое существование. Судьба же корабля «Апостол Петр» неизвестна, хотя Петр I дал указание «сохранить его вечно в пример за првенство».

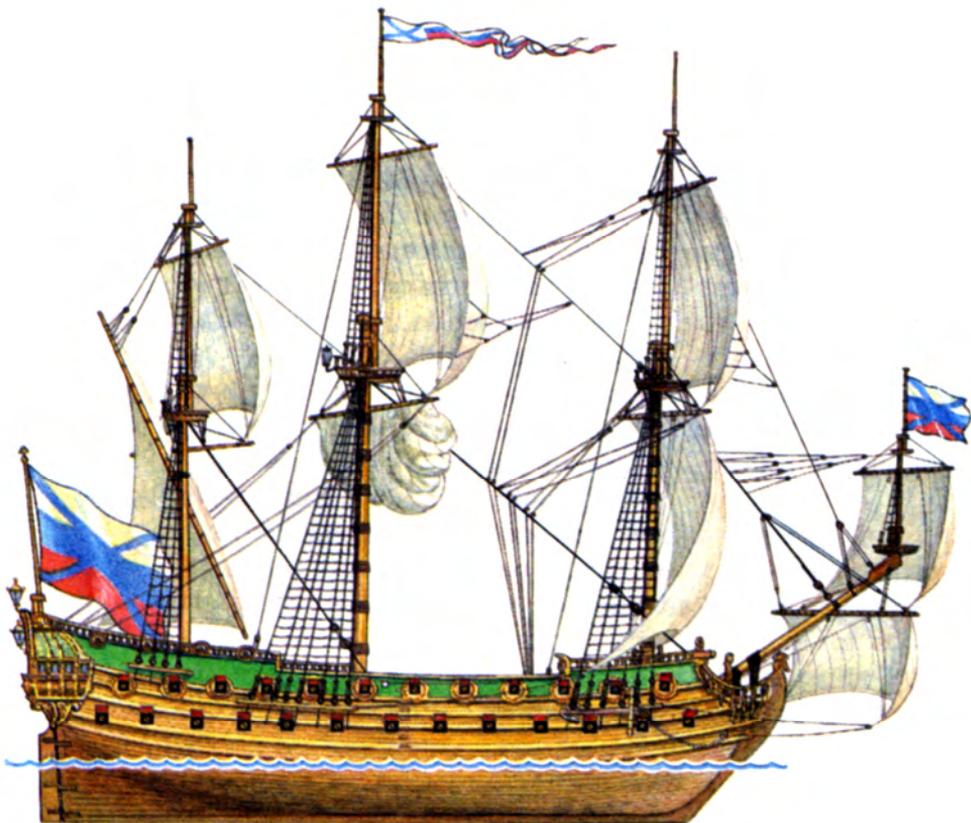


ФРЕГАТ «ПЕТР И ПАВЕЛ»



целью создания коалиции для борьбы против Турции за выход к Черному морю Петр I весной 1697 года направил «великое посольство» в Голландию, Англию и Венецию — морские державы той поры. Вместе с посольством было направлено более 100 человек для изучения кораблестроения и морского дела. В группу волонтеров под именем Петра Михайлова входил сам царь. Около пяти месяцев усердно трудился Петр, он изучил все, что только мог, узнал все хитрости сложной специальности. Царь участвовал в строительстве фрегата «Петр и Павел» от его закладки и почти до окончания работ. Строительством руководил корабельный мастер Ост-Индской компании Гаррит Клас Поль.

Основные размерения корабля: длина максимальная 32,85 м, длина по ватерлинии 27,3 м, ширина 7,2 м, осадка 2,75 м. На одной закрытой и на открытой палубах могло быть размещено до 40 пушек. По окончании работ на верфи мастер выдал Петру I аттестат, в котором отмечалось, что он «...был прилежным и разумным плотником... и не только корабельную архитектуру и черчение планов... изучил основательно, но и уразумел эти предметы в такой степени, сколько мы сами их разумеем». Познание корабельной науки на верфях Голландии, а затем на верфях Англии позволило Петру I лично проектировать многие корабли и положительно сказалось на строительстве Российского флота.

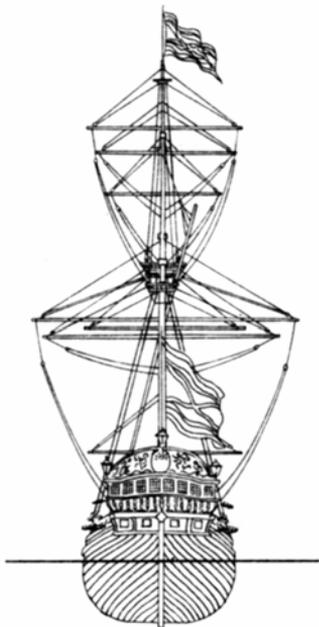


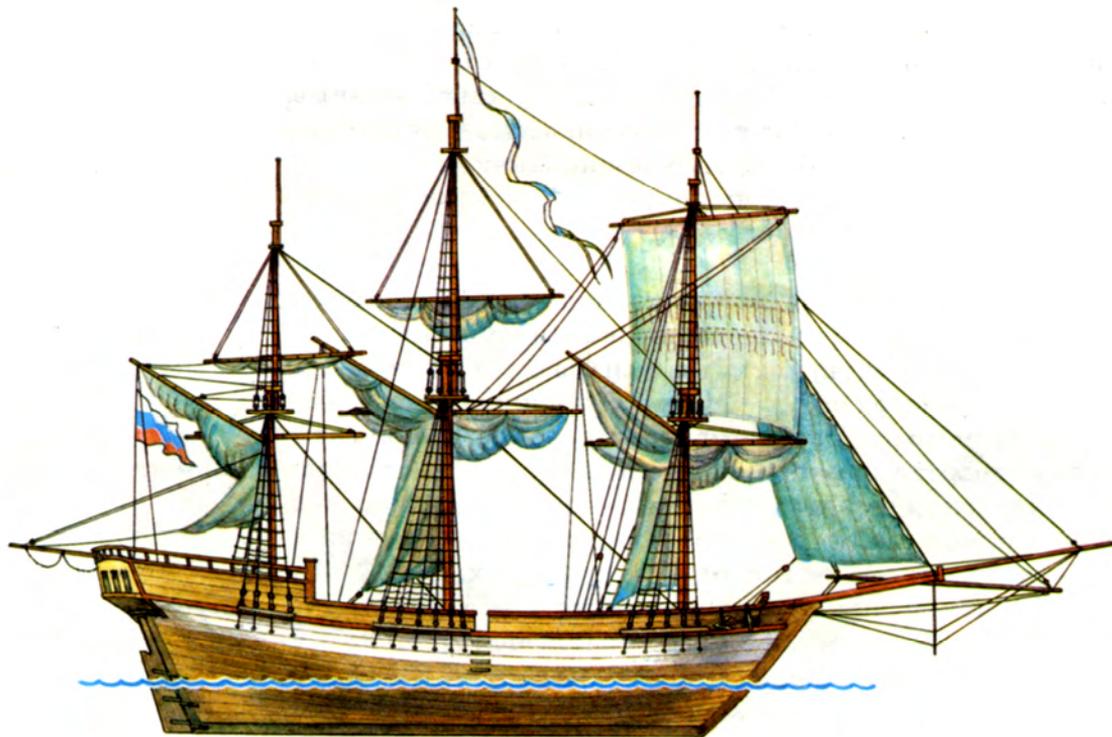
КОРАБЛЬ «ГОТО ПРЕДЕСТИНАЦИЯ»



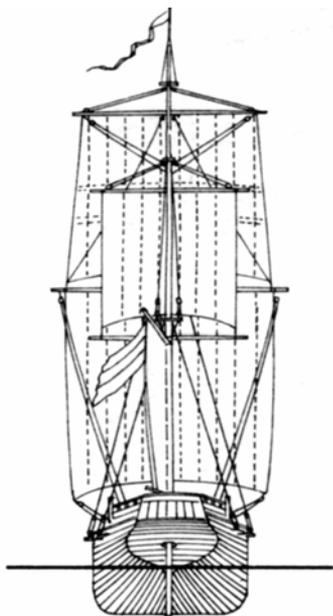
Корабль был заложен в ноябре 1698 года на Воронежской верфи, спущен на воду 27 апреля (8 мая) 1700 года. Строительство велось по проекту, чертежам и при личном участии Петра I. Ему помогали талантливые русские корабельщики — «мастер добрых пропорций» Ф. Склеяев и искусный плотник Л. Верещагин. Длина судна 36 м, ширина 9,5 м, глубина трюма 2,9 м. На нижнем деке располагались двадцать шесть 16-фунтовых орудий, на верхнем — двадцать четыре 8-фунтовых и на юте — восемь 3-фунтовых. Экипаж 253 человека. В процессе постройки были введены существенные конструктивные усовершенствования. До этого киль корабля изготовляли из одного массивного бруса. Петр I приказал изготовить его из двух брусьев, скрепленных между собой деревянными нагелями. В случае удара о грунт отвалился бы только нижний брус, само же судно осталось неповрежденным. Подобная конструкция была применена при строительстве судов в Англии лишь в 40-х годах XIX века.

«Гото Предестинация» («Божие Предвидение») — не только первый 58-пушечный корабль отечественной постройки, но и образец скульптурно-декоративного убранства, произведение искусства в стиле петровского барокко. Резьба на носу и корме, а также венки на пушечных портах были покрыты позолотой, ставни портов изнутри окрашены в огненно-красный цвет, корпус — белый с двумя голубыми полосами. Петр I был очень доволен кораблем: «Весьма красивый, зело изряден пропорцией, изрядного художества и зело размером добрым состроенный». «Гото Предестинация» входила в состав Азовского флота до 1711 года.





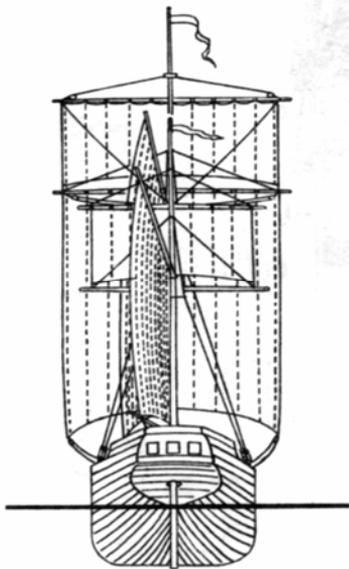
ШКОУТ МАРСЕЛЬНЫЙ



Валахна — волжский город Нижегородской губернии в начале XVIII века стал центром судостроения. На его верфях строили очень прочные мореходные суда — шкоуты, которые предназначались для перевозки на Каспийском море рыбопродуктов и других грузов. Строительным материалом для шкоутов служил сосновый, еловый лес и частично персидский дуб (темир-агач), или «железное дерево». Для крепления деталей набора судна применялись железные болты и деревянные нагели, а продольные брусья толщиной более 30 см и шириной 40 см, которыми обшивали его плоское днище, соединяли между собой железными скобами. Такая технология постройки придавала шкоутам повышенную прочность и долговечность: они служили 20—25 лет. Судно было седловатым, неуклюжим и валким на волне. Его палубу настилали из досок толщиной 6—7 см. Под ютом была каюта для лоцмана, а позади грот-мачты — просторная кухня с русской кирпичной печью. Основные размерения шкоута марсельного: длина 24,5 — 46 м, ширина 7 — 11,3 м, глубина трюма — 3,7—5,2 м, осадка с грузом 3,6—4,9 м, грузоподъемность 250—500 т. Экипаж 12 — 18 человек. Якорей на шкоуте было два или три массой от 400 кг до 1 т, длина якорных пеньковых канатов 200—250 м. Руль приводился в движение румпелем посредством румпельталии. На этих судах устанавливали, как правило, фок- и грот-мачты, но при длине корпуса более 27,5 м ставили еще одну — заднюю, или крьюс-мачту. На двухмачтовых шкоутах было бригадное парусное вооружение, на трехмачтовых — корветское.



