



ПАРУСНЫЕ

самые красивые и знаменитые

КОРАБЛИ

ПАРУСНЫЕ САМЫЕ КРАСИВЫЕ И ЗНАМЕНИТЫЕ КОРАБЛИ



Москва
Аванта
2003

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

О корабль, вот опять в море несёт тебя бурный вал!

Гораций

Вид бесшумно скользящего по волнам белоснежного корабля вряд ли оставит кого-нибудь равнодушным. Как утверждают французы, в мире есть три прекрасных зрелища — скачущая лошадь, танцующая женщина и корабль, идущий под всеми парусами. В самом деле, парусный корабль, несмотря на его техническую сложность, удивительно красив. Он являет собой пример гармоничного сочетания рациональности и экологической чистоты. Роль, которую ему выпало сыграть в развитии цивилизации, невозможно переоценить.

Ещё три десятилетия назад казалось, что парусные корабли остались в далёком прошлом, а немногочисленные сохранившиеся ветераны просто доживают свой век. Вскоре ситуация изменилась, и интерес к парусу резко возрос. Одних в нём привлекла экономическая выгода, других — экологическая чистота, третьих — эстетика и романтика. Началось строительство новых парусников — учебных, научно-исследовательских, грузовых и пассажирских; массовый характер приобрело восстановление заброшенных судов-ветеранов и создание полномасштабных копий исторических кораблей... Постепенно это поветрие настолько распространилось в мире, что о возрождении паруса теперь говорят как о свершившемся факте. Ещё бы, сегодня на планете, без учёта спортивных и прогулочных яхт, плавают сотни белокрылых судов под флагами как минимум 40 государств!

Возвращение к парусу предрекали давно. Но только на пороге III тысячелетия это пророчество стало сбываться. И возможно, встреча с парусным кораблём в открытом море вскоре перестанет быть редкостью.

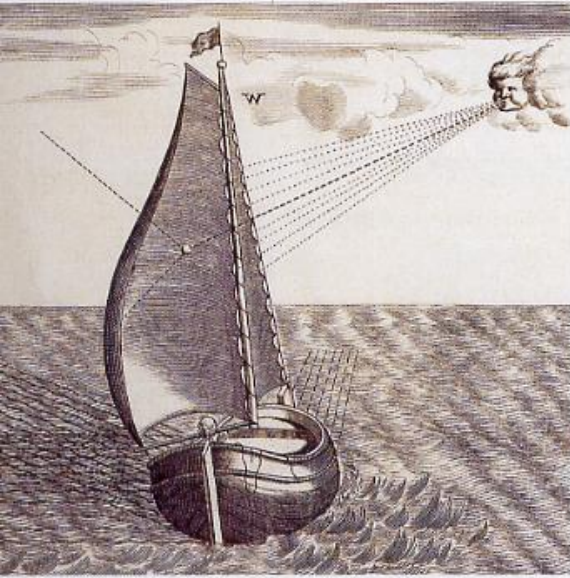




ПАРУСА И СНАСТИ

Посмотрите на постановку и уборку парусов вблизи, на сложность механизма, на эту сеть снастей, канатов, веревок, концов и верёвочек, из которых каждая отправляет своё особенное назначение и есть необходимое звено в общей цепи; взгляните на число рук, приводящих их в движение... В каждой верёвке, в каждом крючке, гвозде, дощечке читаете историю, каким путём истязаний приобрело человечество право плавать по морю при благоприятном ветре.

И. А. Гончаров. Фрегат «Паллада»



инная гравюра,
яющая, каким
зом ветер заставляет
усное судно двигаться
ёд.

Приручить ветер, заставить его работать на себя — столь дерзкую мечту человек пытался осуществить ещё в глубокой древности. Кто и когда впервые поставил на судно

парус, неизвестно. Зато известно другое: это гениальное изобретение совершенствовалось на протяжении многих столетий, пройдя путь от примитивного полотнища, поднимаемого на одинокой мачте, до сложнейшего механизма, объединяющего тысячи компонентов и требующего согласованных действий десятков людей. Непосвящённому кажется невероятным, что в хаотичном переплетении снастей каждый канат чётко выполняет свои задачи и при этом не мешает другим. Впрочем, трудно поверить и в то, что матерчатые паруса на деревянных мачтах могли разгонять тысячетонные суда до скорости свыше 35 км/ч...

Когда говорят о парусном вооружении судна, то обычно подразумевают совокупность собственно парусов, рангоута (деревянный «каркас» — мачты и реи) и такелажа (канаты самого разного назначения). Хотя эти три составные части неразрывно связаны друг с другом, рассмотрим их по отдельности.

Слово «парус» происходит от греческого «фарос», что означает «полотно», «ткань»; в древности на Руси использовался другой термин — «ветрило». Веками паруса изготавливали из льняной или хлопчатобумажной ткани, сейчас наиболее распространён синтетический материал — дакрон. Паруса подраз-





деляются на прямые (ставятся поперёк судна) и косые (располагаются вдоль него). Парус спивается из отдельных полотнищ, по краям (шкаторины) он усиливается двумя-тремя слоями ткани и особым канатом — ликтросом. Для

изменения площади паруса в зависимости от силы ветра в XIV в. вошли в употребление бонеты — дополнительные полотнища, при-

крепляемые на шнуровке к нижним шкаторинам. Позже вместо бонет стали применять риф-сезни — спе-

циальные завязки, продетые

сквозь плотную горизон-

тальную полосу ткани —

риф-бант. При усиле-

нии ветра парус, чтобы

уменьшить его площадь,

выше риф-банта скатыва-

ют и подвязывают к рею

риф-сезнями.



**ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ
РОССИЙСКОГО КОРАБЛЯ «ПОЛТАВА»:**

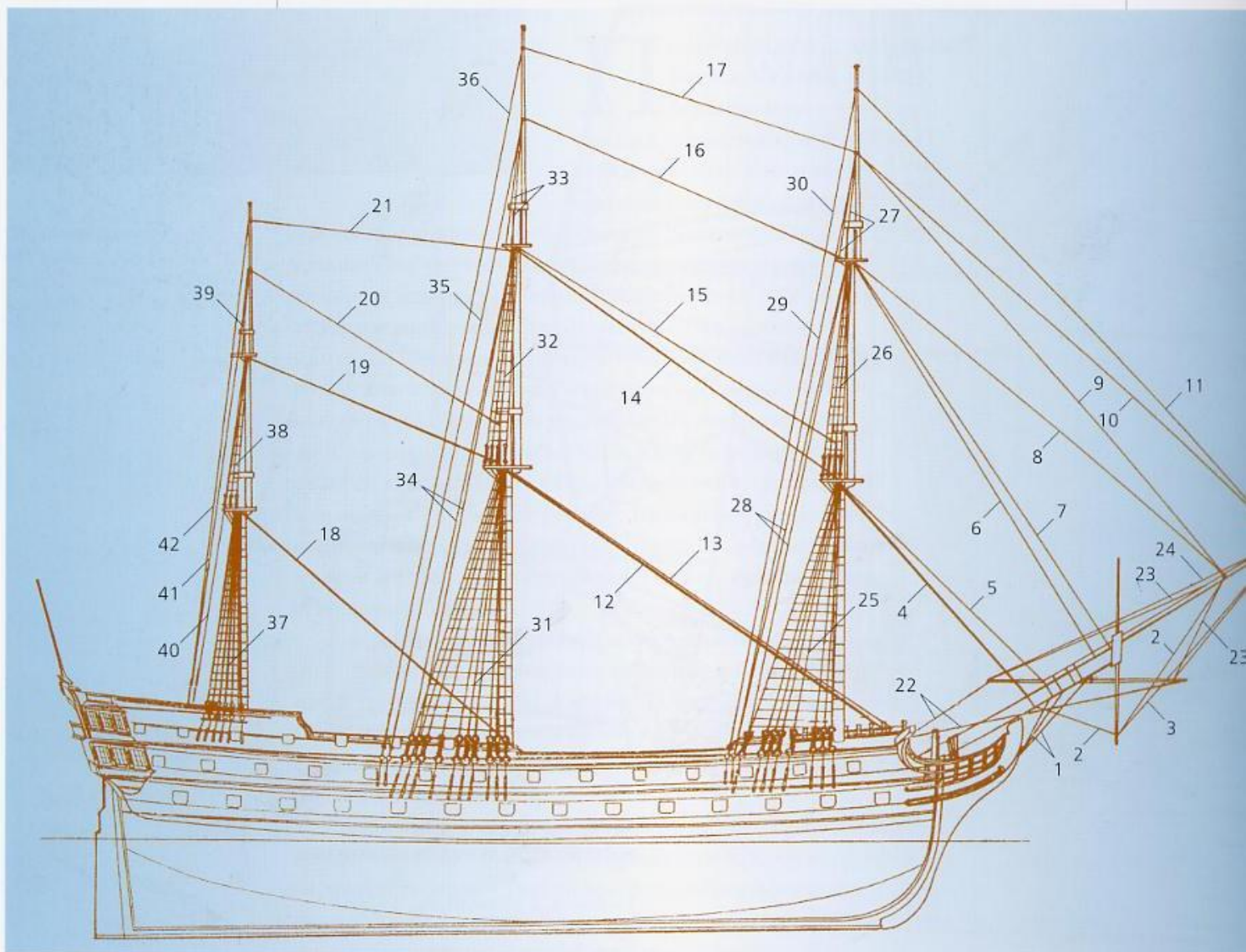
1 — блинд, 2 — бом-блинд, 3 — фок, 4 —
фор-марсель, 5 — грот, 6 — грот-марсель,
7 — крьюсель, 8 — бизань.



СТОЯЧИЙ ТАКЕЛАЖ РОССИЙСКОГО КОРАБЛЯ КОНЦА XVIII в.:

1 — ватер-штаги; 2 — мартин-штаг; 3 — мартин-штаг от бом-утлегаря (или нижний бакштаг); 4 — фока-штаг; 5 — фок-лось-штаг; 6 — фор-лось-стень-штаг (служит леером фор-стеньги-стакселя); 7 — фор-стень-штаг; 8 — кливер-леер; 9 — фор-брам-стень-штаг; 10 — бом-кливер-леер; 11 — фор-бом-брам-стень-штаг; 12 — грота-штаг; 13 — грот-лось-штаг; 14 — грот-лось-стень-штаг; 15 — грот-стень-штаг; 16 — грот-брам-стень-штаг; 17 — грот-бом-брам-стень-штаг; 18 — бизань-штаг; 19 — крюйс-стень-штаг; 20 — крюйс-брам-стень-штаг; 21 — крюйс-бом-брам-стень-штаг; 22 — ватер-бакштаги; 23 — утлегарь-бакштаги; 24 — бом-утлегарь-бакштаги; 25 — фок-ванты; 26 — фор-стень-ванты; 27 — фор-брам-стень-ванты; 28 — фор-стень-фордуны; 29 — фор-брам-стень-фордуны; 30 — фор-бом-брам-стень-фордуны; 31 — грот-ванты; 32 — грот-стень-ванты; 33 — грот-брам-стень-ванты; 34 — грот-стень-фордуны; 35 — грот-брам-стень-фордуны; 36 — грот-бом-брам-стень-фордуны; 37 — бизань-ванты; 38 — крюйс-стень-ванты; 39 — крюйс-брам-стень-ванты; 40 — крюйс-стень-фордуны; 41 — крюйс-брам-стень-фордуны; 42 — крюйс-бом-брам-стень-фордуны.

Такелаж (от голл. *takel* — «оснастка») представляет собой совокупность всех снастей — пеньковых или стальных канатов, а иногда и цепей. Он делится на стоячий (предназначен для крепления неподвижных частей рангоута) и бегучий (необходим для управления реями и парусами). Основные элементы стоячего такелажа — ванты, фордуны и штаги. Для их натяжения используют винтовые или канатные талрепы. Последние (вид талей, образованных парой блоков — юферсов) были особенно распространены. Чтобы защитить от сырости, пеньковые канаты стоячего такелажа ти-



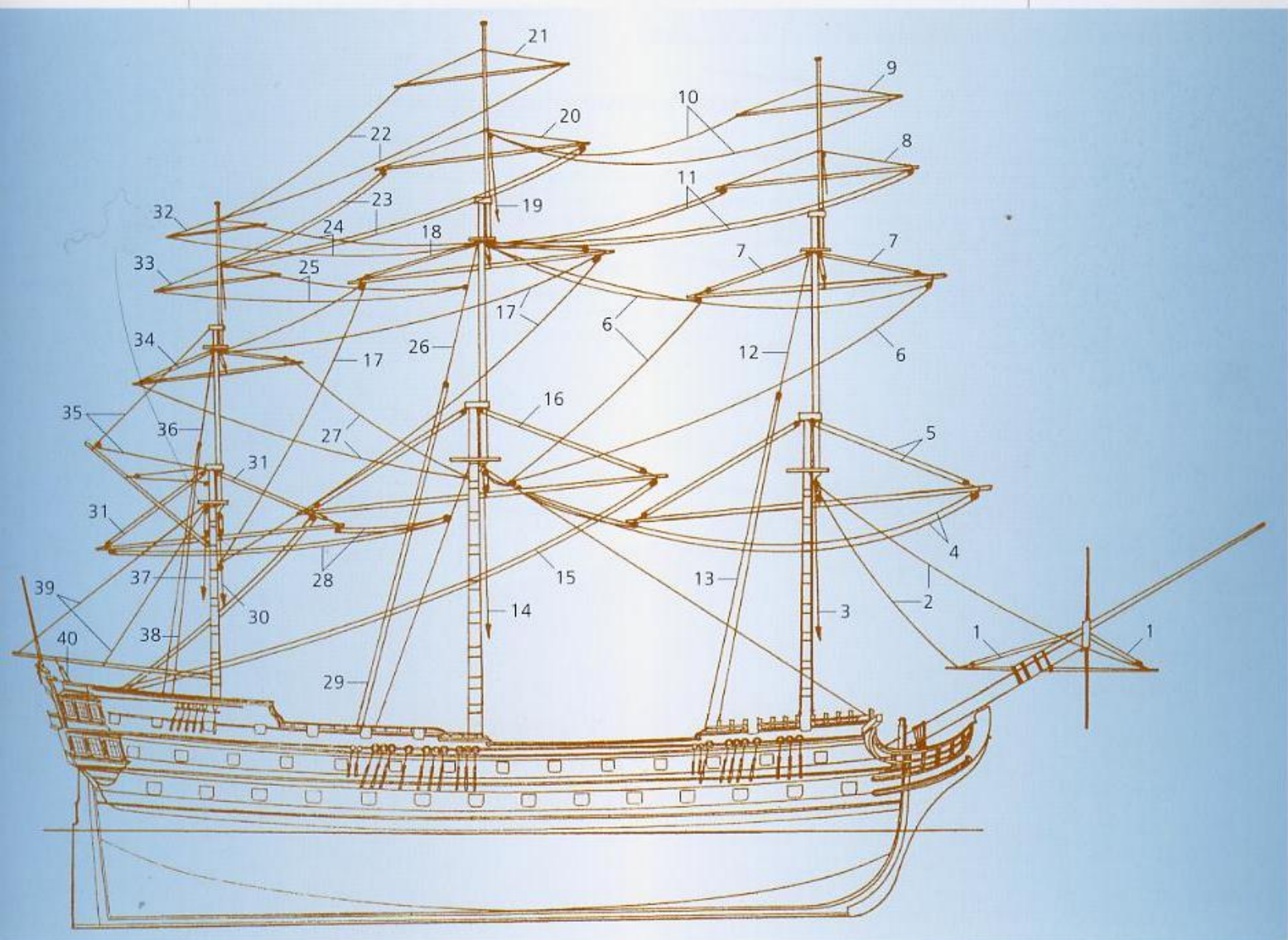


руют, т. е. покрывают специальным составом — тиром. Ванты служат и своеобразными лестницами: по ним матросы поднимаются на мачты.

Снасти бегучего такелажа более разнообразны. Это фалы, брасы, шкоты, топенанты, гитовы и др. Многие из них проходят через одинарные или двойные блоки. С помощью бегучего такелажа поднимают и опускают рейи, осуществляют перебрасовку (изменение угла относительно направления ветра) реев, поднимают и спускают косые паруса. Все операции проводят с палубы, и лишь для постановки и уборки прямых парусов требуется, чтобы экипаж находился на мачтах. Общая протяжённость снастей такелажа порой исчисляется десятками километров.

БЕГУЧИЙ ТАКЕЛАЖ РОССИЙСКОГО КОРАБЛЯ КОНЦА XVIII в.:

- 1 — блинда-топенанты; 2 — блинда-трис; 3 — гардель фока-рея;
- 4 — фока-брасы; 5 — фока-топенанты; 6 — фор-марса-брасы; 7 — фор-марса-топенанты; 8 — фор-брам-топенанты; 9 — фор-бом-брам-топенанты; 10 — фор-бом-брам-брасы; 11 — фор-брам-брасы;
- 12 — фор-марса-дрейреп; 13 — фор-марса-фал; 14 — гардель грота-рея; 15 — грота-брасы; 16 — грота-топенанты; 17 — грот-марса-брасы; 18 — грот-марса-топенанты; 19 — грот-брам-фал; 20 — грот-брам-топенанты; 21 — грот-бом-брам-топенанты; 22 — грот-бом-брам-брасы; 23 — грот-брам-брасы; 24 — крьюйс-бом-брам-брасы; 25 — крьюйс-брам-брасы; 26 — грот-марса-дрейреп; 27 — крьюйс-марса-брасы; 28 — бегин-брасы; 29 — грот-марса-фал; 30 — гардель бегин-рея; 31 — бегин-топенанты; 32 — крьюйс-бом-брам-топенанты; 33 — крьюйс-брам-топенанты; 34 — крьюйс-марса-топенанты; 35 — дирик-фал; 36 — крьюйс-марса-дрейреп; 37 — гафель-гардель; 38 — крьюйс-марса-фал; 39 — бизань-гика-топенанты; 40 — бизань-гика-шкот.



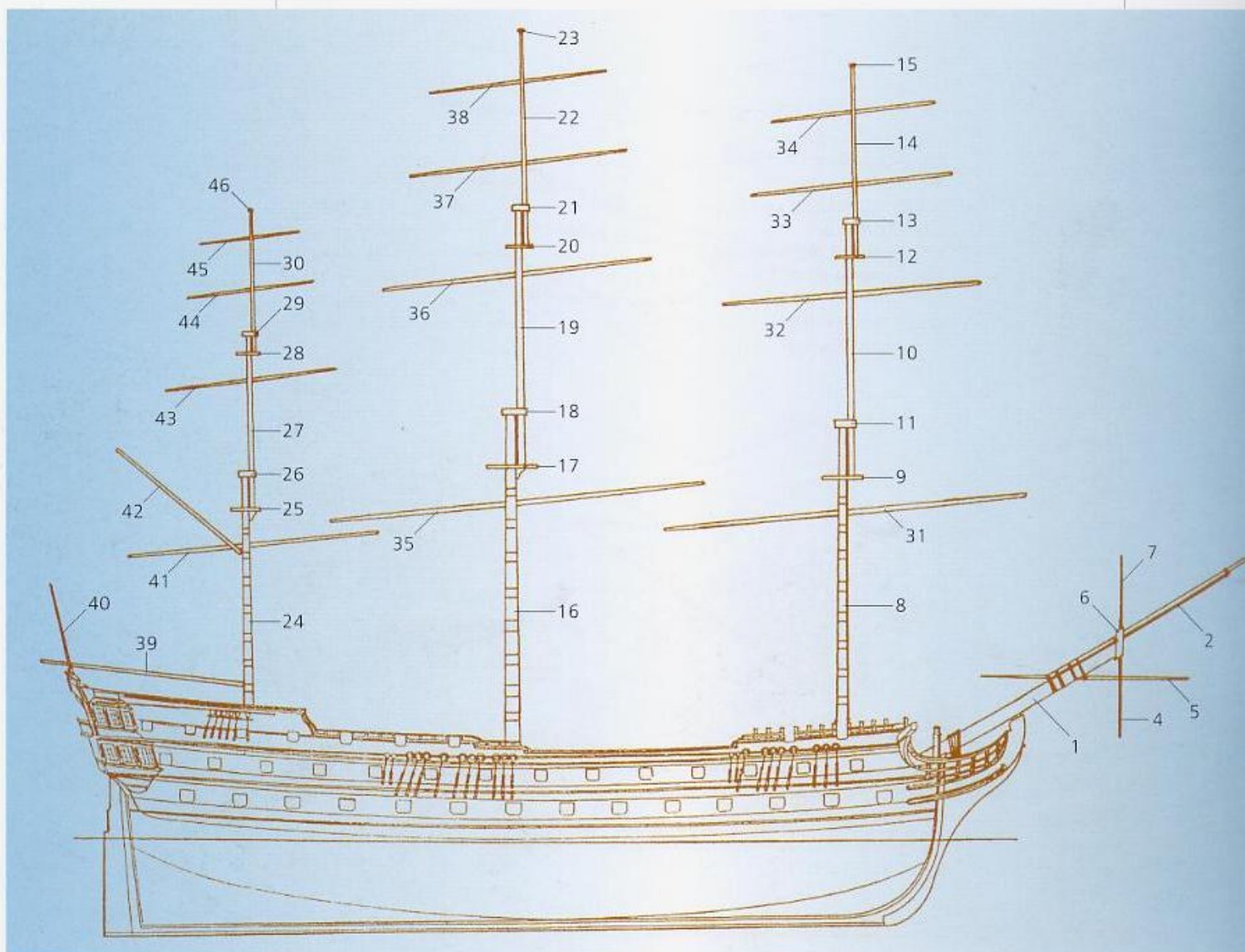


РАНГОУТ РОССИЙСКОГО КОРАБЛЯ КОНЦА XVIII в.:

1 – бушприт; 2 – утлегарь; 3 – бом-утлегарь; 4 – мартин-гик; 5 – блинда-гафели; 6 – бушпритный эзельгофт; 7 – гюйс-шток; 8 – фок-мачта; 9 – фор-марс; 10 – фор-стеньга; 11, 18, 26 – мачтовые эзельгофты; 12 – фор-салинг; 13, 21, 29 – стеньговые эзельгофты; 14 – фор-брам-стеньга; 15, 23, 46 – кlotики; 16 – грот-мачта; 17 – грот-марс; 19 – грот-стеньга; 20 – грот-салинг; 22 – грот-брам-стеньга; 24 – бизань-мачта; 25 – крьюйс-марс; 27 – крьюйс-стеньга; 28 – крьюйс-салинг; 30 – крьюйс-брам-стеньга; 31 – фока-рей; 32 – фор-марса-рей; 33 – фор-брам-рей; 34 – фор-бом-брам-рей; 35 – грота-рей; 36 – грот-марса-рей; 37 – грот-брам-рей; 38 – грот-бом-брам-рей; 39 – бизань-гик; 40 – кормовой флагшток; 41 – бегин-рей; 42 – бизань-гафель; 43 – крьюйс-марса-рей или крьюисель-рей; 44 – крьюйс-брам-рей; 45 – крьюйс-бом-брам-рей.

счёт нагрузки, передававшейся от расположенных впереди парусов, он выпрямлялся. Поперечные рей имели строгую систему обозначений в зависи-

Рангоут (от голл. *gondhout* – «круглое дерево») парусного судна – это прежде всего мачты и рей. Мачты, как правило, были составными: нижняя часть называлась собственно мачтой или колонной, вторым ярусом шла стеньга, выше – брам-стеньга и бом-брам-стеньга. Между собой мачты и стеньги крепились эзельгофтами. На носу находилась наклонная мачта – бушприт; её продолжением, аналогом стеньги, являлся утлегарь. Любопытно, что в XIX в. на некоторых судах утлегарь делали немного отогнутым вниз; на ходу за



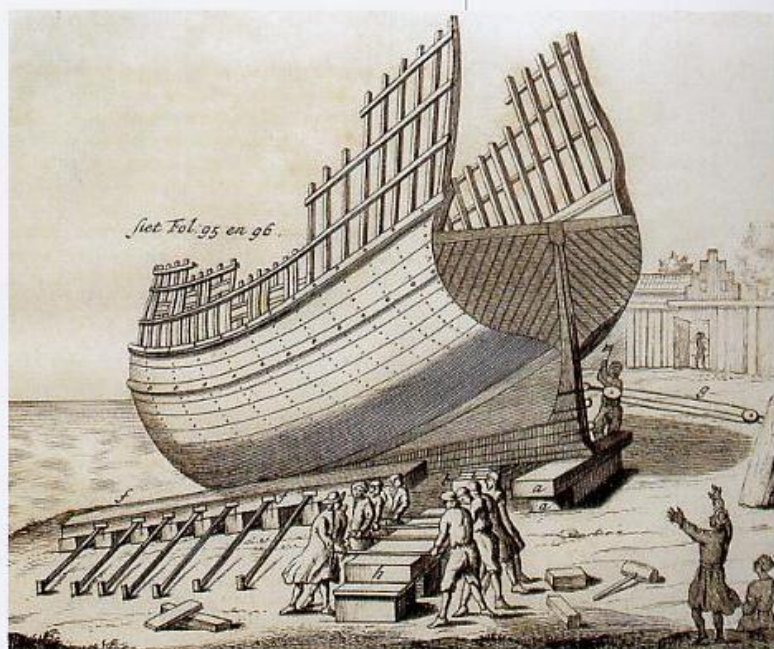


Введение

Постройка парусного судна на верфи.
Конец XVII в. Хорошо видны поперечные шпангоуты — «ребра», составляющие набор (каркас) корпуса.

мости от места расположения; они крепились к мачтам с помощью бей-футов. Реи для косых парусов имену-ются: верхний — гафелем, нижний — гиком, а наклонные реи для латинских парусов — рю.

До середины XIX в. рангоут изго-товлялся исключительно из дерева; на мачты обычно шли так называемые ко-рабельные сосны. Позже на больших грузовых и учебных парусниках ис-пользовался уже стальной рангоут, что позволило уменьшить число звеньев в конструкции мачт: колонны и стень-ги делают цельными. Подобные мач-ты, в частности, установлены на бар-ках «Седов» и «Крузенштерн».

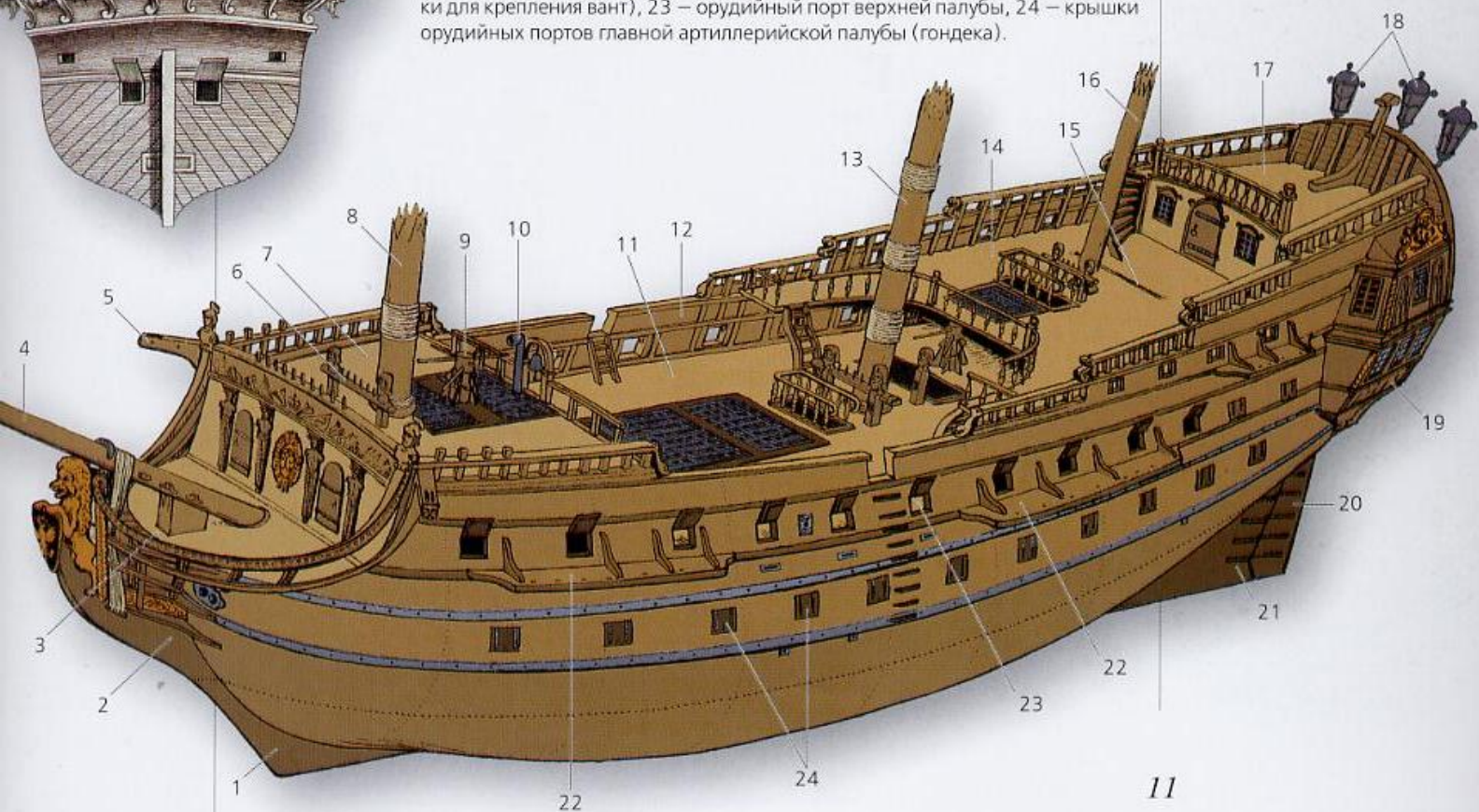


Францевая (плоская) корма голландского парусника XVIII в.



КОРПУС РОССИЙСКОГО КОРАБЛЯ «ПОЛТАВА» (1712 г.):

1 — форштевень, 2 — княвдигед, 3 — гальюн, 4 — бушприт, 5 — кат-балка (крамбол), 6 — кофель-нагельная планка, 7 — палуба полубака, 8 — фок-мачта, 9 — шпиль, 10 — труба камбуза, 11 — шкафут (центральный участок верхней палубы — опердека), 12 — фальшборт, 13 — грот-мачта, 14 — шканцы, 15 — паз для колдерштока (рычаг, использовавшийся в начале XVIII в. вместо штурвала), 16 — бизань-мачта, 17 — палуба полюта, 18 — кормовые (гакабортные) огни, 19 — штульцы, 20 — перо руля, 21 — ахтерштевень, 22 — руслени (площадки для крепления вант), 23 — орудийный порт верхней палубы, 24 — крышки орудийных портов главной артиллерийской палубы (гондека).





Весло и парус





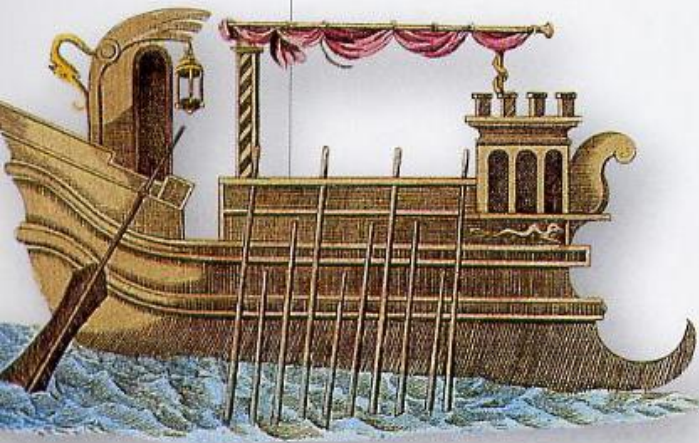
ВЕСЛО И ПАРУС

Несколько тысячелетий морские суда совершали свои неторопливые плавания преимущественно на вёслах. Паруса играли лишь вспомогательную роль. А ведь отказ от вёсел позволил бы улучшить мореходность (благодаря более высокому надводному

борту), увеличить грузоподъёмность и дальность плавания (за счёт резкого сокращения численности экипажа и, следовательно, запасов провианта). Однако построить полноценный парусник древние корабли не могли. Во-первых, при относительно большой парусности ветер создаёт значительную нагрузку на мачты, которая передаётся на корпус. Обеспечить же требуемую прочность конструкции технология того времени не позволяла. Во-вторых, в рабовладельческом обществе было слишком много дешёвой рабочей силы, и использовать гребцов казалось куда выгоднее, чем усложнять парусную оснастку. Так или иначе, но в течение 5 тыс. лет (до середины XIV в.) эволюция морского судна происходила крайне медленно.

Принято считать, что парусно-гребные суда классической конструкции появились в Финикии во II тысячелетии до н. э. Если у строившихся ранее египетских судов прочность корпусу придавал соединявший его приподнятые оконечности специальный канат-растяжка, то теперь для тех же целей служил сплошной деревянный киль. Изменился и рангоут: мачты стали однодревковыми, а не Л-образными, как у египтян. Наконец, вероятно, финикийцы изобрели подводный таран – оружие, способное уничтожить неприятельское судно в морском бою. Впоследствии все великие державы древности – Греция, Карфаген, Рим – строили военные и торговые корабли на базе финикийских прототипов.

Первые серьёзные изменения в парусном вооружении античных судов датируются II–I вв. до н. э. Тогда на некоторых рим-

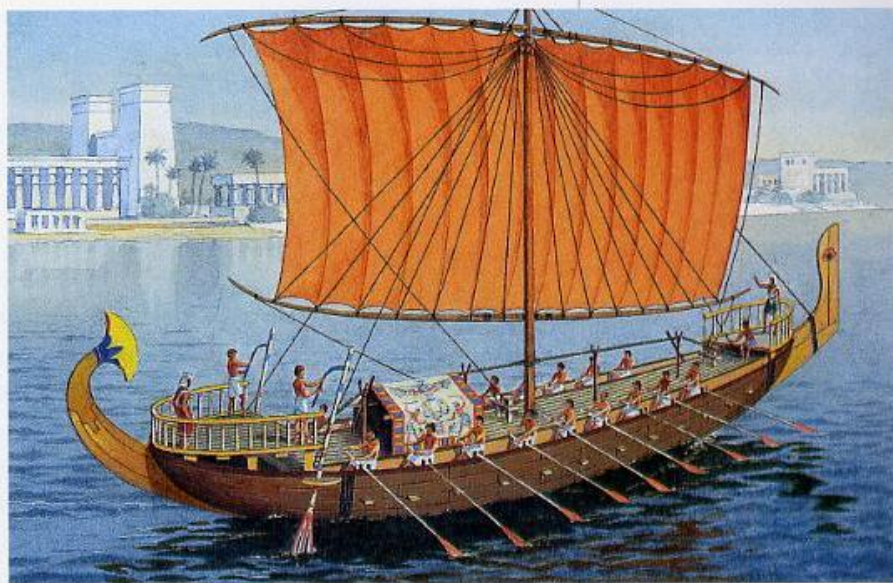
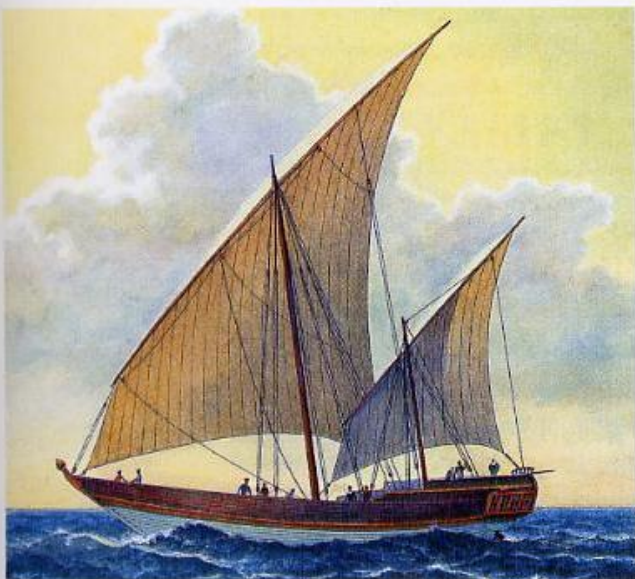


Римская галера.

Византийский дромон.



Стилизованное изображение древнеримского парусно-гребного судна.



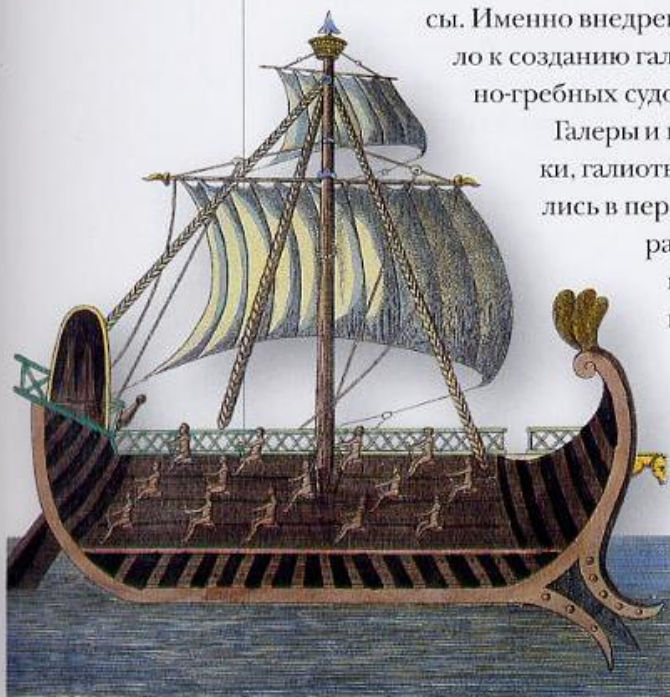
Арабское судно с треугольным парусом, позднее названным латинским.

ских судах начали применять дополнительные наклонные мачты со вторым прямоугольным парусом небольшого размера – артемоном. Кроме того, на главной мачте поверх основного паруса иногда устанавливали одно или два вспомогательных треугольных полотнища. Характерно, что парусность увеличивалась не на военных, а на торговых судах: иметь на них слишком много гребцов в ущерб перевозимому грузу было невыгодно.

Следующий важный этап – использование паруса треугольной формы, прикреплённого к сильно наклонённому вперёд рею. Подобный парус по сей день называется латинским, хотя римляне скорее всего заимствовали его у арабов в IV в. н. э. С ним судно шло не только при попутном, но и при боковом или даже встречном ветре, поскольку могло лавировать, меняя галсы. Именно внедрение латинского парусного вооружения привело к созданию галеры – самого распространённого типа парусно-гребных судов на Средиземноморье.

Галеры и их многочисленные собратья – дромоны, шебеки, галиоты, гемамы, галеасы и другие суда – предназначались в первую очередь для абордажного боя. Но по мере развития артиллерии ценность таких кораблей неуклонно снижалась. А после повсеместного перехода к тактике линейного боя в кильватерных колоннах потребность в них пропала совсем. И уже в середине XVIII в. большинство флотов от галер отказалось, эти суда сохранились только в России, Швеции и Греции – странах, где изрезанные берега со множеством бухт и островов практически не позволяли маневрировать парусным кораблям. Последний раз галеры участвовали в боевых действиях в мае 1828 г. во время Русско-турецкой войны.

Египетское судно. Канат-растяжка над палубой придавал прочность корпусу.



Так в конце XVIII в. представляли конструкцию древнеримской триремы.

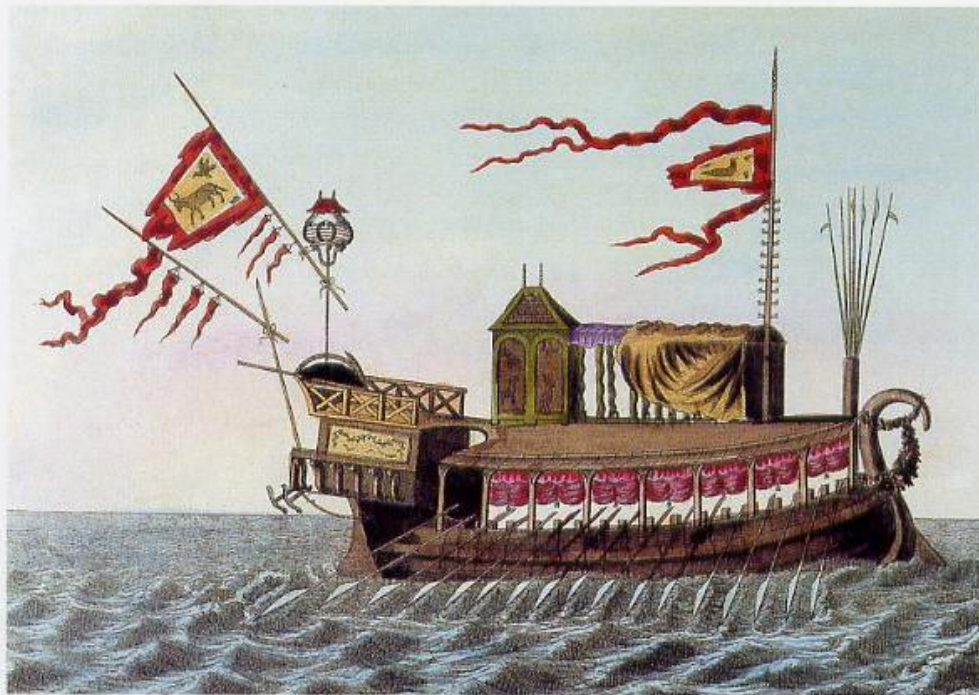


АНТИЧНЫЕ СУДА

До обидного мало знаем мы о судах Древней Греции и Рима! Историки и сегодня спорят о том, как размещались гребцы на знаменитых триерах: ведь три ряда вёсел не должны мешать друг

другу, а борта не могут быть слишком высокими, иначе судно перевернётся. Причём не исключено, что на некоторых триерах вёсла располагались в один ряд, но каждым веслом гребли три человека. Во всяком случае, когда в древних рукописях упоминаются пентеры, октеры, эннеры, декеры и даже геккайдекеры, имеются в виду отнюдь не пять, восемь, девять, десять и шестнадцать рядов вёсел. Создать такие суда невозможно. Скорее всего, древние летописцы подразумевали число гребцов, находившихся в поперечном сечении судна с борта. Тогда, скажем, на декере было три ряда вёсел; верхними гребли по четыре человека, а средними и нижними — по три. Впрочем, об этом остаётся только гадать: ни натурные образцы, ни модели, ни детальные изображения древних кораблей до наших дней не дошли. Все реконструкции античных судов выполнены по барельефам на монетах и архитектурных сооружениях, по довольно примитивным рисункам на керамике и т. п.