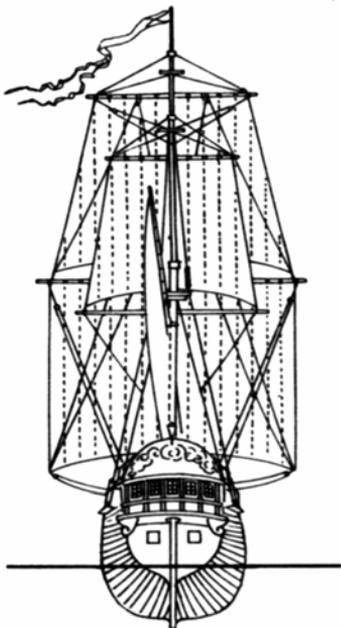
ШКОУТ КРЮЙСЕЛЬНЫЙ



Другими промысловыми судами, которые строились в городе Балахне для Каспийского моря, были шкоуты крьюсельные. Их конструкция и способ постройки аналогичны конструкции и технологии постройки шкоута марсельного. Отличие состояло в размерениях и парусном вооружении. Шкоут крьюсельный имел длину по палубе 17—24 м, ширину 5—6,7 м, глубину трюма 3,4—4,6 м и грузопместимость 120—250 т. Первая мачта называлась большой, а задняя — крьюйс-мачтой. Она была значительно короче передней. Мачты составляли из двух деревьев, которые соединяли по длине железными бугелями. Обе мачты имели гафеля. К гафелю большой мачты крепили парус трисель, именуемый гротом. К бизань-гафелю привязывали парус бизань. Бушприт был цельный, без утлегаря. Самый большой парус — топ — привязывали к топ-рею. Сверху паруса топа поднимался брам-топ. Рей, к которому крепили этот парус, назывался брам-топ-реем. Впереди большой мачты были косые паруса: фор-стаксель и два кливера. Крьюйс-мачта имела два рея: нижний — крьюйс-рей и верхний — крьюйс-брам-рей. Эти реи устанавливались для украшения, парусов на них не было. Два якоря массой 250 и 750 кг с пеньковым канатом длиной 200—250 м обеспечивали надежную якорную стоянку. Экипаж судна 10—14 человек.

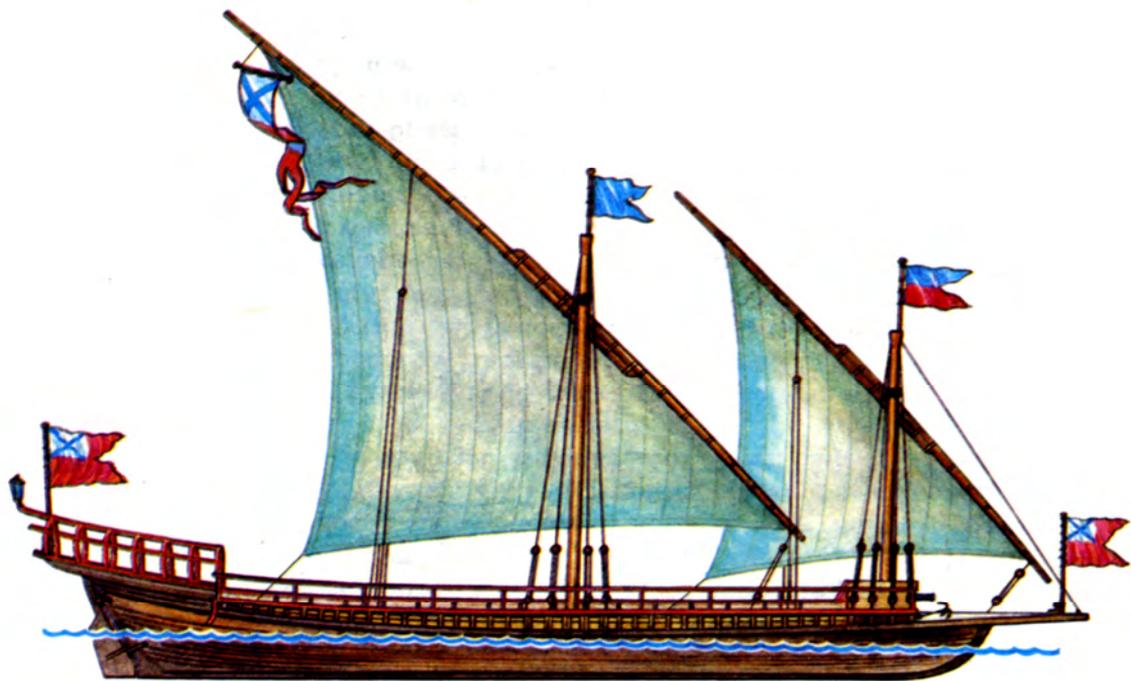


ФРЕГАТ «ШТАНДАРТ»

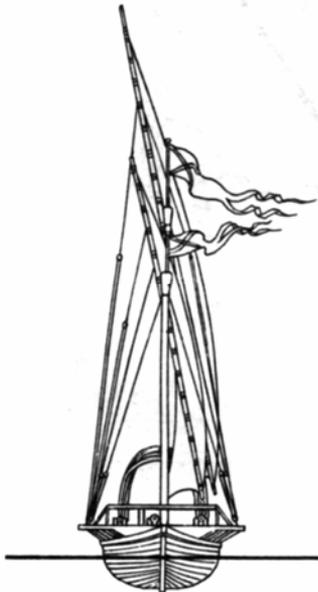


Северная война уже в начальный период убедила Петра I, что силами одной, даже хорошо подготовленной армии добиться завоевания побережья Балтийского моря невозможно. Решено было начать строительство флота. 24 марта (4 апреля) 1703 года на Олонецкой верфи на реке Свири амстердамский корабельный мастер Выбе Геренс заложил первый российский военный корабль Балтийского флота — фрегат. Его длина 27,5 м, ширина 7,3 м, средняя осадка 2,7 м. Экипаж 120 человек. На закрытом деке, баке и юте корабль нес 28 пушек: 8-, 6- и 3-фунтовые.

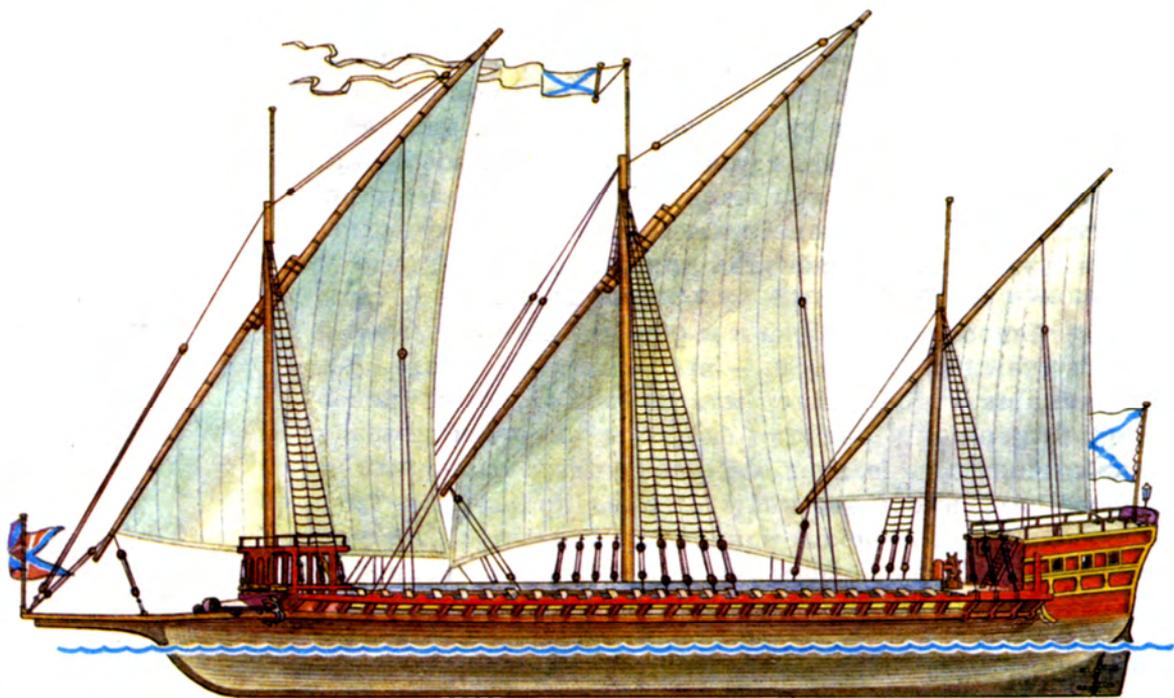
1(12) мая 1703 года русские войска взяли штурмом шведскую крепость Ниеншанц, расположенную неподалеку от устья Невы. Путь к Балтийскому морю был свободен. В связи с этим событием в царский штандарт были внесены изменения: двуглавый орел теперь держал в лапах и клювах не три, а четыре карты — с очертаниями Белого, Каспийского, Азовского и Балтийского морей. Спущенный на воду в конце августа 1703 года фрегат получил имя «Штандарт», и 8(19) сентября того же года на его грот-брам-стеннге был поднят штандарт нового образца. Корабль под командованием капитана Петра Михайлова (Петр I) перешел Ладожское озеро во главе семи вновь построенных судов и стал на якорь на рейде крепости Шлиссельбург. Впоследствии он принял активное участие в Северной войне. Фрегат «Штандарт» находился в составе Российского флота более 25 лет.



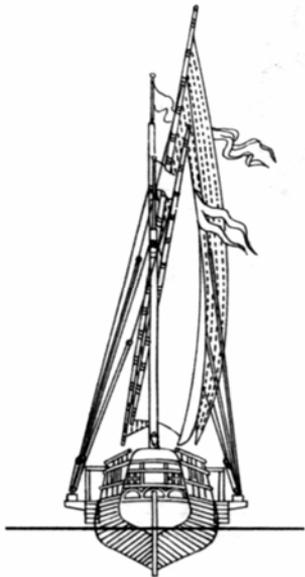
ПОЛУГАЛЕРА (СЌАМПАВЕЈА)



Галера — деревянное гребное судно, созданное венецианцами в VII веке, в России появилось при Петре I. При взятии 19(29) июня 1696 года турецкой крепости Азов в составе русского флота участвовали 23 двухмачтовые галеры, построенные «по голландскому образцу». Строительство галер для Балтийского флота началось на основанной в 1703 году Олонецкой верфи, а с 1712 года—на верфи в Санкт-Петербурге. Учитывая специфические особенности Балтийского театра военных действий (шхеры, мелководье, неустойчивые ветры), Петр I создал шхерный гребной флот, основу которого составляли полугалеры, или скампавеи (итал. *Scampage* — исчезать и *Via* — прочь). Они имели длину 36,6— 39,6 м, ширину 4,8—5,5 м и небольшую осадку. Эти суда были одно- и двухмачтовыми, с косыми парусами, имели до 18 пар весел и могли вместить до 200 человек. Их вооружение составляли три — шесть 12-фунтовых пушек и 16—20 басов (1 — 2-фунтовые фальконеты). Отечественные галеры и скампавеи лучше были приспособлены для действий в прибрежных районах, чем большие шведские парусные корабли. 27 июля (7 августа) 1714 года русский флот в составе 99 галер и полугалер под командованием генерал-адмирала графа Ф. М. Апраксина (авангардом командовал Петр I) одержал первую крупную морскую победу над шведами в Гангутском сражении, а 27 июля (7 августа) 1720 года 66 гребных судов под командованием генерала М. М. Голицына одержали не менее славную победу у о. Гренгам.



ГАЛЕРА «ДВИНА»



Галера «Двина» — единственное в русском флоте 25-баночное (50-весельное) трехмачтовое судно. Она была построена по «венецианскому маниру» корабельным подмастерьем И. Калубневым под наблюдением венецианского галерного мастера Франческо Дипонти, приглашенного в Россию в начале 1720 года. Своё имя судно получило при спуске на воду 16(27) мая 1721 года в Санкт-Петербурге на Галерной верфи. Размеры «Двины» ни в одном из документов не указываются, а чертежи её не сохранились. Судя по обмерам модели, галера имела наибольшую длину 48,46 м и наибольшую ширину с палубами 9,6 м. Артиллерийское вооружение составляли одна 24-фунтовая пушка, две 12-фунтовые и двенадцать 3-фунтовых басов по бортам — всего 15 орудий.