Правда, в XX в. несколько сенсационных находок немного приоткрыли тайну древних кораблестроителей. Так, в 1907 г. у побережья Туниса собирате-



дно Птолемея. Каринный рисунок. е изображения античных дов скорее декоративны стилизованы, чем авдоподобны.

дно Клеопатры.



Весло и парус

ли глубок обнаружили остатки судна с грузом греческих произведений искусства – мраморных колонн и барельефов, бронзовых скульптур и статуэток, садовых ваз и канделябров (предполагают, что на этом корабле римляне везли трофеи после взятия Афин). В 1967 г. на дне моря вблизи острова Кипр нашли торговое судно IV в. до н. э., а четыре года спустя у берегов Сицилии – карфагенский парусник времён Первой Пунической войны. Однако они, как и другие античные суда, сохранились частично, а потому дают представление лишь о технологии изготовления корпуса или отдельных элементов конструкции – не более того.



«Плавучий дворец».

Единственное исключение из правила – корабли,





ТРИЕРЫ

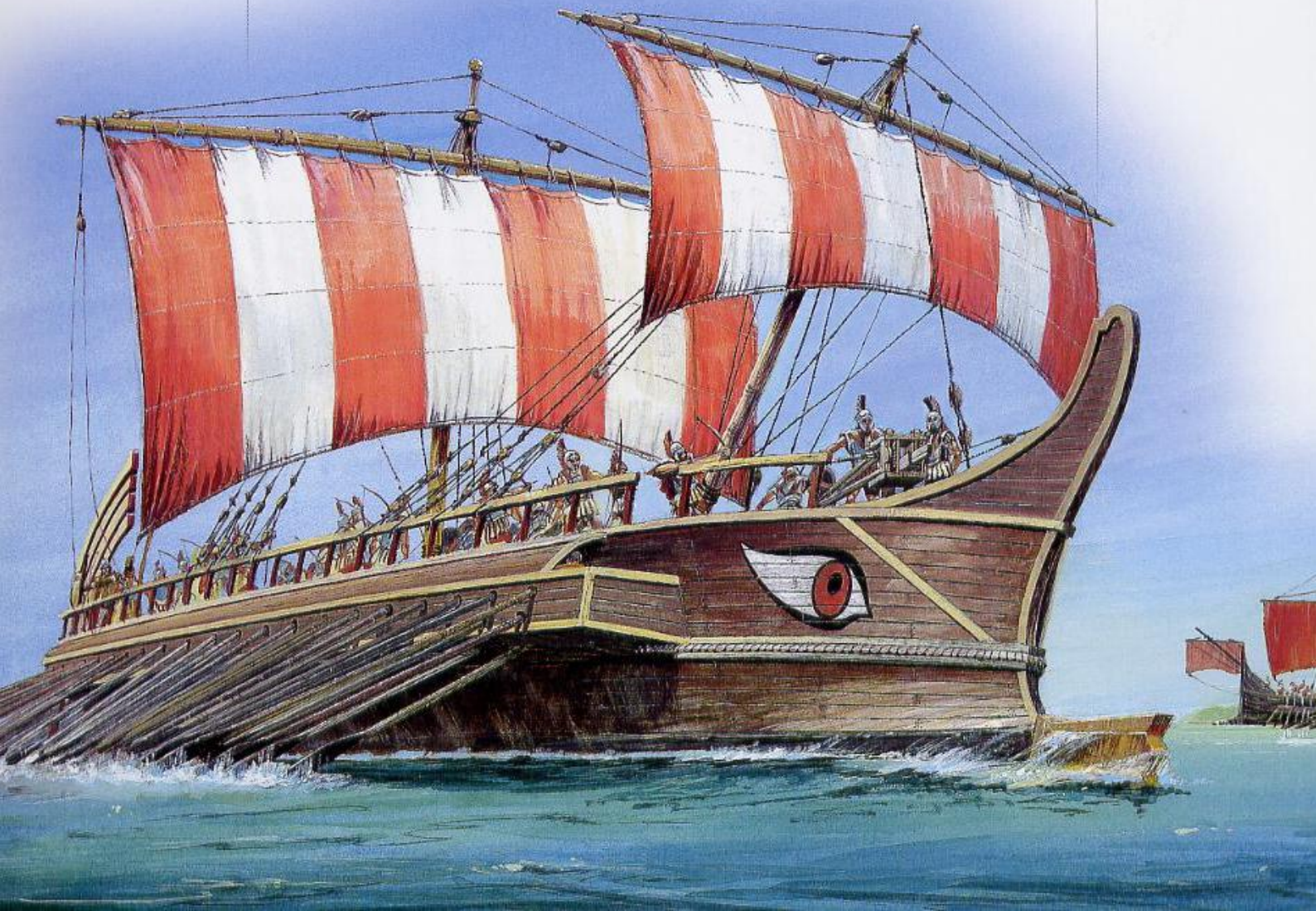
Что же представляла собой типичная греческая триера? Такие суда (римляне называли их триремами) появились примерно в VII в. до н. э. и без изменений строились в течение нескольких столетий. Вероятно, их длина в среднем равнялась 35 м, ширина — 5 м, осадка — 1 м; палуба возвышалась над водой на 2,5 м. Вёсла располагались в три ряда, каждым работал один гребец. Вёсла верхнего ряда были самыми длинными — около 4,2 м; на нижние — чтобы вода не вливалась через предназначавшиеся для них отверстия — надевались кожаные рукава. Форштевень в подводной части оснащался бронзовым тараном, а вдоль борта для защиты от неприятельских стрел устанавливались щиты. Чтобы предохранить от червя-древоточца, подводную часть римских судов обивали войлоком, а сверху покрывали листами свинца. В качестве рулевого управления использовались два широких весла в кормовой части (по одному с каждого борта). Мачта, как правило одна, несла единственный прямоугольный парус, прикрепленный к горизонтальному рею. Примитивный такелаж не позволял судну лавировать, и потому парус ставили только при попутном ветре во время долгих переходов. Перед сражением мачту и парус снимали — в бою триеры ходили исключительно на вёслах.

Но уникальные экспонаты жили недолго: в 1943 г. их сожгли отступавшие немецкие солдаты.

Историки и энтузиасты неоднократно предпринимали попытки воссоздать античные парусно-гребные суда в виде полномасштабных копий. Первым это сделал известный французский корабельщик Дюшюа де Лом ещё в 1860 г. Построенная под его руководством триера была вполне работоспособна, од-

поднятые со дна озера Неми, в 25 км от Рима. Два гигантских судна, сооружённые по приказу императора Калигулы (37—41 гг. н. э.), сохранились на удивление хорошо. В 1930 г. их извлекли на поверхность (для чего озеро пришлось осушить) и поместили в специально выстроенный на берегу музей. Правда, то были не типичные корабли, а плавучие дворцы с мраморными колоннами и мозаичными палубами, предназначавшиеся для пиров и увеселительных прогулок по озеру. Длина одного судна составляла 71,3 м, другого — 65 м, ширина соответственно — 20 и 23,6 м.

Греческая триера.
художник В. Емышев.





нако её ходовые качества оказались низкими. Возможно, потому, что в древности люди при меньшем росте обладали большей физической силой.

В военном флоте Древнего Рима широкое распространение получили либурны — лёгкие суда с увеличенным отношением длины к ширине и одним рядом вёсел. Уключины у либурн выносили за борт на кронштейнах (по средневековой терминологии — на постицах), эту схему позже приняли за классическую. Скамьи для гребцов устанавливались под углом к борту, что позволяло располагать вёсла ближе друг к другу. Соотношение наклона скамьи и расстояния между уключинами было таким, что гребцы, сидевшие дальше от борта и работавшие более длинными вёслами, не мешали тем, кто сидел во внешнем ряду. По сравнению с триерами либурны обладали большей скоростью хода и лучшей маневренностью. Полагают, что длина типичной либурны достигала 23 м, ширина — 3,1 м (с постицами — 4,3 м), осадка — 0,75 м.

Вооружение античных военных судов включало в себя обязательный таран, баллисты, катапульты и другие типы метательных машин, а кроме того, специальные крючья и перекидные мостики для абордажного боя. В древнегреческих хрониках упоминается так называемый дельфин — тяжёлый камень или металлическая болванка, которую подвешивали на канате к мачте и сбрасывали на корабль противника перед абордажной схваткой. Наконец, с III в. до н. э. стали применять «греческий огонь» — зажигательную смесь из угля, селитры, нефти и прочих горючих компонентов. Глиняными горшками с этой смесью стреляли из катапульт, что представляло серьёзную опасность для деревянных судов. «Греческий огонь» использовался и в Средние века. Вплоть до появления артиллерии он оставался самым грозным оружием византийских дромонов и средиземноморских галер.

Римская бирема.
Художник А. Заикин.





СЕВЕРНЫЕ «ДРАКОНЫ»



Модель дракара X–XI вв.

а модели дракара хорошо видны отверстия в бортах под вёсла и укрепленные внешней стороны щиты. ➔

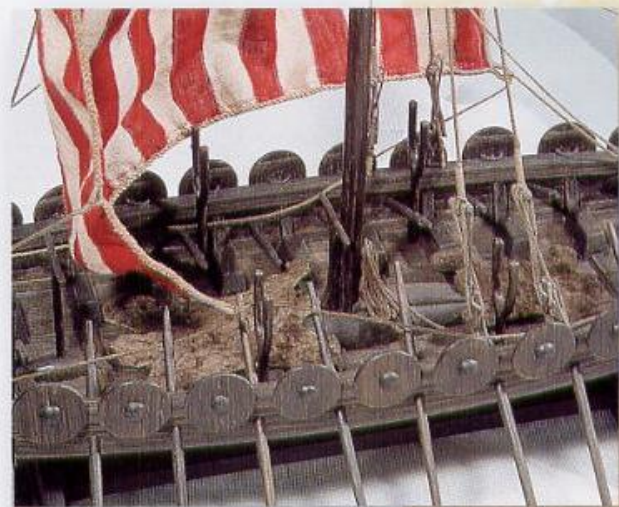
хорошо сохранившийся гокстадский корабль даёт представление о конструкции судов викингов и строении обшивки внакрой. Музей кораблей викингов. Осло, Норвегия.

Как только не называли их современники — викинги, варяги, «люди моря», «языческие чудовища»... Норманны вселяли ужас — перед ними трепетала вся Европа. Начиная с IX в. отряды этих чрезвычайно выносливых и жестоких воинов на небольших быстроходных судах-

дракарах совершали стремительные набеги на прибрежные города Англии, Франции, Испании, Португалии, Италии, повсеместно сея смерть и разрушения. Позже викинги пересекли Каспийское море и дошли до Багдада, а пират и мореплаватель Эйрик Рыжий в 1000 г. — почти за 500 лет до Колумба — добрался до берегов Америки и основал поселение на севере Ньюфаундленда. В те времена на море варягам не было равных.

В дальние плавания викинги чаще всего отправлялись на дракарах (*древнесканд.* «драконы») — удлинённых мелкоосидающих судах с симметрично загнутыми вверх оконечностями. Одну из них нередко украшала вырезанная из дерева голова дракона или какого-нибудь другого фантастического чудовища. Сплошную палубу строили не всегда, а часть судов, видимо, её вообще не имела. Киль вытёсывался из цельного ствола дерева, поэтому длина дракара обычно не превышала 20–30 м (хотя в отдельных случаях достигала 50 м). Обшивка внакрой делалась из длинных дубовых досок. По бортам располагалось 15–20 (максимум 34) пар вёсел, в центре устанавливалась мачта с единственным прямоугольным парусом. Викингам принадлежит приоритет в изобретении риф-сезней, с помощью таких приспособлений в штормовую погоду можно убавить площадь паруса.

Представление о конструкции дракаров дают хорошо сохранившиеся торговые суда меньших размеров — гокстадский и осебергский корабли, названные по норвежским населённым пунктам, возле которых они были обнаружены. У викингов существовала традиция хоронить воинов вместе с их судном, и иногда (особенно в торфе) погре-





Весло и парус

бения хорошо сохранялись. Так случилось с кораблём, найденным в 1880 г. на ферме Гокстад. Этот дракар длиной 23 м и шириной 5,2 м изготовлен из дуба и датируется X в. Раскопанный в Осеберге в 1904 г. корабль, тоже из дуба, но чуть меньших размеров (при ширине 5,2 м длина составляла 21,6 м), отличается более богатой отделкой и изящно изогнутыми оконечностями с прекрасно сохранившимися резными завитками.

Судно викингов.
Художник Н. Рожнов.



Сведений о дракарах сохранилось очень мало. Пожалуй, самым известным их изображением считается вышивка на ковре, выполненная принцессой Матильдой и её фрейлинами в ознаменование покорения Англии Вильгельмом Завоевателем в XI в.



Корабль викингов на фрагменте каменного барельефа с острова Готланд. Исторический музей. Стокгольм. Швеция.



ГАЛЕРЫ, ГАЛЕАСЫ И ШЕБЕКИ

Галеры считаются самыми известными парусно-гребными судами Средневековья. По-видимому, впервые они появились в Венеции в VII–VIII вв., их прообразом были древнеримские либурны и византийские дромоны. Так это или нет – трудно сказать, особенно если учесть, что к галерам относят несколько разновидностей одно-, двух- и трёхмачтовых судов, нередко сильно отличающихся друг от друга. И всё-таки несомненно: в конструкции классической средиземноморской галеры, вобравшей в себя более чем тысячелетний опыт мореплавания, идея парусно-гребного судна доведена до совершенства.

Низкобортный и очень удлинённый корпус галеры имел плавные обводы, что обеспечивало ей хорошие ходовые качества. На палубе, которая была намного шире корпуса, устанавливались банки (скамьи) для гребцов и центральный помост вдоль оси судна – так называемая куршья. Вёсла всегда образовывали один ряд, но число гребцов, приходившихся на весло, колебалось от одного до восьми. На лёгких галерах, строившихся по схеме «зензиль», банки располагались под углом к куршее – «ёлочкой»; на любой из них сидели по три гребца, управлявших каждый

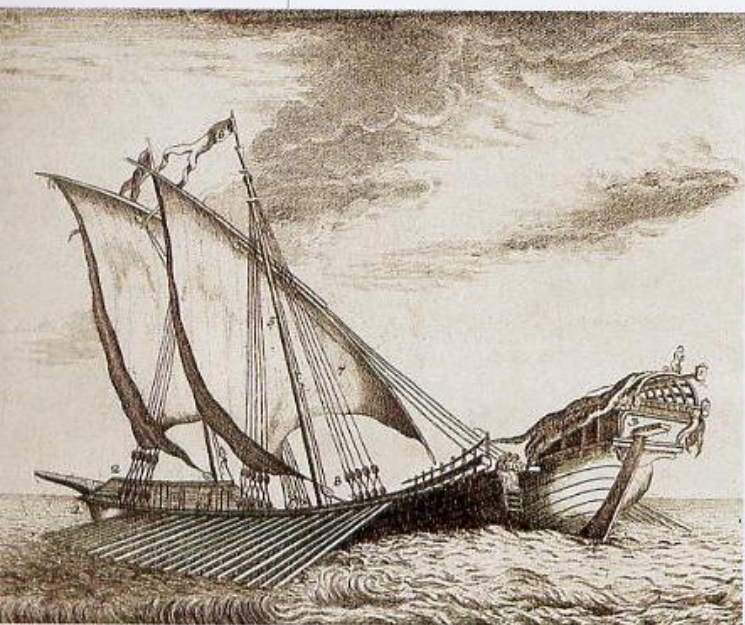
своим веслом. Подобная схема позволяла разместить максимальное число вёсел: расстояние между уключинами равнялось лишь 40 см. Правда, с увеличением размеров галер за весло приходилось сажать по три-четыре человека, для чего ввели новую конструкцию банок – ступенчатую («скалоччи»). Количество банок на галерах обычно составляло 18–25 с борта; в гребную команду иногда входило 450 человек. Скорость галер при движении на вёслах достигала 7 узлов.

Труд гребцов на галерах был чрезвычайно тяжёлым. Нередко они работали по 10 часов без перерыва, абсолютно синхронно делая по 26 взмахов в минуту. Замешкавшийся неизбежно



гребную команду входили каторжники, рабы (военнопленные) и добровольцы (чаще всего бедняки, имевшие иных средств существования). Первых, одетых наголо, обязательно приковывали цепями к банкам; вторых, с пучком волос на голове, – только иногда и лишь на ночь; третьи, непременно носившие бороды, пользовались теми же привилегиями. Первые, например, могли перемещаться по судну в кандалах, во время боя получали оружие и становились мёртвыми.

ера.





получал удар рукоятью весла от сидящего позади — из-за тесного расположения банок. Кроме того, за греблей внимательно следили надсмотрщики, подгонявшие отстающих кнутами.

В отличие от античных судов у галер носовой таран (шпирон) стал надводным: подводный сильно утяжелял корпус, снижал скорость хода и ухудшал маневренность. Поскольку господствующей тактикой морских сражений в Средние века был абордаж, таран уже не являлся средством уничтожения вражеского судна и фактически служил переходным мостиком для атакующих солдат. Сразу же за тараном в носовой части галеры находился рамбат — защищённая надстройка, в которой сначала размещались метательные машины и тяжёлые арбалеты, а с XV в. — несколько артиллерийских орудий.

Галеры составляли важную часть созданного Петром I Российского регулярного флота. В 1694 г. одно такое судно по заказу царя привезли из Нидерландов в разобранном виде; к весне 1696 г. в Воронеже по его подобию построили 23 галеры, сыгравшие решающую роль при осаде Азова.

Устройство галеры на старинном рисунке.

Русская галера Азовской флотилии. Художник Н. Рожнов.





Модель шебеки.

Весло и парус

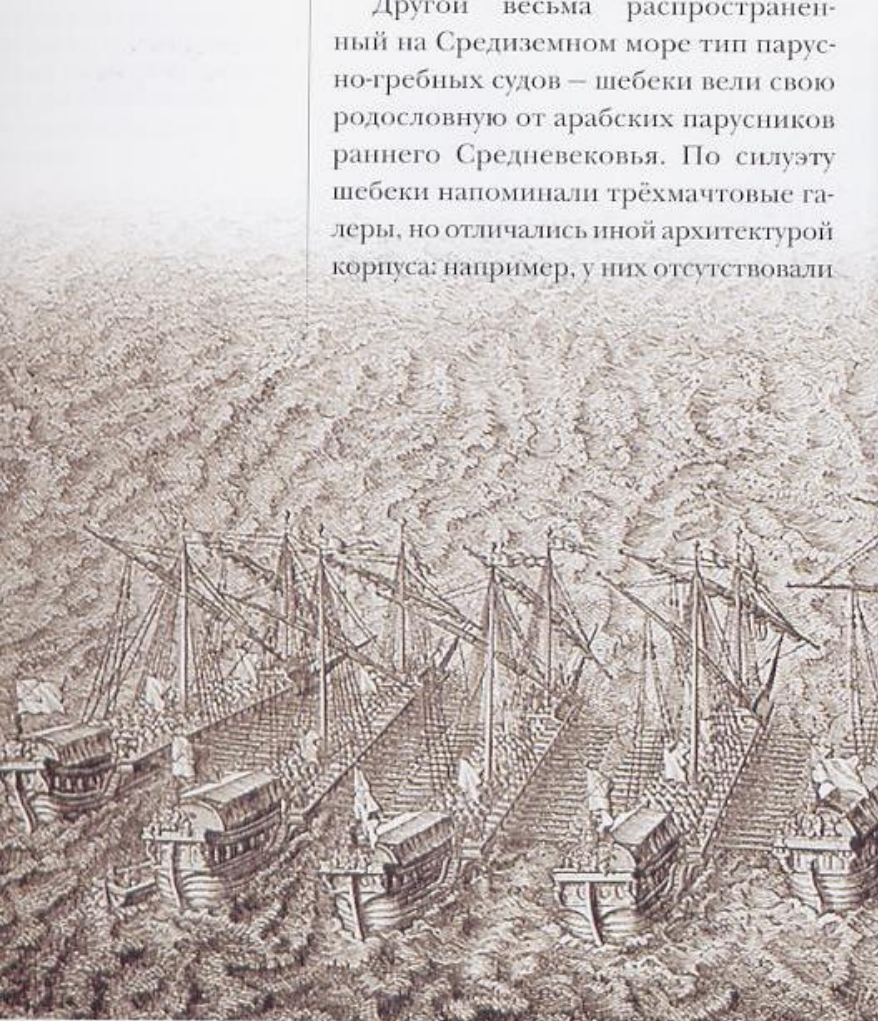
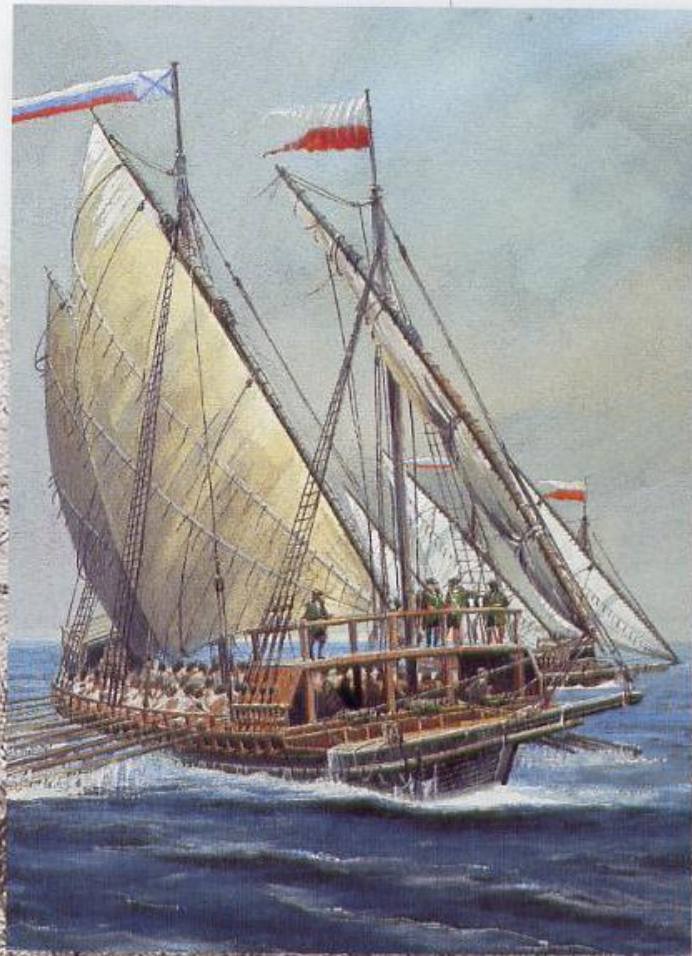


Позже по тому же принципу массово сооружались галеры турецкого и венецианского (итальянского) «манира». Всего при Петре I спустили на воду 305 галер, из них 203 – в Санкт-Петербурге. В зависимости от размера и ряда особенностей официально их подразделяли на собственно галеры, полугалеры и скампавени, в народе же именовали без различия – каторгами.

В середине XVI в. в Венеции появились галеасы, сначала представлявшие собой разновидность большой трёхмачтовой галеры. Постепенно они образовали самостоятельный класс парусно-гребных судов. Галеасы, более высокортные, без шпирона, имели находившуюся над гребцами вторую палубу для размещения бордажных партий и вооружения. Длина этих кораблей достигала 80 м, на одно весло приходилось до 10 гребцов. Артиллерийское вооружение иногда состояло из 70 пушек разного калибра. Впервые галеасы заявили о себе, приняв участие в знаменитом сражении при Лепанто в 1571 г.

Другой весьма распространённый на Средиземном море тип парусно-гребных судов – шебеки вели свою родословную от арабских парусников раннего Средневековья. По силуэту шебеки напоминали трёхмачтовые галеры, но отличались иной архитектурой корпуса: например, у них отсутствовали

Русская галера начала XVIII в.
Художник В. Емышев.

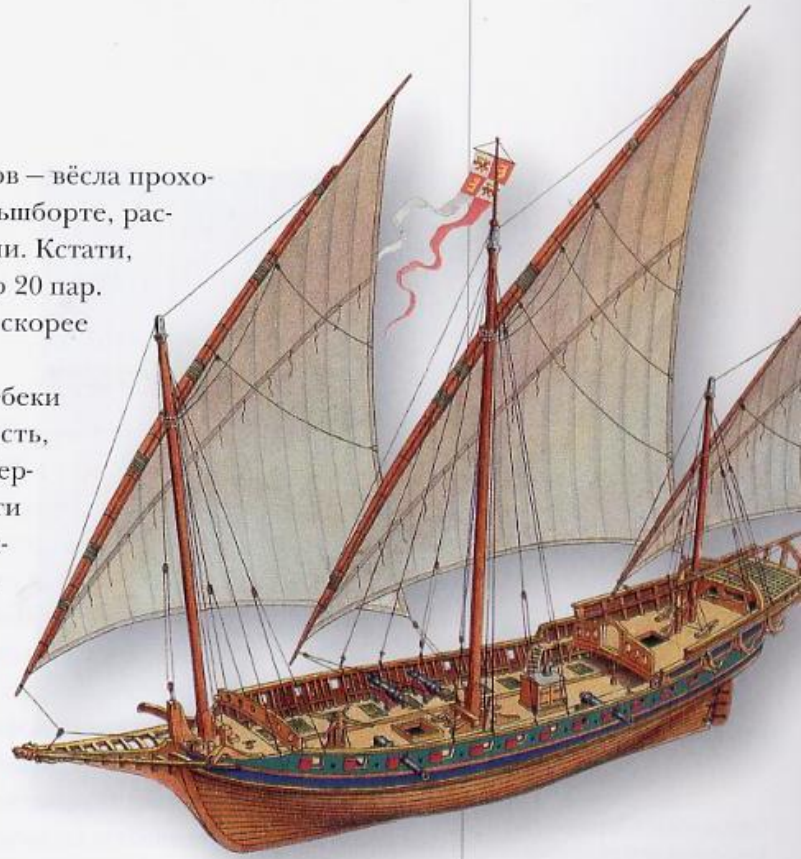




Весло и парус

бортовые свесы для размещения гребцов – вёсла проходили через небольшие отверстия в фальшборте, расположенные между орудийными портами. Кстати, и вёсел было немного – обычно от 10 до 20 пар. Таким образом, шебеки можно считать скорее парусными судами, чем гребными.

Благодаря великолепным обводам шебеки под парусами развивали высокую скорость, из-за чего их облюбовали алжирские и берберийские пираты. Позже, в XVIII в., эти изящные суда с длинным шпироном и выступающей далеко за корму палубой появились в военных флотах Франции и Испании, а затем в несколько изменённом виде – Швеции и России. В европейских странах шебеки постепенно трансформировались в суда нового типа с прямым парусным воору-



Модель шебеки.



жением на двух или всех трёх мачтах. На Средиземном море их стали называть полакками или полякрами, в России – акатами. Впрочем, в отечественном флоте они существовали недолго и вскоре уступили место более традиционным бригам и шлюпам.

Испанская шебека.
Художник Н. Рожнов.





ГАЛЕРА «РЕАЛ»

Битва при Лепанто
7 октября 1571 г.
Художник
Х. Луна-и-Новьо.

Около полудня 7 октября 1571 г. в Патрасском заливе в Западной Греции началось грандиозное морское сражение, известное как битва при Лепанто. В жестокой схватке сошлись Восток и Запад – Османская империя и объединившиеся против неё страны Священной лиги. Флот христиан, над которым развевались флаги дюжины государств (Испания, Венеция, Генуя, Ватикан, Неаполь, Тоскана и др.), возглавлял брат испанского короля Дон Хуан Австрийский. Турецкие корабли вёл Али-паша Мудззин-заде. Силы оказались примерно равными: европей-



Галера «Реал». Фрагменты декоративного убранства судна в стиле барокко, только начавшего входить в моду в Европе XVI в. Обилие покрытой золотом резьбы по дереву и масляная живопись на бортах придают судну поистине королевский вид.

цы имели 6 галеасов и 207 галер, турки – 210 галер и 66 небольших судёнышек; у каждой из сторон на кораблях находилось по 25 тыс. солдат. Однако союзники-европейцы обладали важным преимуществом: на палубах их судов стояли пушки, а abordажные партии были вооружены аркебузами, противник же явно испытывал недостаток в огнестрельном оружии. В конечном счёте это и решило исход сражения.

Битва при Лепанто осталась в истории как последняя крупная морская баталия гребных флотов. Османы потерпели сокрушительное поражение: из 276 судов они потеряли 205, а союзники – лишь 15. Али-паша погиб от рук гвардейцев испанского принца; голову турецкого военачальника, насаженную на копьё, подняли над палубой для устрашения неприятеля. А больше всех победе Священной лиги радовались 12 тыс. невольников-христи-

30-баночная галера «Реал». Длина (со шпиром) – 60 м; ширина – 8,4 м; осадка – 2,08 м. Площадь двух латинских парусов – 126 и 565 м². Вооружение – 5 пушек (одна – 36-фунтовая, две – 8-фунтовые и две – 6-фунтовые).





Весло и парус

ан, прикованных к вёслам османских галер и теперь получивших долгожданную свободу.

В сражении отличился один из воинов, находившихся на галере «Маркиза». Командир взвода испанских солдат Мигель де Сервантес Сааведра отчаянно дрался в абордажном бою, в котором потерял левую руку. Из-за этого он в дальнейшем вынужден был расстаться с военной карьерой. Впереди его ждали годы скитаний и нищеты, плен у алжирских пиратов и, наконец, слава великого писателя — классика мировой литературы...

Идею воссоздать флагманский корабль принца Хуана Австрийского впервые выдвинул директор барселонского морского музея Драссанес Хосе Мартинес Хидальго ещё в 1965 г. Кропотливая разработка чертежей судна заняла несколько лет. В итоге группе энтузиастов и профессиональных историков на основе старинных описаний, рисунков, гравюр и моделей удалось выполнить самую достоверную реконструкцию парусно-гребного корабля XVI в. 7 октября 1971 г. — в 400-ю годовщину сражения при Лепанто — галера «Реал» («Королевская») сошла на воду. Ныне она включена в экспозицию морского музея в Барселоне и благодаря точному воспроизведению стиля эпохи, а также роскошному убранству по праву считается шедевром деревянного кораблестроения и декоративного искусства.



Испанский флот в Неаполитанском заливе.

кораблей
иной лиги и
ких галер,
лик
бугада.



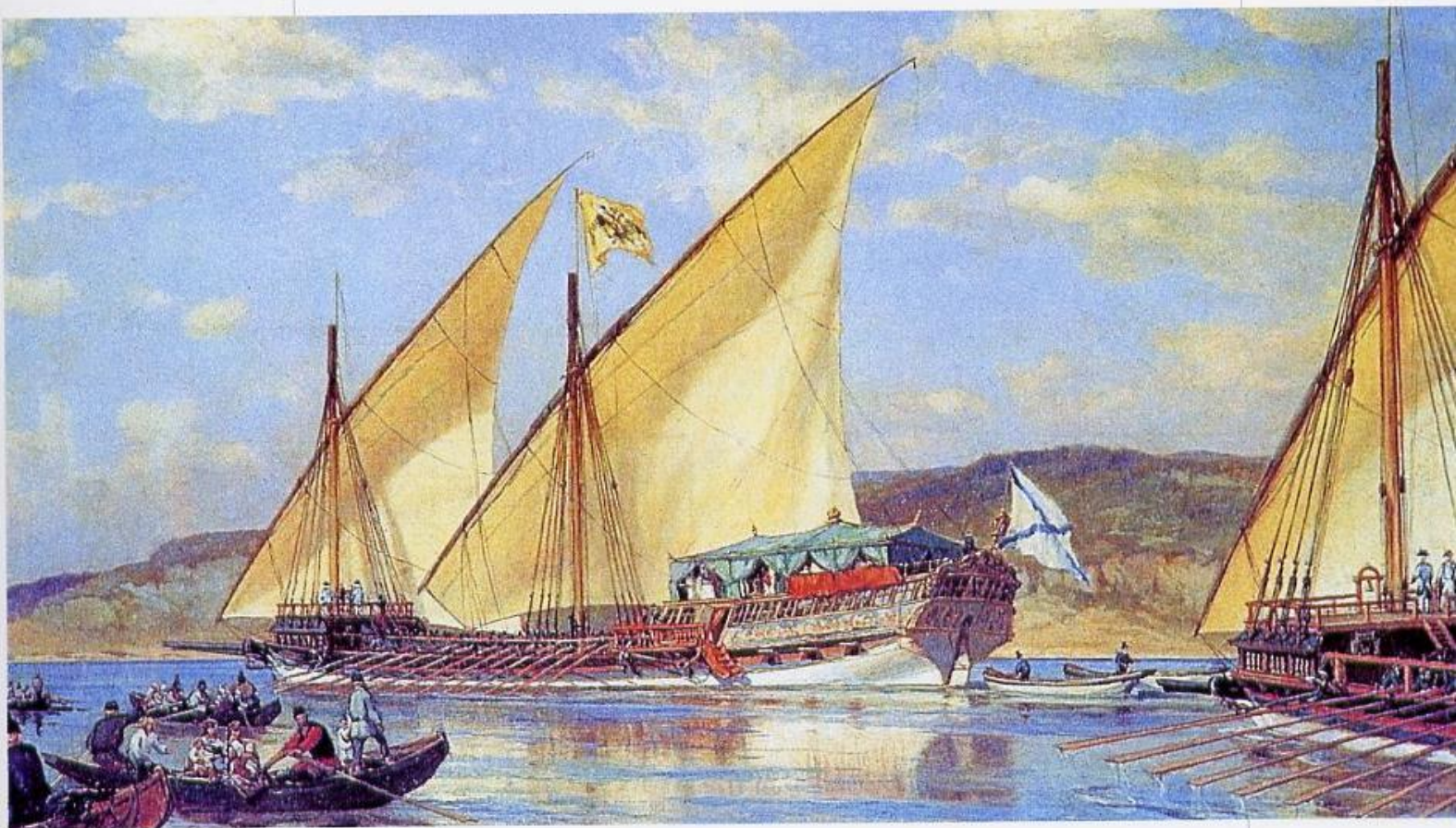


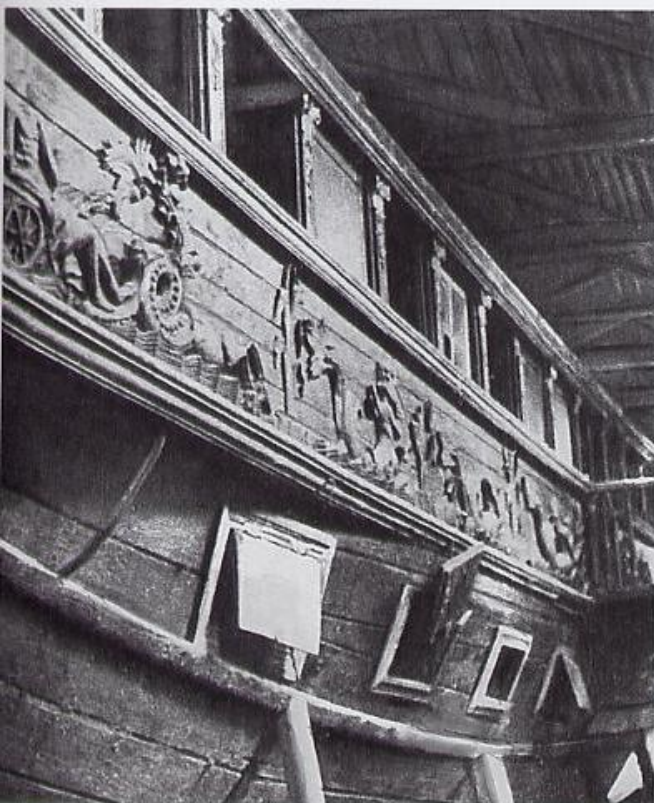
ЯХТА ИМПЕРАТРИЦЫ

В конце 1766 г. императрица Екатерина II задумала совершить инспекционную поездку по волжским городам и распорядилась заложить на верфи в Твери целую флотилию парусно-гребных судов для будущего путешествия. Строительством заведовал капитан 2-го ранга П. Пущин, непосредственно работой руководил галерных дел мастер М. Щепин. Несмотря на крайне сжатые сроки, ответственный



Галера «Тверь». Построена в 1767 г. Наибольшая длина – 39 м; ширина – 7,65 м; высота коргуса в корме – 7 м. Вооружение – 8 салютных пушек.





Немногочисленные сохранившиеся фотографии галеры «Тверь» — единственное, что осталось от исторического судна.

Галерея того вида, какой она имела во время Высочайшего путешествия». Наказ императрицы строго выполнялся в течение почти двух веков: галере «Тверь», ставшей музеем и помещённой в специальный деревянный павильон, удалось пережить и восстание Пугачёва, и лихолетье Гражданской войны. Однако в 1956 г. судно вместе с павильоном уничтожил пожар. Уникальный памятник русского кораблестроения XVIII в. был утрачен навсегда.

заказ выполнили вовремя: в апреле следующего года суда благополучно спустили на воду. А 2 мая под гром орудийного салюта галеры «Тверь», «Волга», «Ярославль», «Казань», «Углич», «Кострома», «Нижний Новгород», «Симбирск», госпитальное судно «Ржев Владимиров» и 14 судов меньшего размера отправились из Твери вниз по великой реке. Конечной целью плавания был Симбирск; императрица рассчитывала посетить все крупные волжские города. На борту находилось 1122 человека, включая посланников Пруссии, Саксонии, Дании и Испании. Судно «Волга» шло под флагом командующего галерным флотом членом Адмиралтейств-коллегии генерала И. Чернышова.

После завершения плавания, длившегося чуть больше месяца, суда флотилии передали Казанскому адмиралтейству, причём флагманскую галеру «Тверь» государыня повеле- ла «хранить вечно, не переме- няя того вида, какой она имела во время Высочайшего путешествия».



Деревянные детали яхты императрицы.



Галера «Тверь». Рисунок художника А. Беггров.



Корабли великих мореходов





В ПРЕДДВЕРИИ ВЕЛИКИХ ОТКРЫТИЙ

Эволюция парусных судов в эпоху античности и раннего Средневековья происходила очень медленно. Чисто парусный движитель применялся лишь в торговом судоходстве, поскольку по «энерговооружённости» уступал вёсельному. Перевозящий ценные грузы парусник легко мог оказаться добычей пиратов: разбойничий промысел на море процветал в течение многих столетий. У судовладельцев практически не было стимула вкладывать средства в совершенствование принадлежавшего им транспорта: более крупный и современный торговый корабль становился заманчивой добычей для средиземноморских пиратов на быстроходных галерах или северных викингов на лёгких дракарах.



Путешественник Марко Поло прибывает в Ормуз из Индии. Иллюстрация из средневековой книги.



В память об эпохе Средневековья полубак военного корабля на английском по сей день звучит как «forecastle» — дословно «носовой замок».

Начиная с X в. н. э. положение «законодателя мод» в судостроении прочно занимала Венецианская республика — её процветание основывалось на морском господстве и международной торговле. Наряду с внушительным военным флотом из гребных галер и галеасов венецианцы обладали крупнейшим на Средиземноморье торговым флотом, в состав которого входили кокки и нави, именуемые также нефами (*норманск.* *neve*). Это были высококортные корабли с округлыми яйцевидными обводами (отсюда их иное название — «круглые суда») и одной-двумя мачтами с единственным прямым или латинским парусом на каждой.

Поскольку оборонительное вооружение в Средние века считалось неотъемлемой частью всех торговых судов, на носу и корме обычно оборудовались площадки для стрелков, защищённые кремальерами, наподобие крепостных стен.

Парус, гениальное изобретение, позволившее подчинить ветер воле человека, на протяжении столетий был едва ли не главным двигателем прогресса. Открытие новых земель, развитие торговли, взаимное проникновение культур — всё это стало возможно лишь благодаря отваге древних мореплавателей, с риском для жизни уходивших на утлых судёнышках покорять океаны...

Титульный лист голландского атласа мира.





Корабли великих мореходов

Чётких различий между нефами и кокками историкам найти не удалось, но предполагается, что кокки были меньших размеров и оснащались упрощённым такелажем. Что же касается строившихся в Венеции в XVI в. крупных четырёхмачтовых кокк грузоподъёмностью свыше 200 т, то это уже совсем другие суда, близкие по типу к галеонам.

Важную роль в развитии судоходства сыграл возникший в XIV в. Ганзейский союз — торгово-политическое объединение ряда северонемецких городов во главе с Лю-

беком. Самыми распространёнными ганзейскими судами стали когги — аналоги средиземноморских кокк. Первоначально они представляли собой малые суда с одним прямым парусом на единственной мачте; в XV в. уже встречались большие трёхмачтовые когги с улучшенными обводами. Вероятно, именно на ганзейских коггах впервые начала использоваться конструкция навесного руля на железных петлях, заменившая рулевые вёсла.

В XV в. в странах Южной Европы возникли новые типы парусных судов — каракки, каравеллы и галеоны (галионы). В отличие от коггов и нефов они имели увеличенное отношение длины к ширине и усовершенствованную парусную оснастку, что заметно повысило их маневренность и мореходность.

Каравеллы впервые появились в Португалии; они были однопалубными, более лёгкими

Ближайшими родственниками североευропейских коггов можно считать кочи русских поморов — крепкие грузовые и промысловые суда со сплошной палубой и одной-двумя мачтами-однодревками с прямыми парусами. Кочи как тип парусного судна оказались редкими долгожителями: их продолжали строить по старинной технологии ещё на рубеже XIX и XX вв. Несколько раньше сошли со сцены поморские лодьи — похожие на кочи, но более мореходные и вместительные парусники, число мачт на которых иногда достигало трёх.

и быстроходными, чем каракки. По типу парусной оснастки их разделяют на каравеллы-латинас (с косыми, латинскими, парусами) и каравеллы-редондас (с прямыми парусами на первых двух мачтах и латинским — на третьей). Несколько позже каравеллы — как, впрочем, и каракки — нередко оснащались четырьмя мачтами, причём первые две несли прямые паруса, а остальные — косые.

Важное нововведение в конструкции парусников — установка на грот-мачтах каракк и каравелл второго паруса, марсея, — стало первым шагом к классической схеме парусной оснастки. Своего совершенства она достигла в XIX в. на знаменитых «чайных клиперах».



С 1302 г. в обиход европейских мореплавателей вошёл магнитный компас, с 1480 г. — астрольбия. Таким образом, к концу XV в. появились все предпосылки для вступления человечества в новую эпоху — эпоху Великих географических открытий.



Для средневекового судостроения характерна неопределённость терминологии: очень часто абсолютно одинаковые корабли в разных странах и даже городах именовались по-разному, и наоборот, одними и теми же названиями нередко наделяли суда, не имевшие между собой почти ничего общего.





КОРАБЛИ КОЛУМБА

Уже больше месяца экипажи трёх парусников не видели вокруг ничего, кроме безбрежного океана. Измотанные матросы роптали, но руководитель экспедиции Христофор Колумб упрямо вёл отряд на запад. И фортуна щедро вознаградила его. «Земля!» — этот возглас, раздавшийся с марса мачты флагманской «Санта-Марии» утром 12 октября 1492 г., возвестил миру об открытии Нового Света. Трудно назвать другое событие, столь сильно повлиявшее на судьбы крупнейших европейских монархий и ход истории в целом...

В первое дальнее плавание с целью найти западный путь в Индию Колумб отправился на трёх судах. Два из них были каравеллами, а третья, самое большое, именовалось «нао» и, по всей вероятности, являлось караккой. К сожалению, время не сохранило ни их чертежей, ни моделей, ни достоверных рисунков. Остались только скудные описания, на их основе историки неоднократно пытались воссоздать облик знаменитых кораблей. Так, предполагается, что «Санта-

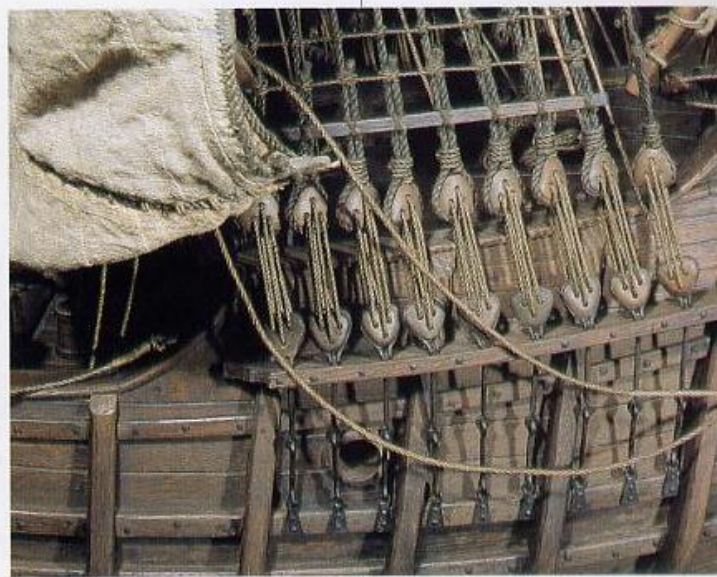
«Санта-Марию» сопровождали каравеллы «Нинья» и «Пинта». Впрочем, это их прозвища. Первая в действительности называлась «Санта-Кларой» и получила кличку «Нинья» («Детка») за небольшие размеры и по фамилии владельца — Хуана Ниньо. Сначала её оснастили как каравеллу-латинас, но во время стоянки на Канарских островах Колумб распорядился перевооружить «Нинью» прямыми парусами, превратив, таким образом, судно в каравеллу-редондас. А вот подлинное имя второй каравеллы осталось неизвестным. «Пинта» («Пёстрая») — явное прозвище, данное скорее всего из-за яркой окраски корпуса.

Памятник Христофору Колумбу в Гамбурге.



Корабли Колумба перед началом экспедиции. Художник А. Заикин.





Модель «Санта-Мариин» демонстрирует точную конструкцию корпуса корабля. Благодаря маленьким паракки и каравеллы могли совершать длительные плавания в штормовом океане.

«Мария» (возможно, первоначально называвшаяся «Мария Галанте») имела водоизмещение порядка 250 т, длину — около 23 м, ширину — 7,5 м и глубину трюма — 3 м. Трёхмачтовая, она несла пять парусов: фок, грот, марсель, блинд под коротким бушпритом и латинскую контр-бизань. Грот дополнялся двумя бонетами — привязываемыми полотнищами, позволявшими при необходимости увеличивать площадь паруса.

Флагманской «Санта-Мариин» не суждено было с триумфом вернуться в Испанию: в ночь на 25 декабря 1492 г. она потерпела крушение у берегов Гаити. Экспедиция Колумба возвращалась домой на двух оставшихся судах, причём первооткрыватель Америки поднял свой флаг на маленькой «Нинье».

Колумб совершил четыре плавания к берегам Нового Света, но если первое из них принесло ему мировую славу, то последующие — лишь горечь разочарований. Собственные ошибки, а также интриги, которые плелись вокруг него при королевском дворе, привели к тому, что из третьей экспедиции в 1500 г. он вернулся в кандалах, смещённый со всех постов. И хотя король по требованию общественности немедленно освободил Колумба, тот не смог забыть унижения. Спустя шесть лет, умирая, знаменитый путешественник распорядился положить с ним в гроб пресловутые кандалы...

В середине XVI в. останки Колумба перевезли из Севильи за океан — на остров Гаити. Позже их перезахоронили в Гаване. Наконец, с потерей Кубы в ходе Испано-американской войны 1898 г. прах мореплавателя вновь отправили через Атлантику в Севилью. Так завершилось последнее, пятое путешествие Колумба в Новый Свет, растянувшееся на 300 с лишним лет...

К XV в. сложилась классическая схема такелажа парусного судна. Ванты и талрепы «Санта-Мариин» практически не отличались от применявшихся в XIX в.

Модель каравеллы «Санта-Мария», флагманского судна Колумба. ⇨

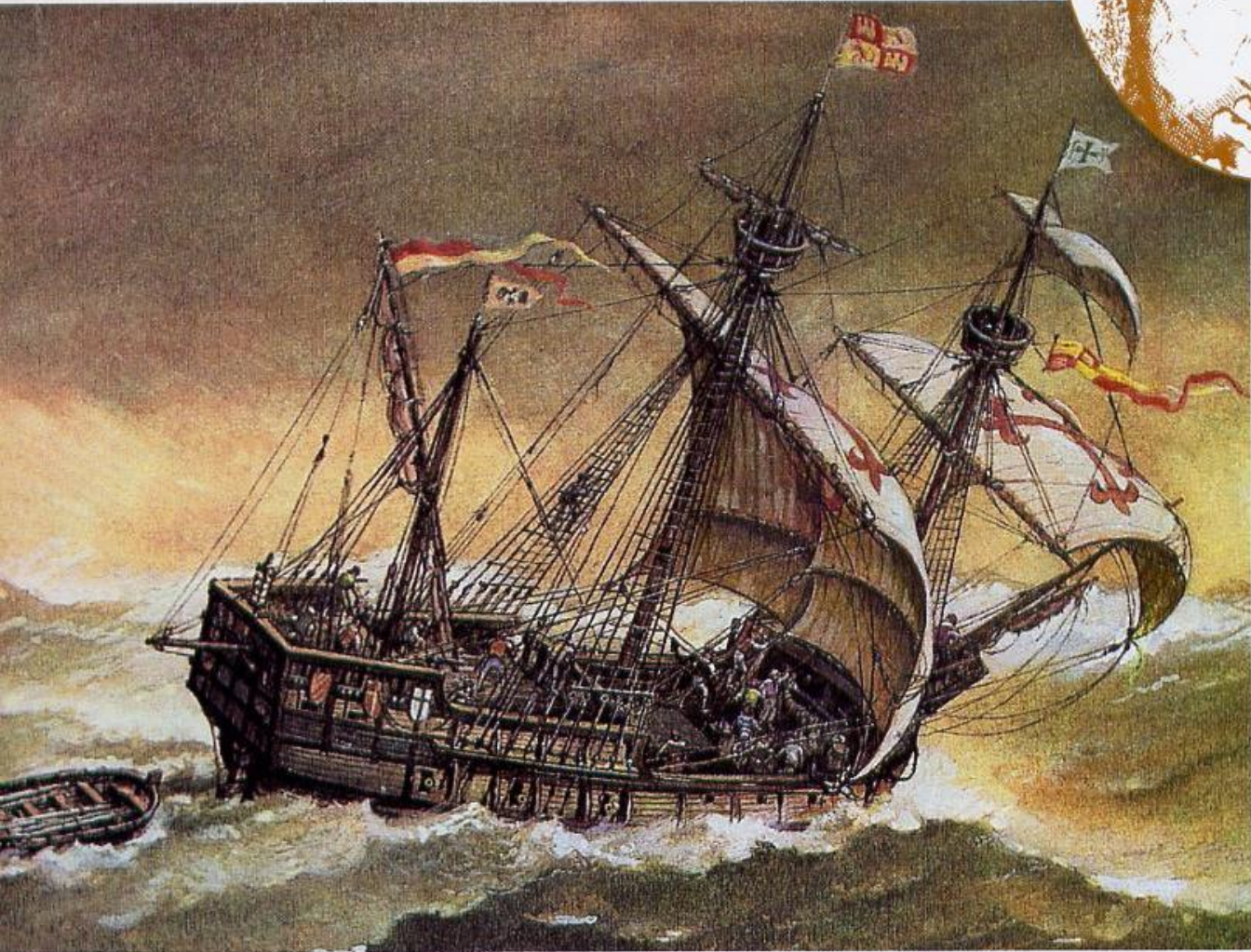




ПЕРВАЯ КРУГОСВЕТКА

Фернан Магеллан
(1470–1521).

Утром 20 сентября 1519 г. в испанском порту Санлукар-де-Баррамеда царило оживление. Пять каравелл одна за другой снялись с якоря и направились из устья реки Гвадалквивир в открытый океан. Экспедиции предстояло совершить то, чего не удалось Колумбу, — дойти до Молуккских островов западным путём. Но тогда ещё никто не знал, какую цену придётся заплатить во имя достижения этой цели! Первое в истории кругосветное плавание растянется на долгие три года, из пяти кораблей намеченным маршрутом пройдёт лишь один, а из 265 находившихся на борту моряков выживут не бо-



Каравелла «Виктория» — первое в истории судно, совершившее кругосветное плавание. Художник Е. Войшвилло.



Старинная карта Магелланова пролива, отделяющего южноамериканский континент от острова Огненная Земля.

лее 50. Станет ясно, что планета Земля значительно больше, чем ранее предполагали путешественники и искатели приключений...

Командовал флотилией 39-летний португалец Фернан Магеллан. Четыре года назад он предложил организовать эту экспедицию португальскому королю Мануилу I, но получил отказ. Тогда Магеллан перебрался в Севилью и добился аудиенции у испанского монарха Карла V. Тот оказался куда дальновиднее соседа и распорядился приступить к подготовке плавания. Правда, выделенные суда были старыми, запасы продовольствия — некачественными, а экипажи — разношёрстными и не имели ни малейшего понятия о дисциплине.

Магеллан держал флаг на каравелле «Тринидад»; за ним следовали «Сан-Антонио», «Консепсьон», «Сантьяго» и «Виктория». Миновав остров Тенерифе и острова Зелёного Мыса, флотилия пересекла Атлантический океан и стала спускаться вдоль берегов Патагонии на юг в поисках пролива, в существовании которого Магеллан не сомневался. Интуиция его не подвела: после многомесячных поисков, мятежа части команды,

Модель флагманского судна «Тринидад» («Троица») экспедиции Магеллана. По одной из версий, оно было галеоном, по другой — большой каравеллой.





гибели на камнях каравеллы «Сантьяго» и бегства в Испанию взбунтовавшегося «Сан-Антонио» пролив был найден. 28 ноября 1520 г. суда экспедиции вышли в неведомый океан — Магеллан назвал его Тихий.

Однако главные трудности ждали впереди. Океан оказался огромным, а из-за преследовавшей флотилию полосы штилей начались голод и цинга. «В продолжение трёх месяцев и двадцати дней мы были совершенно лишены свежей пищи, — писал в дневнике участник плавания флорентиец Антонио Пигафетта. — Сухари, которыми мы питались, представляли собой не хлеб, а пыль, смешанную с червями, загаженную мышами и издававшую невыносимое зловоние». Но вскоре и это продовольствие закончилось — пришлось жевать разваренные кожаные ремни, древесные опилки... Крысы считались деликатесом — их продавали по полдуката за штуку. 19 человек умерли, остальные едва держались на ногах. Лишь 6 марта 1521 г. корабли достигли острова Гуам, где команды, несмотря на агрессивное поведение туземцев, смогли отдохнуть и восстановить силы.

Жизнь Фернана Магеллана оборвалась нелепо: он ввязался в междоусобную войну на острове Себу и 27 апреля погиб в стычке с вооружёнными

Астролябия — прибор, позволяющий определить высоту светил над горизонтом. Во времена Магеллана она была одним из основных навигационных приборов.

Парусные корабли первой половины XVI в. на старинной гравюре.





Корабли великих мореходов

туземцами. Экспедицию возглавил капитан «Консепсьона» Хуан Себастьян де Элькано. У сильно поредевших команд уже не хватало сил управляться с тремя кораблями, поэтому обветшавший «Консепсьон» сожгли. Позже, по прибытии на возделенные Молуккские острова, пришлось оставить и нуждавшийся в основательном ремонте «Тринидад».

ПЕРВЫМ ОБОШЁЛ ВОКРУГ ЗЕМЛИ?

Согласно расхожему мнению, первым человеком, совершившим кругосветное плавание, был не Магеллан, а капитан Хуан Себастьян де Элькано. По национальности, он с юных лет связал свою судьбу с морем. Получив предложение участвовать в грандиозной экспедиции, он сразу же согласился.

Столкнувшись с твёрдым, даже деспотичным характером Фернана Магеллана, привыкший к независимости капитан довольно быстро оказался в лагере его недругов. 1 апреля 1520 г. Элькано стал одним из ораторов бунта против руководителя экспедиции. Мятежные экипажи захватили три корабля — «Викторию», «Консепсьон» и «Сан-Антонио». В маленькой бухте Сан-Хулиан у берегов Патагонии разгорелось настоящее кровопролитное сражение, в котором Магеллан одержал верх. Двоих зачинщиков казнили, двоих — высадили на пустынный берег, оставив на возвращение. Элькано тоже приговорили к смертной казни, но Магеллан помиловал его. Всех мятежников разжаловали в матросы и попарно сковали кандалами и цепями.

После гибели Магеллана и его ближайших сподвижников Элькано стал капитаном. Его не то чтобы простили — в стычках с туземцами испанцы понесли огромные потери, и почти не оставалось опытных и знавших навигацию и умевших управлять кораблём. Элькано же был хорошим моряком, и именно под его командованием каравелла «Виктория» — самое маленькое из судов экспедиции — завершила начатое Магелланом плавание. По возвращении в Испанию король Карл V пожаловал мореходу герб, в котором были изображены земной шар, обвитый лентой, с надписью: «Первый обошёл вокруг меня».

Путь к берегам Испании теперь продолжала одна «Виктория».

7 сентября 1522 г. единственная каравелла Магеллана вернулась из плавания и встала на якорь в бухте Санлукар-де-Баррамедя. На берег сошли 18 измождённых моряков во главе с Хуаном де Элькано — первые на планете люди, обогнувшие земной шар. С удивлением они узнали, что в Испании в тот день было воскресенье, а не суббота, как следовало из их расчётов. Так человечество столкнулось с парадоксом «потерянных суток», что происходит при движении с востока на запад. Возникла необходимость ввести понятие «линия перемены дат».

Скорее всего, действительно был корабль Магеллана «Тринидад». Модель.





«ЗОЛОТАЯ ЛАНЬ» ЖЕЛЕЗНОГО ПИРАТА

Фрэнсис Дрейк
(1540–1596),
прозванный Железным
Пиратом.

Самое знаменитое предприятие Железного Пирата, принесшее ему и несметные богатства, и все мыслимые почести, – второе после совершенного Магелланом кругосветное плавание (1577–1580 гг.). С благословения Елизаветы I Дрейк снарядил эскадру из пяти небольших парусников (наиболее крупным из них являлся 100-тонный галеон «Пеликан») и достиг южной оконечности американского континента, а затем через Магелланов пролив вышел на просторы Тихого океана. Перед тем как войти в пролив, Дрейк переименовал флагманский «Пеликан» в «Голден Хайнд» («Золотая Лань»), чтобы, вероятно, подчеркнуть отличные ходовые качества галеона и в то же время сделать реверанс в сторону одного из высокопоставленных организаторов экспедиции – фаворита королевы Хеттона, на фамильном гербе которого была изображена золотая лань. Кроме того, флагман пере-



красили под испанский корабль: здесь, у западных берегов Южной Америки, торговля целиком принадлежала испанцам, и Дрейк не без оснований рассчитывал на богатую добычу.

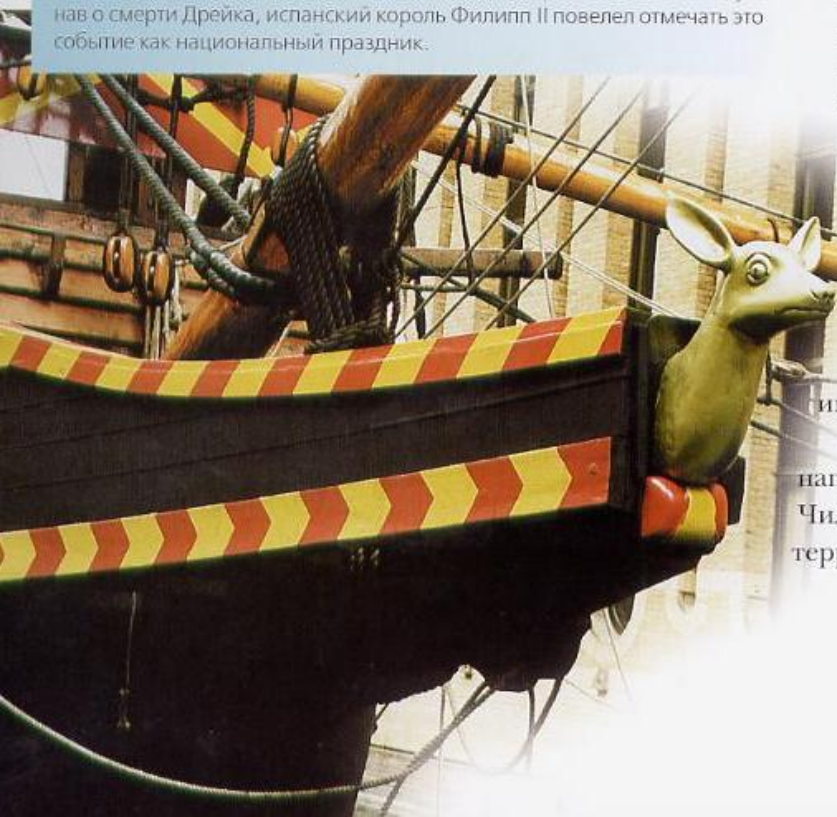
Правда, начало пиратского рейда оказалось несчастливym: сильнейший шторм разметал корабли, и встретиться им уже не довелось. Судно «Мэриголд» пошло ко дну, три других на свой страх и риск решили возвратиться в Англию. В водах Тихого океана осталась одна «Голден Хайнд». Буря отнесла её к югу, и тут выяснилось, что открытая Магелланом Огненная Земля всего лишь остров, южнее которого находится море, точнее, широкий пролив (сегодня он носит имя Дрейка).

Как только шторм утих, «Золотая Лань» направилась на север – вдоль побережья Чили, Перу, Панамы, Мексики – вплоть до территории нынешнего штата Вашингтон.

Согласно легенде, по возвращении из кругосветного плавания Дрейк украсил нос своего галеона головой лани, отлитой из чистого золота.

ЖЕЛЕЗНЫЙ ПИРАТ

Фрэнсис Дрейк по праву считается одной из самых ярких и противоречивых фигур в мировой истории. Сын корабельного священника, Дрейк одновременно был и дерзким морским разбойником (за власть и необузданный нрав получившим прозвище Железный Пират), и искусным мореплавателем и исследователем. Английская королева Елизавета I произвела его в рыцари, он стал вице-адмиралом и внёс заметный вклад в победу Британии над Испанией. Примечательно, что, узнав о смерти Дрейка, испанский король Филипп II повелел отмечать это событие как национальный праздник.





Корабли великих мореходов

По пути англичане грабили всё, что попадалось под руку: испанские корабли, посёлки, церкви. В конце концов галеон оказался настолько перегруженным драгоценностями, что Дрейк приказал брать только золото и жемчуг, а серебро выбрасывать за борт.

«Голден Хайнд» вернулась в Плимут 26 сентября 1580 г. — через три года с момента ухода в плавание. Половину добычи, оценённой в огромную по тем временам сумму — два с четвертью миллиона фунтов стерлингов золотом, Дрейк отдал королеве, за что монархиня посвятила его в рыцари прямо на борту галеона. Любопытно, что, когда Елизавета ступила на трап судна, не узнавший её вахтенный крикнул: «Куда, потаскуха?». Королева предпочла сделать вид, будто ничего не слышала.

После легендарной пиратской кругосветки «Золотая Лань», объявленная национальной реликвией, получила вечную стоянку на Темзе. Там она находилась более 80 лет, но затем обветшала, и в 1662 г. её разобрали.

Уже в XX столетии были предприняты две попытки воссоздать знаменитый корабль Дрейка. В 1961 г. в Великобритании по заказу одной из телевизионных компаний построили полномасштабную реплику «Золотой Лани» для съёмок многосерийного фильма «Сэр Фрэнсис Дрейк».

В 1972–1973 гг. появилась новая «Золотая Лань», реконструированная на основе достоверных архивных материалов XVI в. Корабль сооружался на верфи в городе Апдор по старинной технологии. Корпус галеона изготовили из тщательно высушенных дубовых брусков и вязовых досок; мачты — из специально обработанных стволов шотландской сосны. Особое внимание уделяли внутренней отделке кают и мебели, строго выдержанной в стиле Елизаветинской эпохи. Одну пушку для производства салютов отлили из чугуна, остальные 17 — из пластмассы. Длина судна составила 30,5 м, ширина — 6 м, площадь парусов — 386 м². Ныне эта копия «Голден Хайнд», находящаяся в Лондоне, стала музеем, причём на её борту собрана значительная коллекция подлинных личных вещей Дрейка, ранее хранившихся в национальном музее в Плимуте.

анная
Лань»
Пондона.



овременной
и Лани».
от, что так
лядела
е века назад
и знаменитой
ственнице.





КОРАБЛИ «ОТЦОВ-ПИЛИГРИМОВ»

Копия галеона «Мейфлауэр» в порту Бостона.

Первый пассажирский рейс из Англии к берегам Северной Америки оказался необычайно трудным. Почти полгода 120-тонный торговый галеон «Сюзан Констант» в сопровождении маленьких судёнышек «Годспид» и «Дискавери» скитался по Атлантике, пока не достиг устья реки Джеймс на территории нынешней Виргинии. Из 144 переселенцев, отплывших из Европы, на берег 13 мая 1607 г. сошли лишь 105 измученных людей: остальные умерли от цинги и дизентерии. Но так или иначе, этот день можно считать началом колонизации Северной Америки, а основанное пассажирами «Сюзан Констант» поселение Джеймстаун — фактически первым городом будущих США.

Впрочем, более известной стала колония, появившаяся через 13 лет на берегу залива Массачусетс. 16 декабря 1620 г. там бросил якорь галеон «Мейфлауэр», пересекший Атлантику за 67 дней. Он доставил в Новый Свет 104 человека, в том числе двух грудных младенцев, родившихся на борту во

время плавания. И если среди первых эмигрантов, прибывших в Америку на «Сюзан Констант», преобладали авантюристы, то здесь находились люди, покинувшие родину исключительно по религиозным соображениям.

Будучи конгрегационалистами (пуритане, противники Англиканской церкви), они бежали от религиозных притеснений в надежде создать собственную колонию со справедливым укладом жизни. В конце ноября 1621 г. 41 человек из этих переселенцев, именовавших себя «отцами-пилигримами», заключили так называемый Мейфлауэрский договор, по которому обязались



Высадка переселенцев, прибывших на «Мейфлауэре» к берегам Америки. Художник В. Челак.





оказывать друг другу всяческую поддержку. В США 22 декабря отмечается как национальный праздник – День «отцов-пилигримов».

Ни чертежей, ни рисунков «Сюзан Констант» и «Мейфлауэра» не сохранилось, однако по имеющимся описаниям можно предположить, что оба галеона были типичными британскими торговыми судами начала XVII в. На основе различных документов парусники – точнее, их наиболее вероятный облик – удалось воссоздать английским и американским энтузиастам. Первой под руководством британского знатока деревянного судостроения Стюарта

Апхэма построили и спустили на воду реплику «Мейфлауэра». В 1957 г. корабль, повторив маршрут своего предка, пересёк Атлантический океан за 53 дня. Ныне судно является музеем в Плимуте (пригород Бостона), считающемся «колыбелью Америки».

В 1991 г. со стапеля верфи, расположенной почти на том самом месте, где около четырёх веков назад высадились первые эмигранты, на воду сошла новая «Сюзан Констант». Её проект разработали Аллен Роул и Стэнли Поттер. Судно принадлежит муниципалитету Джеймстауна. Галеон служит одновременно и историческим музеем, и учебным парусником, участвует в ежегодных регатах и парадах парусных кораблей.

Реконструированная «Сюзан Констант» – один из кораблей, с которым связано начало заселения Северной Америки европейцами.



Экспозиция на борту корабля-музея «Мейфлауэр» изображает быт первых переселенцев.



ПЕРВЫЙ ШВЕДСКИЙ ТРАНСАТЛАНТИК

По мере освоения Северной Америки в XVII в. росла и интенсивность пассажирских рейсов через Атлантику. Вслед за испанцами и англичанами в дальние страны в поисках лучшей жизни устремились выходцы из других европейских государств. На американском континенте основывались всё новые и новые колонии — голландские, французские и др.

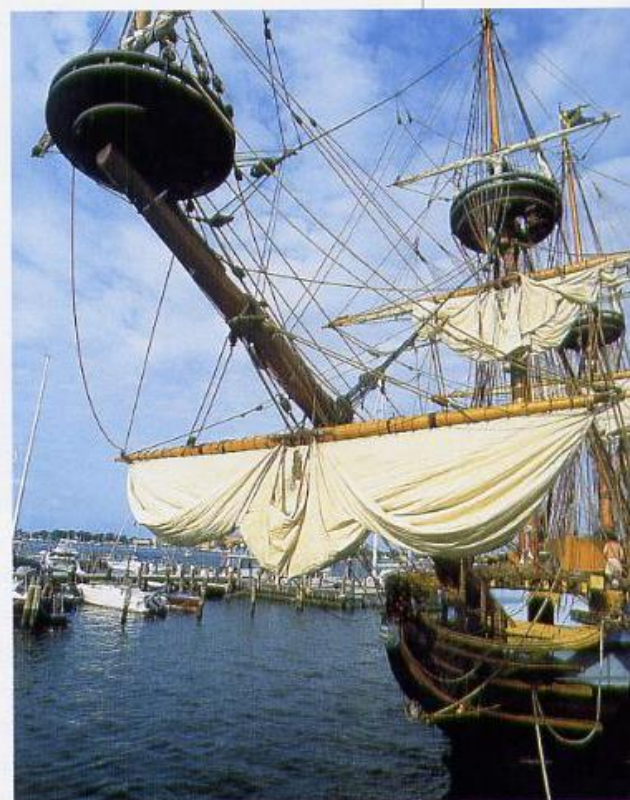
В ноябре 1637 г. из Гётеборга в плавание к берегам Нового Света отправились два шведских судна — «Кальмар Нюкель» и «Фогель Грип». В Северном море они попали в сильнейший шторм и потеряли друг друга. «Кальмар Нюкель» отнесло к Голландскому побережью, где он сел на мель. К счастью, экипажу удалось спасти судно и отвести его в закрытую бухту. Спустя неделю там же появился и потрёпанный штормом «Фогель Грип».

В канун Нового года, после ремонта, оба корабля вышли в море и благополучно добрались до Америки.

«Кальмар Нюкель» отдал якорь в заливе Делавэр в середине марта 1638 г., став первым в истории шведским судном, которое достигло берегов Америки. На нём прибыли 24 переселенца — шведы, финны, немцы, голландцы... Все вместе они собирались создать колонию Новая Швеция.

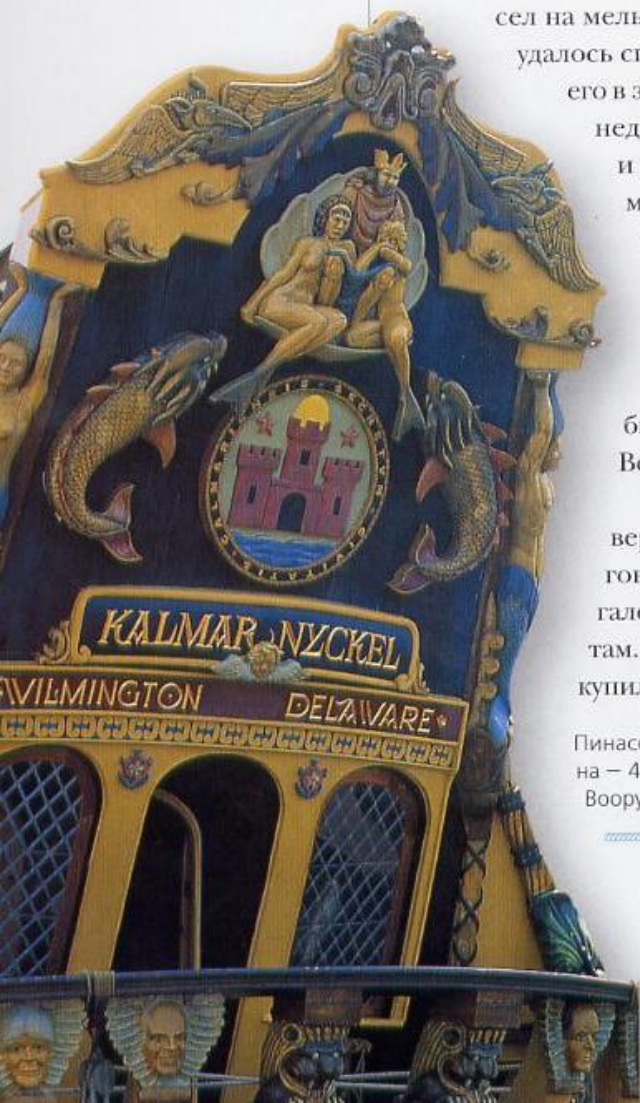
«Кальмар Нюкель» принадлежал к пинассам — так в Северной Европе XVI–XVII вв. именовали трёхмачтовые торговые и военные суда, по существу являвшиеся небольшими галеонами, точнее, переходным типом от галеонов к фрегатам. «Кальмар Нюкель», построенный в Нидерландах, в 1629 г. купила Швеция для военно-морского флота. Название парусни-

Пинасс «Кальмар Нюкель». Построен примерно в 1625 г. Водоизмещение — 3500 т; наибольшая длина — 42,5 м; ширина — 7,6 м. Высота грот-мачты над ватерлинией — 32 м. Площадь парусов — 632,4 м². Вооружение — 2 пушки калибра 6 фунтов и 8 пушек калибра 3 фунта.



Рангоут и такелаж воссозданного пинасса «Кальмар Нюкель» в точности соответствуют стандартам XVII в. На мачтах и бушприте находятся круглые марсовые площадки.

Богатое убранство кормы современной реплики пинасса «Кальмар Нюкель».





Часть резных фигур декоративного убранства современной реплики пинасса «Кальмар Нюкель» имеет портретное сходство с людьми, оказавшими содействие в осуществлении проекта, — от губернатора штата Делавэр до добровольных помощников.

ка в переводе означает «ключ от Кальмара»: одноимённая крепость в Швеции прикрывала подступы к городу Кальмар. Видимо, подразумевалось, что пинасс будет своего рода плавающей крепостью. Однако под военным флагом ему прославиться не удалось. Известность он приобрёл позже: один из первых трансатлантиков, «Кальмар Нюкель» совершил восемь документально подтверждённых переходов через океан, по четыре в каждом направлении. Его продали на слом только в 1651 г.

В 1995–1998 гг. в США под руководством Аллена Роула была построена копия парусника «Кальмар Нюкель», ныне являющаяся частью культурно-исторического центра Вилмингтона. Реплика судна — полностью действующая, все десять установленных на ней пушек могут вести огонь ядрами. Техника нынешней эпохи — электронное навигационное оборудование и два 165-сильных дизеля — тщательно замаскирована, чтобы не нарушать «чистоты» облика парусника. Стоимость проекта составила 3,2 млн долларов. В первый рейс из Вилмингтона в Балтимор и Аннаполис новый «Кальмар Нюкель» отправился 26 апреля 1998 г. Он участвовал в съёмках итальянского фильма «Караиби», «играя роль» пиратского судна.



сса
«Нюкель»
резной
льв —
ощи
и.
изготовил
ский мастер



«ИНДЕВОР» ДЖЕЙМСА КУКА

В 1768 г. Куку поручили возглавить английскую кругосветную экспедицию в Тихий океан. Официально её целью считалось наблюдение за пересечением Венерой диска Солнца — для этого требовалось находиться в Южном полушарии. Но попутно надлежало выполнить и другое, секретное задание — исследовать и захватить новые земли в Тихом океане.

Лейтенант Кук сам выбрал судно — небольшой, но крепкий барк «Эрл оф Пемброк», несколько лет возивший уголь во Францию и Нидерланды. Не последнюю роль сыграли умеренная цена и малая осадка, значительно облегчавшая плавание в неизученных районах. После ремонта барк переименовали в «Индевор» («Попытка», «Стремление») и зачислили в состав Британского военно-морского флота. Водоизмещение судна равнялось 366 т, длина — 36 м, ширина — около 9 м. Экипаж насчитывал 87 человек.

30 июля 1768 г. «Индевор» вышел из устья Темзы. Через три года, обогнув земной шар с востока на запад, 12 июля 1771 г. барк вернулся в Лондон. Итоги экспедиции поистине впечатляют. Открыты и нанесены на карту острова Общества (к северо-западу от острова Таити), Большой Барьерный риф, ряд мелких островов, исследовано Восточное побережье Австралии (Кук объявил его британским владением под названием Новый Южный Уэльс). И, пожалуй, наиболее крупное географическое достижение —

Высадка команды «Индевора» на остров.



Джеймс Кук (1728–1779).



В плеяде знаменитых мореплавателей Джеймс Кук занимает особое место. Биографии Кука и английских морских офицеров того времени мало похожи. Выходец из батрацкой семьи, он прошёл жизненный путь от юнги до капитана 1-го ранга и по единодушным отзывам служивших с ним моряков всегда был образцом справедливости и благородства.





детально изучена Новая Зеландия, считавшаяся ранее частью таинственного Южного материка, который несколько веков пытались найти путешественники.

Впереди Джеймса Кука ждало ещё много великих открытий, но он сделал их уже на других судах. А знаменитый «Индевор» остался в Англии; в 1790 г. его купил американский капитан Вильям Хейден. Переименованный в «Либертэ» («Свобода»), корабль плавал теперь под французским флагом и участвовал в китобойном промысле. В 1826 г. старый барк налетел на риф и был продан. Новые владельцы восстанавливать его не захотели, а дерево использовали на сооружение двух новых судов. Часть киля, шпангоутов и обшивки растащили на сувениры. Небольшую шкатулку, изготовленную из киля барка, подарили известному писателю Фенимору Куперу.

Как уже не раз случалось, утраченный знаменитый корабль попытались воссоздать в XX в. Второй «Индевор» построили в Англии под руководством капитана и писателя Аллана Виллерса к 200-летию юбилею экспедиции Кука. Внешне барк очень походил на своего предка, однако на новом «Индеворе» были комфортабельные каюты и современное оборудование. И это неудивительно: хозяева парусника намеревались использовать его как круизное судно для богатых любителей экзотики. В 1966 г. «Индевор-2» благополучно совершил переход из Европы в Австралию, но три года спустя в одном из пассажирских рейсов разбился на скалах у берегов Новой Зеландии...



Кук, талантливый учёный – гидрограф, астроном и даже этнограф, совершил два кругосветных путешествия, открыл множество неизвестных ранее географических объектов. Погиб он, как и Магеллан, в стычке с туземцами на одном из далёких тихоокеанских островов.



В 1993 г. в австралийском Фримантле сошёл на воду «Индевор-3», построенный по инициативе энтузиаста истории кораблестроения Джона Лонгли. По общему мнению специалистов, это судно представляет собой уникальную реконструкцию, в мельчайших деталях соответствующую прототипу двухвековой давности.

ор-3».





МЯТЕЖНЫЙ «БАУНТИ»



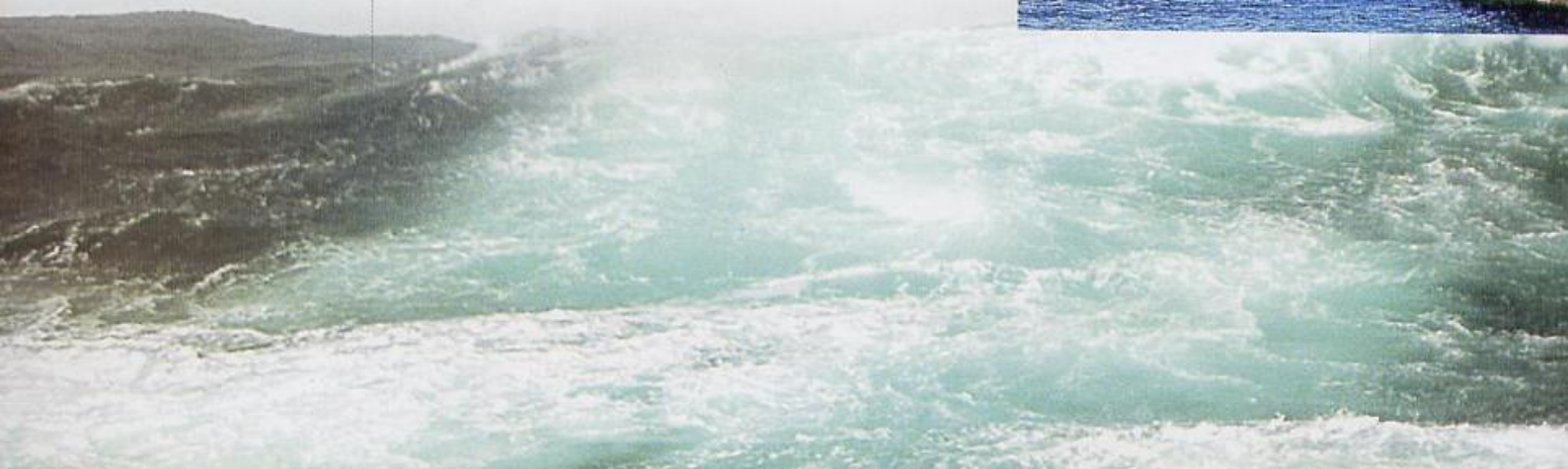
Модель парусника «Баунти».