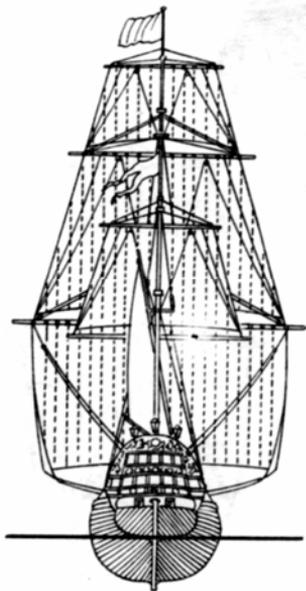
Гребцами на галеру определили солдат Преображенского и Семеновского полков. Каждым веслом гребли 5—6 солдат, следовательно, на судне находилось 250—300 гребцов. Длина весла 13,2 м, масса 94 кг.

В боевых действиях «Двина» не участвовала, но ежегодно в течение нескольких лет выходила в Финский залив для практических плаваний.

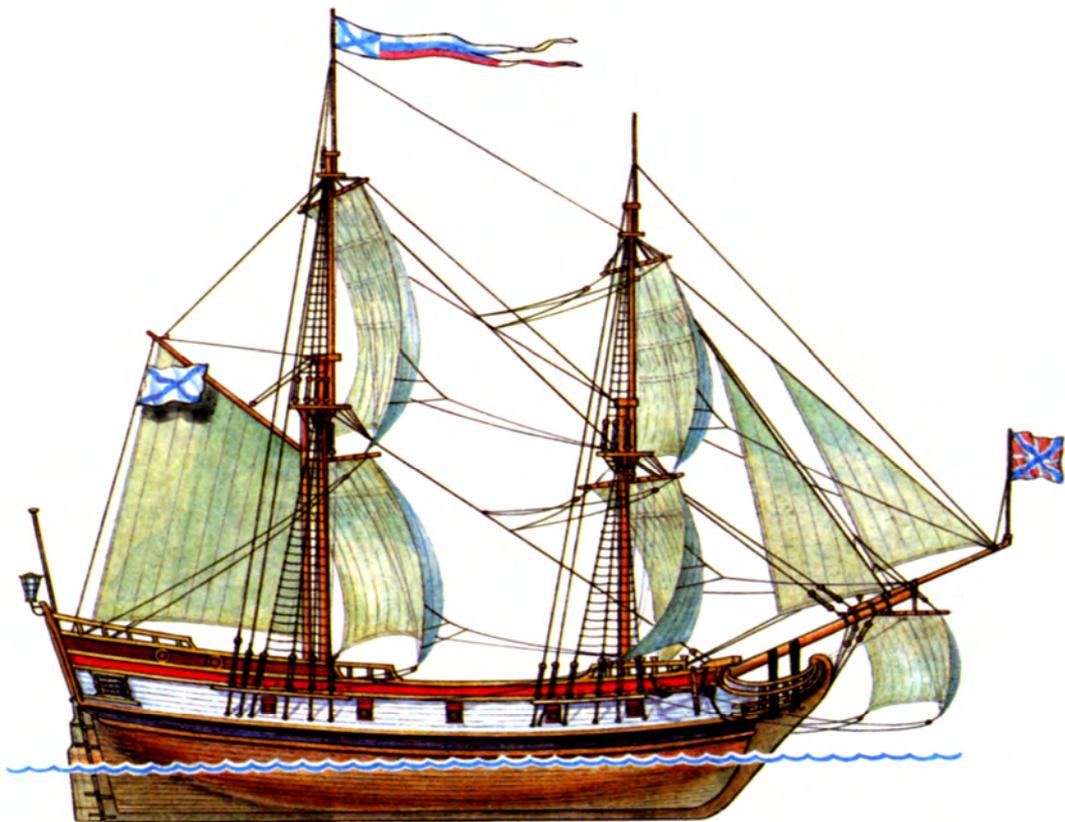
Модель галеры, изготовленная, видимо, в начале XIX века, находится в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге.



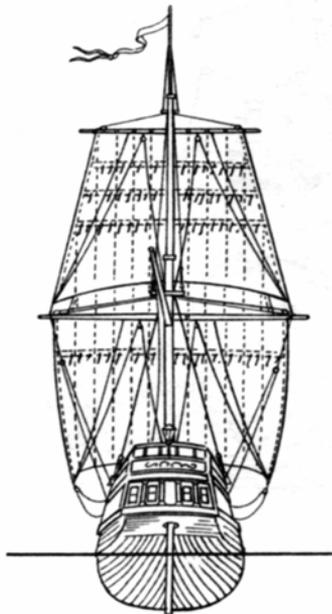
ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ИНГЕРМАНЛАНД»



Нроект и чертежи двухдечного 64-пушечного линейного корабля «Ингерманланд» были разработаны Петром I. Строительство велось под руководством талантливого мастера Р. Козенца. 1(12) мая 1715 года корабль был спущен на воду. Имя ему было дано по шведскому названию Ижорской земли — Ингерманландии. Это был один из лучших кораблей своего времени. Его длина 46 м, ширина 12,8 м, средняя осадка 5,5 м. Он имел усовершенствованное парусное вооружение, на его высоких фок- и грот-мачтах впервые в отечественной практике появились паруса третьего яруса — брамсели. Корабль отличался хорошими мореходными качествами и имел мощное по тем временам артиллерийское вооружение. На нижнем деке (гон-деке) стояли двадцать четыре 30-фунтовых орудия, на верхнем (опер-деке) — столько же 16-фунтовых, на шканцах — четырнадцать 14-фунтовых, на баке (форкастеле) — два 2-фунтовых. В течение ряда лет «Ингерманланд» оставался флагманским кораблем Балтийского флота. Участвуя в кампаниях 1715, 1718, 1719 и 1721 годов, он ходил под флагом вице-адмирала Петра Михайлова (Петра I), а в кампании 1716 года — под штандартом государя, командовавшего соединенным англо-голландско-датско-русским флотом в войне со Швецией. «Ингерманланд» был любимым детищем Петра I. Царь повелел «хранить корабль для памяти», однако в 1735 году, находясь на вечной стоянке в Кронштадтской гавани, «Ингерманланд» затонул во время сильного наводнения.

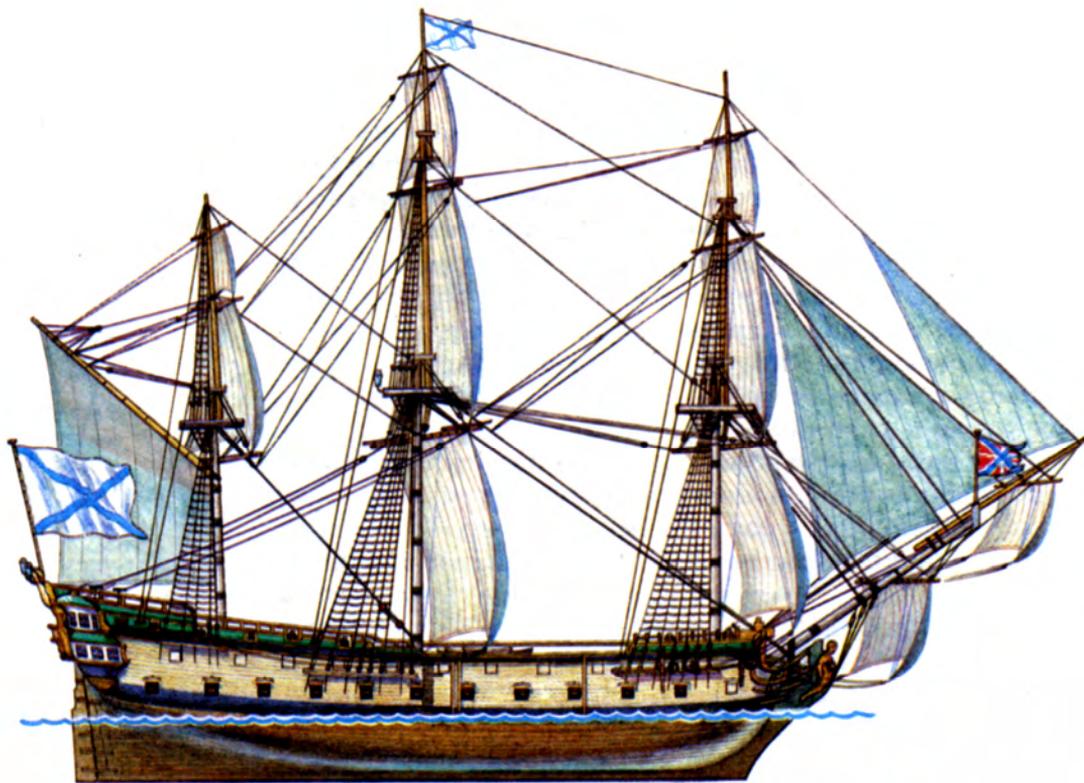


ПАКЕТБОТ «СВ. ПЕТР»



К концу лета 1740 года в Охотске под руководством корабельных мастеров Козьмина и Рогачева были построены два пакетбота — «Св. Петр» и «Св. Павел», которые предназначались для исследований северной части Тихого океана по программе Великой Северной, или Второй Камчатской, экспедиции. Это были четырнадцатипушечные однопалубные двухмачтовые суда с бригамским парусным вооружением и хорошими мореходными качествами. Длина пакетбота 24,4 м, ширина 6,7 м, осадка 2,9 м, водоизмещение более 200 т, экипаж 75 человек.

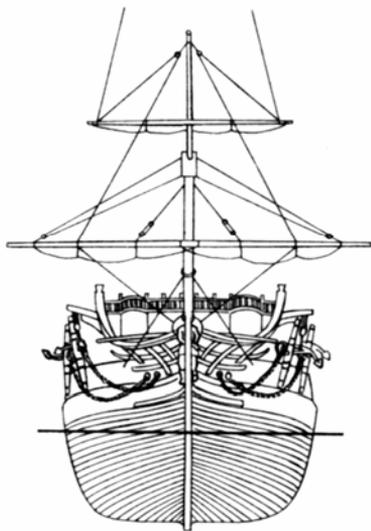
В начале сентября суда отправились в плавание. На флагманском пакетботе «Св. Петр» находился руководитель экспедиции командир В. Беринг. «Св. Павлом» командовал опытный моряк лейтенант А. Чириков. В октябре экспедиция прибыла в Авачинскую губу и остановилась на зимовку в бухте, которую Беринг в честь пакетботов назвал Петропавловской. Позже и основанный здесь город был назван Петропавловском. В июне 1741 года суда направились на юго-восток искать берега Америки. Во время шторма они потеряли друг друга и далее действовали порознь. А. Чириков стал первооткрывателем Северо-Западного побережья Америки и Алеутских островов. В октябре его пакетбот благополучно вернулся в Авачинскую губу. «Св. Петр» на обратном пути к Камчатке подошел к неизвестному острову (ныне остров Беринга). Здесь 8(19) декабря 1741 года В. Беринг скончался. При подходе к острову пакетбот получил большие повреждения и был разобран. Из его частей экипаж построил небольшое судно, на котором летом 1742 года добрался до Камчатки.