Трёхмачтовый транспортный корабль «Баунти», построенный в 1783 г. и четыре года спустя купленный Британским адмиралтейством, остался в истории благодаря своей драматической судьбе, напоминающей сюжет приключенческого романа. 23 декабря 1787 г. судно отправилось из Портсмута в дальнюю экспедицию. Командовал им лейтенант Уильям Блай, в прошлом участник третьей экспедиции Кука. Блаю предстояло плыть на остров Таити, взять там саженцы хлебного дерева и доставить их на Антильские острова. Предполагалось, что плоды этого растения станут дешёвой пищей для чернокожих рабов, трудившихся на английских плантациях. Кроме того, экспедиции надлежало изучить ряд островов в Полинезии и уточнить морские карты.

Плавание оказалось необычайно трудным. Отвратительная погода расстроила все планы: более месяца парусник штормовал у мыса Гюри, но сильный встречный ветер так и не позволил ему выйти в Тихий океан. Пришлось повернуть на восток и идти на Таити через Индийский океан. Судно достигло цели только 26 октября 1788 г. — через 10 месяцев после выхода из Англии. Команда ступила на землю совершенно измученной, причём не столько из-за тягот затянувшегося рейса и плохой пищи, сколько из-за поведения командира, подвергавшего экипаж неоправданно жестоким наказаниям за малейшие нарушения.

Отдых на острове, не без оснований именованном в то время земным раем, представлял

Новый корабль с старым названием





собой разительный контраст с ужасающей жизнью на судне. Великолепная природа, обилие экзотических фруктов, любвеобильные грациозные таитянки – всё это заставляло моряков думать о продолжении плавания с содроганием сердца. 5 января три матроса бежали с корабля на шлюпке, но были пойманы, избиты и закованы в кандалы.

После почти пятимесячной стоянки, 4 апреля 1789 г., «Баунти» с саженцами хлебного дерева в кадках вышел в море. Жизнь экипажа вновь превратилась в ад. От дурного нрава командира страдали как нижние чины, так и офицеры. В очередной раз Блай избрал мишенью для придирок штурмана – лейтенанта Флетчера Крисчена, что роковым образом повлияло на дальнейший ход событий.

Накопленная за время плавания ненависть к командиру прорвалась наружу 28 апреля. Рано утром заговорщики вторглись в каюту Блая, связали его и вытащили на палубу для суда. Возглавивший бунт лейтенант Крисчен с трудом удерживал матросов от расправы. Не желая проливать кровь, он убедил их посадить командира в шлюпку и отпустить на все четыре стороны. Вместе с Уильямом Блаем в спущенный на воду баркас сели ещё 18 человек, не захотевших присоединиться к мятежникам из-за страха перед грозившей им

Современный «Баунти» у берегов Австралии.





виселицей. Капитану и его спутникам дали немного провианта, воды и четыре сабли, затем «Баунти» повернул назад, к Таити.

Между тем Крисчен понимал, что рано или поздно о бунте на корабле узнают в Лондоне и их начнут искать. Поэтому вскоре, оставив «земной рай», «Баунти» ушёл на остров Табуаи, где на выкупленной у местного вождя земле моряки приступили к возведению укрепленного поселения. Однако отношения с туземцами не складывались: то и дело возникали стычки, и жить на

острове становилось опасно. Корабль вновь — в третий раз — прибыл на Таити. 16 человек экипажа решили поселиться здесь навсегда, а лейтенант Крисчен, 8 англичан и 18 таитян, в том числе 12 женщин, в сентябре 1789 г. отправились на «Баунти» в море. Почти 20 лет о них никто ничего не слышал...

Моряки, покинувшие Таити на борту «Баунти», избежали карающего меча британского правосудия. Тем не менее их судьба была трагичной. Лейтенант Крисчен в судовых книгах нашёл упоминание о необитаемом острове Питкерна, расположенном вдали от океанских трасс и на расстоянии 1300 миль от Таити. Судя по всему, островок вполне подходил для жизни. К нему и повёл лейтенант свой корабль, загрузив его, словно Ноев ковчег, разной живностью (козы, свиньи, куры, корова и бык). Однако из-за неточно указанных координат поиски Питкерна заняли около четырёх месяцев. Только в первых числах января следующего года «Баунти» бросил якорь у неведомой земли, очертания которой напоминали лежащего льва.

Необитаемый остров с плодородной землёй и богатой растительностью оказался идеальным местом для создания маленькой сельскохозяйственной колонии. Но, увы, построить земной рай здесь не удалось. На небольшом жизненном пространстве обострились все противоречия цивилизации. Не поделив женщин, англичане перессорились с таитянами-мужчинами, и началась настоящая межнациональная война. В ней погиб лидер колонии Флетчер Крисчен. Белые победили. Правда, их осталось только четверо. На свою беду бывшие моряки научились гнать из растений самогон, и вскоре двое принесли себя в жертву «зелёному змию». В 1801 г. на Питкерне жили англичанин Александр Смит, 9 таитянок и 19 детей.

Современный «Баунти».



В марте 1791 г. в бухту Матаваи острова Таити вошёл английский фрегат «Пандора». Вскоре 14 мятежников с «Баунти» доставили на корабль и заковали в кандалы. Ранее двое матросов убили ни в чём не повинного местного жителя с ребёнком и поплатились за это жизнью.

Путь на родину для арестантов был нелёгким. «Пандора» несколько месяцев бороздила просторы океана, пытаясь разыскать «Баунти», но тщетно. 28 августа фрегат налетел на Большой Барьерный риф и затонул. Вместе с ним погибло около 40 человек, в том числе и 4 участника мятежа. Остальные все же попали в Англию, где и предстали перед судом. Троих, отнесённых к категории зачинщиков, 29 октября 1792 г. повесили на рее, а семерых помиловали.



Невероятно, но Уильям Блай и верные ему матросы, брошенные посреди Тихого океана в перегруженной шлюпке, не сгинули бесследно. В штормовую погоду они за 41 день преодолели 3018 миль и в конце концов достигли острова Тимор. Несмотря на лишения, в пути погиб лишь один человек: был убит туземцами при попытке приблизиться к какому-то из островов. На исходе 1789 г. Блай вернулся в Англию. Позже он возглавил новую экспедицию в Тихий океан и дослужился до чина вице-адмирала.





В 1808 г. к затерянному в океане острову подошло американское промысловое судно «Топаз». К удивлению моряков, Питкэрн был обитаем, а его юные жители выглядели как представители необычной расы. Лишь тогда выяснилось, что все они потомки мятежников с «Баунти».

Британские корабли добрались сюда лишь через шесть лет. Они нашли процветающую коммуну, старейшина которой, седой патер Алек, последний из мятежников А. Смит, исполнял обязанности священника и учителя. Англичане оставили его в покое. Кстати, сохранённая им судовая Библия с «Баунти» ныне находится в Британском музее в Лондоне...

Необычная история парусника и его экипажа издавна привлекала внимание писателей, журналистов и кинематографистов. В 1937 г. в Соединённых Штатах для съёмок фильма «Мятеж на „Баунти“» построили точную копию судна, благо его подлинные чертежи обнаружили в архиве. А спустя 23 года появился третий «Баунти», тоже кинематографический. Он родился в Канаде, был длиннее оригинала на 10 м и имел вспомогательный дизельный двигатель. 3 декабря 1960 г. судно пришло на Таити, где участвовало в съёмках одноимённого фильма, но теперь цветного и широкоформатного, соответствующего всем канонам Голливуда.

«Баунти» у берегов Таити.
Художник В. Емышев.



КОРАБЛИ РОССИЙСКИХ ЭКСПЕДИЦИЙ

Излюбленными судами российских научных экспедиций первой половины XIX в. были шлюпы — небольшие трёхмачтовые корабли с прямым парусным вооружением, предназначенные для разведывательной и посылной служб. В силу своих характеристик — лёгкого вооружения, хорошей мореходности и относительной малочисленности экипажа — шлюпы идеально подходили для дальних плаваний.

26 июля 1803 г. в первое русское кругосветное путешествие отправились из Кронштадта шлюпы «Надежда» и «Нева» (командиры — капитан-лейтенанты И. Ф. Крузенштерн и Ю. Ф. Лисянский соответственно). Суда обогнули мыс Горн, пересекли Тихий океан, посетили многочисленные острова, Японию, Китай, обошли берега Аляски, Камчатки и Сахалина. Трёхлетнее плавание завершилось в августе 1806 г., когда оба шлюпа благополучно возвратились в Кронштадт. Экспедиция собрала богатейший материал по гидрографическим и океанографическим исследованиям, этнографическим наблюдениям. Её научные труды, подготовленные Крузенштерном, перевели на французский, английский, немецкий, голландский, итальянский, датский, шведский языки и издали почти во всех европейских странах.

Весьма необычно проходила экспедиция В. М. Головнина на шлюпе «Диана» (1807—1811 гг.).

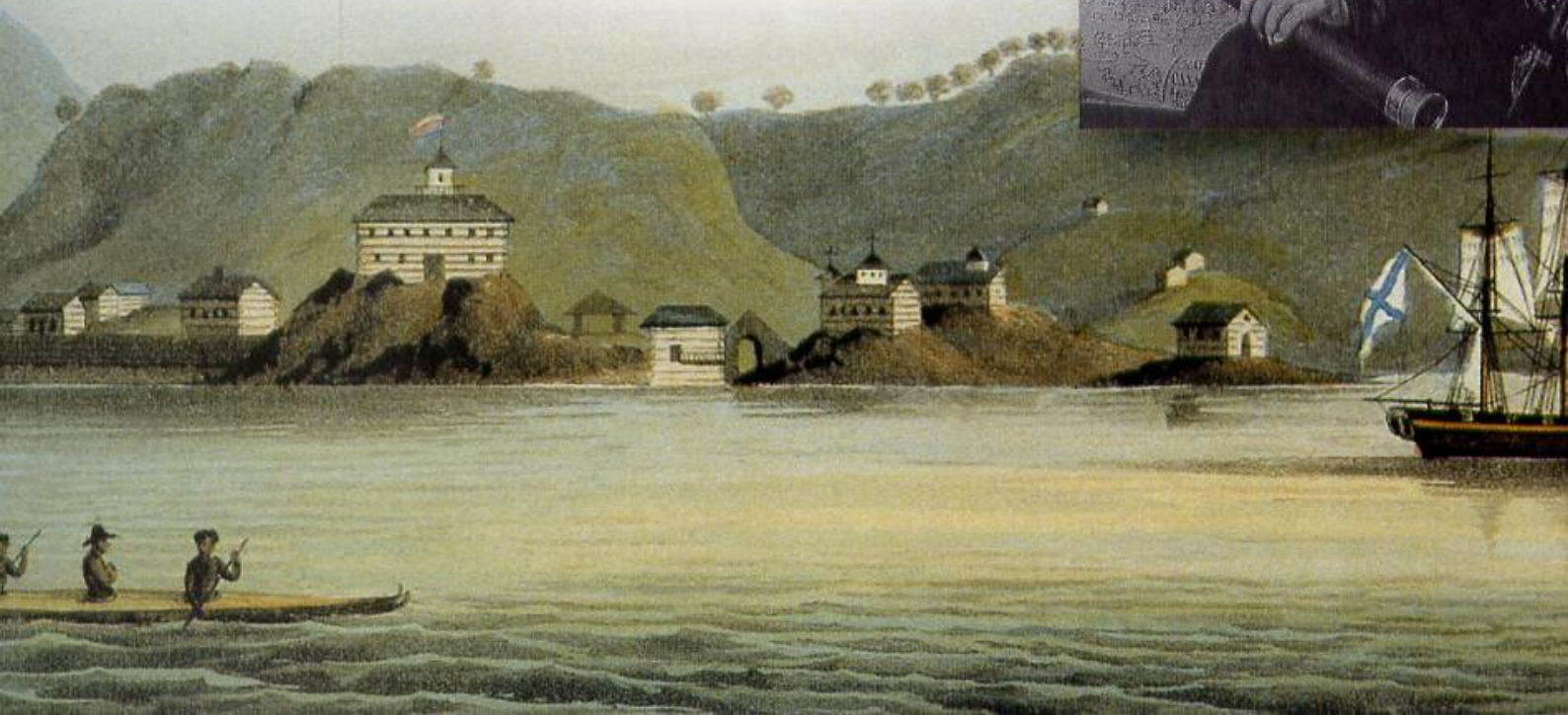
И. Ф. Крузенштерн (1770—1846), капитан шлюпа «Надежда».



Ю. Ф. Лисянский (1773—1837), капитан шлюпа «Нева».



Шлюп «Нева» у острова Кадьяк, Аляска.





Путь из Кронштадта к берегам Камчатки оказался непомерно долгим: русский корабль, прибывший 18 апреля 1808 г. в южноафриканский порт Саймонстаун, был задержан из-за присоединения России к континентальной блокаде Великобритании. Больше года «Диана» простояла под арестом, но в мае 1809 г., ночью, воспользовавшись шквальным ветром, Головнин неожиданно приказал поставить штормовые паруса и выйти в море. Англичане не смогли повторить столь блестящий маневр и отказались от погони.

В июле 1811 г., когда «Диана» обследовала остров Кунашир, Головнина с группой матросов захватили в плен японцы. Более двух лет русский офицер провёл в тюрьме на острове Хоккайдо. Лишь в 1813 г., когда до Японии дошли вести о разгроме армии Наполеона, Головнина отпустили в Россию и он по суше добрался до Санкт-Петербурга. А в 1817–1819 гг. Головнин в чине капитана 2-го ранга

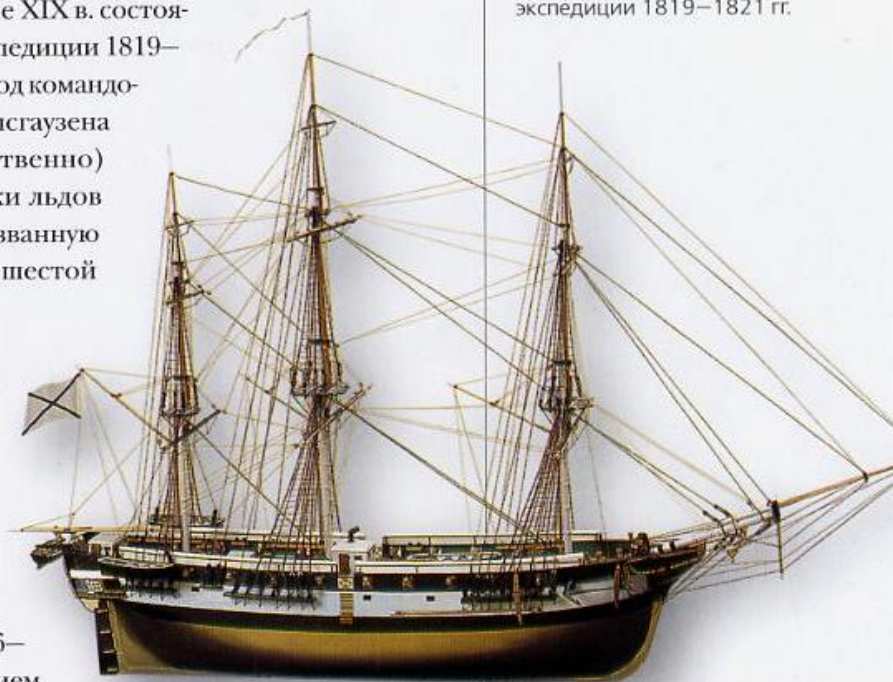
руководил второй дальневосточной экспедицией, теперь на шлюпе «Камчатка».

Величайшее географическое открытие XIX в. состоялось в ходе русской южной полярной экспедиции 1819–1821 гг. Шлюпы «Восток» и «Мирный» (под командованием капитана 2-го ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена и лейтенанта М. П. Лазарева соответственно) после многомесячных поисков у кромки льдов 29 января 1821 г. обнаружили землю, названную Берегом Александра I. Так был открыт шестой континент – Антарктида.

Типичным представителем класса шлюпов Российского флота можно считать парусник «Сенявин», построенный на Охтинской верфи Санкт-Петербурга в 1826 г. Судно имело водоизмещение около 400 т, длину корпуса – 27,4 м и ширину – 9 м. На верхней палубе размещалось 14 пушек. Экипаж насчитывал 57 человек. В 1826–1829 гг. шлюп «Сенявин» под командованием

Парусник «Сенявин». Художник Е. Войшвилло.

Модель шлюпа «Мирный», принимавшего участие в южной полярной экспедиции 1819–1821 гг.





Ф. П. Литке совершил кругосветное плавание, одно из самых выдающихся по своему научному и практическому значению: впервые удалось детально обследовать Юго-Восточное побережье Чукотки, обнаружить 12 групп ранее неизвестных островов, провести обширные биологические, геологические и этнографические исследования. За опубликованное в двух томах описание путешествия Литке получил Демидовскую премию и был избран членом-корреспондентом Академии наук. По возвращении на Балтику шлюп «Сенявин» нёс службу в составе флота до 1844 г.

В ряду экспедиционных судов замечательных русских первопроходцев особое место занимает внешне неприметный транспорт «Байкал» — небольшая шестипушечная бригантина. Он сошёл со стапеля верфи в Гельсингфорсе (ныне Хельсинки) и в августе 1848 г. под командованием капитан-лейтенанта Г. И. Невельского отплыл на Дальний Восток. Год спустя экипаж «Байкала» открыл пролив между материком и Сахалином — стало ясно, что последний является островом, а не полуостровом, как считалось прежде. В 1850—1851 гг. Невельской на «Байкале» изучил устье реки Амур и основал первое в тех краях русское поселение Петровское. В мае 1853 г. участник возглавля-

емой Невельским Амурской экспедиции лейтенант Н. К. Бошняк сделал ещё одно открытие — нашёл обширную бухту, получившую название Императорская Гавань.

Начало Крымской войны заставило временно прервать географические исследования. Транспорт «Байкал» включили в состав эскадры контр-адмирала В. С. Завойко и направили в Петропавловск-Камчатский. Судно закончило службу в качестве блокшива во Владивостоке — новом русском городе на Тихоокеанском побережье.



Ф. Ф. Беллинсгаузен (1778—1852) (справа) и М. П. Лазарев (1788—1851).

Шлюпы «Восток» и «Мирный» у берегов Антарктиды. Художник А. Заикин. ⇨



Бригантина «Байкал». Построен в 1848 г. Полное водоизмещение — около 500 т; длина корпуса — 28,5 м; ширина — 7,5 м; осадка — 3,8 м. Вооружение — 6 пушек. Экипаж — 37 человек.







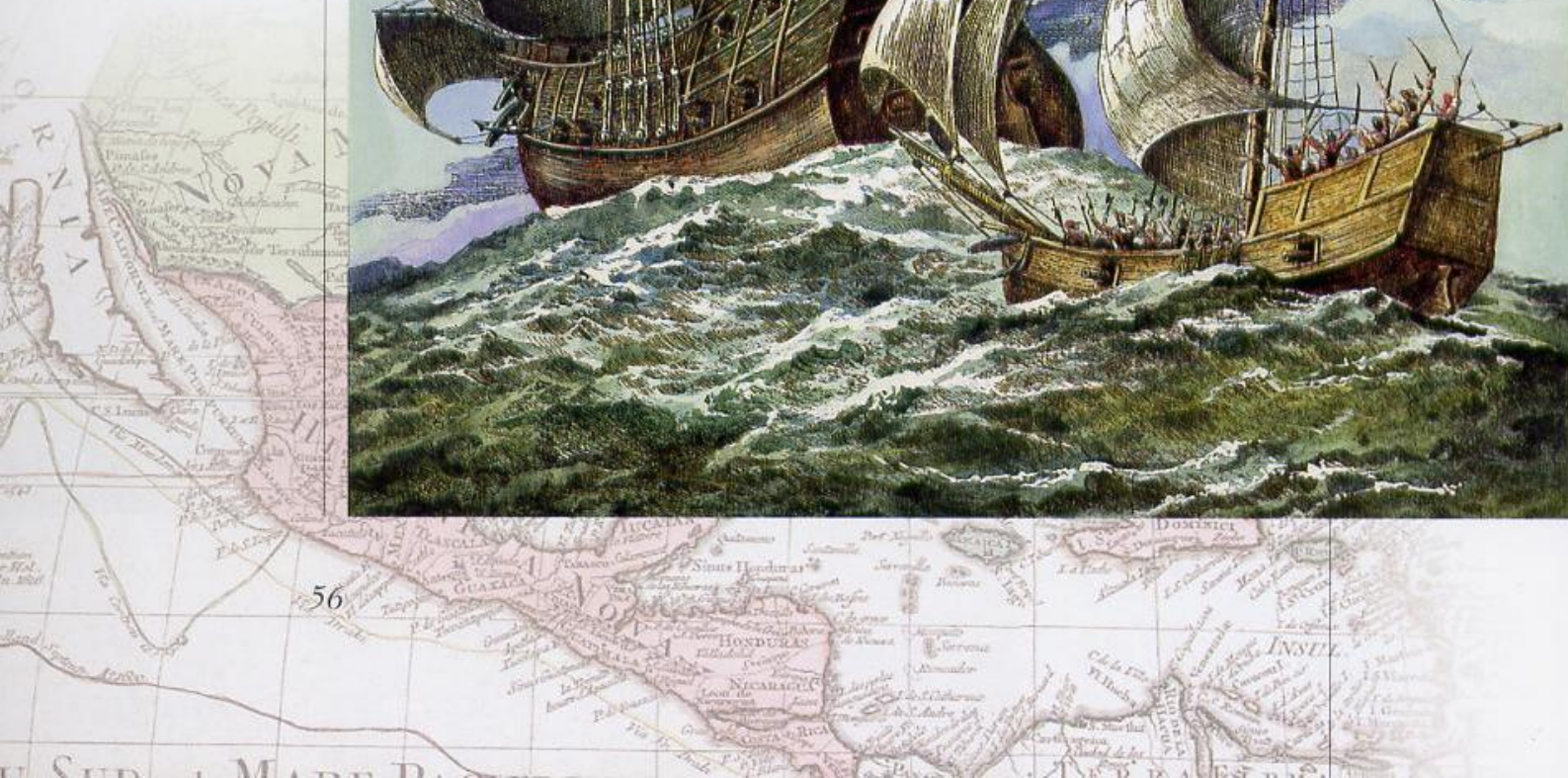
ПИРАТЫ

Морской разбой появился одновременно с зарождением судоходства. Ведь грабить в море выгоднее, чем на суше: содержимое трюмов купеческого корабля всегда богаче груза сухопутных повозок. К тому же жертвам некуда бежать и некого звать на помощь, а пиратам гораздо легче укрыться от погони. Чем активнее развивалась торговля, тем шире был размах преступного промысла. В конце концов пиратство на Средиземном море стало угрожать самому существованию Римской империи, поскольку нарушало жизненно важные коммуникации.

«Весёлый Роджер» — наиболее распространённый пиратский флаг — представлял собой чёрное полотнище, на котором был изображён череп с двумя скрещёнными костями.



В Вест-Индии пираты нередко атаковали неуклюжие испанские галеоны на лёгких судах, именовавшихся флиботами. Отсюда, по одной из версий, произошло слово «флибустьер».





Корабли великих мореходов



В 76 г. до н. э. в руки морских разбойников попал молодой патриций Гай Юлий Цезарь, в то время находившийся в изгнании и следовавший на остров Родос. Получив богатый выкуп, они освободили аристократа. И вскоре пожалели об этом: Цезарь вернулся с отрядом военных кораблей и уничтожил их флот. А 350 закованных в цепи пиратов доставил в Рим и казнил. В благодарность за хорошее к себе отношение Цезарь приказал смягчить предсмертные муки пленников: главарям перед распятием перерезали горло, а остальных задушили.

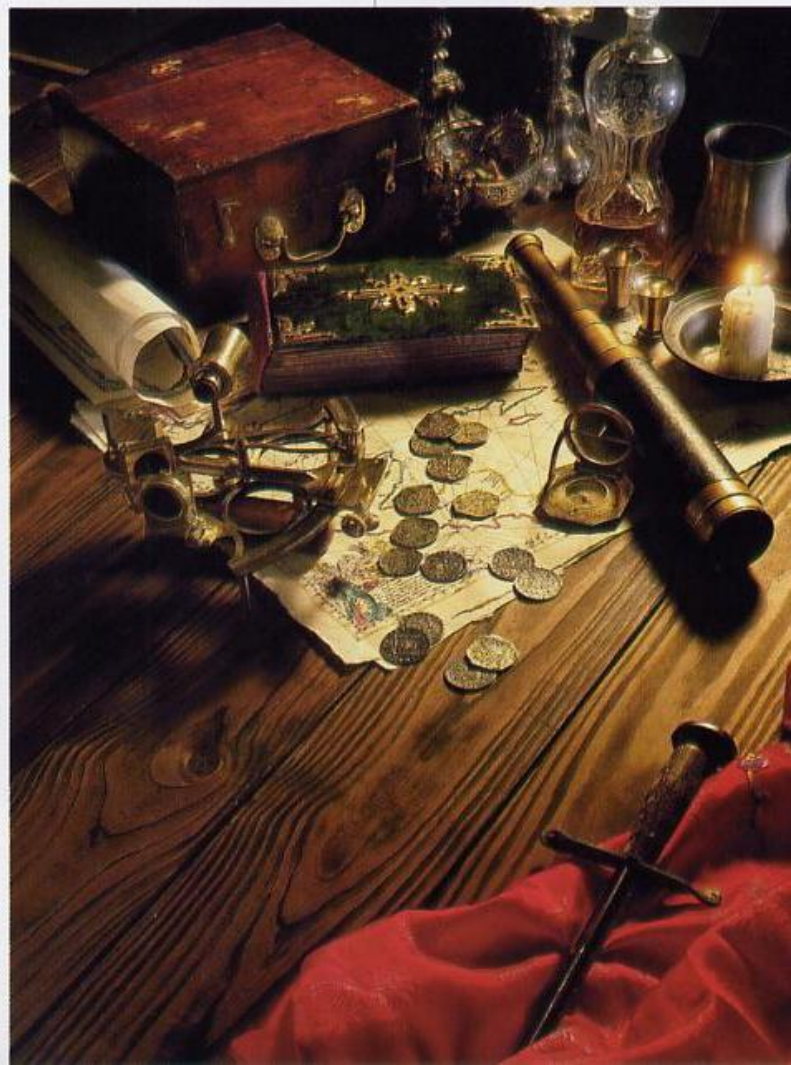
С похода Цезаря началась кровопролитная война с пиратами, продолжавшаяся 40 лет. Активные действия имперского флота заставили их объединиться, и на море разыгрывались невиданные сражения, в которых, судя по историческим хроникам, иногда участвовало по тысяче и более

кораблей с каждой стороны. С невероятным трудом Рим одержал победу, разгромив расположенную на побережье Малой Азии «пиратскую империю». Однако полностью искоренить морской разбой не удалось.

Пиратский промысел процветал на Средиземноморье ещё 19 веков, ввергая в ужас генуэзских и венецианских купцов, испанских, французских и английских судовладельцев. Даже в первые десятилетия XIX в. правительству США приходилось строить сильно вооружённые фрегаты специально для борьбы с алжирскими и тунисскими пиратами, наносившими серьёзный урон морской торговле молодого Американского государства.

Слово «пират» происходит от греческого глагола «пеиран» — «испытывать», «пробовать». То есть пиратами называли людей, «испытывающих своё счастье на море». В XVI в. у слова появились синонимы «флибустьер» и «буканьер» — так именовали разбойников, обитавших на островах Карибского бассейна и нередко создававших настоящие «пиратские республики». Вообще, с открытием Нового Света заманчивыми объектами для нападения стали испанские каракки и галеоны, перевозившие золото американских индейцев. Соответственно центр пиратства переместился из европейских вод к побережью Центральной Америки. Ещё никогда

Чувство сострадания по отношению к побеждённым было чуждо пиратам. Как правило, они сохраняли жизнь пленникам лишь в ожидании выкупа.





«искатели удачи» не имели столь блистательной возможности завладеть несметными богатствами. Тогда же сложились и основные принципы флибустьерской тактики: внезапное появление, стремительное сближение с противником с кормовых курсовых углов и беспощадный абордажный бой. Чёткое соблюдение этих принципов практически всегда гарантировало нападающим успех.

Роль пиратов в истории, особенно в эпоху Великих географических открытий, трудно оценить однозначно. Многие видели в действиях флибустьеров возмездие, поскольку их жертвы — испанские завоеватели Америки — добывали богатства тем же несправедливым путём. Недаром местные индейские племена считали морских разбойников, в отличие от конкистадоров, своими друзьями. «Это были отчаянные люди, известные подвигами, которым не хватало только честности, чтобы стать героическими», — писал о пиратах

Вольгер. Действительно, во-

левые и бесстрашные предводители пиратов, например Фрэнсис Дрейк,

Джон Хоукинс, Генри Морган, остались в памяти поколений как выдающиеся мореплаватели,

первооткрыватели новых земель и даже политики. Не случайно на родине они получили дворянство

и всевозможные почести, а ныне возведены в ранг национальных героев. О противоречивости их характеров свидетельствует хотя бы личность Хоукинса, за-

чинателя работорговли, организовавшего массовый захват негров-невольников и отправку их в Америку,

и одного из флотоводцев, одержавших верх над испанской «Непобедимой армадой». Он занимался грабе-

жами, брал заложников, но на личные средства создал фонд поддержки больных и старых моряков.

Жестокость по отношению к чужим сочеталась в нём с заботой о здоровье и достойной оплате команд своих кораблей...

Примерно то же можно сказать о Дрейке. А Морган закончил карьеру в должности вице-губернатора острова Ямайка.

Характерная особенность существовавшего среди разбойников «пиратского братства» — устав, жёстко регламентировавший права и обязанности всех членов содружества. В уставе непременно чётко оговаривалась доля каждого в об-



Капитан
Генри Морган.



Излюбленный приём морских разбойников — незаметно приблизиться на лодках к стоящему на рейде паруснику, желательно в тёмное время суток, и взять его на абордаж.



КАПЕРЫ

Разновидность пиратской деятельности — каперство представляло собой тот же разбой, но под прикрытием «государственного патента». Во время войны пираты получали каперское свидетельство, которое разрешало захватывать торговые суда, плавающие под флагом вражеского государства. Каперы или, как их ещё называли, корсары нередко доставляли воюющим сторонам очень серьёзные неприятности, подчас большие, чем военные флоты. Например, французский капитан Робер Сюркуф, по прозвищу Корсар Наполеона, только в течение осени 1806 г. захватил в Индийском океане 14 британских судов. Ему неизменно сопутствовала удача, и все попытки англичан поймать ненавистного пирата ни к чему не привели.

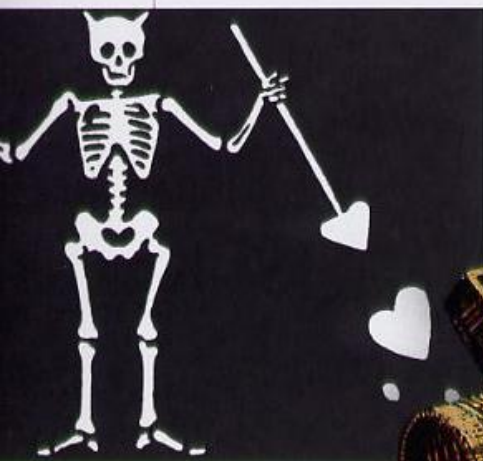
Однако многие каперы, начинавшие карьеру как бы в рамках закона, постепенно скатывались к обычному пиратству. Так произошло со знаменитым Вильямом Киддом. На первых порах он, будучи подданным британской короны, строго следовал указаниям каперского свидетельства, но, почувствовав вкус крови, брал на бордаж любое встретившееся ему судно. В результате Кидд закончил жизнь на виселице, как, впрочем, и многие его коллеги по преступному ремеслу.



щей добыче, компенсация за нанесённые ему в бою увечья. Трусость и попытка утаить часть награбленного сурово карались, вплоть до смертной казни. Пьянство, разврат, азартные игры допускались только на берегу после возвращения из похода; в море действовали «сухой закон» и строжайшая дисциплина, основанная на беспрекословном подчинении капитану. Любые конфликты между членами экипажа надлежало разрешать на берегу — на саблях или пистолетах; на корабле же во время плавания за попытку «выяснить отношения» наказывались обе стороны. Приём в «братство» сопровождался ритуалом, включавшим в себя клятву на Библии. Правда, как справедливо отмечают историки, вряд ли кто-нибудь из флибустьеров открывал Священное Писание хотя бы раз в жизни...

Золото и драгоценные камни — вожаемая цель разбойников всех времён — были основным грузом в трюмах испанских кораблей, перевозивших сокровища американских индейцев. Уже в 1521–1522 гг. «потрошители» галеонов «золотого флота» — французские пираты Ж. Анго и Ж. Флери — стали обладателями несметных богатств.

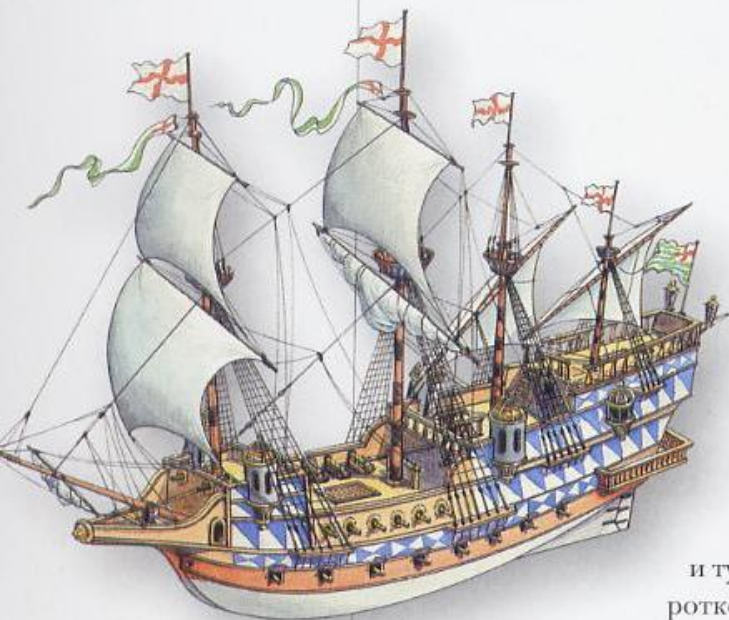
ий флаг —
«Весёлого».





Властелины морей





ПАРУСА И ПУШКИ

Первые случаи использования огнестрельного оружия на море относятся к XIV в. Согласно историческим хроникам, в 1333 г. в морском бою между испанскими и тунискими маврами применялись бомбарды — короткоствольные пушки из кованого железа, стрелявшие каменными ядрами. Позже из бомбард вели огонь испанские корабли под Барселоной (1359 г.), затем сражавшиеся друг с другом флоты венецианцев и геновцев (1379 г.), англичан и французов (1387 г.). С XV в. артиллерия стала неотъемлемой частью вооружения всех военных кораблей. Если первые пушки представляли собой кованные железные трубы, скреплённые снаружи кольцами, то вскоре орудия начали отливать целиком из бронзы или чугуна — в результате улучшились их баллистические характеристики. С 90-х гг. XV в. каменные ядра заменили чугунными.

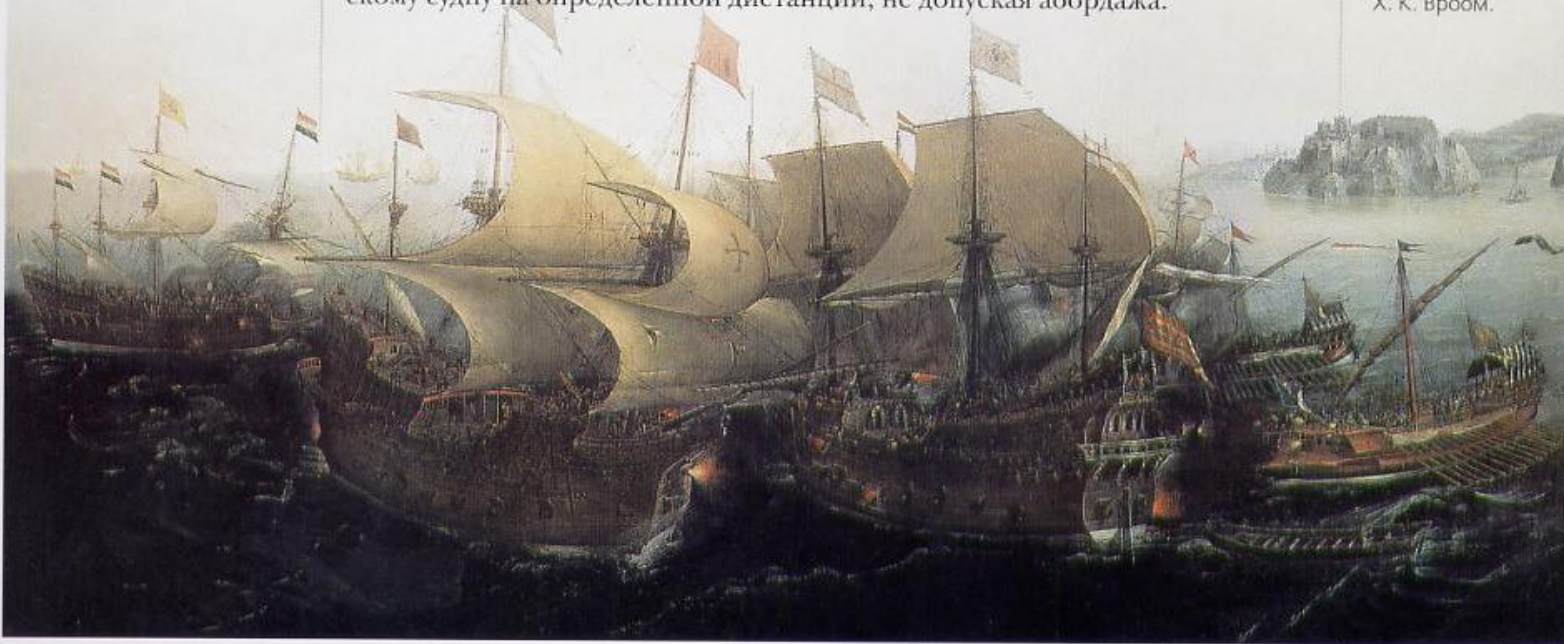
В 1501 г. во Франции появилось важное изобретение — орудийные порты. Понимая, что размещение тяжёлых пушек на верхней палубе и надстройках резко снижает остойчивость судна, кораблестроитель Дешарж предложил вести огонь через отверстия в борту, прорезанные на уровне нижней палубы. Идею Дешаржа быстро подхватили его коллеги из других стран: внедрение орудийных портов позволило существенно увеличить калибр орудий и тем самым повысить мощь корабля. В свою очередь, изменилась и тактика боя: теперь стало возможно наносить роковые повреждения неприятельскому судну на определённой дистанции, не допуская абордажа.

Английский галеон
конца XVI в.

Битва на море.
Художник
Х. К. Вroom.



В XIV–XV вв. эффективность морской артиллерии как оружия была невысока. Дальность и особенно меткость стрельбы оставляли желать много лучшего. До создания картузов пороха засыпали в ствол совками — за время морского боя крупное орудие обычно делало лишь два-три выстрела. Поэтому исход сражения по-прежнему решала абордажная схватка.





Всё это повлияло на облик военных кораблей. Благодаря уменьшению высоты надстроек, более плавным и вытянутым обводам корпуса возросли скорость и маневренность, корабли смогли идти круче к ветру. Подобные усовершенствования впервые были введены в британском флоте, что дало англичанам неоспоримые преимущества во время грандиозного морского сражения с испанской «Непобедимой армадой» (1588 г.). Её разгром довершил сильный шторм: в итоге из 132 кораблей, покинувших берега Пиренейского полуострова, домой вернулись только 50. Так наступил закат морского могущества Испании.