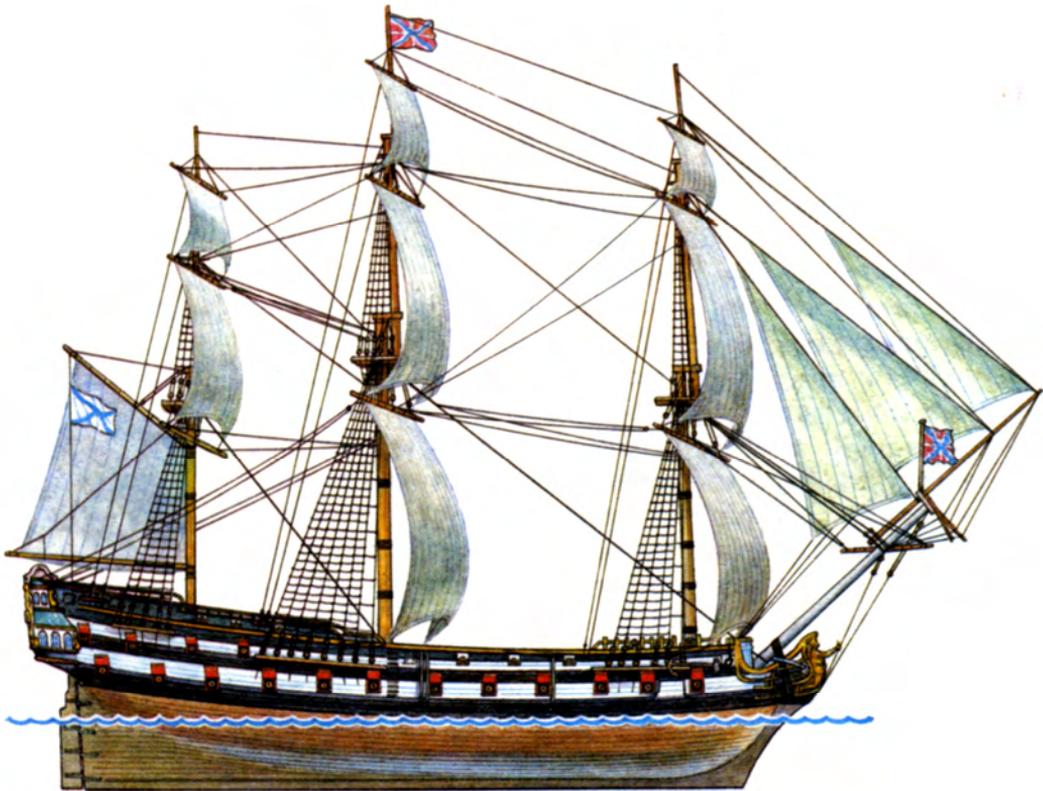


ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ЕВСТАФИЙ»

Корабль был построен в 1762 году на верфи Главного Адмиралтейства в Санкт-Петербурге корабельным мастером Ульфом. Его длина 47,5 м, ширина 14,5 м, глубина трюма 5,8 м, вооружение составляли шестьдесят шесть 36- и 18-фунтовых орудий.

В середине июля 1769 года из Кронштадта в Средиземное море вышла русская эскадра под командованием адмирала Г. А. Спиридова (1-я Архипелагская экспедиция). Адмирал держал свой флаг на «Евстафий». 24 июня (5 июля) 1770 года эскадра обнаружила в Хиосском проливе (в Эгейском море) главные силы турецкого флота и с ходу в кильватерной колонне с короткой дистанции (50—70 м) атаковала его авангард и часть центра. В самом жарком огне оказался «Евстафий»: во время отчаянного абордажного боя начался пожар на флагманском турецком корабле «Реал-Мустафа», и его горящая грот-мачта упала на русский флагман. Когда Г. А. Спиридов убедился, что спасти «Евстафий» невозможно, он перенес свой флаг на линейный корабль «Три Святителя». Вскоре «Евстафий» взорвался, а вслед за ним взлетел на воздух и «Реал-Мустафа». Взрыв обоих кораблей и ураганный огонь русской корабельной артиллерии вызвали панику на судах противника. Они спешно и в беспорядке отступили в Чесменскую бухту, где были заблокированы русской эскадрой. На военном совете 25 июня (6 июля) у главнокомандующего русскими морскими и сухопутными силами в Архипелаге (в Ионическом море) графа А. Г. Орлова был принят план Г. А. Спиридова по уничтожению турецких кораблей комбинированным ударом корабельной артиллерии и брандеров.

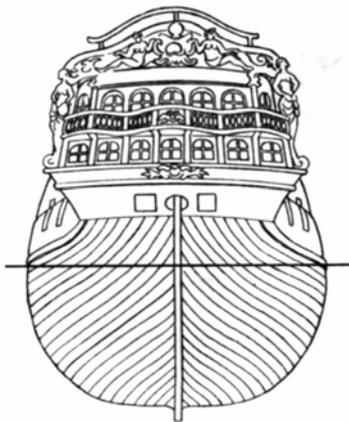


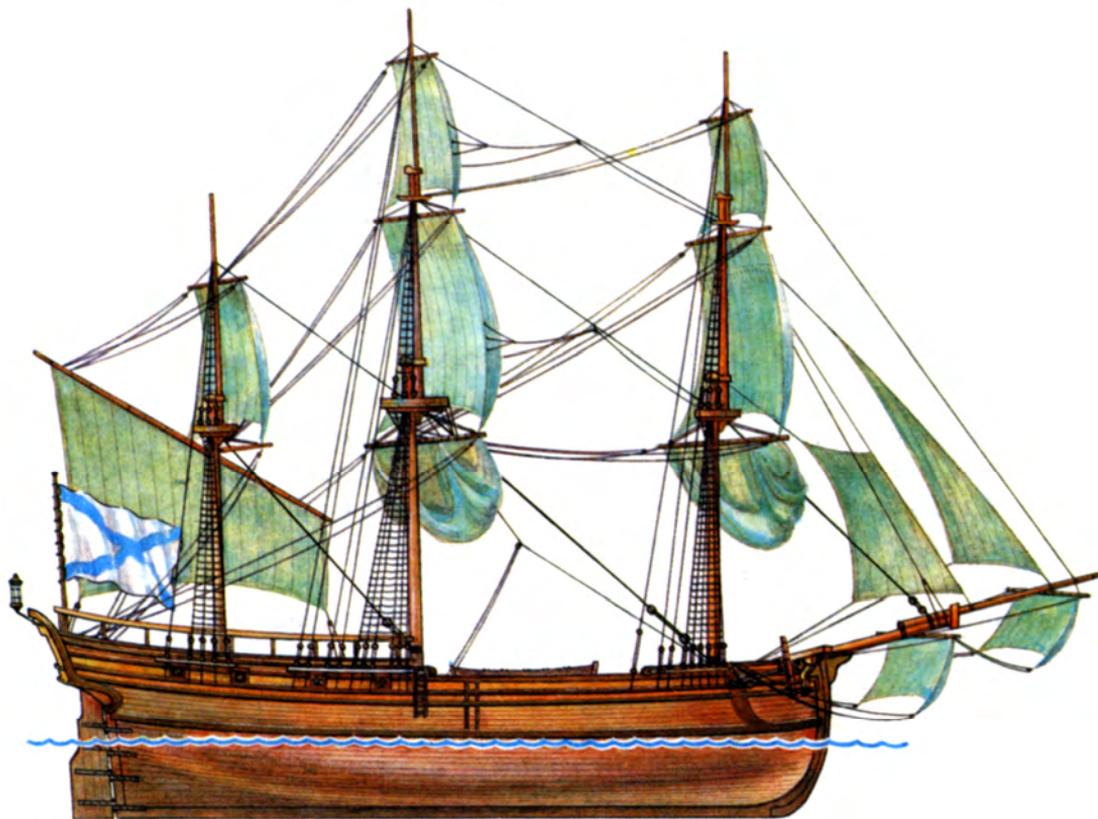


ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ТРЕХ ИЕРАРХОВ»

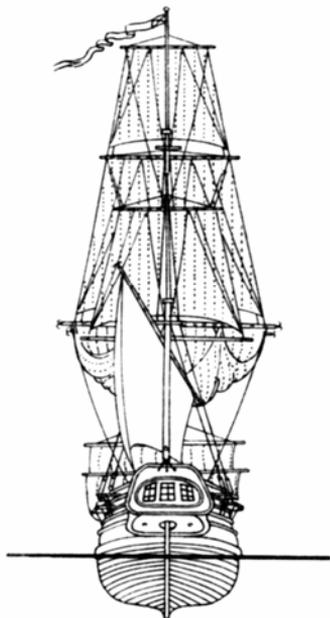


инейный корабль «Трех Иерархов» был построен в 1766 году в Санкт-Петербурге на верфи Главного Адмиралтейства по проекту опытного корабельного инженера Ламбе Ямеса и назван в честь епископов-богословов первых веков эпохи христианства Василия Великого, Григория Богослова, Иоанна Златоуста. Длина судна 47,4 м, ширина 12,5 м, глубина трюма 5,5 м. Вооружение составляли шестьдесят шесть пушек. Совершенные формы корпуса корабля гармонично сочетались с красивым декором. Носовая фигура представляла собой воина в римских одеждах. Корму украшала композиция из четырех фигур нимф и кариатид, соединенных между собой завитками затейливого орнамента. Весь изящный горельеф был позолочен и хорошо смотрелся на фоне голубой решетки балкона. Во время русско-турецкой войны 1768—1774 годов корабль в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова участвовал в Хиосском, а затем в Чесменском морских сражениях 24—26 июня (5—7 июля) 1770 года. Под командованием капитана бригадирского ранга С. К. Грейга он бесстрашно сражался на очень близком расстоянии от противника и нанес ему значительный урон, хотя и сам получил серьезные повреждения. На корабле «Трех Иерархов» держал кайзер-флаг главнокомандующий русскими морскими и сухопутными силами в Архипелаге генерал-аншеф граф А. Г. Орлов, получивший за беспримерную победу в Чесменском бою титул Чесменского. С. К. Грейгу присвоен был чин контр-адмирала.

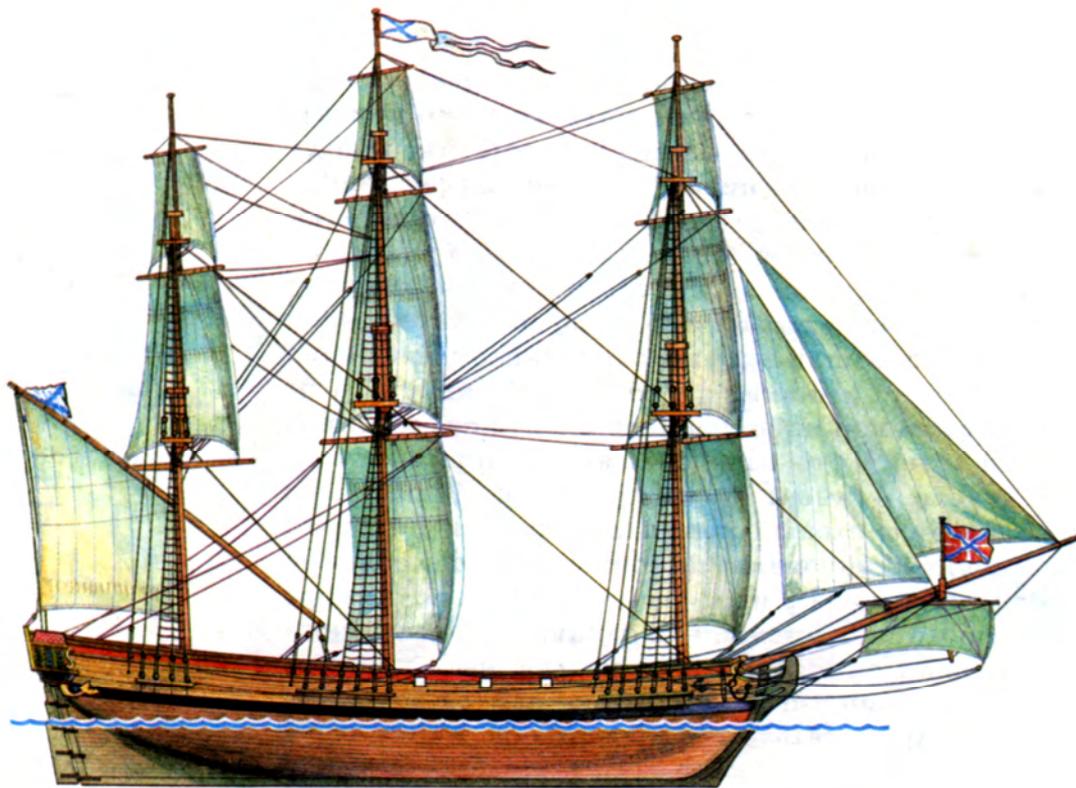




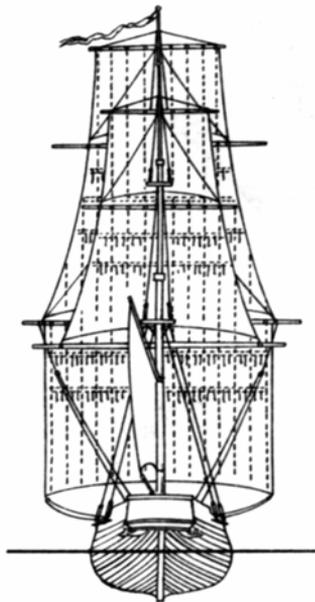
БРАНДЕР ИЛЪИНА



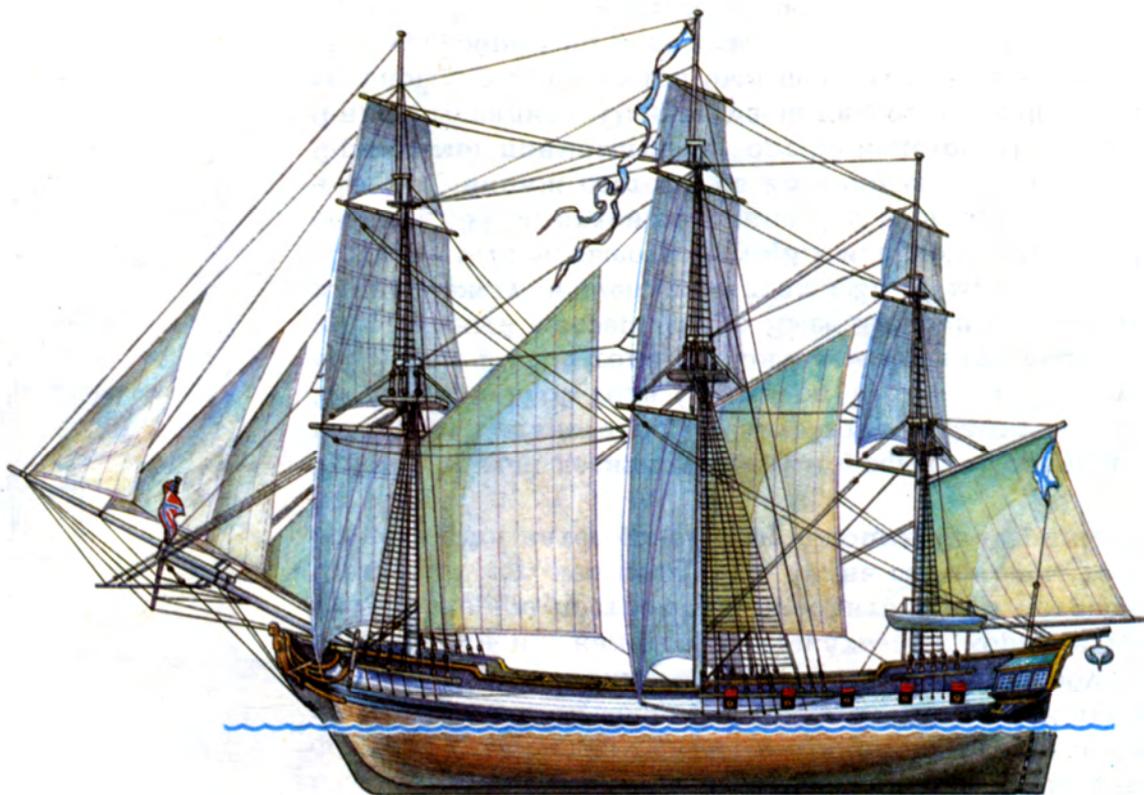
В эпоху парусного флота для сожжения вражеских кораблей применялись брандеры — суда, нагруженные горючими и взрывчатыми веществами. В качестве брандеров, как правило, использовали устаревшие суда. Они направлялись в сторону неприятеля по ветру или по течению, чаще ночью или в тумане. Брандер снаряжали так, чтобы он мог быстро вспыхнуть и при столкновении с вражеским кораблем поджечь его. Примером успешного применения брандера служит сожжение русскими моряками турецкого флота в Чесменском морском сражении в ночь с 25 на 26 июня (с 6 на 7 июля) 1770 года. Для действий против турецкого флота было изготовлено четыре брандера, но успеха добился один, под командой лейтенанта Д. С. Ильина. Несмотря на сильный огонь противника, ему удалось вплотную подойти к 84-пушечному турецкому линейному кораблю, зажечь брандер и вместе с командой пересечь в шлюпку. Горящие обломки взорванного корабля вызвали взрывы и пожары на других судах противника. Всего в огне погибло 15 турецких линейных кораблей, 6 фрегатов и более 40 мелких судов. За этот подвиг лейтенант Д. С. Ильин был награжден орденом Георгия IV степени. Позже в память о героическом поступке именем Ильина были названы минный крейсер и эсминец. Название «Чесма» в Российском флоте носили броненосец и линейный корабль.



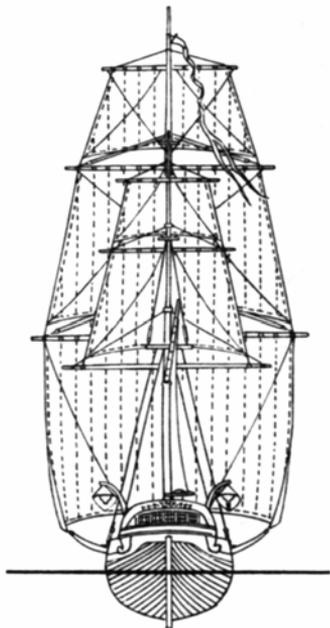
УЧЕБНЫЙ ФРЕГАТ «НАДЕЖДА»



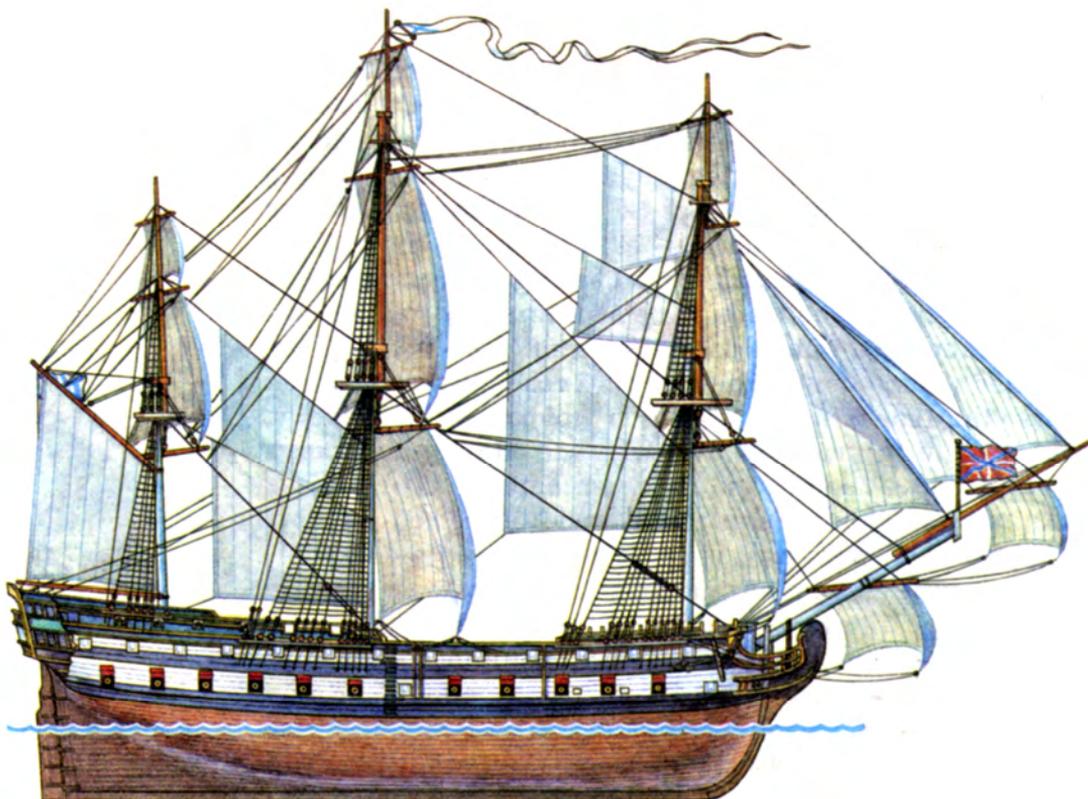
Вскоре после вступления на российский престол Екатерина II говорила: «У нас в излишестве кораблей и людей, но нет ни флота, ни моряков». По инициативе императрицы были приняты неотложные меры для возрождения флота в духе Петра Великого. Одной из них была реорганизация обучения кадетов морского корпуса. 21 июня (2 июля) 1764 года Адмиралтейств-коллегия постановила: «Для обучения гардемарин и... кадетов содержать при корпусе трехмачтовую яхту, которую построить и снабдить всеми потребностями». Сомнений нет, что постройка судна состоялась, так как на постановлении категоричная резолюция Екатерины II: «Быть по сему!» Трехмачтовый десяти пушечный фрегат «Надежда» был заложен на верфи Главного Адмиралтейства в Санкт-Петербурге 23 декабря 1765 года (3 января 1766 года), на воду спущен 4(15) июня 1766 года. Строителем фрегата был известный корабельный мастер Ламбе Ямес. Основные размерения судна: длина между перпендикулярами 23,77 м, ширина без досок обшивки 6,71 м, высота борта 3,1 м, глубина трюма 2,82 м, средняя осадка 2,34 м, водоизмещение 270 т, площадь основных парусов 445 м². Экипаж состоял из 28 человек, из них 17 матросов. Фрегат мог принимать на борт 25 кадетов. Плавал он в районе Финского залива. Однако из-за недостаточной выдержки строительного леса век судна был недолгим — в 1774 году корабль был «разобран по ветхости». В истории Российского флота фрегат «Надежда» навсегда остался как первое отечественное учебное судно специальной постройки.



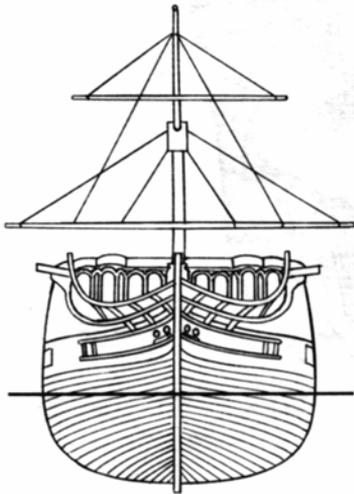
БОМБАРДИРСКИЙ КОРАБЛЬ



Нарусный двух-трехмачтовый корабль конца XVII—начала XIX века был вооружен гладкоствольными орудиями крупного калибра (мортирами, единорогами), а также малыми пушками для самообороны. Он предназначался для обстрела береговых укреплений и приморских крепостей, а также для артиллерийского боя с кораблями противника. Особое внимание при строительстве бомбардирских кораблей обращалось на их прочность, чтобы стрельба из тяжелых и дальнобойных мортир не расшатывала корабельных креплений. Первые бомбардирские суда появились во французском флоте в 1681 году. Первоначально они носили название бомбардирских галиотов. Вскоре этот класс судов был принят во всех морских державах. В русском флоте первые бомбардирские корабли появились в 1699 году для действий против крепости Азов. В 1771 году в Санкт-Петербурге под руководством корабельного мастера А. Селянинова был построен трехмачтовый бомбардирский корабль «Юпитер». На фок- и грот-мачтах он нес прямые паруса, на бизань-мачте — гафель. На корабле было установлено: две 5-пудовые мортиры, две 3-пудовые гаубицы и десять 6-фунтовых пушек. В зависимости от вооружения размерения этих судов были следующие: длина 20—29 м, ширина 6—8 м, глубина трюма 2,5—3,5 м. Экипаж состоял из 40—50 человек. В отечественном флоте бомбардирские корабли существовали до 1828 года.