Эволюция архитектуры военных кораблей XVII столетия шла по пути дальнейшего понижения надстроек, увеличения площади парусов и отношения длины к ширине корпуса. Галеоны, основная ударная сила флота, превращались в линкоры, хотя провести чёткую грань между этими типами кораблей сложно (например, знаменитые суда «Ваза» и «Ла Куронн» называют и галеонами, и линейными кораблями). По традиции первым линкором считают «Принс Ройял», построенный в 1610 г. известным английским корабелом Финеасом Петтом. «Принс Ройял» имел водоизмещение около 1400 т, нёс 64 пушки одного калибра, установленные на двух палубах. Он был прототипом ещё более мощного корабля «Соверен оф зе Сиз» и «виновником»

сооружения престижных линкоров в других странах.

В 1655 г. англичане спустили на воду 80-пушечный «Нэйсиби» (вскоре переименованный в «Ройял Чарлз»), ставший эталоном линейного корабля. С его постройкой боевой парусник приобрёл классические пропорции, почти не изменявшиеся до середины XIX в.

Сражение англичан с «Непобедимой армадой». Художник В. Емышев.

за господство на море боролись Британия и Нидерланды. В ходе нидерландско-голландских войн возникли новые приёмы ведения боя между линейными кораблями. Обе стороны активно использовали брандербатеры — небольшие суда, начинённые горючими материалами, поджигавшие вражеские корабли по ветру на вражескую эскадру. Для деревянных кораблей брандербатеры представляли серьёзную опасность. Чтобы уменьшить эту опасность, голландский адмирал Михаел де Рейтер в 1665–1667 гг. применил тактику: выстроил корабли в одну кильватерную колонну. В результате морской бой двух линейных эскадр был основным тактическим маневром в последующие два с половиной столетия. А большие артиллерийские корабли получили название линейных.



«ВЕЛИКИЙ ГАРРИ» ГЕНРИХА VIII



Модель корабля
«Великий Гарри».
Кембридж, Великобритания.

Начало XVI в. отмечено появлением в Англии огромных для того времени военных судов, представлявших собой усовершенствованный вариант испанских и португальских каррак. В 1511 г. в Портсмуте построили четырёхмачтовую «Мэри Роуз» водоизмещением около 700 т. А через три года на воду сошёл любимый корабль Генриха VIII — знаменитый «Генри Грейс э'Дью» («Генрих Милостью Божьей»). Морякам это изысканное французское имя пришлось не по вкусу, и они прозвали корабль «Грейт Гарри» («Великий Гарри»).

Королевский флагман водоизмещением около 1000 т имел традиционную архитектуру карракки с высокими надстройками, но впервые располагал двумя батарейными палубами, на каждой стояло по восемь пушек с борта. Кроме того, многочисленные орудия размещались на полюте и в кормовой надстройке. Правда, большинство из них

были малокалиберными, пригодными лишь для ближнего боя. Длина корабля по килю достигала порядка 45 м, ширина — свыше 20 м.

В 1540 г. «Грейт Гарри» подвергся капитальной реконструкции. Носовая и кормовая надстройки стали немного ниже, по бортам появились особые башенки для стрелков. Борта, ранее прямые, получили небольшой завал внутрь. Вооружение состояло из 80 пушек и более чем 100 лёгких фальконетов, причём самые тяжёлые из установленных на нижней палубе орудий весили 2 т и могли стрелять 66-фунтовыми ядрами. Однако артиллерийские порты располагались очень близко от воды и при волнении их приходилось закрывать. Экипаж «Великого Гарри» насчитывал 700 человек, из которых 300 были матросами, 50 — канонирами и 350 — солдатами для абордажного боя.

После модернизации корабль прослужил недолго — всего 13 лет. В 1553 г. он сгорел в результате случайно вспыхнувшего пожара.





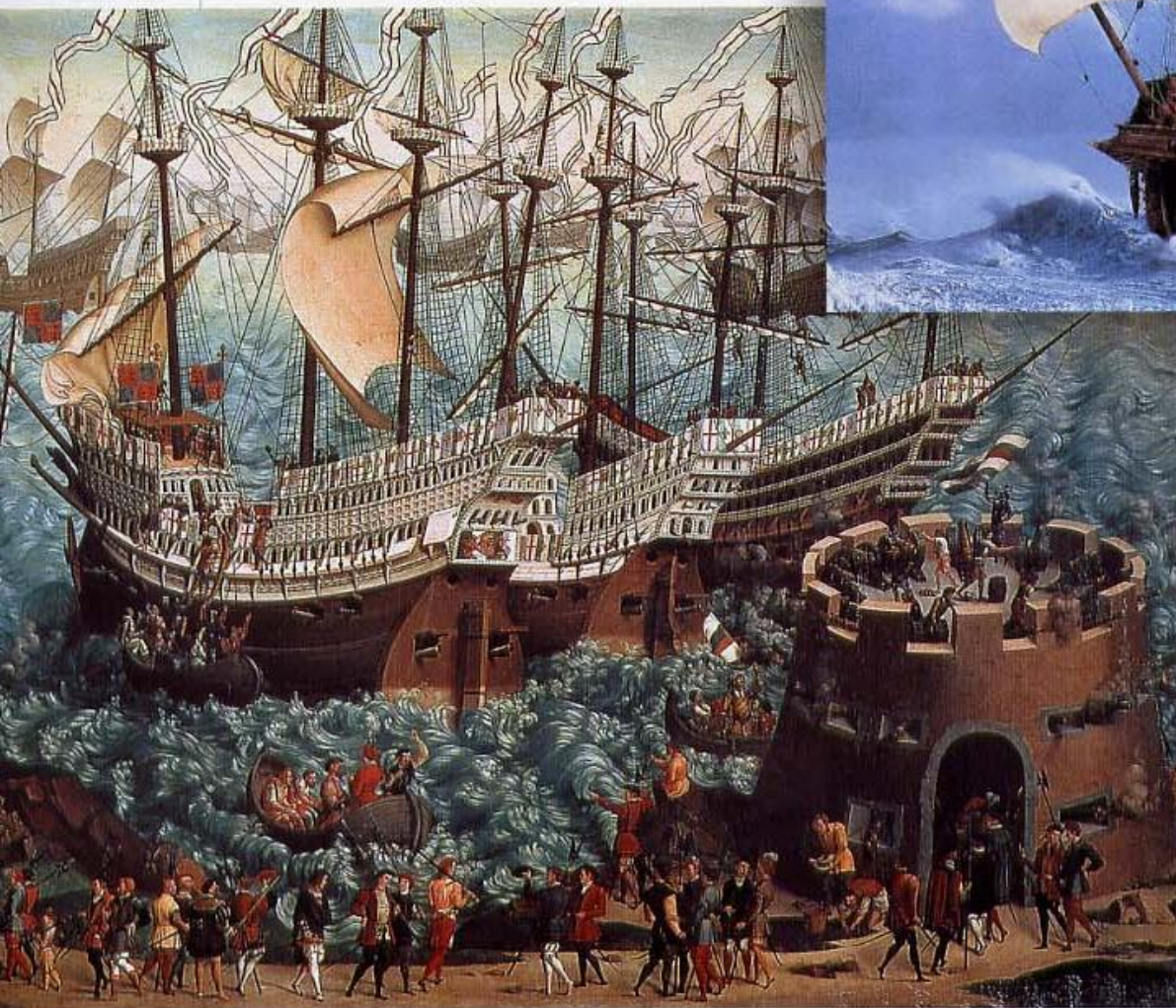
УДЬБА «МЭРИ РОУЗ»

После 25-летней службы английский парусник «Мэри Роуз» основательно перестроили, усилив вооружение и оборудовав дополнительные помещения для лучников и воинов abordажных партий. Теперь на палубе и надстройках «Мэри Роуз» размещалась 91 пушка, а в придачу к экипажу из 485 человек на борту могли находиться 285 солдат. К несчастью, из-за плохой остойчивости судна, что в конечном счёте привело к трагедии.

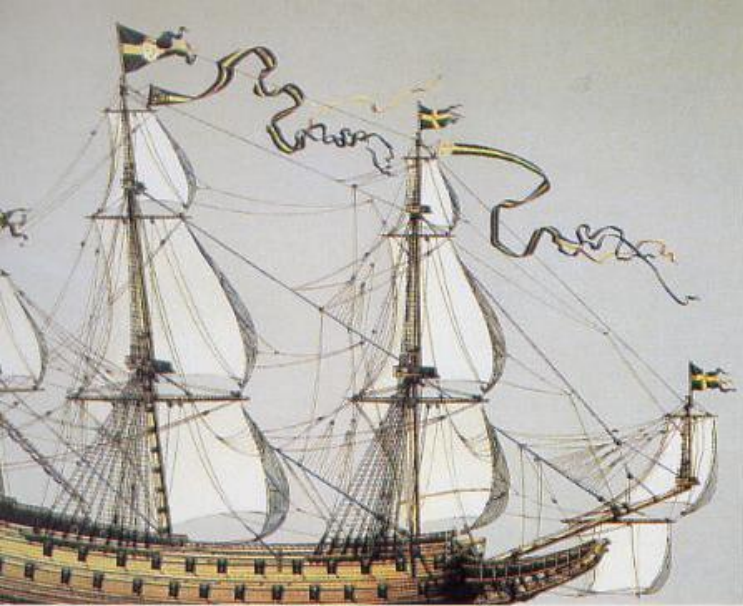
19 июля 1545 г. «Мэри Роуз» вышла из Портсмута навстречу французскому флоту. Но в нескольких милях от города, в проливе Те-Солент, она внезапно накренилась, и открытые оружейные порты погрузились в воду... Парусник затонул в считанные минуты. Вероятно, причиной катастрофы стали перегрузка корабля и неудачное маневрирование в проливе.

Более четырёх веков «Мэри Роуз» лежала на грунте, постепенно погружаясь в ил. В 1965 г. английский писатель и энтузиаст-подводник А. Макки, вдохновлённый успешным вызволением из морского плена шведского корабля «Ваза» (кстати, погибшего при сходных обстоятельствах), приступил к поискам судна. И ему улыбнулась удача: уцелевший корпус парусника эпохи Тюдоров удалось обнаружить. Особый фонд в течение ряда лет собирал средства, и в 1982 г. начались работы по подъёму корабля. Главная проблема заключалась в крайней ветхости деревянных деталей, что требовало чрезвычайной осторожности. Пришлось разрыхлить грунт и подвести под корпус «Старушки Мэри» специально изготовленный стальной каркас. На поверхность судно извлекли мощным плавучим краном.

Сохранившийся фрагмент знаменитого корабля ныне находится в отдельном музее в Портсмуте. Там же можно увидеть и множество предметов, найденных на судне предков (всего более 10 тыс.): пушки, луки и стрелы, шлемы, монеты, навигационные приборы, посуду и даже хирургические инструменты.



Генрих VIII вступает на борт корабля «Грейт Гарри». Художник Ф.Буатерук. Морской музей. Париж. Франция.



«Ваза», флагман шведского флота.

Поднятый со дна Балтийского моря корабль тщательно отреставрировали. 333 года пролежал королевский флагман на дне.



«ВАЗА»

В тот воскресный день 10 августа 1628 г. только что построенный флагман шведского флота огромный 64-пушечный корабль «Ваза» должен был отправиться в первое плавание. Посмотреть на торжественно обставленное действие собрались толпы людей. Среди зрителей находился и сам король Швеции Густав II Адольф Ваза. Вот на расцвеченных флагами мачтах захлопали паруса, загрохотал орудийный салют, окутав судно клубами порохового дыма, и... Когда дым рассеялся, произошло невероятное: корабль стремительно завалился на левый борт и скрылся под водой. Выяснилось, что внезапный порыв ветра накренил «Вазу» так, что в орудийные порты нижнего дека хлынула вода. С противоположной, сильно поднявшейся стороны палубы начали срываться пушки, ещё больше увеличивая крен, и судно легло на борт. Первое и последнее «плавание» флагмана продолжалось только несколько минут...

Корабль сооружался на верфи в Стокгольме в течение трёх лет под личным контролем монарха. Именно в честь шведской королевской династии судно и получило название. «Величие Швеции зависит от Бога и от её флота», — часто повторял Густав Адольф своим подданным. Поэтому новому паруснику-флагману предстояло быть самым крупным и мощно вооружённым кораблём в Балтийском море. На его палубах находилось огромное для того времени количество артиллерии — 64 орудия, в том числе 48 — калибра 24 фунта. Толщина шпангоутов достигала почти полуметра. Всего на постройку «Вазы» ушло 40 акров дубового леса — более тысячи деревьев.

Впрочем, судостроители уделяли внимание не только мощи. «Ваза» должен был олицетворять богатство королевства, и по роскоши убранства он не имел себе равных. Достаточно сказать, что корабль украшали 500 (!) резных позолоченных фигур, выполненных лучшими европейскими мастерами. Однако в погоне за внешним блеском проектировщики упустили много важного. Корпус «Вазы» оказался слишком узким, а его обводы — чрезмерно острыми,





Властелины морей

ранившиеся
евянные
бражение
илки с «Вазы».



что резко снизило остойчивость. К тому же нижний ряд орудийных портов располагался на высоте всего 1 м над водой, что грозило заливанием уже при самом незначительном крене. Это и предопределило печальную судьбу корабля...

Хотя, пожалуй, несправедливо называть её печальной. Наоборот, ныне «Ваза» — самый известный корабль своей эпохи. Он единственный сохранился до нашего времени. В тот роковой день первого выхода в море история флагмана шведского флота не закончилась. В Балтийском море из-за низкой солёности не водится червь-древоточец, и крепкий дубовый корпус судна очень долго оставался совершенно целым. В 1961 г., после 333-летнего пребывания на дне, «Ваза» был поднят и впоследствии отреставрирован! Шведским инженерам приходилось решать сложнейшие задачи: в частности, все деревянные элементы и детали несколько лет пропитывались особым консервирующим составом. И теперь «Ваза» находится под крышей специально построенного музея, расположенного на берегу острова Юргорден, почти в самом центре Стокгольма.



Модель «Вазы».



Восстановленный корабль «Ваза» стоит в Стокгольме на территории старой военной верфи. Прямо под ним возведено здание музея «Вазы».

Деревянные детали украшения кормы — львы и герб Швеции.



ШЕДЕВР ГЕРЦОГА РИШЕЛЬЁ

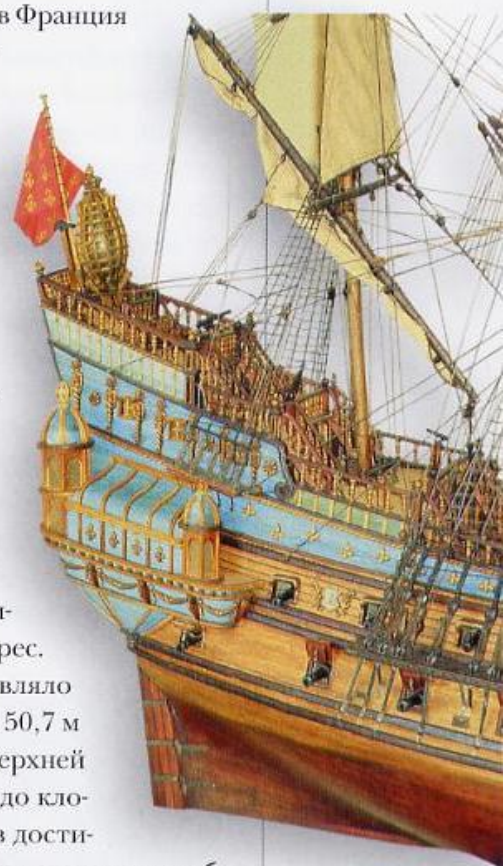
Своим появлением в списке великих морских держав Франция обязана герцогу Ришельё. Именно этот выдающийся политик XVII в. в сане кардинала впервые заговорил о претензиях своей страны на морское господство. Многим современникам Ришельё высказанная им идея показалась безумной: в ту пору Франция считалась исключительно сухопутной державой с жалким десятком галер на Средиземном море. Соперничать в атлантических водах с англичанами, голландцами и испанцами, по их мнению, было бессмысленно.

Тем не менее Ришельё рьяно взялся за дело. Началась реконструкция портов. В Голландии купили несколько парусников — они стали первыми большими военными судами французского флота. И уже в 1636 г. со стапеля сошёл первый линейный корабль собственной постройки — «Ла Куронн» («Корона»). Сооружённый судостроителем Шарлем Морье при непосредственном участии кардинала Ришельё, он вызвал всеобщий интерес.

Ещё бы: водоизмещение гиганта составляло 2100 т, длина по ватерлинии равнялась 50,7 м (с бушпритом — 70 м), высота борта до верхней палубы — 10,5 м, а грот-мачты от киля до клотика — 57,6 м. Общая площадь парусов достигала почти 1000 м². Корпус «Ла Куронн» сделали из дуба, причём часто использовались искривлённые стволы деревьев, так, чтобы изгиб волокон древесины соответствовал форме той или иной детали набора. Это придавало корпусу исключительную прочность. Артиллерийское вооружение включало в себя 72 пушки, установленные на трёх палубах. Экипаж насчитывал 604 человека.

Но не только огромными для того времени размерами знаменита «Ла Куронн». По конструкции близкий родственник шведского корабля «Ваза», первенец французского флота поражал воображение роскошью убранства. Покрытая позолоченной резьбой кормовая надстройка представляла собой подлинное произведение искусства. Чего стоили одни гакабортные фонари из десятков стёкол в золочёном переплёте, диаметр центрального из них равнялся 2,3 м! По мнению некоторых историков, «Ла Куронн» была самым красивым парусным кораблём ушедшего тысячелетия.

Чрезмерно высокие надстройки с башнями и нагромождениями балконов придавали «Ла Куронн» помпезный, но несколько архаичный вид — в XVII в. уже входили в моду корабли с иными пропорциями корпусов. Внешне флагман кардинала Ришельё напоминал парусник «Ваза», но в отличие от несчастливой судьбы шведского собрата его судьба сложилась более благополучно.





«ПОВЕЛИТЕЛЬ МОРЕЙ»

В XVII в. «законодателем мод» в кораблестроении стала Англия. «Принс Ройял» («Наследный Принц»), построенный Финсасом Петтом в 1610 г., был не только самым большим боевым судном в мире, но и своего рода эталоном: на него равнялись корабли следующих десятилетий. В 1635 г. король Карл I Стюарт повелел создать новый корабль, который затмил бы собой всё, что когда-либо сооружалось до него. Карл поручил сделать это Ф. Петту и его сыну Питеру. Так родился «Соверен оф зе Сиз» («Повелитель Морей»), по сей день считающийся непревзойдённым шедевром в области деревянного кораблестроения.

Первый в мире линейный корабль «Соверен оф зе Сиз» имел три сплошные батарейные палубы и занимавшую четвёртый ярус батарею на шканцах. Планировалось установить на нём 90 пушек, однако в 1638 г. их число увеличили до 104, а затем — до 126, причём 20 тяжёлых орудий стреляли 60-



«Владеющий морями владеет торговлей; владеющий торговлей владеет богатством мира и, следовательно, самим миром» — так в начале XVII в. обозначил приоритеты британской политики сэр Уолтер Рейли — мореплаватель, учёный, поэт.



Линейный корабль
«Соверен оф зе Сиз».





Властелины морей

фунтовыми ядрами и 8 пушек — 30-фунтовыми. Водоизмещение составляло около 1700 т. Длина корпуса по батарейной палубе равнялась 53 м, наибольшая ширина — 15,3 м, глубина трюма — 6,1 м. «Соверен оф зе Сиз» можно без преувеличения назвать настоящим гигантом среди его современников — по размерам корабль мало отличался от трёхдечного линкора начала XIX в.

Усовершенствованиям подверглась и парусная оснастка. На «Соверен оф зе Сиз» впервые появился четвёртый ряд прямых парусов на фок- и грот-мачтах — брамсели.

Весь борт корабля покрывала искусная резьба в стиле барокко. Нос украшала скульптурная группа, в центре которой располагались конная фигура англосаксонского короля Эдгара, попиравшего семерых кельтских вождей, и римский Купидон, восседавший на укрощённом льве. На корме и бортах находились многочисленные фигуры древнегреческих героев, кариатид, драконов, а также знаки зодиака. Резной фриз вдоль верхней батарейной палубы покрывали изображения пушек и мушкетов, средневековых доспехов, сабель, мечей и боевых топоров, барабанов, труб, флагов и знамён. Кормовые фонари «Соверен оф зе Сиз» были ещё внушительнее, чем на французском «Ла Курони»: в центральном из них, как утверждали современники, могли поместиться 12 человек!

Конечно, стоимость «Соверен оф зе Сиз» достигла астрономической величины: затраченных на его постройку средств хватило бы на сооружение десяти обычных 40-пушечных кораблей. Однако Карл I сознательно пошёл на такие расходы: он хотел, чтобы «Повелитель Морей» оправдал своё имя и стал олицетворением могущества Англии. Прозвище Золотой Дьявол, данное кораблю моряками, льстило самолюбию монарха.

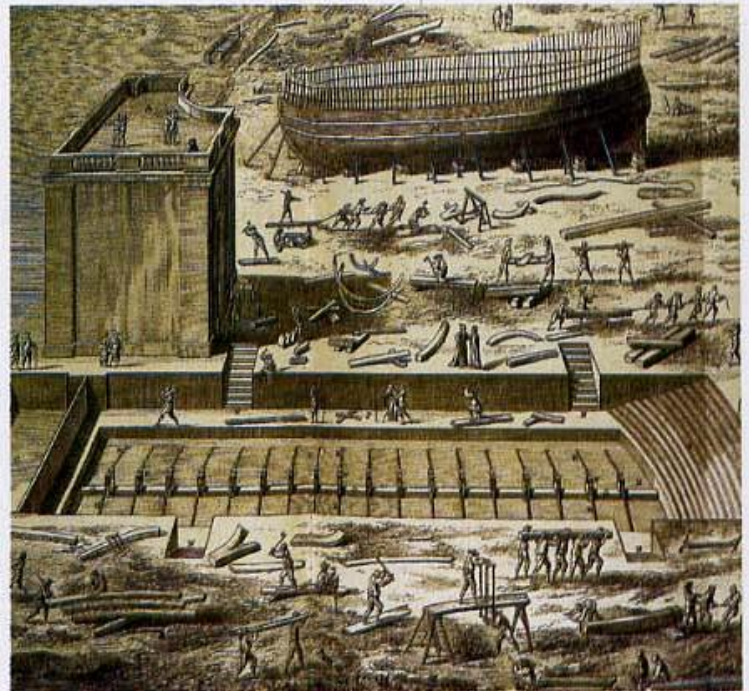
«Соверен оф зе Сиз» начал службу в 1638 г., но первое время ему редко приходилось вступать в бой. Вероятно, корабль просто берегли, хотя не исключено, что существовали трудности с комплектованием экипажа, насчитывавшего почти 800 человек. Золотой Дьявол плавал очень долго — почти 60 лет, трижды перестраивался и уже в весьма почтенном возрасте отличился в сражении с французами при Барфлёре в мае 1692 г. Спустя четыре года он сгорел на стоянке в Чатеме — из-за непотушенной свечи.

Впрочем, жизненный путь Карла I окончился значительно раньше: в 1649 г. короля казнили по приказу Оливера Кромвеля. Одной из причин свержения монарха стали слишком большие траты государства на флот, вызывавшие недовольство налогоплательщиков. Примечательно, что в вину несчастному королю в числе прочих прегрешений было поставлено и «расточительное украшение „Повелителя Морей“ безбожными идолами»...



«Правь, Британия, морями» — с этих слов начинается британский национальный гимн. Гарантом процветания «владычицы морей» стал военный флот, доказавший в сражениях XVII в. право именоваться сильнейшим в мире.

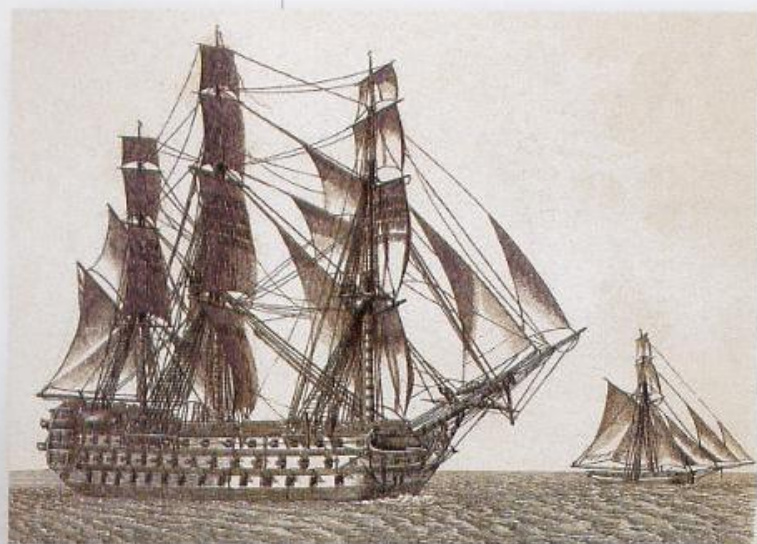
Строительство деревянного корабля в XVII в. Старинная гравюра.



елитель
, прозванный
ми Золотым
ом.
ик Н. Рожнов.



УРОКИ АНГЛО-ГОЛЛАНДСКИХ ВОЙН



Эпизод морской битвы
1–4 июня 1666 г.
Художник А. Сторк.

ся четвёртый ряд парусов — бом-брамсели; увеличилось число стакселей, начали применяться дополнительные паруса — лисели.

В XVIII в. в ведущих морских странах Европы сложились свои национальные кораблестроительные школы. Для самой известной из них — англий-

Тактика линейного боя, господствовавшая с конца XVII в., изменила требования к военным кораблям. Теперь решающую роль играло не только количество пушек, но и скорость, маневренность. Способность «выиграть ветер» (занять наветренное относительно противника положение) давала возможность навязать неприятелю выгодную для себя дистанцию боя, а в случае необходимости — уйти от вражеского огня. В результате совершенствовались обводы корпуса и развивалась парусная оснастка. На мачтах появил-

Французский трёхдечный линейный корабль XVIII в.





Властелины морей

ской — были характерны хорошие обводы корпуса (британцы первыми предпочли транцевой закруглённую корму) и увеличенный вес артиллерии, приходящийся на единицу водоизмещения судна. Орудийные порты нижнего дека на английских кораблях располагались очень близко к воде (как правило, на расстоянии около 0,7 м). С одной стороны, это позволяло поражать суда противника в наиболее уязвимое место (в ватерлинию), с другой — грозило опасностью залить батареи уже при незначительном волнении моря. Более крупные французские и голландские корабли имели одинаковое с английскими вооружение, но оно меньше зависело от состояния моря; правда, из-за обводов корпуса с большей высотой борта и транцевой кормой суда обладали худшей маневренностью. Со временем французам удалось преодолеть эти недостатки, и к середине XVIII в. их военные

корабли по праву считались лучшими в Европе. Французская школа оказала существенное влияние на испанское и шведское судостроение, а после захвата англичанами нескольких французских кораблей в качестве боевых трофеев — и на британское.

Несколько особняком стоит русская кораблестроительная школа. Она всегда базировалась на разумном заимствовании всего лучшего, что было накоплено в данной области за рубежом. Сначала наши судостроители максимально использовали голландский и английский опыт, позже — французский, шведский и североамериканский. Это позволило оснастить Российский флот кораблями, уступавшими зарубежным лишь в отношении долговечности.

ый порт
йского
ра «Виктори».
ри батарейную
у военных
ников часто
ли в красный
нты на ней
ла видна кровь,
но лившаяся
емя сражений.



ТИПЫ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ

ышнее влияние на эволюцию парусных судов оказала стандартизация артиллерии. На протяжении полутора веков по завершения англо-голландских войн артиллерийские орудия во флотах разных стран были примерно одинаковыми. На нижнем деке (нижняя палуба) линейных кораблей размещались пушки калибра от 24 до 48 фунтов, на втором и третьем деках — от 9 до 28 фунтов, на полубаке и шканцах — от 6 до 18 фунтов. Всё это позволило разделить военные корабли на ранги. Так, в первом русском кораблестроительном регламенте, принятом в 1726 г., предусматривалось 6 рангов: первые 4 отводились линейным кораблям (соответственно 100, 80, 66 и 54-пушечным), 5-й — 32-пушечным фрегатам, 6-й — 14-пушечным шнявам. Подобная классификация до середины XIX в. существовала и в других странах, но к 6-му рангу обычно относили корветы, шлюпы и бриги.

Внедрение регламента дало возможность стандартизовать размерения, элементы рангоута и парусной оснастки судов. В проектировании кораблей эмпирический подход постепенно заменялся научным — начало тому положил выполненный в 1666 г. английским судостроителем Энтони Дином математический расчёт водоизмещения линейного корабля «Перт» до его спуска на воду. В результате удалось определить ватерлинию и прорезать орудийные порты, когда судно находилось ещё на стапеле. Вскоре на основе опубликованных трудов ряда европейских инженеров возникла комплексная научная дисциплина, которую сегодня называют теорией корабля.



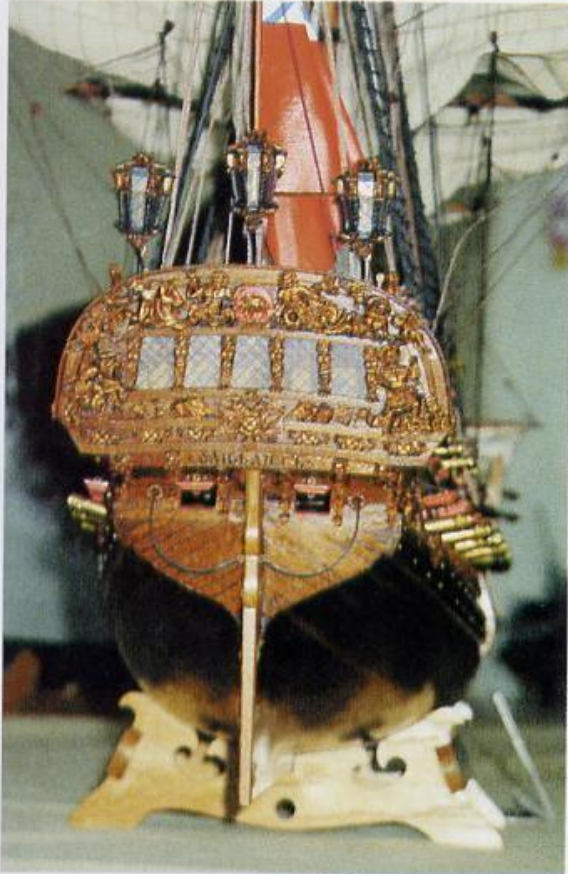
Модель корабля Людовика XV.



Особое внимание уделялось усилению корпуса: в корабельном наборе возросло количество продольных и поперечных связей, стала толще обшивка. Для предотвращения рассыхания и образования трещин древесина предварительно пропаривалась.



ФРЕГАТЫ



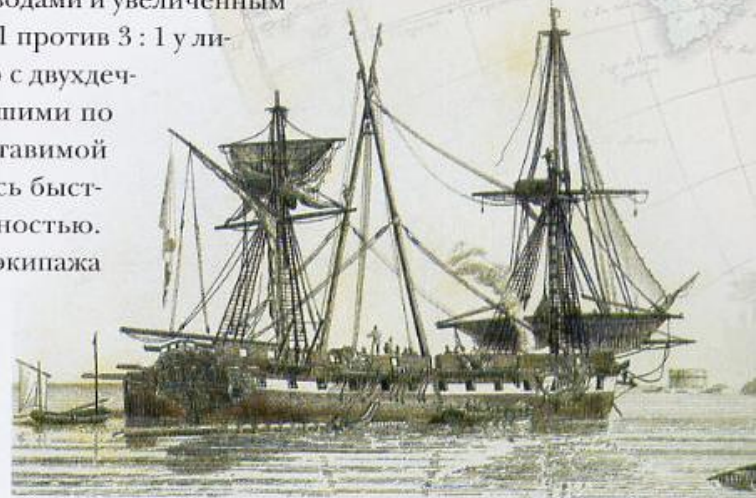
Модель русского фрегата «Олифант» (1705 г.).

Английский фрегат.

В XVII в. в британском флоте появился класс боевых судов, вскоре получивший широкое распространение в разных странах мира. Речь идёт о фрегатах — трёхмачтовых кораблях с одной закрытой батарейной палубой, несколько меньших, чем линкоры 4-го ранга, но обладавших большей скоростью хода. Слово «фрегат» произошло от латинского глагола «fregi» — «ломать», «сокрушать». Фрегатами в XIII в. именовали лёгкие средиземноморские парусно-гребные суда. Новые корабли не имели к ним никакого отношения — если уж говорить о прототипах, то прежде всего следует назвать североευропейские пинассы, флейты и небольшие галеоны.

Первенцем этого класса парусников принято считать 379-тонный «Констант Уорвик». Он был построен в Англии в 1646 г. как приватир — торговое судно, приспособленное для каперских операций. «Констант Уорвик» имел закрытую батарею из 30 орудий. В 1649 г., когда фрегат купили для военно-морского флота, его артиллерийское вооружение усилили, добавив ещё 12 пушек, установленных на шканцах. Так сложился тип классического фрегата — корабля с прямыми парусами на всех трёх мачтах и двухъярусной батареей на одной закрытой и верхней палубах.

Английские моряки быстро оценили удачное приобретение. Началось сооружение аналогичных «Константу Уорвику» судов среднего размера — с улучшенными обводами и увеличенным отношением длины к ширине (4 : 1 против 3 : 1 у линейных кораблей). По сравнению с двухдечными линкорами 5-го ранга, несшими по 40–50 пушек, фрегаты при сопоставимой артиллерийской мощи отличались быстротой и лучшей мореходностью. Благодаря меньшей численности экипажа они принимали в трюмы больше запасов и соответственно совершали более далёкие плавания. Фрегаты оказались идеальными стражами морских торговых путей и охотниками за пиратами.





Неудивительно, что число этих кораблей в военных флотах неуклонно росло. Так, в 1750 г. под британским флагом плавало 78 фрегатов, 10 лет спустя — уже 115, а в 1799 г. — 159.

Сначала английские, голландские, а вслед за ними и русские корабли строили фрегаты средних размеров, тогда как французы и испанцы предпочитали более крупные и мореходные суда. В 1758 г. британцы захватили французский 36-пушечный фрегат «Аурора» и тщательно изучили его конструкцию. Результаты обмеров заставили их придумать: водоизмещение «Ауроры» равнялось 946 т, длина бата-

рейной палубы — 43,9 м, ширина — 11,8 м, осадка — 4,6 м. У новейшего фрегата «Бриллиант» английской постройки с тем же числом пушек эти характеристики составили соответственно 718 т, 39,1 м, 10,87 м, 3,76 м. Убедившись в преимуществах французского трофея, «владычица морей» сделала ставку на фрегаты повышенного водоизмещения. Толщина обшивки корпуса в подводной части увеличилась с 3 дюймов (76 мм) до 4 (102 мм), на батарейной палубе (гондек) стали размещать более мощные 12-фунтовые, а затем и 18-фунтовые длинноствольные пушки.

В XVIII в. отличные фрегаты строил в Швеции известный корабельный мастер Фредерик Чапман. Один из них, 44-пушечный «Венус» («Венера»), в мае 1789 г. был взят на бордаж русским 22-пушечным катером (или, как его в то время называли, коттером) «Меркурий» под командованием капитан-лейтенанта Р. В. Кроуна. «Пленника» включили в Российский флот. Его почти 20-летняя служба под Андреевским флагом вписала яркую страницу в историю русской морской славы. 22 июня 1790 г. в ходе Выборгского сражения «Венус» взял в плен две шведские галеры, а на следующий день вместе с линкором «Изяслав» вынудил спустить флаг 64-пушечный корабль «Ретвизан» («Справедливость»). Последний тоже вошёл без изменения названия в состав нашего флота. В 1795–1797 и 1799–1800 гг. фрегат «Венус» базировался в английских портах и участвовал в боевых действиях

Захват катером «Меркурий» шведского фрегата «Венус» 21 мая 1789 г. Художник А. Боголюбов.

Русский фрегат XVIII в. Художник В. Стуковнин.





Кормовая галерея фрегата «Роза». На гербе изображены корона, роза и якорь.

против Франции, в частности осуществил высадку русского десанта в Нидерландах (сентябрь 1799 г.). В 1804–1807 гг. корабль сражался в Средиземном море против французского, а затем — турецкого флотов, а также береговых крепостей. Экипаж «Венуса» захватил в плен четыре небольших французских судна, сыграл важную роль в захвате острова Тенедос. Вернуться в Кронштадт героическому фрегату не довелось: из-за обострившихся отношений России и Англии наша эскадра не смогла дойти до Балтики. В декабре 1807 г. «Венус» пришлось оставить в порту Палермо в обмен на помощь короля Сицилии в возвращении русских моряков на родину через территорию Австрийской империи.

След шведского «Венуса» заметен и в российском кораблестроении. По чертежам этого корабля в 1790 г. на архангельской верфи началось сооружение серии фрегатов типа «Архангел Михаил». Они, в свою очередь, стали прототипом «Спешного» — по образцу последнего было построено 34 очень удачных фрегата 44-пушечного ранга.

Фрегаты считались излюбленным классом боевых кораблей американского флота. Географическое положение вынуждало Соединённые Штаты иметь суда с отличными мореходными качествами, способные ходить в дальние плавания, а также вести огонь при значительном волнении моря. Тяжёлые двух- и трёхдечные линейные корабли не отвечали этим требованиям. В результате в США всегда отдавали предпочтение фрегатам,



но гораздо более крупным и мощным, чем в Европе. По существу, некоторые из них вполне могли именоваться однопалубными линкорами.

Первую судостроительную программу конгресс США принял в 1775 г., во время Войны за независимость. Из 13 первых фрегатов, правда весьма небольших, самым известным стал 32-пушечный «Хэнкок», спроектированный массачусетскими кораблестроителями Джонатаном Гриффитом и братьями Стефеном и Рольфом Кросс. В 1777 г. «Хэнкока» после упорного 36-часового боя захватил английский 44-пушечный фрегат «Рэйнбоу». «Американца» после ремонта включили в состав британского флота под названием «Ирис». К изумлению новых владельцев, созданный заокеанскими «новичками» корабль оказался куда совершеннее, чем все его «одноклассники» во флоте «владычицы морей». После тщательных испытаний трофей англичане пришли к неутешительному для себя выводу: бывший «Хэнкок» — самый быстроходный фрегат в мире.

На службе Великобритании «Ирис» заставил спустить флаг «соотечественника» — американский фрегат «Трамбулл». Однако в 1781 г. «Ирис» сам попал в плен — на сей раз к французам. Свою необычную карьеру фрегат закончил в роли порохового склада в Тулоне. Любопытно, что и в Англии, и во Франции с него сняли подробные чертежи, которые затем использовали при проектировании собственных фрегатов.

В 1794 г. конгресс США утвердил план постройки серии очень больших и прочных суперфрегатов: трёх 44-пушечных («Юнайтед Стейтс», «Констительшн», «Президент») и трёх 36-пушечных («Чезапик», «Констеллейшн», «Конгресс»). Они стали своего рода эталоном и образцом для подражания во всём мире. Удивительно, но два из них сохранились до наших дней практически в первозданном виде. Это корабли «Констительшн» и «Констеллейшн», установленные на вечную стоянку соответственно в Бостоне и Балтиморе.

...менный 24-пушечный фрегат «Роуз» — точная копия своего предшественника XVIII в. Первый «Роуз», построенный в Англии в 1757 г., был типичным представителем класса фрегатов. В 1970 г. корабль воссоздали в Канаде по старинным чертежам. Ныне он плывет под американским флагом, совершая учебные рейсы по восточному побережью — молодыми людьми, неравнодушными к морской романтике.





ШТАНДАРТ НА МАЧТЕ

Корма возрожденного фрегата «Штандарт».

«**Р**оссия вошла в Европу, как спущенный корабль — при стуке топора и громе пушек», — заметил А. С. Пушкин. Созданный в немыслимо короткий срок, вобравший всё самое передовое из голландской и английской кораблестроительных школ Российский флот уже через два столетия после знаменитого указа Боярской думы, провозгласившей: «Морским судам — быть!», стал одним из лучших в Европе. Именно флот Пётр I назвал своим любимым детищем, видя в нём главное свидетельство того, что изолированность и вековая отсталость России канули в прошлое...

Начало Северной войны вынудило Петра взяться за создание флота на Балтийском море. 24 марта 1703 г. на Олонецкой верфи (река Свирь) был за-



По образцу «Штандарта» на Олонецкой верфи и в Сясьском адмиралтействе в 1703–1705 гг. построили ещё девять 28-пушечных фрегатов: «Михаил Архангел», «Шлиссельбург», «Петербург», «Кроншлот», «Триумф», «Дерпт», «Нарва», «Флигель-Фам» и «Иван-город». Они немного отличались размерениями и тем, что вооружались пушками не трёх, а двух типов: 8-фунтовыми (по 22 на гондеке) и 3-фунтовыми (по 6 на баке и юте).

ложен первый относительно крупный корабль будущего Балтийского флота — фрегат «Штандарт». Название судна весьма символично: одновременно с закладкой корабля Пётр I ввёл новый флаг — царский штандарт, представлявший собой двуглавого орла на жёлтом фоне. Примечательно, что орёл держал в лапах и клювах четыре карты с контурами Каспийского, Азовского, Белого и Балтийского морей. Это означало, что Россия отныне уже не сухопутная держава: она получила выход сразу к четырём морям. Строительством фрегата руководил Выбе Геренс — в прошлом корабельный мастер Ост-Индской верфи, с которым Пётр познакомился ещё в Амстердаме. Геренс покинул родину в 1697 г. и приехал в Воронеж. Позже Выбе, а затем и его сын Питер, уже видные кораблестроители, работали в Санкт-Петербурге и Архангельске. 22 августа 1703 г. «Штандарт» спустили на воду, а 8 сентября он под флагом Петра Михайлова (Пётр I) отправился через Ладожское озеро в только что основанный го-



Носовая фигура фрегата «Курьер» — полномасштабной копии ещё одного парусника петровской эпохи, современника «Штандарта».



Властелины морей

род Санкт-Петербург. В то время «Штандарт», скромный по размерам корабль, являлся сильнейшей боевой единицей Балтийского флота: только у него имелись на вооружении восьми- и шестифунтовые орудия (все предыдущие суда несли только трёхфунтовые пушки).

«Штандарт» активно участвовал в Северной войне. В 1711 г. его тимберовали в Санкт-Петербургском адми-

«Штандарт». Водоизмещение — около 400 т; длина — 25,5 м; ширина — 6,8 м; глубина трюма — 5,5 м. Вооружение — 28 пушек: 22 — калибра 6 и 8 фунтов; 6 — калибра 3 фунта. Экипаж — 100 человек.

Ремонт — смена
основных деталей
на корабля.

ралтействе. Фрегат находился в боевом строю более 20 лет. В 1725 г. Адмиралтейств-коллегия решила сохранить его как реликвию. Фрегат установили на берегу Кронверкской гавани. Однако вскоре Екатерина I издала другой указ: «Для памяти велено было хранить, но за гниlostью в сохранении никак содержать не могли. В память его имени, какое Его величеством Петром I было дано, заложить и сделать новый».

Но возрождение петровского «Штандарта» состоялось только три века спустя. Реплику знаменитого фрегата в 1995–2000 гг. построила группа энтузиастов из Санкт-Петербурга во главе с Владимиром Мартусем. Чертежи судна воссоздавались по архивным материалам под руководством историка Виктора Крайнюкова. Летом 2000 г. новый «Штандарт» ушёл в своё первое дальнее плавание.



«Штандарт» под парусами.



Батарейная палуба «Штандарта».



БАЛТИЙСКИЙ ПЕРВЕНЕЦ ПЕТРА

«Полтава» стала первым «настоящим» линейным кораблём Балтийского флота и первым судном, построенным в Санкт-Петербурге. Её заложили в декабре 1709 г. и назвали в честь недавней славной победы русского оружия. Руководил сооружением корабля Ф. М. Скияев, но главным строителем был сам Пётр I, укрывшийся под псевдонимом Пётр Михайлов.

Корабль спустили на воду 15 июня 1712 г. в присутствии царя. Затем на камелях (своего рода понтоны, служившие для подъёма корпуса судна и проводки его через мелководье) «Полтаву» отбуксировали в Кроншлот для окончательной достройки и оснащения.

Обводы корпуса были достаточно полными. Шпангоуты имели сильный завал внутрь, корма отличалась характерным голландским транцем. Кормовую раковину украшала многофигурная резная композиция, в аллегорической форме прославлявшая победу русской армии под Полтавой. Часть этой композиции (двойные фигуры Георгия Победоносца) сохранилась по сей день и находится в фондах Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге.

«Полтава» активно участвовала в Северной войне и в 1713 г. ходила под штандартом Петра I. В августе 1717 г. корабль, преследуя шведский капер, сел на мель и получил серьёзные повреждения, однако после ремонта и тимберовки вновь нёс службу. Ещё раз он сильно пострадал во время шторма в мае 1721 г.: потерял две мачты. Его опять отремонтировали. В судьбе первого балтийского линкора важную роль сыграло то, что он был построен из хорошо высушенной древесины — в период бурного строительства флота это правило соблюдалось не всегда. В результате «Полтава» плавала 20 лет — значительно дольше большинства её современников.

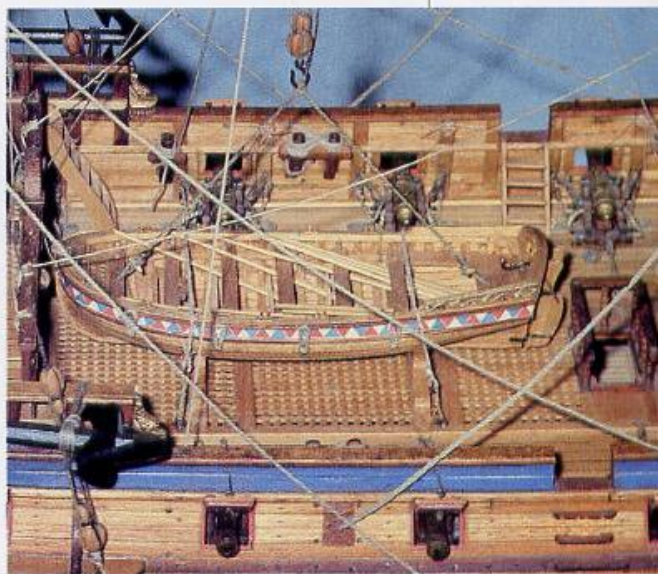
Линейный корабль «Полтава» в море. Художник А. Заикин. ⇨



Кроншлот — морская крепость, заложённая Петром I в 1703 г. на острове Котлин для обороны западных подступов к Санкт-Петербургу. Введена в строй 18 мая 1704 г. В 1723 г. переименована в Кронштадт.



Модель (вверху) и её фрагменты (справа внизу) линейного корабля «Полтава».



Водоизмещение «Полтавы» составляло примерно 1100 т; длина между штевнями — 34,6 м; длина по гондеку (батареинная палуба) — 39,82 м; ширина по набору — 11,7 м. Вооружение включало в себя 54 пушки: 22 — 18-фунтовых, 24 — 12-фунтовых и 8 — 3-фунтовых (на шканцах). Экипаж в зависимости от поставленных перед кораблём задач колебался от 300 до 460 человек.





«Ингерманланд»
Художник В. Емьшев



«ИНГЕРМАНЛАНД»



Памятник Петру I
в Воронеже.

Э тот корабль по праву считается лучшим линкором Петровской эпохи. Его чертежи разработал сам царь, а строительством руководил талантливый мастер Ричард Козенц. «Ингерманланд» (так на шведском называется Ижорская земля, или Ингрия) заложили в Санкт-Петербургском адмиралтействе 30 октября 1712 г., а 1 мая 1715 г. спустили на воду и вскоре включили в состав Балтийского флота. Пётр I, поднявший на нём свой штандарт, пришёл в восторг от ходовых качеств линкора. Царь оценил его как «наипаче удачный» и приказал по тому же образцу построить «Москву». Позднее на разных верфях более полувека сооружались 66-пушечные корабли, в основном повторявшие «Ингерманланд».

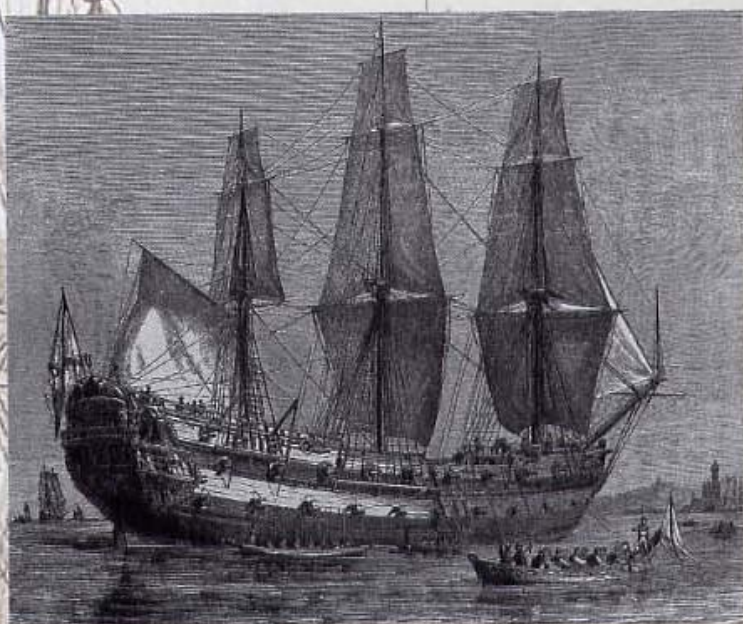
В конструкцию и технологию постройки корабля внесли немало новшеств. По сравнению с предшественниками корпус стал прочнее, а обводы значительно улучшились.

Впервые в отечественном флоте на мачтах появился третий ярус парусов — фор- и грот-брамсели.

С 1716 по 1721 г. царский штандарт неизменно развевался над «Ингерманландом» — любимом ко-

раблём Петра. Линкор активно участвовал в Северной войне, сопровождал русский десантный корпус генерал-фельдмаршала Б. П. Шереметева в Копенгаген, в августе 1716 г. был флагманом союзной русско-датско-английской эскадры. Летом 1717 г. в составе эскадры генерал-адмирала Ф. М. Апраксина действовал в шведских водах и высаживал десант на остров Готланд. В июле 1719 г. корабль прикрывал ещё один десант, направлявшийся на галерах к шведской столице. За боевые заслуги Пётр приказал поставить «Ингерманланд» на вечную стоянку и сохранять его для потомков. Однако после смерти императора за кораблём не следили, он сильно обветшал, а в 1738 г. затонул в Кронштадте во время наводнения. В следующем году его разобрали на дрова.

ый корабль «Ингерманланд». Водоизмещение — около 1400 т; длина корпуса — 46 м; ширина — 12,8 м; глубина трюма — 5,6 м. Вооружение — артиллерия: по 24 — калибра 30 и 16 фунтов, 14 пушек калибра 14 и 2—2 фунта. Экипаж — 470 человек.





ГЕРОИ ЧЕСМЕНСКОГО СРАЖЕНИЯ

Линейный корабль «Три Иерарха» получил название в честь христианских богословов Василия Великого, Григория Богослова и Иоанна Златоуста. Он был заложен на верфи Главного адмиралтейства в Санкт-Петербурге в ноябре 1763 г. и спущен на воду в июне 1766 г. Строительство вёл корабельный мастер Д. Ульфов. По своему убранству и гармоничности пропорций парусник считался одним из красивейших в русском флоте.



Эпизод боя в Хиосском проливе 24 июня 1770 г. На переднем плане корабль под флагом графа А. Г. Орлова — «Три Иерарха». Впереди него идут «Ианнуарий» и «Три Святителя». Справа тонет объятый пламенем турецкий 84-пушечный корабль «Реал Мустафа». Художник В. Емышев.

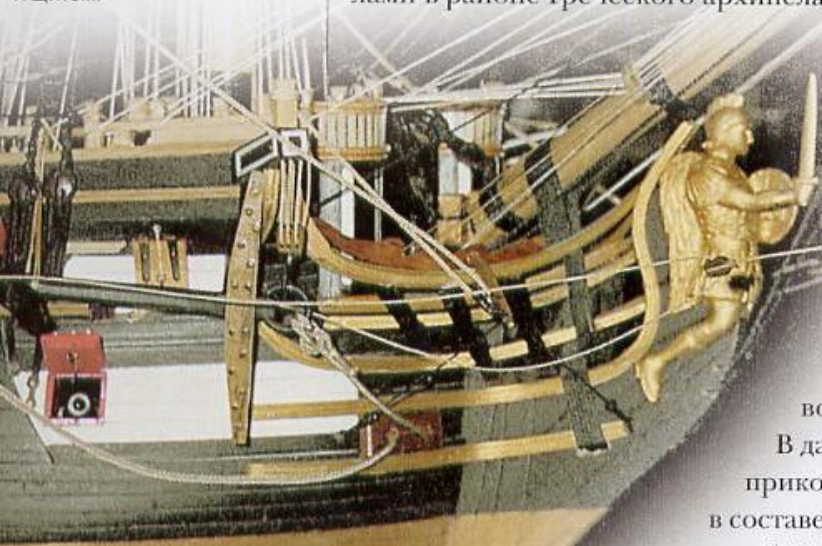
Линейный корабль «Три Иерарха». Водоизмещение — около 1300 т; длина по гондеку — 47,4 м; ширина — 12,5 м; глубина трюма — 5,5 м. Вооружение — 66 пушек: 26 — калибра 24 фунта, 24 — калибра 12 фунтов и 16 — калибра 6 фунтов. Экипаж — 512 человек.

Во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. линкор «Три Иерарха» принял активное участие в беспрецедентной стратегической операции Российского флота — Первой архипелагской экспедиции. В 1769 г. с Балтики к берегам Мореи (так тогда называли полуостров Пелопоннес) отправилась эскадра адмирала Г. А. Спиридова, чтобы, как метко выразилась Екатерина II, «подпалить Турецкую империю со всех четырёх сторон». 25—26 июня 1770 г. «Три Иерарха» под флагом командующего русскими морскими и сухопутными силами в районе Греческого архипелага генерал-аншефа графа А. Г. Орлова

отличился в боях с турецким флотом в Хиосском проливе и Чесменской бухте. За блестящую победу в Чесменском сражении командир корабля 34-летний капитан-командор С. К. Грейг был награждён орденом Святого Георгия 4-й степени и произведён в контр-адмиралы.

В октябре 1775 г. линкор вернулся на Балтику, в следующем году участвовал в манёврах у Красной Горки. В дальнейшем он, хотя и поставленный на прикол в Кронштадте, продолжал числиться в составе Балтийского флота вплоть до сдачи на слом в 1786 г.

Носовая фигура корабля «Три Иерарха» изображала римского воина с мечом и щитом.







«Виктори» — флагман адмирала Нельсона.
Художник А. Заикин. ⇨

«ВИКТОРИ»

Самым знаменитым из существующих военных парусников по праву считается английский 104-пушечный линейный корабль «Виктори» («Победа») — флагман адмирала Горацио Нельсона. Кажется невероятным, но за два прошедших века парусник совсем не изменился: сохранилась вся обстановка эпохи Наполеоновских войн. Вступая на палубу судна-реликвии, ощущаешь, как стирается грань времён, и как бы переносишься в далёкий золотой век паруса. Век, о котором говорили: корабли — деревянные, зато люди — стальные...

Линкор «Виктори» сошёл со стапеля на верфи в Чатеме в 1765 г. (судостроители Д. Лок и Э. Аллин). Конструкция корпуса отличалась особой прочностью: толщина бортов из двух слоёв обшивки, скреплённой стальными болтами, составляла 60 см. Всего на постройку «Виктори» ушло более 2000 деревьев, главным образом столетних дубов и вязов. Качество работ оказалось отменным: к своему звёздному часу — Трафальгарскому сражению — корабль уже достиг почтенного 40-летнего возраста, но по-прежнему оставался крепким и полностью боееспособным. Его водоизмещение приближалось к 3500 т, полная длина равнялась 67 м, ширина — около 16 м, осадка — 7,65 м. Экипаж насчитывал порядка 850 человек. Более половины



Горацио Нельсон
(1758–1805).



Трафальгарское сражение.
Художник Л. Ф. Крепен.





из установленных на четырёх ярусах 104 пушек относились к тяжёлым — 32- и 24-фунтовым.

...Рано утром 21 октября 1805 г. британский флот под командованием вице-адмирала Нельсона на параллели мыса Трафальгар встретил противника — объединённый франко-испанский флот решил бросить

Кормовые галереи «Виктори».



СМЕРТЬ НЕЛЬСОНА

Есть основания полагать, что в последнем бою вице-адмирал Горацио Нельсон сознательно искал смерти. Страдая физически (от полученных в предыдущих баталиях увечий) и морально (из-за сложных отношений с женой и любовницей, леди Гамильтон) он жаждал одержать великую победу и умереть на пике своей славы. Перед Трафальгарским сражением Нельсон написал подробное завещание, а затем надел парадный мундир с медалями и во время боя открыто стоял на палубе, хотя и понимал, что представляет отличную мишень для неприятеля.

Врачи помочь вице-адмиралу уже не могли. Французская пуля попала в левое плечо Нельсона и застряла в позвоночнике. Тело флотоводца доставили на родину в бочке с коньяком и 9 января 1806 г. торжественно похоронили в соборе Святого Павла в Лондоне.

В траурной церемонии участвовал и взятый в плен французский адмирал Пьер Шарль де Вильнёв. Впрочем, побеждённый ненадолго пережил победителя. Отпущенный во Францию, Вильнёв покончил с собой, не дожидаясь решения своей участи, которое должен был принять лично император Наполеон.



Вещи, принадлежавшие Нельсону.



вызов «владычице морей». Нельсон велел перестроиться в боевой порядок и двинулся на сближение с неприятелем. На мачтах флагманского корабля «Виктори» появился флажный сигнал, ставший вскоре знаменитым: «Англия надеется, что каждый исполнит свой долг». И вскоре после полудня прогремел первый залп самого грандиозного морского сражения XIX в.

Союзный флот, который вёл французский адмирал Пьер Вильнёв, имел небольшой численный перевес: 33 линкора против 27 у англичан, однако по уровню подготовки существенно уступал противнику. Нельсон умело использовал слабые стороны врага и, отказавшись от догм линейной тактики, разорвал строй растянувшейся кильватерной колонны Вильнёва. Продольные залпы британских кораблей оказались весьма эффективными, и вскоре центр франко-испанской эскадры был отрезан от авангарда. Англичане сосредоточили огонь на флагманских кораблях — французском «Бюсанторе» и испанском «Сантисима Тринидад».

Линкор «Виктори», подошедший к неприятелю почти вплотную, подвергся ожесточённому артиллерийскому и ружейному обстрелу. Находившегося на палубе вице-адмирала Нельсона смертельно ранил французский унтер-офицер, стрелявший с мачты корабля «Редуталь». Нельсон умер, уже зная, что одержал победу.

В 17 часов 30 минут сражение закончилось полным разгромом франко-испанского флота. Союзники потеряли около 7000 человек убитыми, ранеными и пленными и 18 кораблей (17 было взято в плен, один сгорел), англичане — 1700 человек, 7 кораблей получили повреждения. Британия сохранила за собой господство на море, и в течение последующих 100 лет никто не решался его оспорить.

В 1922 г. «Виктори» установили в сухом доке в Портсмуте. После реставрации корабль открыли для посещения. Ныне он является главным экспонатом расположенного здесь музея и объектом паломничества миллионов туристов.

Носовая фигура линкора «Виктори».

Линкор «Виктори» в доке Портсмута.





ФРЕГАТ-ДОЛГОЖИТЕЛЬ

Фрегат «Констительюшн».

С тарейшим из военных кораблей, до сих пор находящихся на плаву, является американский 44-пушечный фрегат «Констительюшн» («Конституция»), заложенный в 1794 г. на верфи в Бостоне и спущенный на воду 21 октября 1797 г. Стоимость постройки достигла 302,7 тыс. долларов, что, как утверждают американцы, по нынешнему курсу соответствует стоимости авианосца.

Фрегат предназначался для защиты торговых судов от пиратов в Средиземном море и Карибском бассейне. В 1803–1805 гг. корабль участвовал в блокаде Триполи, неоднократно выдерживал поединки с алжир-

Разбойничий промысел был основным источником дохода всемогущих берберийских (варварийских) пиратов, обитавших в Берберии — Тунисе, Ливии, Алжире и Марокко. Карательные экспедиции европейских государств ни к чему не привели, и в конце концов все зависящие от морской торговли страны предпочли откупиться. Местные князьки — турецкие вассалы — сами определяли размер дани. Так, в 1799 г. от недавно образованных США потребовали передать бей Туниса 28 пушек, 10 тыс. ядер, большое количество пороха, а также заплатить 50 тыс. долларов. Но вскоре этого показалось мало: бей пожелал 40 пушек, 10 тыс. ружей и фрегат «Джордж Вашингтон», доставивший оброк в Тунис. Терпение американцев лопнуло, и они объявили варварийским пиратам беспощадную войну.



ско-ливийскими военными судами и береговыми батареями.

Во время войны с Британией «Констительюшн» 19 августа 1812 г. у берегов Канады вступил в артиллерийскую дуэль с английским 38-пушечным фрегатом «Гуэрьер» и вынудил его спустить флаг. К изумлению англичан, ядра отскакивали от американского корабля. Британцы не знали, что его борта изготовлены из особо прочного белого дуба и имеют толщину более полуметра. После этого боя за фрегатом закрепилось прозвище Old Ironsides — Старик Железный Бок. Через пять месяцев «Констительюшн» у берегов



Властелины морей

«Констительюшн»
на вечной стоянке
в Бостоне (США).





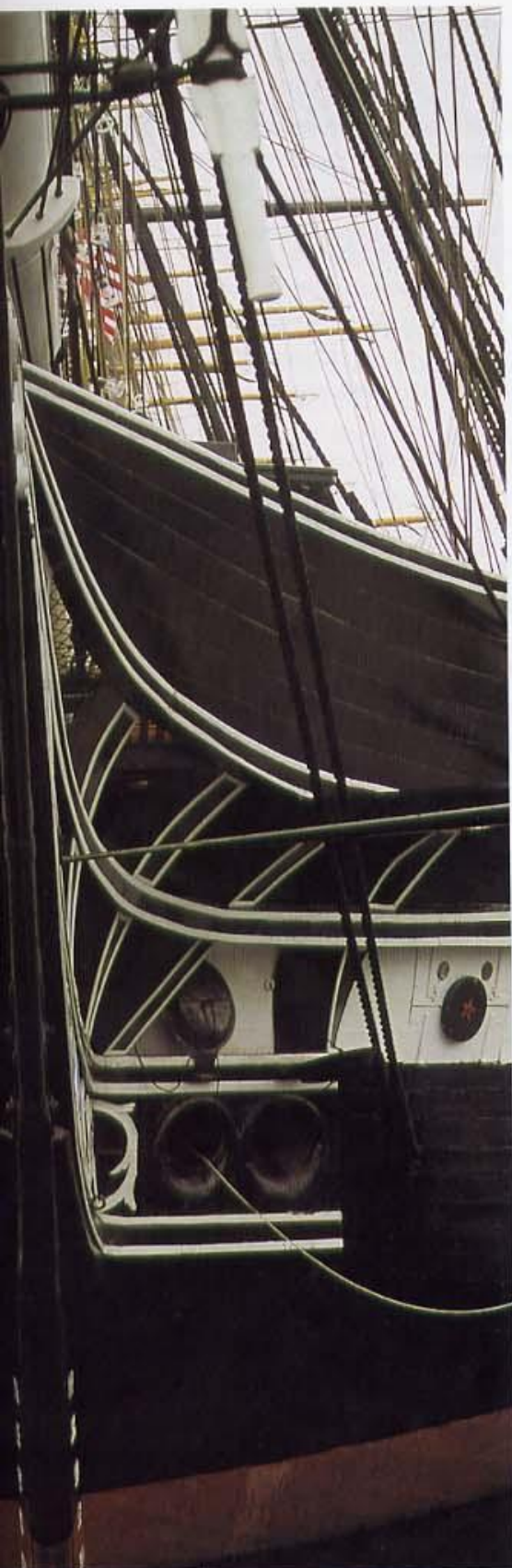
Бразилии помог отправиться на дно другому английскому 38-пушечному фрегату – «Ява». А в феврале 1815 г. у острова Мадейра встретил сразу двух противников – фрегат «Сайен» и шлюп «Левант». После четырёхчасового боя оба английских судна сдались.

В Нью-Йорке, куда «Конститьюшн» прибыл 15 мая, американских моряков ждал восторженный приём. Однако сам фрегат требовал очень серьёзного ремонта. Только через шесть лет он вновь вышел в океан. В 1830 г. после двух походов на Средиземное море «Конститьюшн» признали неспособным к дальним плаваниям и предписали разобрать его на дрова. Участь фрегата была почти решена, когда американский поэт Оливер Холмс опубликовал свою поэму «Старик Железный Бок», вызвавшую ог-

И водоизмещением (2200 т), и размерениями (длина по ватерлинии – 53,4 м; ширина – 13,4 м) «Конститьюшн» превосходил большинство современных ему 60-пушечных линкоров. Реальное вооружение фрегата состояло из 54 орудий крупного калибра. 34 пушки калибра 24 фунта располагались в закрытой батарее. Это было очень грозное оружие: каждая пушка весила 3,25 т, а её чугунные ядра пробивали 50 см древесины на расстоянии 1000 ярдов (914 м). 20 карронад калибра 32 фунта находились на верхней палубе и могли стрелять на дальность до 400 ярдов. Экипаж насчитывал 450 человек. Парусное вооружение при свежем ветре позволяло развивать скорость более 13 узлов.



Фрегат «Конститьюшн».
Художник Т. Бирч.



ромный общественный резонанс. Знаменитое судно удалось сохранить, и в 1833 г. его поставили на капитальный ремонт, продолжавшийся около двух лет.

В 1844–1845 гг. «Констительюшн» совершил кругосветное плавание, пройдя за 495 дней 52 279 миль, а в 1849 г. во время стоянки в Неаполе на его борту побывал Папа Римский Пий IX,

Корму фрегата «Констительюшн» украшает орёл со звёздно-полосатым гербом.



что стало первым визитом понтифика на американскую «территорию». Затем фрегат долго использовался в качестве учебного судна, а в 1878 г., уже в почтенном возрасте, парусник в последний раз переплыл Атлантику, доставив экспонаты для Всемирной выставки в Париже. В июле 1931 г. «Констительюшн» отправился в «прощальный» дальний вояж. Без малого три года корабль-ветеран путешествовал вдоль Восточного и Западного побережий США, оставив за кормой 22 тыс. миль. 7 мая 1934 г. он вернулся в Бостон и с тех пор находится там на вечной стоянке. По особо торжественным случаям «Констительюшн» во всей красе выходит на рейд. Так, летом 2000 г. фрегат приветствовал участников трансатлантической парусной регаты «Миллениум».



На фрегате «Констительюшн» имелось шесть якорей, самый большой из которых весил 2450 кг.



РОДОНАЧАЛЬНИК МОРСКОЙ ГВАРДИИ

«Азов» — первый корабль, удостоенный Георгиевского флага, — был заложен в Архангельске 20 октября 1825 г. и спущен на воду 26 мая 1826 г. Одновременно (день в день) в том же городе заложили и спустили на воду однотипный линкор «Иезекиль». С «Азова» и «Иезекиля» началась последняя крупная серия линейных кораблей Российского флота 74-пушечного ранга.

5 августа «Азов» и «Иезекиль» ушли из Архангельска в Кронштадт. Весной 1827 г. подводную часть кораблей обшили листовой медью и установили на них недостающую артиллерию. 10 июня 1827 г. они вместе с «Гангутом»,

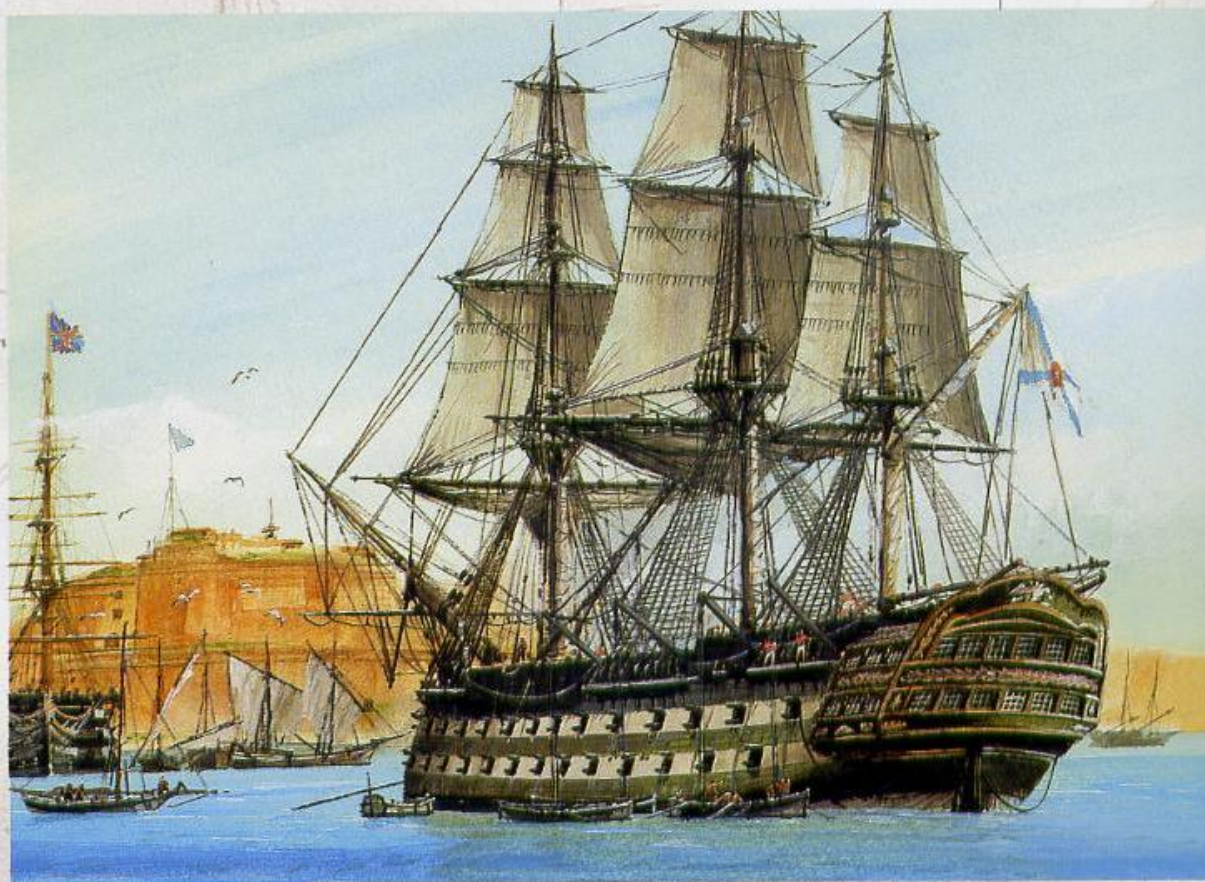
«Александром Невским» и четырьмя фрегатами покинули Кронштадт и отправились на Средиземное море. Отряду под командованием контр-адмирала Л. П. Гейдена предстояло сообщать с английской и французской эскадрами

Линкор «Азов». Водоизмещение — около 3000 т; длина по верхней палубе (опердек) — 56,5 м; ширина без обшивки — 14,65 м; глубина трюма — 5,87 м. На двух закрытых палубах, шканцах и баке стояло 80 орудий: 4 «единорога» калибра 40 фунтов, 24 пушки калибра 36 фунтов и 30 — калибра 24 фунта, 22 карронады калибра 24 фунта. Экипаж — 600 человек.



Строительство «Азова» велось под руководством корабельных мастеров А. Курочкина и В. Ершова. За работами наблюдал командир линкора капитан 1-го ранга М. П. Лазарев, и именно по его рекомендациям в конструкцию корабля ввели ряд новшеств.

Линейный корабль «Азов» на Мальте.
Художник В. Емьшев.





Властелины морей

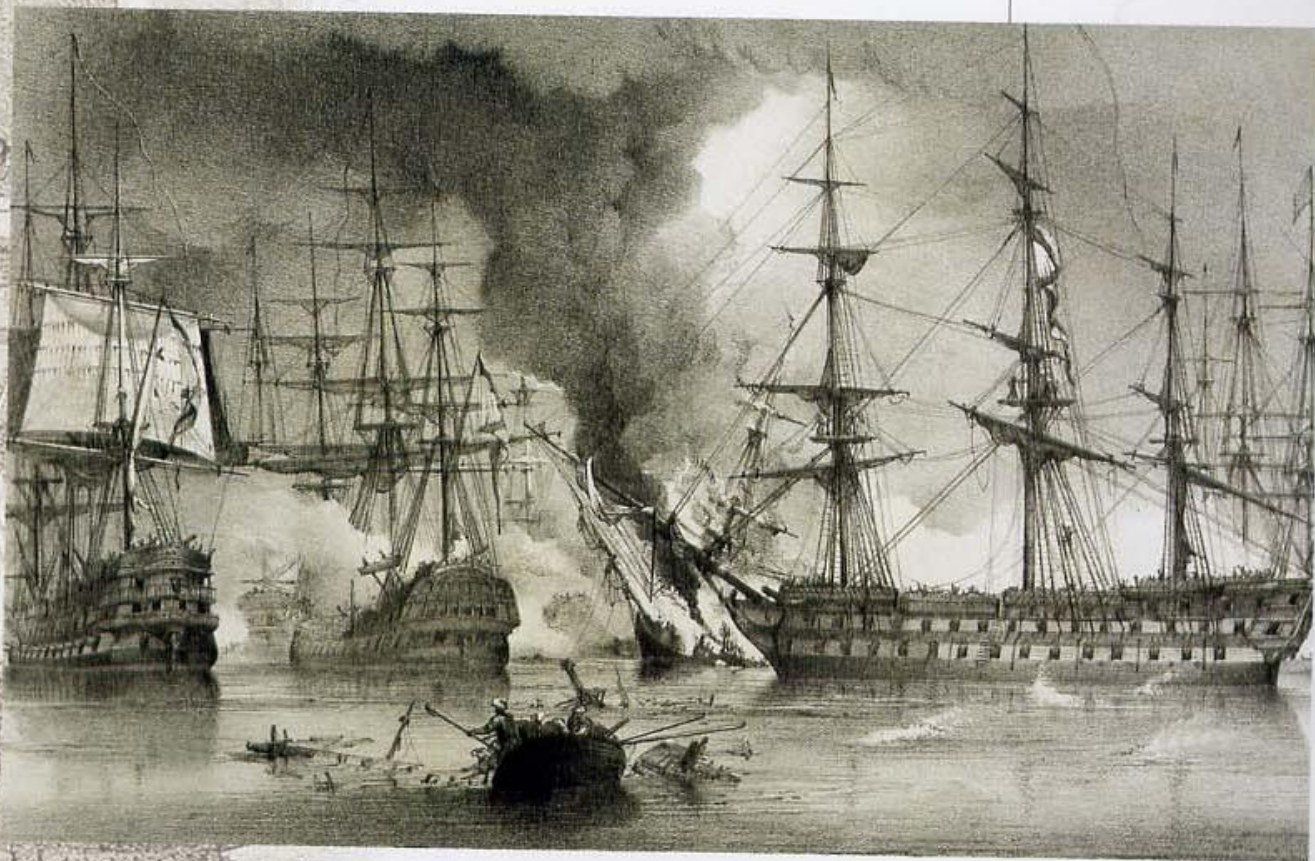
оказать помощь греческим повстанцам, борющимся против османского ига.

Предъявленный союзными державами ультиматум Турция отклонила. А когда 8 октября корабли коалиции приблизились к крепости Наварин, по ним был открыт огонь. Так завязалось знаменитое Наваринское сражение, принёсшее одну из славных побед Российскому флоту.

Благодаря умелым и хладнокровным действиям экипажа и его командира «Азов» потопил три фрегата и корвет; заставил выбраться на берег и затем уничтожил 80-пушечный линкор; наконец, при помощи британского корабля отправил на дно 64-пушечный фрегат под флагом Мухаррем-бея. Правда, сильно и сам пострадал: после боя в его корпусе насчитали 153 пробоины, 24 члена экипажа погибли и 67 — получили ранения. За проявленный героизм командира корабля Лазарева произвели в контр-адмиралы, офицеров наградили орденами, «Азов» же 17 декабря 1827 г. удостоили Георгиевского флага. В марте следующего года на рейде острова Мальта доставленный из Петербурга флаг был торжественно поднят под залпы салюта русских и английских кораблей, возвестив о рождении российской морской гвардии.

«Азов» вернулся в Кронштадт только в мае 1830 г. Трёхлетнее плавание вдали от баз и серьезные повреждения, полученные в бою, не прошли бесследно. В 1831 г. корабль отправили на разборку.

Основную тяжесть в Наваринском сражении вынесли корабли под Андреевским флагом. «Азов», находясь под перекрёстным огнём, одновременно бился с пятью вражескими судами.



Подводная часть линкора «Азов» была обшита листовой медью.

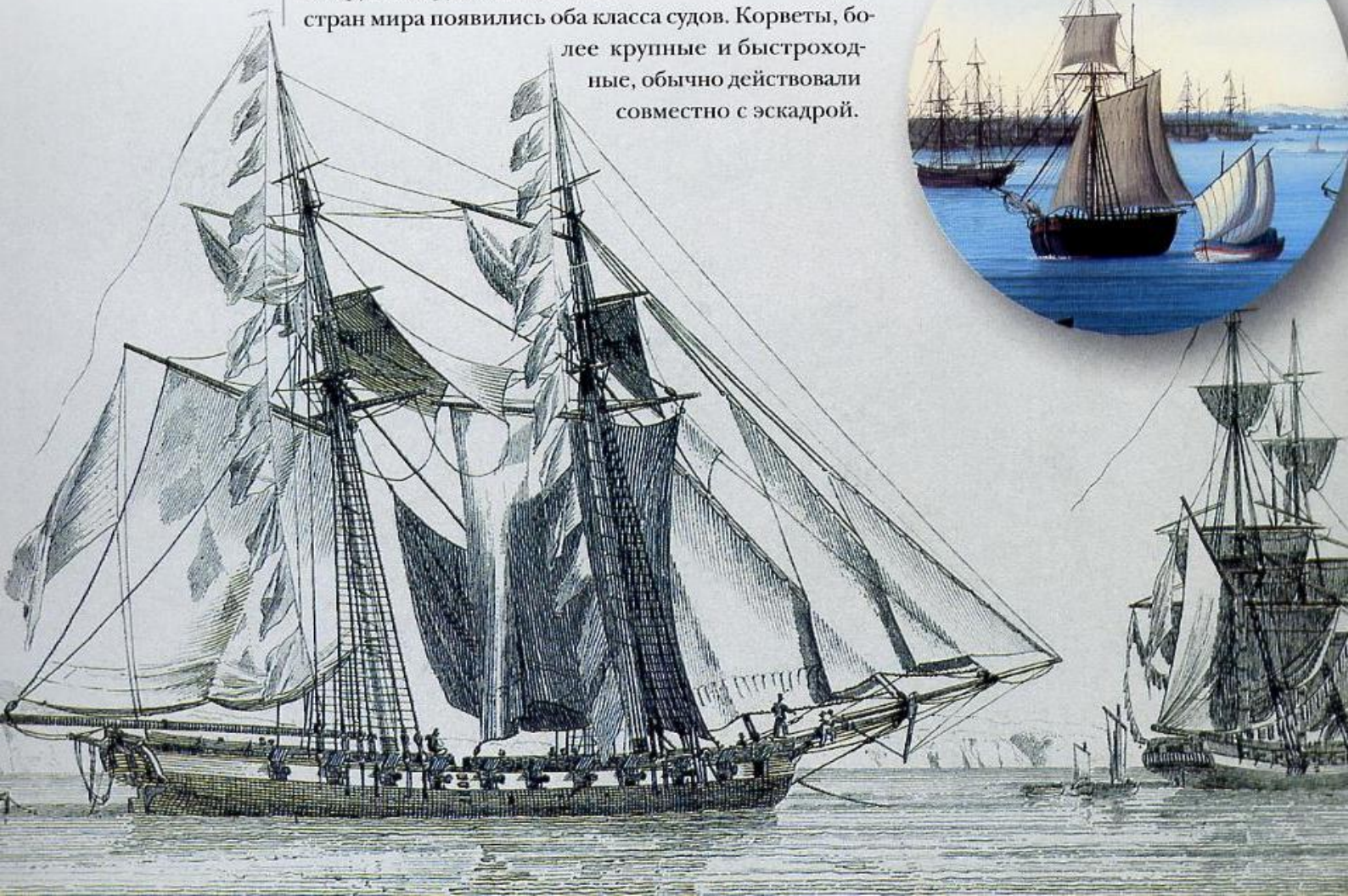


ШЕСТОЙ РАНГ

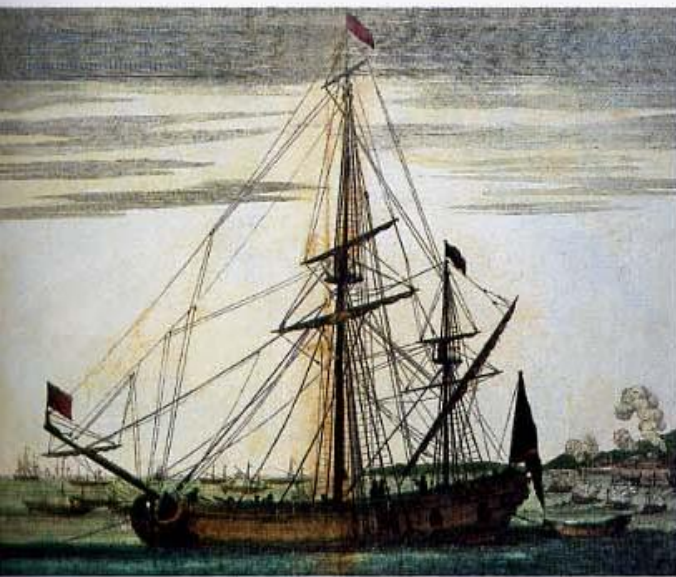
В парусную эпоху корабли эскадры или нескольких отрядов подчас никак не могли связаться между собой. Сообщения при отсутствии радиостанций и прожекторов передавались только флажными сигналами в пределах прямой видимости. На далёкие расстояния информацию отправляли со специальным быстроходным парусником. Поэтому разнообразным посыльным судам, объединённым в категорию «6-й ранг», всюду уделялось достаточно большое внимание. Это вполне естественно: без них любой флотоводец чувствовал себя слепым и глухим.