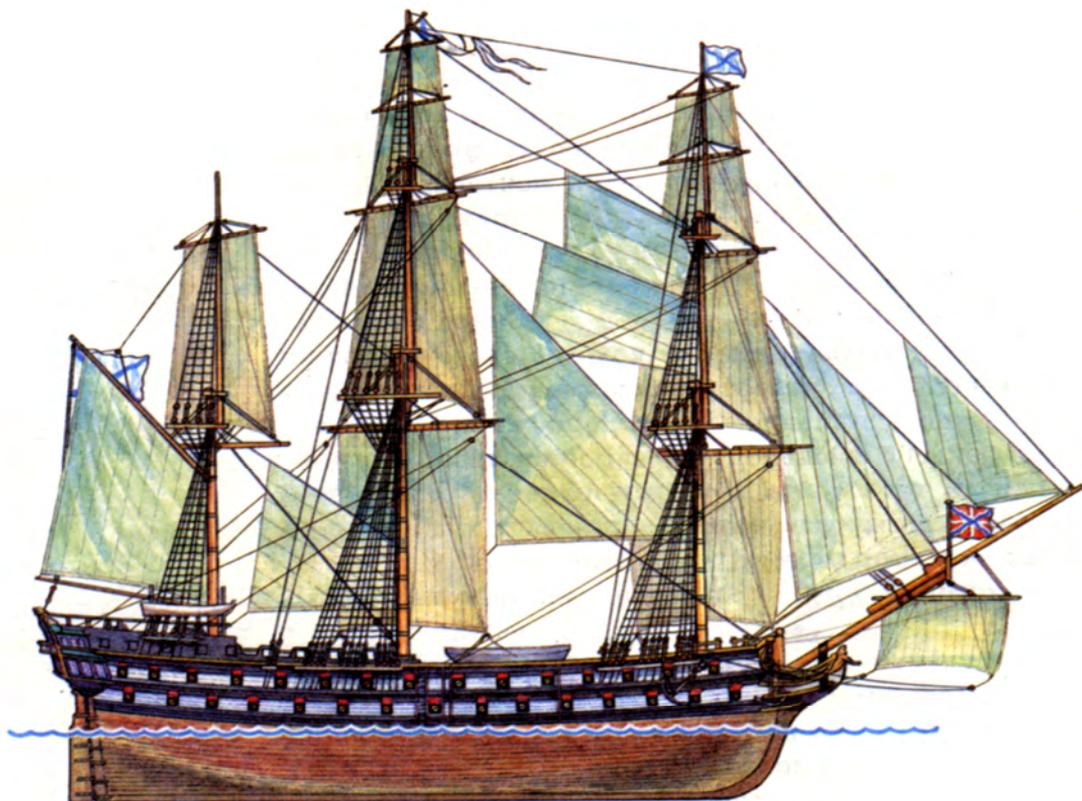


ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «СЛАВА ЕКАТЕРИНЫ»



Генерал-цейхмейстер (командующий артиллерией) Черноморского флота И. А. Ганнибал 26 мая (6 июня) 1779 года заложил на Херсонской верфи два первых 66-пушечных линейных корабля. Головным из них стал «Слава Екатерины». Предположительно проект нового линейного корабля разработал корабельный мастер А. С. Катасонов. Строил его инженер И. А. Афанасьев.

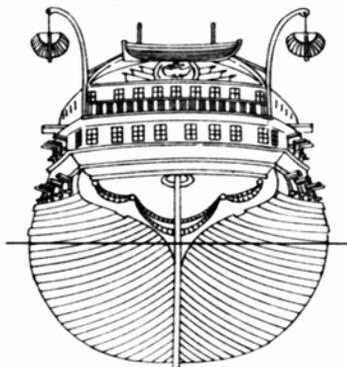
Длина судна по нижней палубе 48,77 м, ширина без обшивки 13,5 м, глубина трюма 5,8 м. Вместо полагавшихся по штату 30-фунтовых пушек посчитали возможным обойтись имевшимися в наличии 24-фунтовыми, которые «столь малую имеют разность, что с таковою же пользою в действии употребляемы быть могут». Строительство корабля шло медленно, лишь 16(27) сентября 1783 года в торжественной обстановке судно было спущено на воду. Боевая служба «Славы Екатерины» пришлось на русско-турецкую войну 1787—1791 годов. Переименованный в 1788 году генерал-фельдмаршалом Г. А. Потемкиным в «Преображение Господне» корабль участвовал во всех крупных операциях русской эскадры, в том числе в победных морских сражениях под руководством адмирала Ф. Ф. Ушакова. Заслуженная слава, добытая в жестоких морских баталиях, ставит этот корабль в один ряд с другими кораблями-героями отечественного флота.



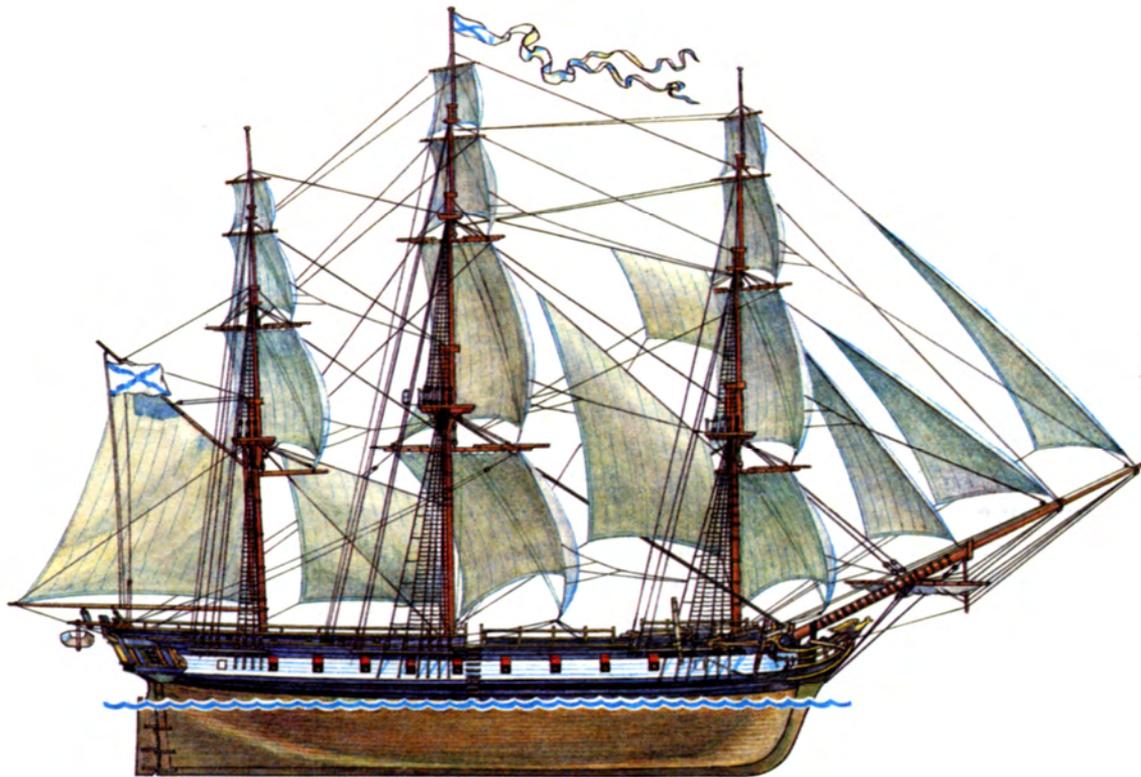
ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «СВ. ПАВЕЛ»



Двухдечный 84-пушечный линейный корабль «Св. Павел» был построен в городе Николаеве в 1794 году корабельными инженерами И. Афанасьевым и И. Соколовым. По своей конструкции он многим отличался от линейных кораблей более ранней постройки. Бак и шканцы были сделаны без прежних возвышений и имели общую палубу. Под бушпритом, на носовой наделке — княвдигеде — была установлена поясная фигура апостола Павла, выполненная из дерева и покрытая позолотой. Корма не имела пышных украшений, которые были так модны в эпоху стиля рококо. Над окнами верхней галереи находился позолоченный выпуклый государственный герб: двуглавый орел в обрамлении знамен. Корабль имел более совершенное парусное вооружение. На нем уже не было паруса бом-блинда на бушприте, но зато в носу появились кливера и стакселя, причем стакселя были поставлены и между мачтами. Длина корабля 54,9 м, ширина 15,3 м, глубина трюма 6,1 м. На нижнем деке (гон-деке) были установлены двадцать четыре медные 36-фунтовые пушки, на верхнем (опер-деке) — двадцать шесть 24-фунтовых. На обоих деках, кроме того, было десять единорогов. На шканцах, баке и юте — двадцать четыре чугунные 6-фунтовые пушки.



Корабль «Св. Павел» вошел в историю русского военноморского флота. Длительное время он являлся флагманским кораблем выдающегося флотоводца Ф. Ф. Ушакова. Именно на нем 20 февраля (3 марта) 1799 года был подписан акт о капитуляции французского гарнизона «неприступной» крепости на Средиземном море — Корфу.



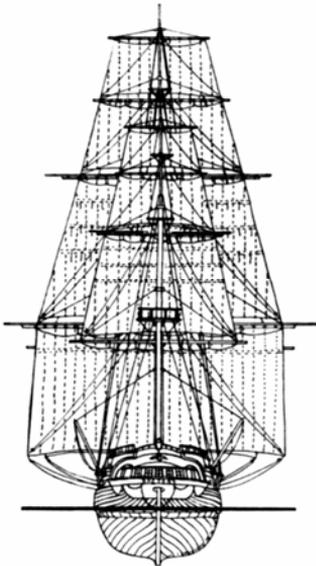
ШЛЮП «ВОСТОК»

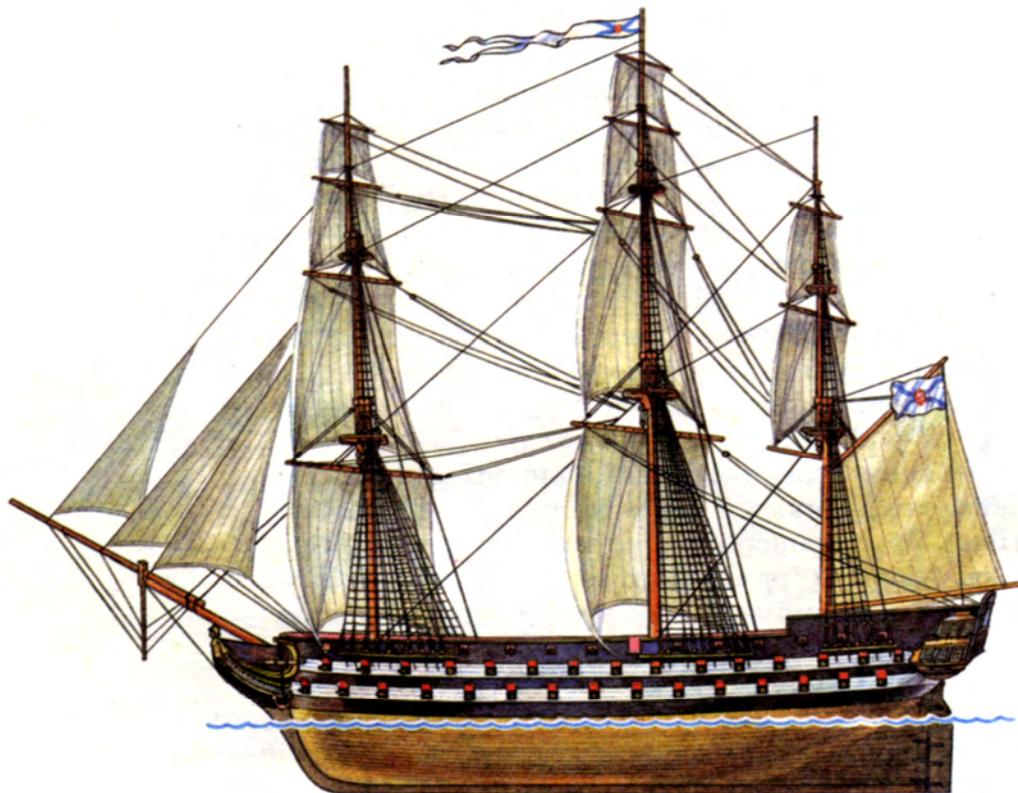


удно было спущено на воду со стапеля Охтинской верфи в Санкт-Петербурге в 1818 году. Его длина 40 м, ширина около 10 м, осадка 4,8 м, водоизмещение 900 т, скорость до 10 узлов. Вооружение составляли 28 пушек. Экипаж 117 человек.