В Англии трёхмачтовые военные суда 6-го ранга назывались шлюпами, во Франции — корветами. Сначала такие суда выглядели одинаково: имели открытую батарею (с 18–24 малокалиберными пушками) на верхней палубе и полное корабельное парусное вооружение. Чаще всего они использовались в посыльной службе и разведке.

Постепенно корветы и шлюпы стали отличаться друг от друга: на рубеже XVIII и XIX вв. во флотах ведущих стран мира появились оба класса судов. Корветы, более крупные и быстроходные, обычно действовали совместно с эскадрой.



Модель яхты «Святой Пётр», построенной в Архангельске в 1693 г. На ней царь Пётр I совершил первое плавание по морю.



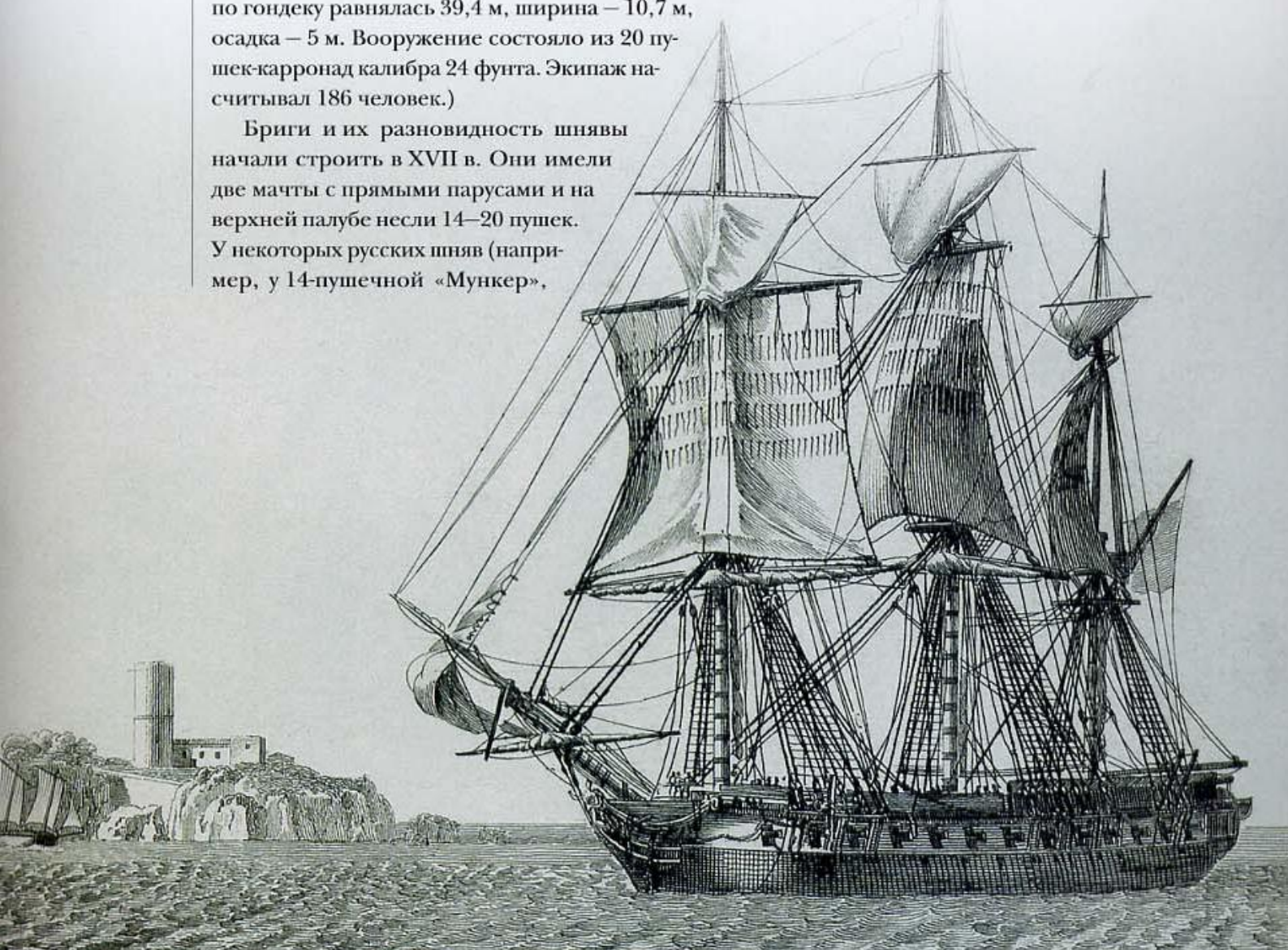
Шлюпы, наоборот, в основном плавали в одиночку, применялись для колониальной службы, ходили в дальние экспедиции.

В Российском флоте на Балтике эталоном считался корвет «Князь Варшавский», купленный в США, а на Чёрном море – «Пилад», построенный в Николаеве по образцу английского корвета «Дидона». Один из лучших представителей данного класса парусников – черноморский 20-пушечный «Менелай», впоследствии переименованный в «Оливуца» (в честь местечка на острове Сицилия, где в 1844 г. отдыхала царская семья). Этот изящный корвет, в 1841 г. спущенный на воду в Севасто-

поле, побывал на всех океанах, кроме Северного Ледовитого, охранял китобойные промыслы у берегов Аляски, во время Крымской войны участвовал в обороне Петропавловска-Камчатского и поединке с британским винтовым корветом «Хорнет». В сентябре 1857 г., совершив растянувшееся на семь лет кругосветное путешествие, «Оливуца» прибыл в Кронштадт. (Длина судна по гондеку равнялась 39,4 м, ширина – 10,7 м, осадка – 5 м. Вооружение состояло из 20 пушек-карронад калибра 24 фунта. Экипаж насчитывал 186 человек.)

Бриги и их разновидность шнявы начали строить в XVII в. Они имели две мачты с прямыми парусами и на верхней палубе несли 14–20 пушек. У некоторых русских шняв (например, у 14-пушечной «Мункер»,

Французский бомбардирский корабль XVIII в. Его главным оружием была крупнокалиберная мортира на верхней палубе.





построенной в 1705 г. по проекту Петра I) была и третья мачта-однодревка с единственным косым парусом – гафельной бизанью. К концу XVIII в. бриги превратились в своего рода двухмачтовые корветы: при увеличенной площади парусов они обладали высокой скоростью хода, вооружали их, как правило, крупнокалиберными короткоствольными пушками, или карронадами.

По иерархии вслед за бригами шли тендеры – быстроходные одномачтовые суда с очень значительной удельной парусностью, прямым форштевнем, выдвижным бушпритом и косыми парусами, за исключением дополнительного брифока, ставившегося при попутном ветре. В Российском флоте

Российский 24-пушечный шлюп «Предприятие», совершивший кругосветное плавание в 1823–1826 гг. под командованием капитан-лейтенанта О. Е. Коцебу. Художник Е. Войшвилло.





Люгер — самый маленький из трёхмачтовых парусников.



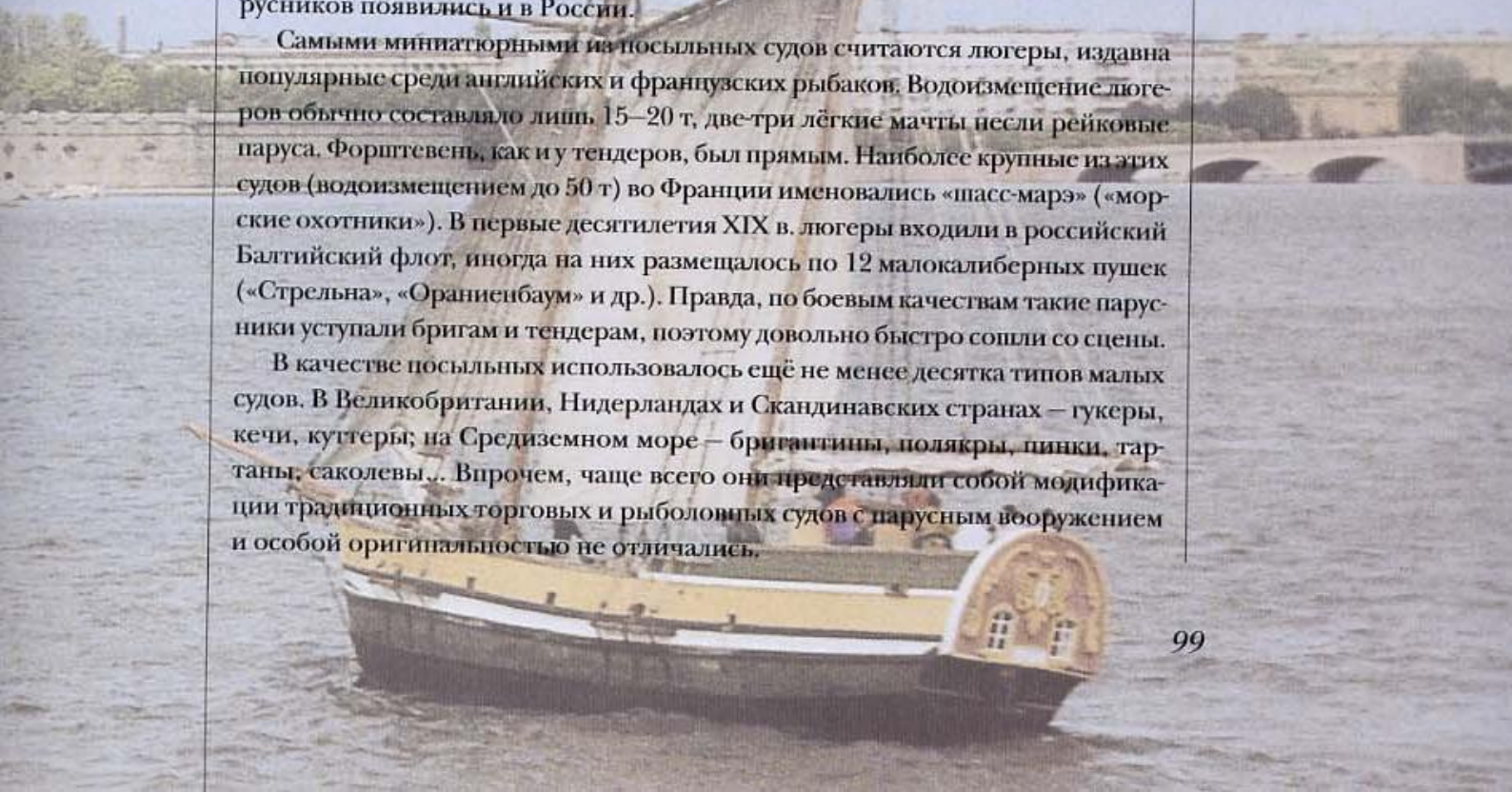
Канадская шхуна «Блюноуз II» — один из наиболее быстроходных парусников своего класса.

тендеры появились в 1817 г. В целом их нельзя назвать маленькими: водоизмещение парусников данного типа иногда равнялось 200 т, а число пушек — 14. То есть из одномачтовых тендеры были самыми крупными. Позже парусную оснастку этих судов скопировали для больших гоночных яхт, долгое время она оставалась наиболее популярной.

Шхуны (в России при Петре I их называли шхоутами) в Англии и Нидерландах строились уже в XVII в., но в военном флоте почти не применялись. Первыми такие двухмачтовые суда с косыми парусами с успехом использовали американцы во время Войны за независимость, потом — облюбовали пираты. Например, всеобщий интерес вызвала шхуна средиземноморских разбойников «Бабелина», легко ускользавшая от преследования англичан и французов. В начале XIX в. быстроходные военные шхуны включили в регулярные флоты США и Франции, а в 30-х гг. удачные образцы подобных парусников появились и в России.

Самыми миниатюрными из посыльных судов считаются люгеры, издавна популярные среди английских и французских рыбаков. Водоизмещение люгеров обычно составляло лишь 15–20 т, две-три лёгкие мачты несли рейковые паруса. Форштевень, как и у тендеров, был прямым. Наиболее крупные из этих судов (водоизмещением до 50 т) во Франции именовались «шасс-марэ» («морские охотники»). В первые десятилетия XIX в. люгеры входили в российский Балтийский флот, иногда на них размещалось по 12 малокалиберных пушек («Стрельна», «Ораниенбаум» и др.). Правда, по боевым качествам такие парусники уступали бригам и тендерам, поэтому довольно быстро сошли со сцены.

В качестве посыльных использовалось ещё не менее десятка типов малых судов. В Великобритании, Нидерландах и Скандинавских странах — гукеры, кечи, куттеры; на Средиземном море — бригантины, полякры, пинки, тартаны, саколевы... Впрочем, чаще всего они представляли собой модификации традиционных торговых и рыболовных судов с парусным вооружением и особой оригинальностью не отличались.





ФРЕГАТ «ПАЛЛАДА»

Бой российского фрегата «Флора» с тремя турецкими пароходами у мыса Пицунда 9 ноября 1853 г. Художник А. Боголюбов. Младший «одноклассник» «Паллады», 44-пушечный фрегат «Флора», также участвовал в Крымской войне и отличился во время боя у мыса Пицунда: нанёс серьёзные повреждения турецким военным пароходам и не потерял при этом ни одного человека из своего экипажа. Как и «Палладу», фрегат пришлось затопить: в сентябре 1854 г. он погрузился на дно у входа в Севастопольскую бухту, преградив путь неприятельской эскадре.

«Итак, мы снялись с якоря. Море бурно и жёлто, облака серые, непроницаемые; дождь и снег шли попеременно — вот что провожало нас из отечества. Ванты и снасти леденели... Фрегат, со скрипом и стоном, переваливался с волны на волну, берег, в виду которого шли мы, зарылся в туманах» — так рассказывает о начале своего путешествия на фрегате «Паллада» известный писатель И. А. Гончаров. Из этого похода прославленному русскому кораблю вернуться было не суждено...

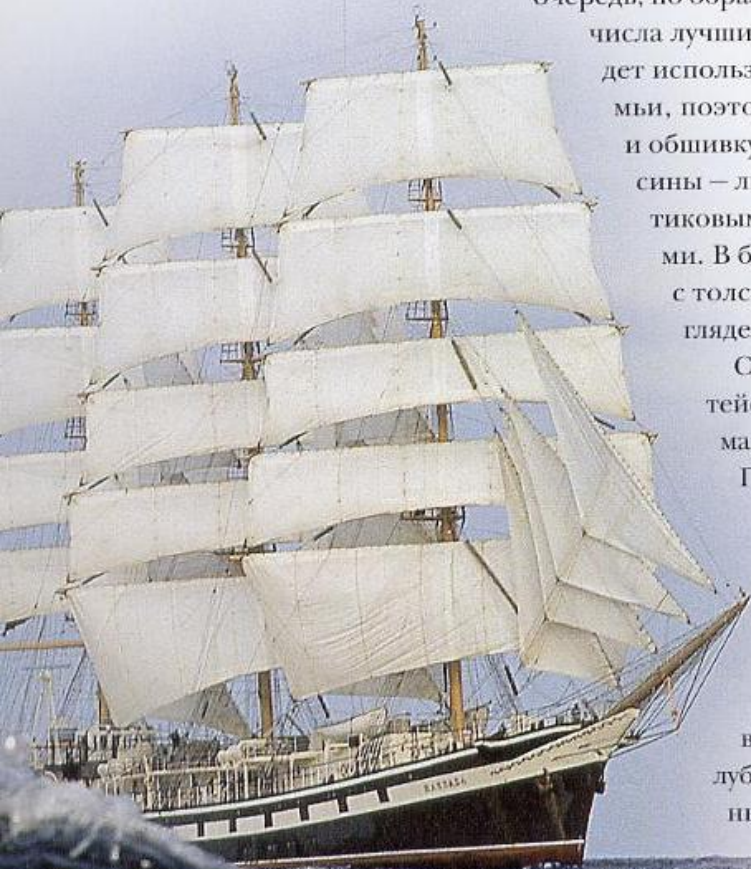
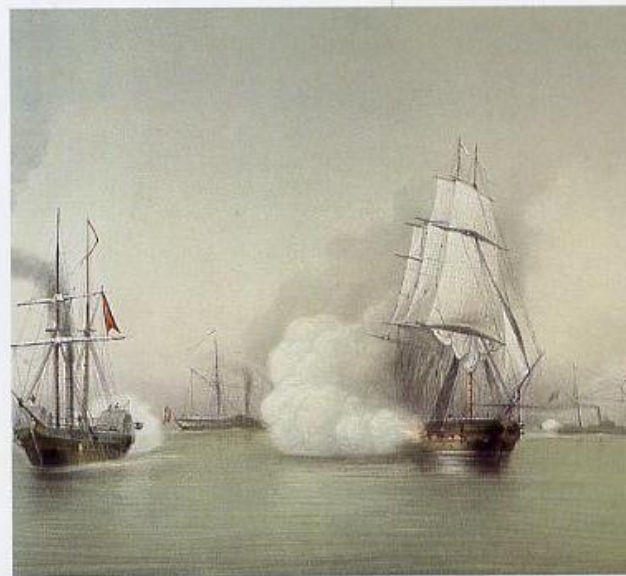
«Палладу» спроектировал полковник корпуса корабельных инженеров В. Ф. Стоке на основе чертежей английского фрегата «Президент», сооружённого, в свою

очередь, по образцу одноимённого американского корабля, из числа лучших в мире. Предполагалось, что «Паллада» будет использоваться для зарубежных визитов царской семьи, поэтому средств на постройку не жалели. Корпус и обшивку изготовили из хорошо выдержанной древесины — лиственницы и дуба, палубы покрыли дорогим тиковым деревом, подводную часть — медными листами. В бортах сделали иллюминаторы — бронзовые, с толстым стеклом — в те времена эта новинка выглядела очень необычно.

Спуск «Паллады» со стапеля Охтинского адмиралтейства состоялся 1 сентября 1832 г. Первым её командиром стал капитан-лейтенант П. С. Нахимов.

По его инициативе в конструкцию фрегата в ходе постройки внесли ряд усовершенствований, в частности двойной шпиль, два железных румпеля новой системы, только что появившиеся якоря системы Перинга.

Кроме того, Нахимов предложил заменить пеньковые якорные канаты цепями, свинцовые клюзы — чугунными, а железные гвозди палубного настила вокруг нактоузов компасов — медными, что и было выполнено.



Современный фрегат «Паллада».



Властелины морей

Фрегат «Паллада» за время службы не раз отправлялся в дальние походы — к берегам Испании и Португалии, на остров Мадейра, в Англию и Германию. Но самое знаменитое своё плавание он совершил в 1852–1854 гг., доставив в Японию дипломатическую миссию во главе с вице-адмиралом Е. В. Путягиным и выполнив большой объём научных исследований. Секретарём миссии и был писатель И. А. Гюнчаров, великолепно описавший это путешествие в серии очерков «Фрегат „Паллада“» (1855–1857 гг.).

Начавшаяся в феврале 1854 г. война России с Англией и Францией застала корабль на Дальнем Востоке. Англичане отправили на поиски «Паллады» хорошо вооружённую эскадру. Попытка укрыться в устье Амура не увенчалась успехом: осада фрегата даже после полной разгрузки трюмов не позволяла пройти извилистым амурским фарватером. В конце концов «Паллада» зазимовала в Императорской Гавани, а большая часть экипажа перебралась на Николаевский пост на Амуре. Однако, учитывая, что защитить корабль в случае появления неприятеля будет почти невозможно, военный губернатор контр-адмирал В. С. Завойко приказал затопить фрегат. 31 января 1856 г. «Палладу» навсегда поглотили студёные дальневосточные воды.

«Палладу» по праву называют шедевром отечественного парусного кораблестроения. По качеству отделки и гармоничности пропорций этот фрегат не имел себе равных и считался красивейшим парусником своей эпохи. Хотя по официальной классификации он относился к фрегатам 44-пушечного ранга, фактически же по размерениям соответствовал 60-пушечному и был лишь на 1,5 м короче 74-пушечного. Вооружение «Паллады» на момент ввода в строй состояло из 52 орудий (30 бронзовых пушек калибра 24 фунта и 22 карронады калибра 24 фунта).

Фрегат «Паллада».
Художник А. Заикин.



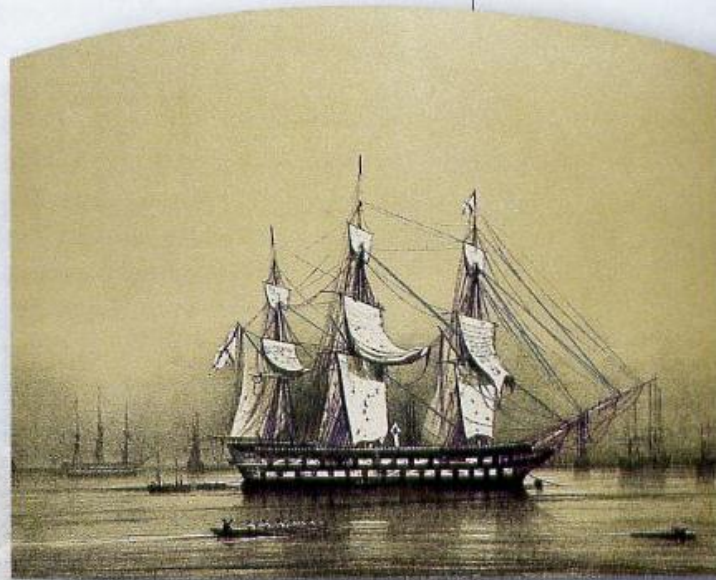


ПЛАВУЧИЕ КРЕПОСТИ

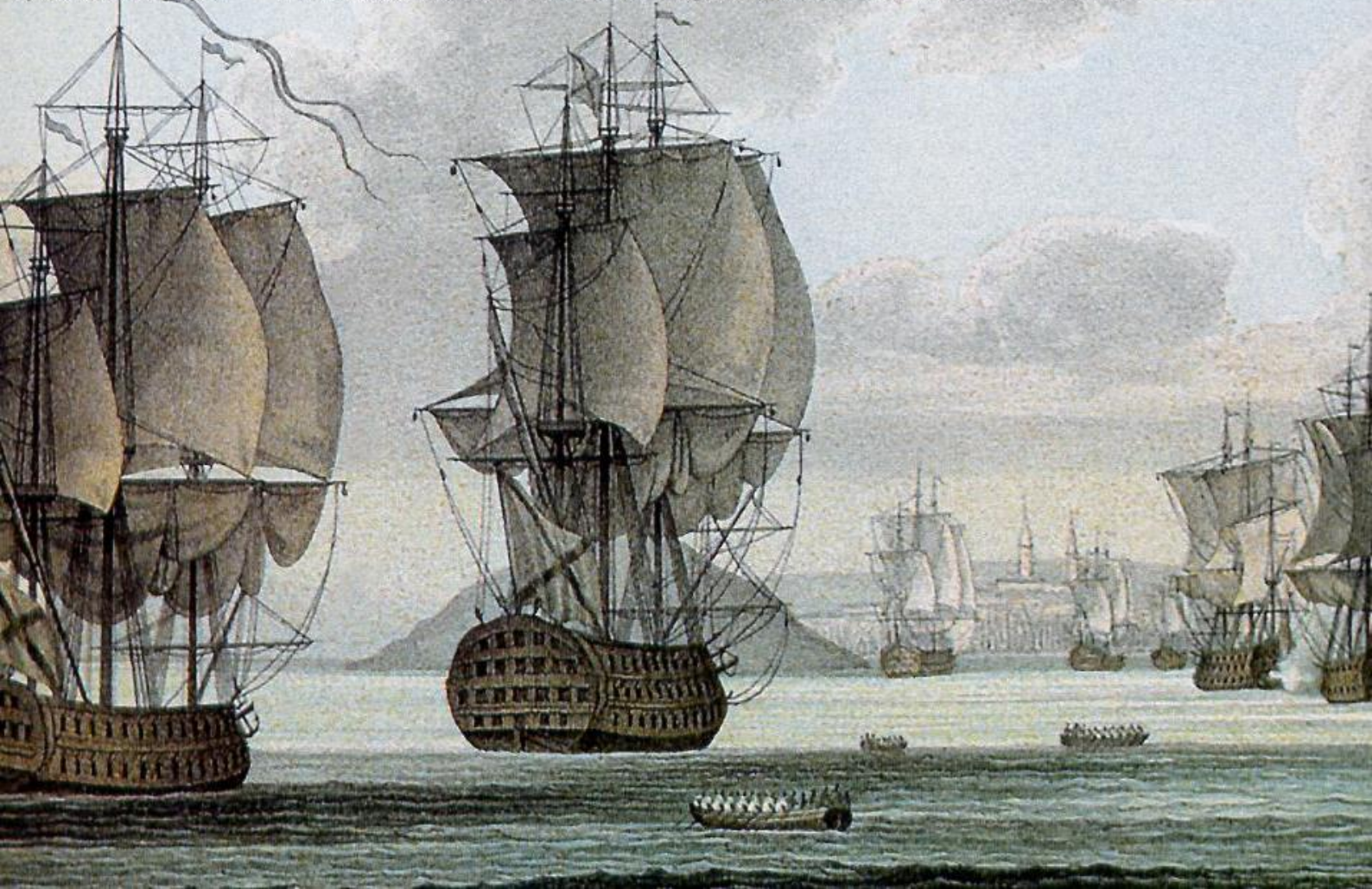
«Императрица Мария» —
флагманский корабль вице-
адмирала П. С. Нахимова.

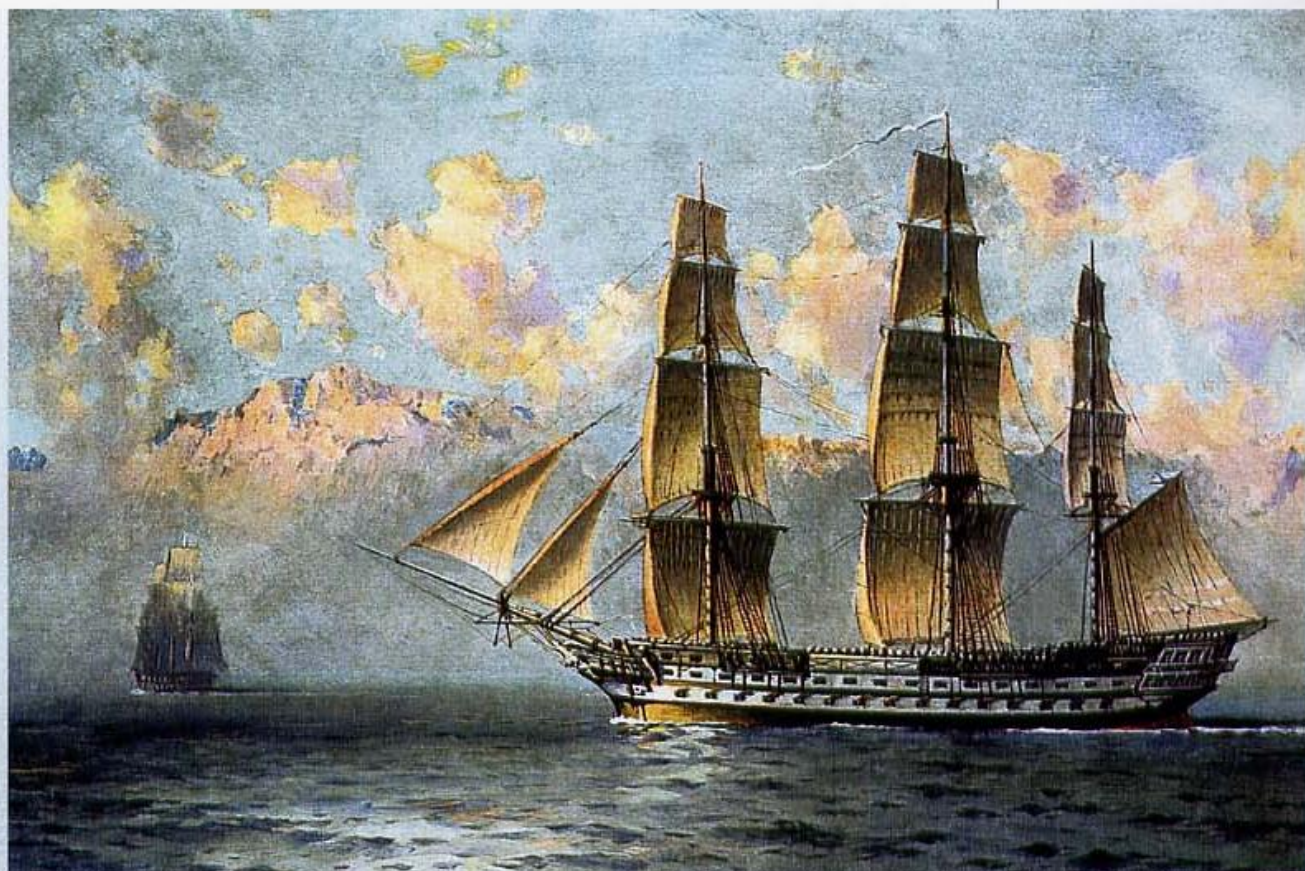
В середине июля 1841 г. со ста-
пеля Николаевского адми-
ралтейства сошёл на воду
120-пушечный линейный корабль
«Двенадцать Апостолов», пожалуй,
самый выдающийся образец дере-
вянного судостроения, «лебединая
песнь» паруса. «Строитель разре-
шил в нём трудную задачу — соедине-
ние громадности с необыкновенным
изяществом форм и превосходными
мореходными качествами», — писал
о «Двенадцати Апостолах» современ-
ник. Первый командир линкора капи-
тан 1-го ранга В. А. Корнилов дал ему
следующую характеристику: «Так хо-
рош, что трудно лучше».

И всё же главной особенностью корабля стал не его великолепный внеш-
ний вид, а необычайно мощное вооружение, включавшее в себя 68-фунтовые



Сражение при Синопе.
Художник А. Бегелюбов.





арусник
Императрица
«Мария» был
строен
Николаеве в 1853 г.
художник А. Ганзен.

(214-миллиметровые) бомбические орудия, которые стреляли разрывными снарядами со взрывателями ударного действия. По иронии судьбы именно это оружие подписало смертный приговор деревянным линкорам, пусть и доведённым, как «Двенадцать Апостолов», до высшей степени совершенства. Кстати, общее число находившихся на корабле пушек равнялось 130, хотя официально он относился к рангу 120-пушечного.

Бомбические пушки в 1822 г. изобрёл французский артиллерист Пексан. До тех пор морская артиллерия стреляла сплошными ядрами: технология не позволяла изготавливать толстостенные разрывные снаряды, выдерживающие давление пороховых газов внутри длинного ствола. Разрывные бомбы





Линейный корабль «Двенадцать Апостолов» на севастопольском рейде. Художник Н. Рожнов. ⇨

существовали, но ими стреляли только короткоствольные мортиры, под которые строились специальные бомбардирские суда. Но мортиры, неспособные вести огонь через орудийные порты, приходилось устанавливать на палубе между мачтами — не более двух-трёх на корабль. Хотя попадание разрывной бомбы в деревянное судно было очень опасно, этот род оружия из-за малого числа стволов, низкой скорострельности и неудовлетворительной меткости особой роли в морской войне не играл.

Линейный корабль «Двенадцать Апостолов». Водоизмещение — 4790 т; длина — 63,7 м; ширина — 18,1 м. Вооружение — 130 пушек и карронад (среди них 28 бомбических калибра 68 фунтов). Площадь парусов (без лиселей) — 2900 м². Экипаж — около 1000 человек, в том числе 12 офицеров и 45 унтер-офицеров. Несмотря на солидные размеры, при попутном ветре корабль развивал скорость 12 узлов.

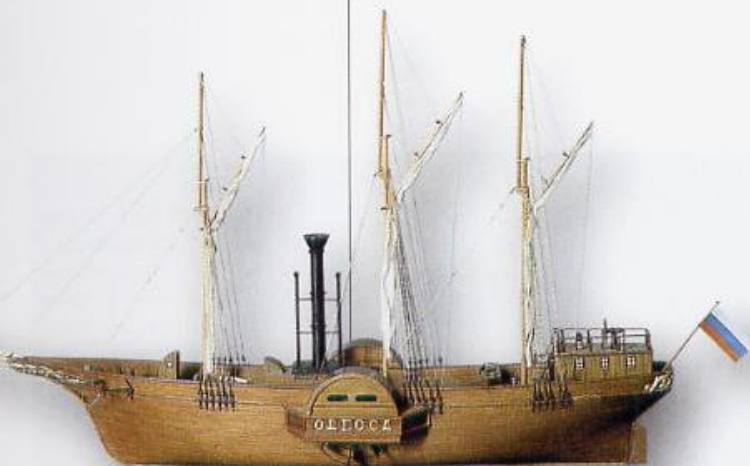
Однако теперь ситуация в корне менялась. Серия опытов, проведённых во Франции и Англии с орудиями Пексана, показала, что разрывные гранаты нового образца обладают огромным разрушительным действием. Стало ясно — противостоять бортовому залпу бомбических пушек деревянный корабль не может. Синопский бой это наглядно подтвердил: шесть русских линкоров под командованием вице-адмирала П. С. Нахимова 18 ноября 1853 г. легко расправились с турецкой эскадрой, уничтожив 15 из 16 находившихся в бухте кораблей.

В Синопском сражении отличились 120-пушечные корабли «Париж» и «Великий князь Константин», представлявшие собой усовершенствованный вариант «Двенадцати Апостолов». Это был их звёздный час и одновременно начало конца. 13 февраля 1855 г. они вместе с другими кораблями Черноморского флота легли на дно у входа в бухту Севастополя, чтобы преградить путь неприятельской эскадре. Эпоха классических военных парусников ушла в небытие.

Линейный корабль «Двенадцать Апостолов».







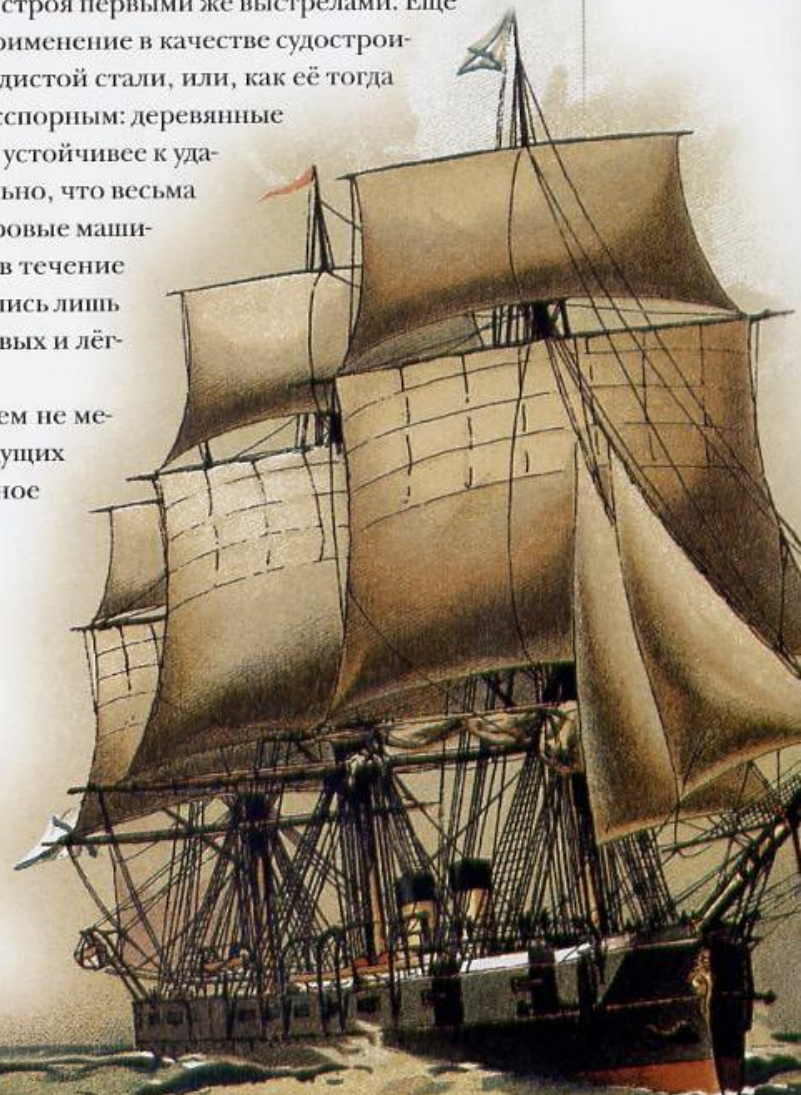
«Одесса» — пароход, открывший в 1828 г. первую регулярную пассажирскую линию на Чёрном море.

ПАРУС И ПАР

Преимущества, которые даёт военному кораблю паровая машина, в первой половине XIX в. специалистам казались далеко не столь очевидными, как сегодня. Авторитетные судостроители заявляли, что от вылетающих из трубы искр на деревянном судне может вспыхнуть пожар, принимаемый на борт уголь ослабит вооружение и уменьшит корабельные запасы, огромные гребные колёса по бортам слишком уязвимы и в бою будут выведены из строя первыми же выстрелами. Ещё большее недоверие вызывало применение в качестве судостроительного материала малоуглеродистой стали, или, как её тогда называли, железа. Считалось бесспорным: деревянные корпуса прочнее, долговечнее и устойчивее к ударам ядер. Поэтому-то неудивительно, что весьма перспективные новшества — паровые машины и металлические корпуса — в течение нескольких десятилетий внедрялись лишь на буксирах, каботажных, торговых и лёгких военных судах.

С 30-х гг. XIX в. пароходы, тем не менее, стали пополнять флоты ведущих морских держав. За единственное

Полуброненосный винтовой фрегат «Минин». Цветные литографии сделаны лейтенантом В. В. Игнациусом, впоследствии капитаном 1-го ранга, погибшим в Цусимском сражении в должности командира броненосца «Князь Суворов».





Сначала гребной винт считали малоэффективным, и Британское адмиралтейство в марте 1845 г. провело эксперимент. Винтовой и колёсный шлюпы водоизмещением по 800 т и с паровыми машинами мощностью по 220 л. с. сцепили тросом и заставили идти в противоположные стороны. К удивлению многих, винтовой «Рэттлер» потащил за собой колёсный «Алекто» со скоростью 2,7 узла. Сомнения по поводу эффективности гребного винта исчезли полностью.

преимущество таких судов — способность идти в полный штгиль или против ветра — моряки простили отворачивательно чающим уродцам все недостатки. Появился новый класс боевых кораблей — парусофрегаты. Правда, использовать их предполагалось не в сражениях, а в основном для разведки и посыльной службы. Крупные боевые корабли вплоть до 4-го ранга по-прежнему оставались чисто парусными.

Ситуация изменилась с изобретением гребного винта. Теперь потребность в громоздких и уязвимых гребных колёсах отпала: винт был компактным и отлично защищённым от вражеских ядер даже по сравнению с парусами. В 1847—1852 гг. во Франции по проекту известного кораблестроителя Дюпюи де Лома был сооружён первый винтовой парусно-паровой 90-пушечный линкор «Наполеон». При водоизмещении 5047 т он на испытаниях показал под парами невиданную скорость — 13,5 узла! Одновременно в Англии началось массовое переоборудование уже действующих деревянных линкоров в винтовые. Кроме того, во многих странах приступили к серийной постройке лёгких парусно-паровых судов — фрегатов, корветов, шлюпов и канонерских лодок. К неудовольствию старых «морских волков» белоснежные паруса явно вытеснялись коптящими трубами.



Винтовые клипера «Вестник» (вверху) и «Разбойник». Эти корабли, построенные в Санкт-Петербурге в 1879—1881 гг., предназначались для крейсерских операций в открытом океане, и потому парусное вооружение на них играло важную роль. Водоизмещение клиперов составляло 1334 т, скорость хода под парами — 13 узлов.



ВСТУПАЯ В НОВУЮ ЭПОХУ

Первенец британского броненосного кораблестроения «Уорриор». После списания его корпус в течение долгого времени использовался в качестве плавучего склада, но в 1987 г. корабль был восстановлен и ныне является одним из важнейших экспонатов в музейном комплексе Портсмута.

Счетверённый ручной штурвал «Уорриора». Им управляли восемь человек.