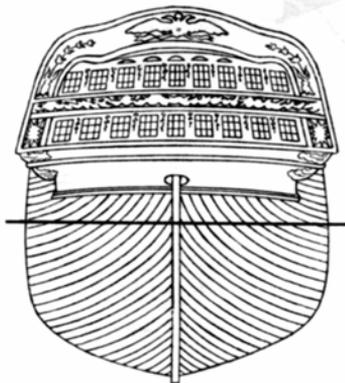
3(15) июля 1819 года шлюп «Восток» под командованием капитана II ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена, начальника кругосветной Антарктической экспедиции, и шлюп «Мирный» под командованием лейтенанта М. П. Лазарева вышли из Кронштадта и 16(28) января следующего года достигли берегов Антарктиды. После ремонта в Сиднее (Австралия) корабли исследовали тропическую часть Тихого океана, а затем 31 октября (12 ноября) 1820 года вновь взяли курс на Антарктиду. 10(22) января 1821 года шлюпы достигли самой южной точки: 69° 53' южной широты и 92° 19' западной долготы. 24 июля (5 августа) 1821 года, закончив труднейшее плавание, корабли прибыли в Кронштадт. За 751 сутки они прошли 49 723 мили (около 92 300 км). Важнейшим итогом экспедиции стало открытие громадного шестого материка — Антарктиды. Помимо этого, на карту были нанесены 29 островов и выполнены сложные океанографические работы. В память об этом знаменательном плавании в России была выбита медаль.

В 1828 году шлюп «Восток» был исключен из списков флота и разобран. В наше время имена шлюпов «Восток» и «Мирный» носят две советские научные антарктические станции. По установившейся традиции название «Восток» перешло к крупнейшему научно-исследовательскому судну.

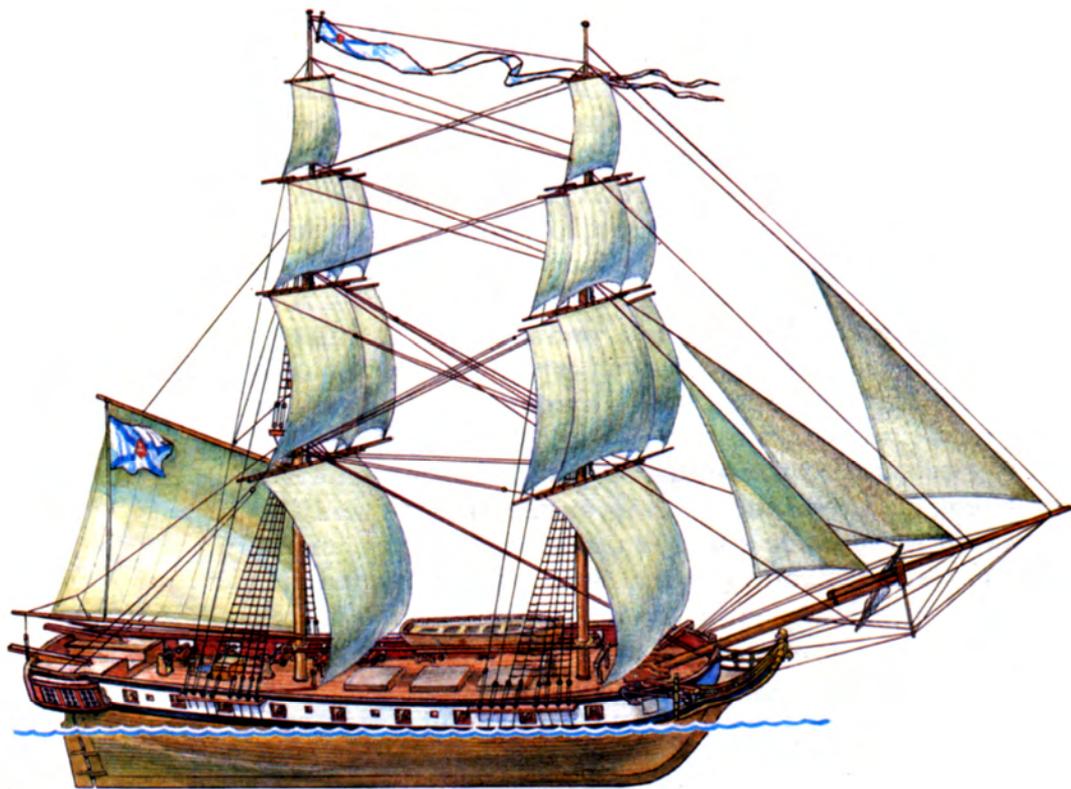




ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «АЗОВ»



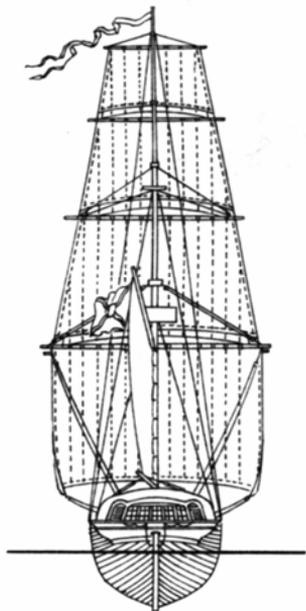
Корабль был заложен в Архангельске 20 октября (1 ноября) 1825 года, спущен на воду 26 мая (7 июня) 1826 года. Его строили знаменитые русские корабельные мастера И. А. Курочкин и В. А. Ершов. Свое имя корабль получил в память о победе Петра I над турками в 1696 году. «Азов» был образцом кораблестроения, одним из красивейших кораблей русского флота. Его стройный корпус длиной 54,5 м и шириной 14,7 м был орнаментирован классицистической резьбой. Центр гакаборта занимал двуглавый орел, носовая фигура высотой около 3,5 м изображала воина в золоченом шлеме и доспехах. Водоизмещение судна 3000 т, экипаж 600 человек. Вооружение составляли четыре 40-фунтовых и семьдесят 24- и 36-фунтовых орудий. 8(20) октября 1827 года в Наваринском морском сражении на этом корабле держал свой флаг командующий русской эскадрой контр-адмирал Л. П. Гейден. Командовал кораблем капитан I ранга М. П. Лазарев, один из первооткрывателей Антарктиды, впоследствии адмирал, известный флотоводец. Благодаря героизму, высокой боевой выучке экипажа и искусству командира «Азов» пушечным огнем уничтожил пять турецких кораблей, за что первым из кораблей русского флота был награжден почетным Георгиевским кормовым флагом и вымпелом. Однако серьезные повреждения, полученные в Наваринском морском сражении, не позволили дальше продолжать службу, в 1831 году корабль был разобран. Славное имя этого корабля в советском Военно-Морском Флоте унаследовал большой противолодочный корабль «Азов».

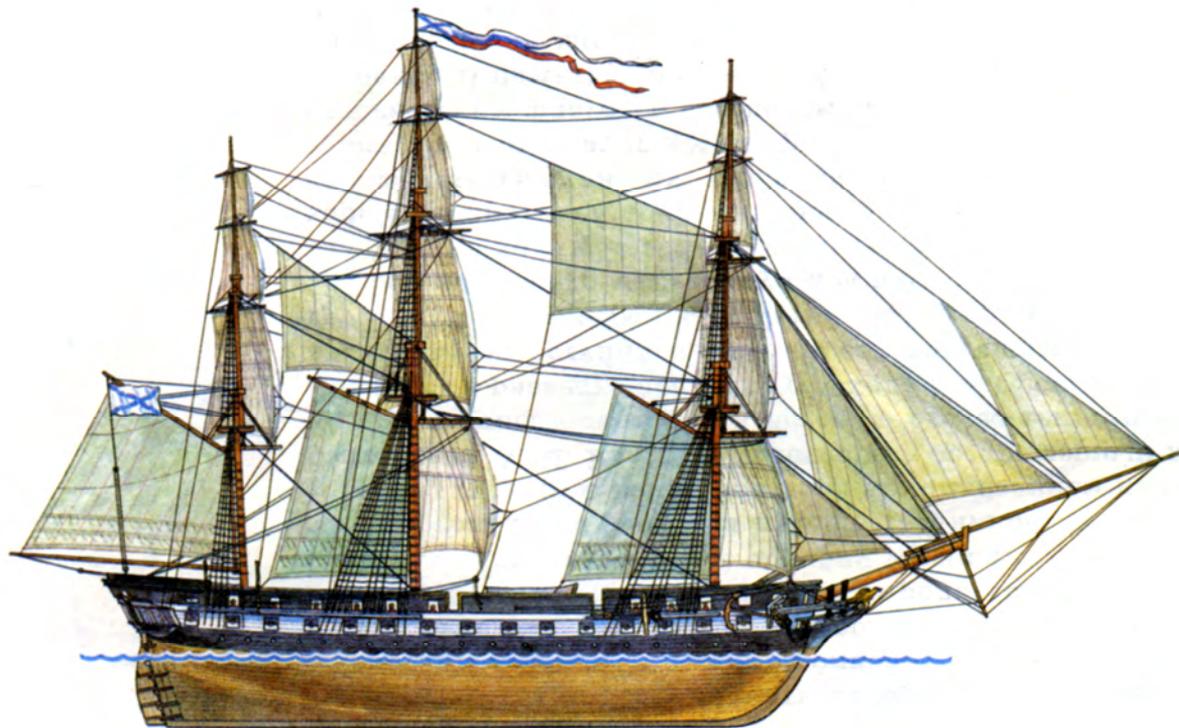


БРИГ «МЕРКУРИЙ»

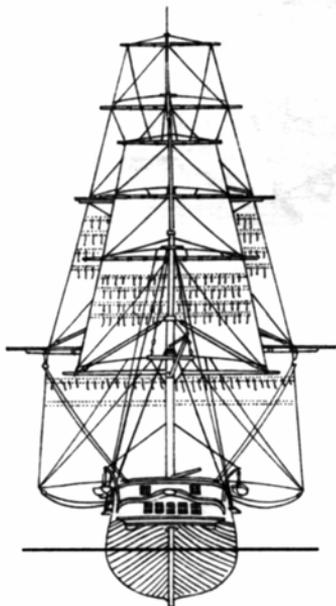


удно было построено в Севастополе в 1820 году выдающимся инженером, корабелом И. Я. Осмининым. Длина брига 29,4 м, ширина 9,4 м, осадка 2,9 м. На палубе стояли восемнадцать 24-фунтовых карронад (орудия с коротким стволом) для боя на близком расстоянии. Еще две пушки меньшего калибра при надобности переносились с кормы в носовую часть брига и выполняли роль «погонных», или «ретирадных», орудий. Нос корабля украшала фигура Меркурия, бога торговли, покровителя путешественников. В русско-турецкую войну бриг под командованием капитан-лейтенанта А. И. Казарского совершил беспримерный подвиг и навеки вписал свое имя в историю отечественного флота. Находясь в разведке недалеко от входа в Босфор, 14(26) мая 1829 года он вступил в бой с преследовавшими его двумя турецкими линейными кораблями, на которых насчитывалось 184 орудия. Умело маневрируя под парусами и используя для увеличения хода весла, ведя меткий огонь, бриг сумел нанести кораблям противника значительные повреждения в рангоуте и такелаже, вынудил их лечь в дрейф и отказаться от преследования. За этот подвиг «Меркурий» был награжден кормовым Георгиевским флагом и вымпелом, а весь экипаж получил боевые награды. В память о подвиге «Меркурия» в Севастополе в 1834 году воздвигнут памятник с надписью: «А. И. Казарскому. Потомству в пример». По традиции имя героического брига наследовало гидрографическое судно «Память Меркурия», а морской тральщик нашего Военно-Морского Флота назван именем его командира — «Казарский».

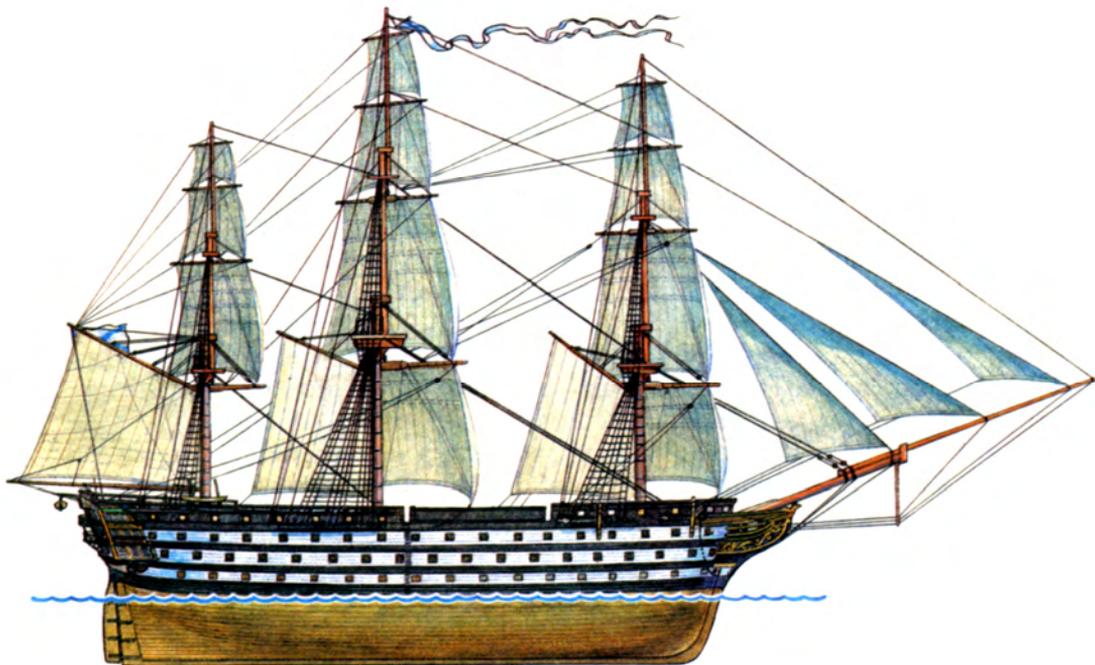




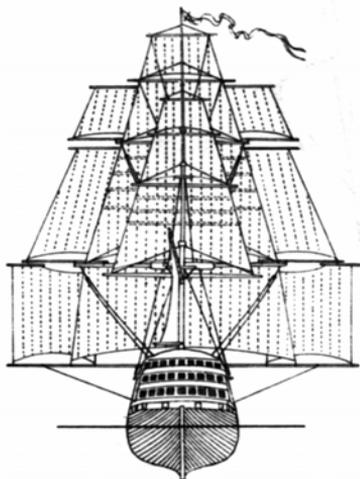
ФРЕГАТ «ПАЛЛАДА»



Корабль был заложен на Охтинской верфи в Санкт-Петербурге 2(14) ноября 1831 года, спущен на воду 1(13) сентября 1832 года. Строил его по лучшим образцам того времени русский корабельный мастер полковник В. Ф. Стоке. В конструкции корпуса и в парусном вооружении были учтены самые последние новшества, а отделка выполнена из ценных и редких пород дерева — тика и дуба. Корабль отличался подчеркнутой строгостью линий, изяществом декора и хорошими мореходными качествами. Скорость хода фрегата превышала 12 узлов. Длина судна 52,8 м, ширина 13,6 м. Вооружение составляли пятьдесят два орудия 24- и 32-фунтового калибра. Фрегат был назван в честь греческой богини войны и победы, а также мудрости, знаний, искусства и ремесла. Первым командиром * «Паллады» стал капитан-лейтенант П. С. Нахимов. В октябре 1852 года корабль под командованием капитан-лейтенанта И. С. Унковского вышел из Кронштадта в кругосветное плавание. Экспедицию возглавил вице-адмирал Е. В. Путягин, направлявшийся на Дальний Восток с дипломатической миссией. В качестве его секретаря на фрегате находился известный русский писатель И. А. Гончаров, создавший впоследствии одноименное произведение, обессмертившее имя корабля. 17(29) января 1856 года из опасений, что фрегат «Паллада» может быть захвачен англо-французской эскадрой, корабль был затоплен в Константиновской (ныне Постовая) бухте Императорской (ныне Советская) гавани. В наше время на берегу бухты Постовой установлен памятник фрегату.



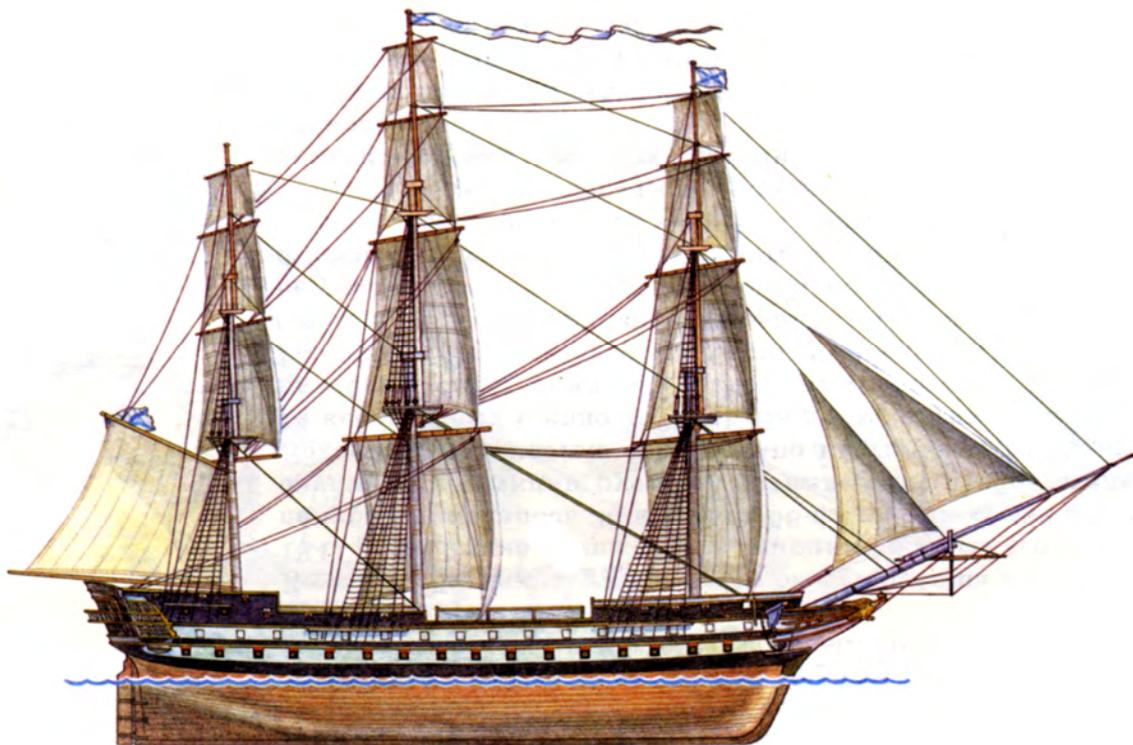
ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ДВЕНАДЦАТЬ АПОСТОЛОВ»



В первой половине XIX века со стапелей Николаевской судовой верфи сошли 120-пушечные трехдечные однотипные линейные корабли «Двенадцать апостолов» (головной), «Париж» и «Великий князь Константин». Их строил выдающийся русский корабельный капитан С. И. Чернявский. В проектировании головного корабля участвовал главный командир Черноморского флота адмирал М. П. Лазарев.

Корабль «Двенадцать апостолов» был спущен на воду 15(27) июля 1841 года. Длина судна 63,7 м, ширина 18 м. На его нижней палубе размещалось 28 мощных 68-фунтовых бомбических орудий конструкции русского артиллериста-изобретателя Лехнера с дальностью стрельбы по настильной траектории 14 кабельтовых (около 2600 м). На двух других артиллерийских палубах (деках) стояли 36- и 24-фунтовые пушки. Всего было 130 пушек. Экипаж корабля около 1000 человек, из них 12 офицеров и 65 унтер-офицеров. Название «120-пушечный» не указывало на количество орудий, а означало, что корабль относится к I рангу. Сильное артиллерийское вооружение, прекрасные мореходные качества, маневренность, большая скорость хода (при попутном ветре до 12 узлов) ставили суда этой серии в ряд самых лучших линейных кораблей парусного периода.

Во время обороны Севастополя линейный корабль «Двенадцать апостолов» вместе с другими судами Черноморского флота был затоплен у входа в Северную бухту.



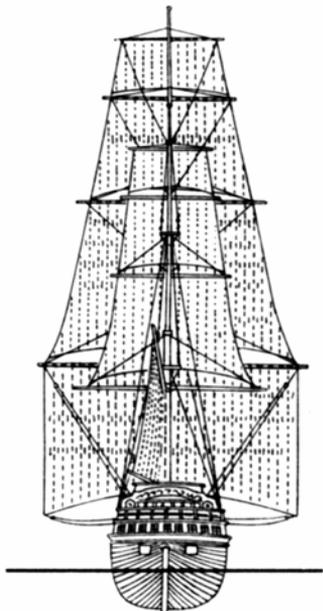
ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ»

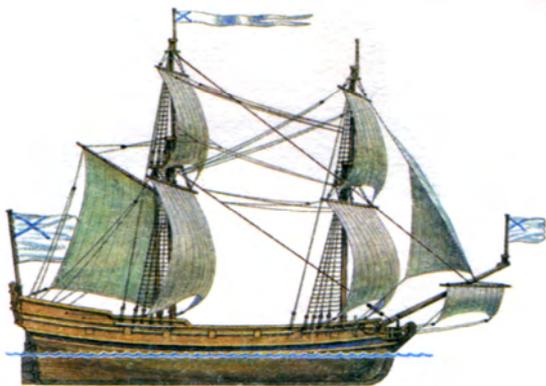


вухдечный линейный корабль «Императрица Мария» был спущен на воду 9(21) мая 1853 года со стапелей Николаевской верфи. Строил его полковник И. С. Дмитриев. Длина судна 61 м, ширина 17,4 м. На двух артиллерийских палубах (деках) находилось 84 орудия: восемь бомбических 68-фунтовых пушек, пятьдесят шесть 36-фунтовых и двадцать 24-фунтовых. Экипаж 733 человека. Командовал кораблем капитан I ранга П. И. Барановский.

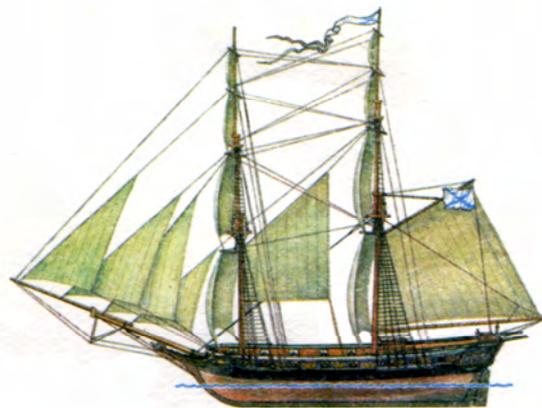
18(30) ноября 1853 года русская эскадра в составе шести линейных кораблей под командованием вице-адмирала П. С. Нахимова (он держал свой флаг на «Императрице Марии») вошла в Синопскую бухту, где под защитой береговых батарей стояла турецкая эскадра. Заняв под огнем противника выгодные позиции и использовав превосходство в артиллерии, эскадра Черноморского флота полностью уничтожила 15 из 16 неприятельских кораблей и береговые батареи. В плен был взят командующий турецкой эскадрой Осман-паша. Корабль «Императрица Мария» в том бою получил серьезные повреждения. Оценивая Синопскую победу, вице-адмирал В. А. Корнилов писал: «Битва славная, выше Чесмы и Наварина». Это сражение вошло в историю как последнее крупное сражение эпохи парусного флота. Эффективное применение в нем русских бомбических пушек ускорило переход к строительству броненосного флота.

28 августа (9 сентября) 1855 года «Императрица Мария» в числе других кораблей Черноморского флота была затоплена на Севастопольском рейде, чтобы не допустить прохода противника к городу.





ШНЯВА «МУНКЕР». 1704 г.



ЯХТА «НЕВА». 1831 г.

Виктор Ананьевич Дыгало ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ

Иллюстрации *М. Ф. Аверьянова, В. А. Дыгало*

Макет *М. Б. Вержниковой*

Рецензент *В. Краснов*

Заведующая редакцией *М. П. Дмитриева*

Редактор *Х. Х. Лукьянец*

Литературный редактор *Л. А. Трепцова*

Технический редактор *Н. А. Чижонкова*

Корректор *Н. П. Бржевская*

ИБ № 1244. Научно-популярное издание

Сдано в набор 9.07.91. Подписано в печать 21.10.91. Формат 60X84/16. Бумага офсетная 100 г. Гарнитура школьная. Печать офсет. Усл. печ. л. 3,72. Уч.-изд. л. 3,40. Усл. кр.-отг. 18,6. Изд. № 4-823. Тираж 175 000. Заказ 751. «С».

«Изобразительное искусство», Москва, 1991
129272. Москва, Сушевский вал, 64

Ордена Трудового Красного Знамени Тверской
полиграфический комбинат Министерства печати и массовой
информации РСФСР. 170024, Тверь, пр. Ленина, 5