Одним из итогов Крымской войны стал неутешительный вывод: все линейные корабли, даже винтовые, абсолютно беззащитны перед новейшей артиллерией. Выход напрашивался сам собой – нужна броня! Наиболее быстро на сложившуюся ситуацию отреагировала Франция: в 1857 г. её морское командование разом списало парусные корабли, не имевшие паровых машин. А в 1858 г. по проекту Дюшюа де Лома началось осуществление принципиально нового проекта. Корпус типичного деревянного линкора был срезан по высоте на одну палубу и по периметру обшит двумя рядами 120- и 100-мм железных плит. Так появился первый в мире броненосец «Ла Глуар» («Слава»), при всех своих недостатках вызвавший огромный интерес в военно-морских кругах.

Реакция «владычицы морей» последовала незамедлительно. Чтобы наверстать упущенное, англичане в экстренном порядке взялись за постройку собственного броненосца «Уорриор»

(«Воин»). Это был принципиально новый корабль – с железным корпусом, увеличенным до 9360 т водоизмещением и впечатляющей для своего времени скоростью 14,3 узла.

Вооружение состояло из десяти 110-фунтовых и двадцати шести 68-фунтовых бомбических орудий, четырёх салютных пушек. Батарею прикрывала 114-мм железная броня, толщина листов обшивки достигала 22 мм.

Своим появлением английский броненосец нарушил все сложившиеся каноны, включая и классификацию кораблей. Сильнейший корабль в мире, «Уорриор» по формальным признакам (однорусная батарея, 40 орудий) являлся фрегатом и относился к 5-му (!) рангу. В конце концов в Адмиралтействе пошли на компромисс: благодаря значительной численности экипажа (705 человек) «Уорриор» официально «повысили» до третьего ранга, хотя он мог совершенно безнаказанно расправиться с любым трёхдечным 130-пушечным линкором.

«Уорриор» под парусами. Художник А. Заикин.





Властелины морей

«Уорриор»
елись обеденные
ты и лавки
матросов —
озволительная
кошь по
ндартам того
мени. ➔

«Уорриор» определил облик первого поколения рангоутных броненосцев. С его вступлением в строй многочисленные линейные корабли всех стран мира мгновенно устарели. В военно-морской истории началась новая эпоха — эпоха брони, пара и нарезной артиллерии.



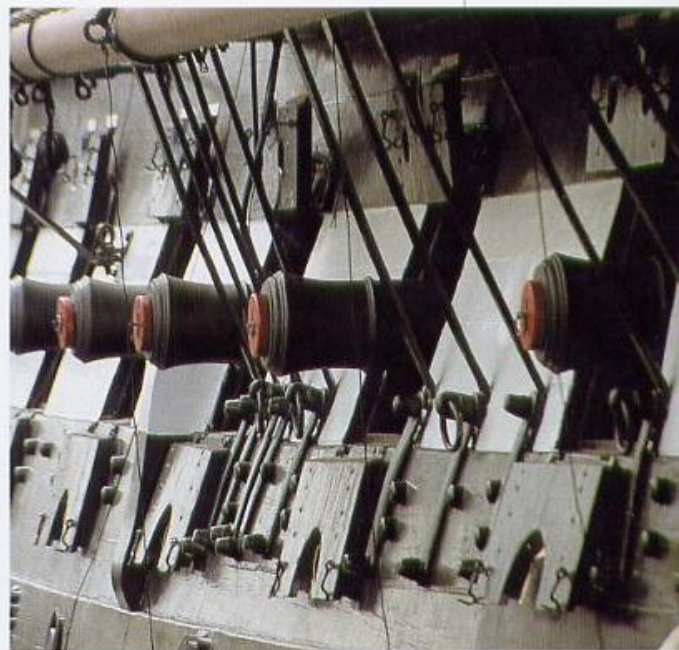


МОРСКАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

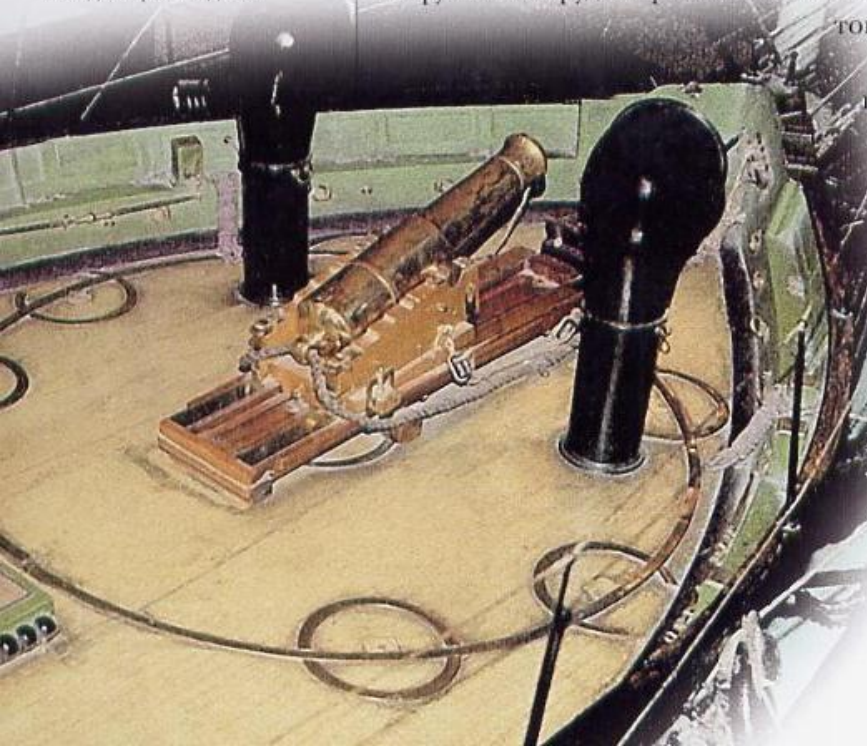
Орудийная батарея американского фрегата «Конститьюшн».

Первые морские пушки — короткоствольные бомбарды, длинноствольные кулеврины и малокалиберные фальконеты — по эффективности уступали баллистам, катапультам и арбалетам. Главным достоинством огнестрельного оружия считалось моральное воздействие на неприятеля: грохот, пламя и дым вселили ужас, сеяли панику. Даже в XVII в., когда орудия стали литыми и их характеристики заметно улучшились, артиллерийская дуэль боевых кораблей велась практически в упор: полагали, что на расстоянии 100–150 м нанести противнику существенный ущерб невозможно.

Вообще, на протяжении примерно двух веков, до начала XIX столетия, морская артиллерия качественно почти не менялась. На вооружении флота состояли гладкоствольные дульнозарядные пушки на деревянных морских станках, оснащённых четырьмя маленькими колёсами и примитивными противооткатными устройствами из толстых канатов. Калибр орудий по традиции измеряли в фунтах — по весу выстреливаемого ядра; лишь с появлением удлинённых разрывных снарядов стали переходить на измерение калибра по диаметру канала ствола. Наиболее распространённые на флоте 24-фунтовые орудия приблизительно соответствовали калибру 150 мм, 36-фунтовые — 170 мм и 68-фунтовые — 195 мм.



Погонное (т. е. предназначенное для погони) 68-фунтовое бомбическое орудие русского парусофрегата «Владимир». Модель.



36-фунтовую пушку, долго считавшуюся самым тяжёлым корабельным орудием, в английском флоте обслуживали 13 человек, среди них юнга, прозванный «обезьянка», его обязанностью было подавать картуз — мешок с порохом. Картузом заряжали ствол, затем забивали пыж, вкатывали через дуло ядро и забивали ещё один пыж. После выстрела ствол очищали от остатков заряда, а потом операция повторялась.



В Трафальгарском бою комендоры флагманского корабля «Виктори» из самых тяжёлых орудий делали около двух выстрелов за три минуты.

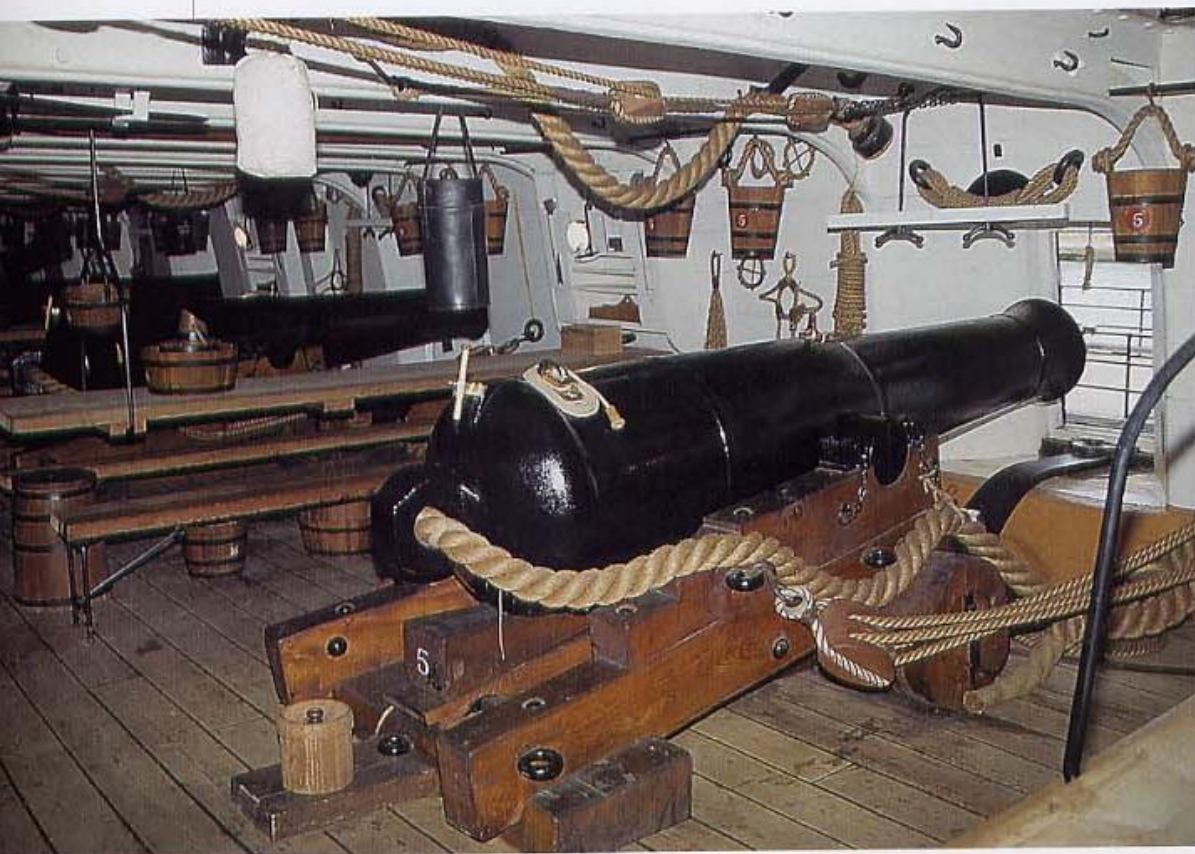
С 1774 г. в Англии стали использовать карронады — короткоствольные орудия крупного калибра, способные стрелять тяжёлыми ядрами на короткие дистанции. Благодаря небольшой массе карронады устанавливали и на малые суда. В русском флоте этот тип орудий калибра 24, 36 и 68 фунтов поступил на вооружение в 1805 г.

Разрывные и зажигательные снаряды (бомбы) начали применять ещё в XVII в. Но стрелять ими обычные пушки не могли: тонкие стенки бомб не выдерживали давления пороховых газов. Бомбами вели огонь только короткоствольные мортиры, для чего пришлось строить специальные бомбардирские корабли — небольшие двухмачтовые парусники с двумя-тремя орудиями на верхней палубе.

Наконец, в 1822 г. во Франции изобрели длинноствольную пушку, стрелявшую разрывными гранатами. Вскоре во флотах всех ведущих морских держав, в том числе и в России, появились тяжёлые 68-фунтовые бомбические орудия. Новый вид артиллерии нарушил сохранявшийся несколько столетий баланс между наступательной мощью и защитой: отныне деревянный корабль получил сильнейшее оружие, которому сам противостоять не мог. Таким образом, создание броненосцев было уже предreshено.



Турецкая однофунтовая пушка — трофей Наваринского сражения.



Английские 68-фунтовые гладкоствольные орудия на батареейной палубе броненосного фрегата «Уорриор».



ЖИЗНЬ НА ПАРУСНОМ СУДНЕ

Маневрировать под парусами несравнимо труднее, чем с помощью машин. Поэтому курс и скорость встречного судна нужно определить как можно раньше.

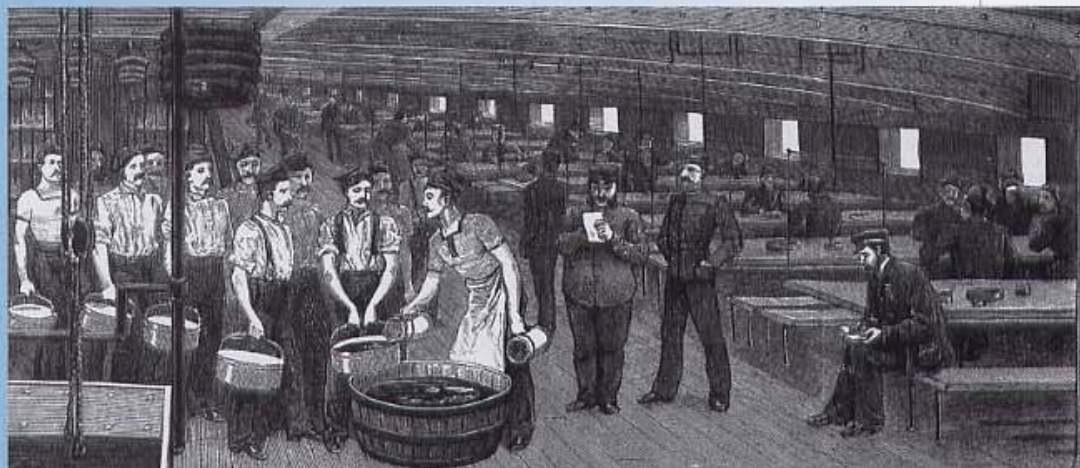
В эпоху паруса любой выход в открытое море для моряков был связан с немалым риском. Противоборство утлого судёнышка и грозной стихии нередко завершалось в пользу последней. К тому же бури и рифы отнюдь не единственная опасность, угрожавшая судам. Были ещё и пираты. Нельзя не упомянуть об ужасающих бытовых условиях, а также о тяжелейшей физической работе на корабле, что вынести мог далеко не каждый. Всё это накладывало отпечаток на облик моряков — суровых и мужественных людей, презиравших комфорт и готовых с лёгкостью идти на самую рискованную авантюру.

Что ж, в старину действительно считалось аксиомой: если человек решил связать свою судьбу с морем, он должен быть крайне непритязателен к быту. Сегодня трудно представить себе, как в столь небольших деревянных «коробках» месяцами жили сотни людей. Причём на военном судне основное место отводилось вооружению, на торговом — грузовым трюмам. И уж совсем крошечное пространство, не занятое тем или другим, — морякам.



Матросы в кубрике клипера «Катти Сарк». Часть экспозиции на борту этого легендарного корабля-музея.





РАЦИОН МОРЯКА

Питались на судне обычно три раза в день, но очень однообразно — солониной, горохом, бобами и сухарями. Качество продуктов, мягко говоря, оставляло желать лучшего, что вполне объяснимо: во-первых, для матросов закупалась самая дешёвая провизия, во-вторых, условия её хранения в трюме сильно отличались от требуемых. Продукты отсыревали, плесневели, часто в них кишели черви. Пресная вода, которую месяцами держали в бочках, становилась затхлой; по словам современника вице-адмирала Нельсона, она приобретала «цвет грушевого дерева с множеством червей и долгоносиков».

Впрочем, иногда на обеденных столах моряков появлялись настоящие деликатесы. Так, парусники, шедшие через Индийский океан, старались во что бы то ни стало зайти на Сейшельские острова, где в изобилии водились огромные зелёные черепахи. Эти гигантские рептилии весом до 150–200 кг невероятно живучи и неделями могут обходиться без воды и пищи. Их загружали в трюмы судов сотнями в качестве «живых консервов», что позволяло команде подолгу лакомиться нежнейшим черепашиным мясом.

В XIX в. начали производить и настоящие консервы в жестяных банках — изобретение, значительно улучшившее пищу моряков. Первыми консервы получили экипажи кораблей британского флота. Правда, и тут сначала не обошлось без неприятностей. Недобросовестные подрядчики нередко пускали в ход несвежее мясо, а в одной банке из партии консервов, заказанной англичанами в 1844 г. в румынском городе Галаце, обнаружили человеческий палец! Неудивительно, что во флоте «владычицы морей» мясным консервам сразу дали красноречивое прозвище «дохлый француз».

Единственным удовольствием в рационе моряка была ежедневная порция алкоголя, без неё, как полагалось, выжить в адских условиях морского плавания невозможно. Вино входило в корабельное меню с античных времён, его получали даже рабы на триерах и либурнах. Колумб, снаряжая свои каравеллы в великую экспедицию, сэкономил на всём, кроме вина, — дубовые бочки с ним заполнили самые большие трюмы. Кстати, винную бочку ёмкостью 1000 л в Средние века именовали «тонна», отсюда и пошла мера грузоподъёмности судна и единица массы.

В 1655 г. в Британии вышел указ о ежедневной выдаче морякам военного флота рома, полпинты (0,28 л) на человека. В 1740 г. адмирал Эдуард Вернон, по прозвищу Старый Грог, посчитал эту норму чрезмерной и приказал разбавлять ром тёплой водой с сахаром; новый напиток в честь его изобретателя тут же назвали грог. Подобные традиции существовали и в других флотах. Например, в Российском флоте нижним чинам каждый день выдавали чарку (0,123 л) белого вина — водки. Непьющие матросы имели право обменять чарку на дополнительную порцию сахара. Дольше всего традиция раздачи алкогольных напитков сохранялась у англичан — они отказались от неё только в 1970 г.

Английские моряки при раздаче рома на военном корабле. Гравюра.

Жареные черепахи — самое изысканное кушанье моряков во время плаваний в тропических водах.





Штурманская рубка барка «Крузенштерн». На современных парусниках средства кораблевождения разительно отличаются от применявшихся во времена Ф. Ф. Ушакова и П. С. Нахимова. На фотографии — капитан барка О. К. Седов.



По сложившейся традиции матросы жили на носу парусника, офицеры и капитан — на корме. Матросский кубрик обычно находился в форпике — помещении, тянущемся от фок-мачты до форштевня. Здесь, в наиболее подверженной качке и ударам волн части корабля, всегда было сыро и душно. А если учесть невероятную тесноту, тошнотворный запах, обилие тараканов, клопов и крыс, то можно понять, в каких условиях команда парусника проводила едва ли не большую часть жизни.

Гораздо хуже обстояло дело на крупных военных парусниках, где в форпике не мог разместиться весь экипаж. Например, на «Виктори», линкоре адмирала Нельсона, несли службу 850 человек! Матросы и солдаты морской пехоты спали на батарейной палубе, рядом с артиллерийскими орудиями. Правда, выручало изобретение карибских индейцев, заимствованное ещё Колумбом, — гамаки. На ночь гамаки подвешивали к специальным крючьям, днём — снимали. Но в любом случае, на человека в среднем приходилось лишь по 1 м² площади. Спасали положение двухъярусные подвесные койки, ширину которых уменьшили до 14 дюймов (36 см). Каждый спешил лечь спать первым — иначе протиснуться между гамаками соседей было непросто. Во время шторма такой «отдых» превращался в тяжкое испытание — не столько из-за постоянного трения гамаков друг о друга, сколько из-за необходимости задраивать крышки орудийных портов. В результате в переполненном людьми по-

Штурвал впервые появился на голландских флейтах на рубеже XVI — XVII вв. С тех пор это неизменный элемент любого парусного корабля.





Властелины морей

н и галейная
вая) фигура
ского пинасса
мар Нюкель» —
ического
ника VIII в.

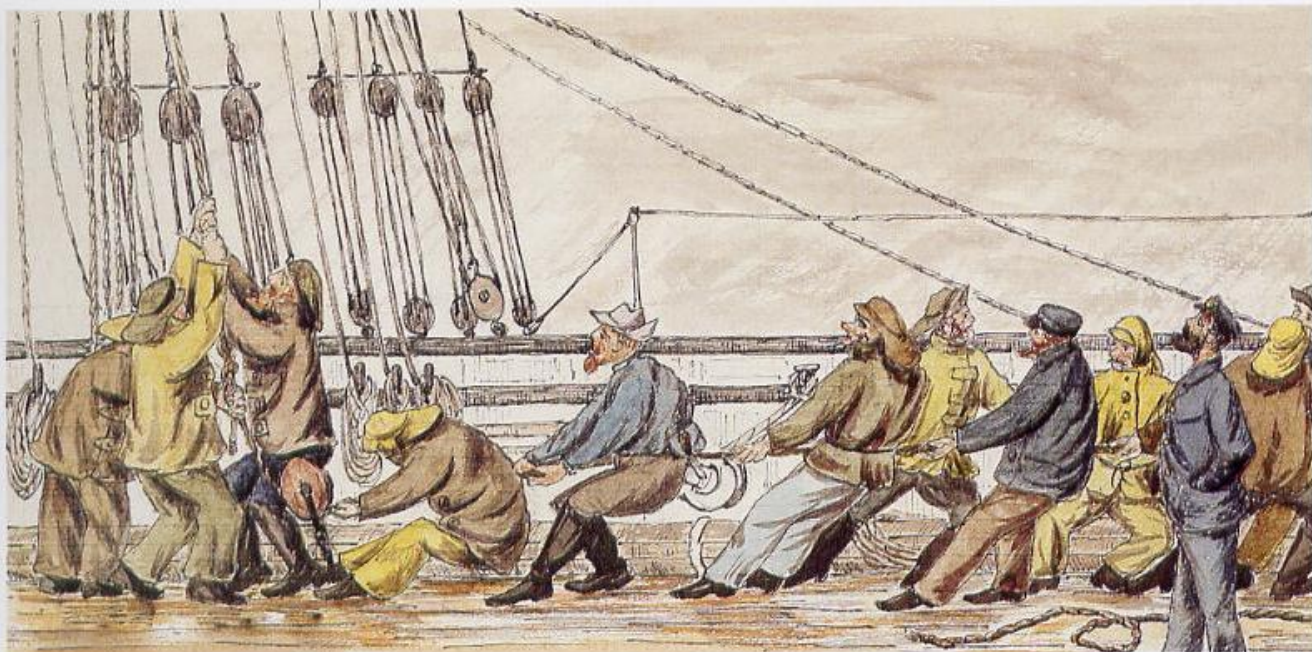
мещении прекращалась вентиляция и духота становилась невыносимой.

Каюты офицеров по сравнению с кубриками нижних чинов выглядели просто роскошно. Конечно, по нынешним меркам их трудно назвать комфортабельными, и всё же они имели широкие окна и элегантную мебель. Апартаменты командира на парусном линейном корабле, как правило, состояли из нескольких помещений: столовой, гостиной и спальни; иногда был и кормовой балкон. Кроме того, для офицеров предусматривалась каюткомпания, служившая столовой и местом отдыха.

О «личной гигиене» моряков парусного флота можно говорить, только взяв данное словосочетание в кавычки. Острейший дефицит пресной воды не позволял даже мечтать о бане. Впрочем, пропахшие потом, табаком и ароматом смолёных канатов «морские волки» и не мечтали: бриться и чистить зубы они считали дурными приметам; купаться или мыться в морской воде тоже не любили из-за предубеждения, что она вредна и от неё



Драить палубу и начищать до блеска медные детали — эти традиции парусного флота сохраняются и по сей день.



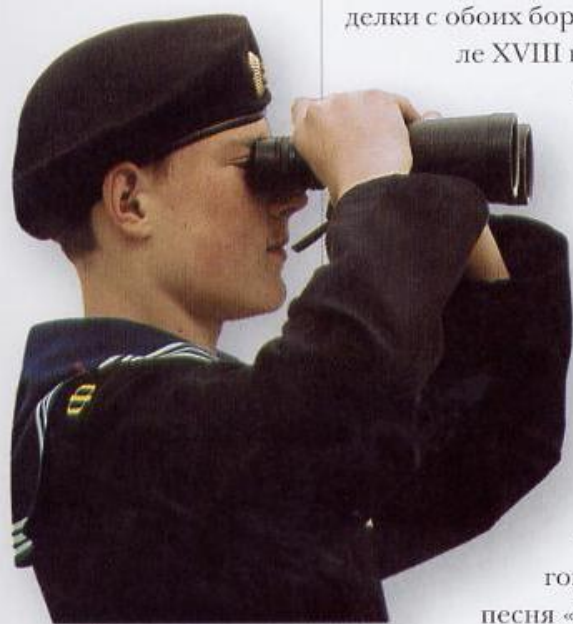
Подъём реи на корабле.
Художник Г. Грэм. 1881 г.

трескается кожа. К тому же матросы воды боялись, поскольку, как ни странно, чаще всего не умели плавать.

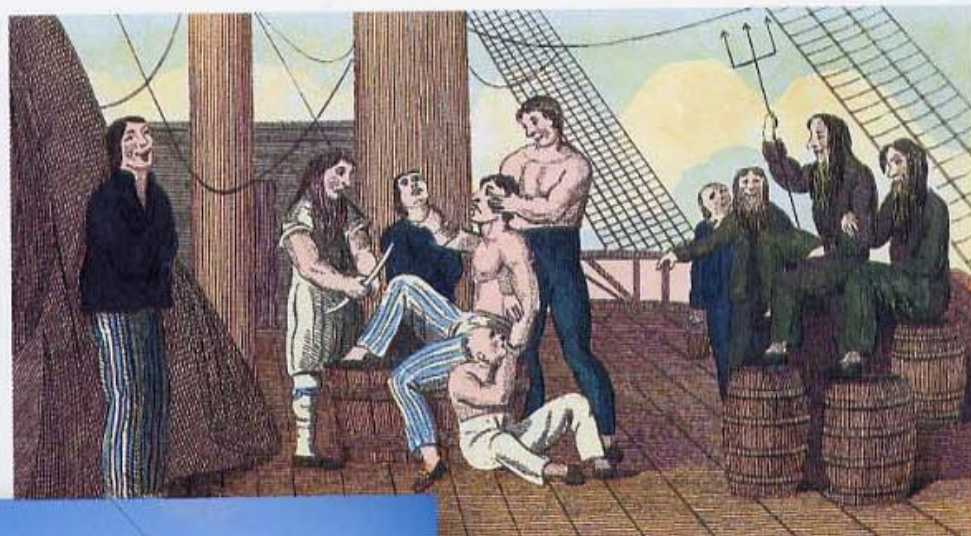
Туалеты для команды — гальюны — впервые появились на галеонах (оба слова имеют, кстати, одинаковое происхождение) и представляли собой небольшую площадку с прорезанными в ней отверстиями, чуть позади носовой фигуры, которую оттого иногда и называют гальюнной. Это место всегда находится с подветренной стороны, и соответствующие запахи уносятся в море, а набегающие на форштевень волны заодно смывают нечистоты. Правда, процесс отправления естественных надобностей в ветреную погоду никак не назовёшь комфортным.

Для офицеров туалетом служили штудьцы — специальные закрытые наделки с обоих бортов в кормовой части судна. Между прочим, в XVII — начале XVIII в. нос корабля считался «грязным», из-за чего художники и гравёры обычно изображали парусники с кормы, богато украшенной и более «чистой».

При столь суровых условиях жизни на корабле труд моряка был чрезвычайно тяжёлым. Постоянно приходилось взбираться по вантам на реи, крепить паруса, тянуть различные снасти, откачивать воду из трюма, драить палубу, а на военном судне — ещё и управляться с пушками... Работы эти в основном выполнялись коллективно. Например, для того чтобы поднять якорь на линкоре «Виктори», требовались одновременные усилия 260 человек. Для облегчения такого труда английские моряки пели особые ритмичные песни — шэн-ти (образец морского народного творчества). Их аналогом в какой-то степени может служить всем известная русская песня «Эх, дубинушка, ухнем!».



Вперёд смотрящий



Церемония пересечения экватора. Иллюстрация к книге Дж. Бэррингтона «О путешествии в Новый Южный Уэльс». 1810 г.



Традиция «отбивать склянки» ударами в судовой колокол зародилась в эпоху паруса.

Сутки на судах исстари делят на вахты продолжительностью по четыре часа: при авральной работе человеческий организм больше не выдерживал. Отсчёт времени вёлся по песочным часам, так называемым склянкам, песок в которых пересыпался за полчаса. Всего за одну вахту часы переворачивали восемь раз, что отмечалось ударами в судовой колокол. Хотя песочные часы на флоте давно канули в небытие, традиция «отбивать склян-

Пелентагор современного учебного парусника позволяет определить местонахождение наблюдаемого объекта с точностью, о которой великие мореходы прошлого могли лишь мечтать.

ки» в течение вахты соблюдается по сей день. Самой нелюбимой вахтой считается «собачья» (или «собака») — с полуночи до четырёх часов утра. Кстати, из-за частого чередования вахт моряки нередко теряли счёт числам месяца и дням недели.

Развлечений в свободное время у матросов было немного. Карточные игры в море категорически запрещались; если капитан или кто-либо из офицеров находил у кого-то игральные карты, то немедленно выбрасывал их за борт; нарушители подвергались наказанию. Активные игры, наподобие перетягивания каната, практиковались исключительно в военном флоте, да и то изредка, по распоряжению офицеров... Пожалуй, наиболее яркие впечатления у моряков оставались от перехода экватора. По традиции это событие обставлялось как праздничный спектакль с обязательными персонажами — Нептуном, русалками, чертями, морскими змеями и т. п. Кульминацией церемонии становилось крещение впервые





Модель русского винтового линкора «Синоп» в бутылке.

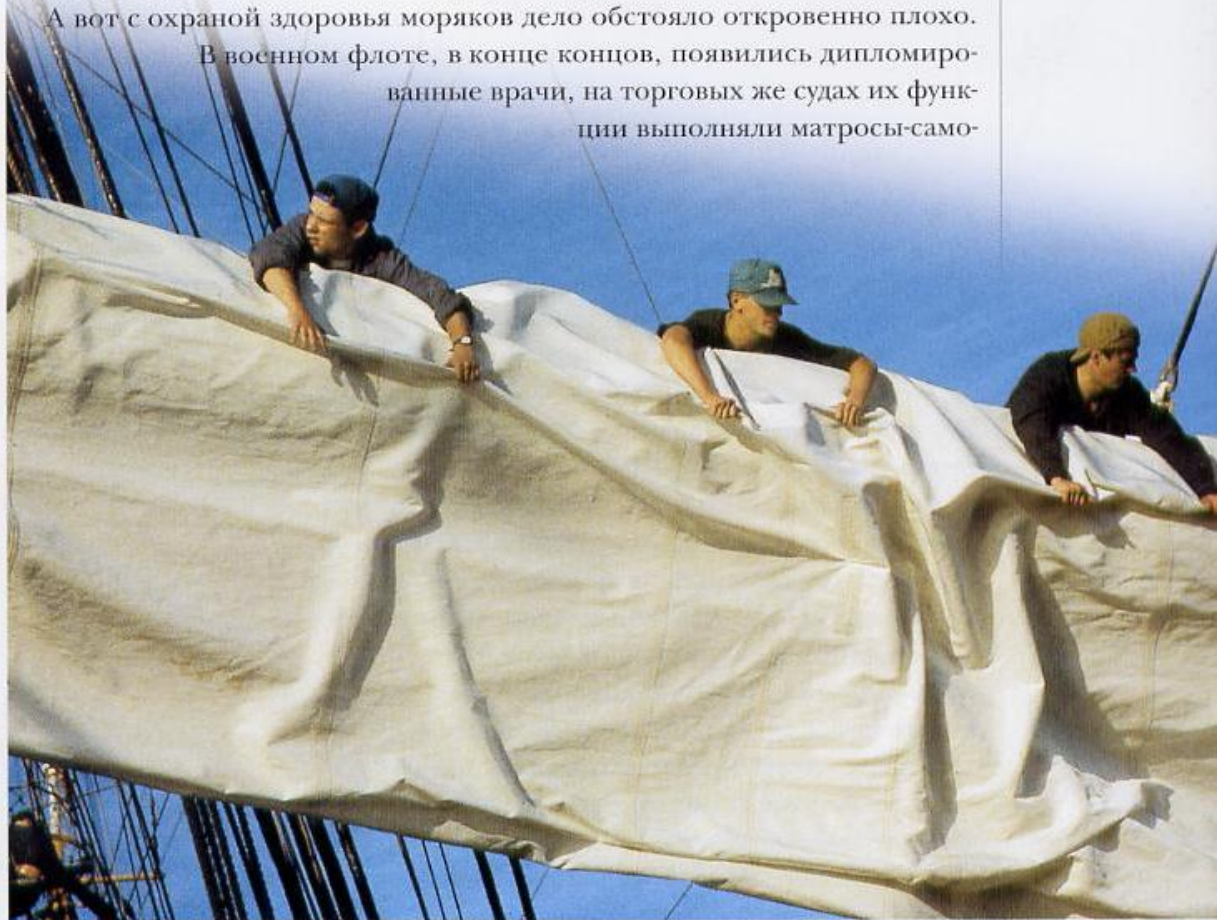
пересекших экватор новичков в купели, сооружённой на палубе из паруса и подручных средств.

Любили моряки мастерить разные поделки (модель корабля в бутылке впервые изготовил неизвестный матрос), рисовать (крышку матросского сундука обязательно украшала написанная красками картинка). Особый вид морского искусства — татуировки на самые разные сюжеты. Одно время среди моряков пользовались популярностью изображения обнажённых женщин; в США даже издали указ, обязывавший при поступлении в военный флот путём дополнительной татуировки «одевать» изображённых на теле красоток в платья.

Система наказаний за нерадивость или проступки в парусную эпоху отличалась изощрённостью. Например, под рукой у офицера непременно была «девятихвостая кошка» — плеть с девятью концами, оставлявшая на спине незаживающие рубцы. Существовала довольно сложная экзекуция — протягивание под килем, когда провинившегося бросали в воду и на канате протаскивали под днищем до другого борта. Правда, чаще в ход пускались кулаки. Рукоприкладство являлось неотъемлемой частью взаимоотношений между членами экипажа любого парусного судна.

А вот с охраной здоровья моряков дело обстояло откровенно плохо.

В военном флоте, в конце концов, появились дипломированные врачи, на торговых же судах их функции выполняли матросы-само-



Уборка одного паруса на большом судне требует слаженных действий не менее десяти человек — членов экипажа или курсантов.



ушки. Впрочем, особой разницы в результатах лечения не наблюдалось: смертность среди команды всюду была примерно одинаковой и довольно высокой. На военных кораблях врачей называли косторезами за чрезмерную любовь к ампутациям. В качестве наркотика в XVI в. применялся увесистый молоток: им оглушали пациента (такой «инструмент» найден в судовом лазарете затонувшего английского парусника «Мэри Роуз» и ныне находится в экспозиции морского музея в Портсмуте). Позже обращение с больными стало намного гуманнее: перед операцией их просто поили ромом до бесчувственного состояния.

За все тяготы службы моряк получал сущие гроши — как правило,

жалованья за дальний рейс хватало лишь на пару кутежей в портовом кабаке.

В торговом флоте оплата труда матросов несколько повысилась только в середине XIX в., да и то на самых выгодных маршрутах. Тем не менее профессия матроса становилась более и более дефицитной. Во времена золотой лихорадки в Калифорнии, в бухте Сан-Франциско, скопился целый флот парусников: их команды сбежали на прииски, и капитаны не могли найти людей, чтобы уйти в обратный рейс. С похожей проблемой пришлось столкнуться и участникам знаменитых «чайных гонок». Капитаны клиперов нередко навевывались в портовые кабаки, где спаивали случайных матросов, убеждая подписать контракт по найму на своё судно. Очень широко это практиковалось в Шанхае, отчего и возник термин «зашанхайть», т. е. завербовать на рейс моряка, пока тот невменяем. Протрезветь ему доводилось, когда берег скрывался за кормой.

Между прочим, особое отношение к морякам сохранилось до сих пор, о чём говорит хотя бы такой пример: в любом портовом городе мира пьяного матроса, правда, если он не нарушает порядка, никогда не заберут в полицию или вытрезвитель, а обязательно доставят на его судно. Считается, что поведение на берегу представителей старинной и по-прежнему нелёгкой профессии заслуживает некоторого снисхождения.

Перетягивание каната — одно из спортивных состязаний на учебном паруснике.

Аврал! Подъём по вантам на мачты. Барк «Крузенштерн».





Золотой век паруса





БОРЬБА ЗА СКОРОСТЬ

Голландская марсельная шхуна «Остершельде» — торговый парусник. Такие строились в Европе в конце XIX — начале XX в.

Середину XIX столетия называют золотым веком паруса — именно в то время создавались самые быстроходные и самые красивые корабли парусной эпохи. С появлением знаменитых «чайных клиперов» конструкция парусной оснастки достигла предела совершенства, а сама идея использования энергии ветра в коммерческих целях обрела логическое завершение.

Сегодня может показаться странным, что рекордсменами в скорости стали торговые, а не военные суда. Ничего удивительного здесь нет. Исход морских баталий тогда решался в линейном бою противоборствующих эскадр, где скорость корабля играла далеко не главную роль. Куда больше значили вес бортового артиллерийского залпа, прочность корпуса, способность держать устойчивый курс под неприятельским огнём. А вот доходы купцов и судовладельцев нередко напрямую зависели от скорости доставки груза. Огромные убытки они несли, если зафрахтованное судно попадало в полосу штилей и лишалось хода. «Ловить» самый слабый ветер и заставлять его работать на себя удавалось единственным путём: увеличивая площадь парусов и одновременно снижая сопротивление движению судна.

В течение нескольких веков военные и торговые парусники по конструкции практически не отличались. Типичный пример — суда голландской Ост-Индской компании, почти в точности повторявшие тяжёлые фрегаты и не-



Торговые парусные суда во французском порту. XVIII в.





Золотой век паруса

шие такое же вооружение. Многочисленные пушки «купцам» были крайне необходимы: дальние моря кишели пиратами. Ну а с началом военных действий торговые парусники обычно без каких-либо переделок включались в состав боевых эскадр.

К концу XVIII в. ситуация изменилась. Развитие мировой морской торговли заставляло строить всё больше торговых судов, причём изменение их конструкции диктовалось исключительно экономическими соображениями. Риск встречи с пиратами уменьшился, и судовладельцам стало невыгодно возить батареи тяжёлых пушек вместо груза, в результате купеческие суда окончательно расстались с артиллерией. Число парусов на мачтах возросло, однако площадь каждого из них убавилась, марсели и брамсели теперь делились на верхние и нижние. Разумеется, работать с парусами меньшей площади было легче, что позволило сократить экипаж. Высота мачт по отношению к длине корпуса немного уменьшилась, зато реи стали длиннее — в сумме это повысило площадь парусов без снижения остойчивости корабля.

Ещё больше различий между торговыми и военными судами принесли с собой паровые машины. Если в военном флоте довольно быстро оценили те преимущества, которые даёт механический двигатель, то на купеческих судах новшество приживалось долго и мучительно. По мнению судовладельцев, способность парохода идти в полный штиль никак не компенсировала потерю полезного груза: вместо него половину трюмов приходилось занимать тяжёлыми машинами, котлами и запасом угля. Поэтому первые торговые пароходы были исключительно каботажными, а на океанских дорогах до конца XIX в. господствовали парусники. По общему тоннажу паровой торговый флот догнал парусный только к началу 90-х гг. XIX столетия.



Полномасштабная копия торгового корабля «Амстердам» голландской Ост-Индской компании находится в экспозиции Королевского морского музея. Его прототип — реальный одноимённый парусник — был построен в 1749 г. и почти не отличался от военных двухдечных линкоров: он нёс 42 пушки калибра до 12 фунтов.

ипа торговых
в: трёхмачтовый
, одномачтовый
и колёсный
ход.





«ГОНЧИЕ ПСЫ ОКЕАНА»

Клипер «Хайфлайер».

Термин «клипер» появился в США — в начале XIX в. так называли особую разновидность шхун и бригантин, строившихся в городе Балтиморе. Для этих судов были характерны необычно острые обводы корпуса, увеличенная килеватость, сильно наклонённые к корме мачты, большая площадь парусов. Клипера обладали отличной скоростью, хорошо всходили на волну, превосходно удерживали курс в свежую погоду, за что пришлось заплатить уменьшением объёма грузовых трюмов и увеличением осадки.

«Балтиморские клипера» — как правило, небольшие двухмачтовые суда с оснасткой марсельной шхуны — быстро облюбовали контрабандисты, пираты и работорговцы. Во время войны Соединённых Штатов с Англией (1812–1814 гг.) эти корабли служили своего рода прорывателями блокады, легко уходившими от погони. Но в 1833 г. начал службу более крупный, вместимостью 493 рег. т, «балтиморский клипер» «Энн Мак-Ким» — трёхмачтовое



Американский клипер «Соверен оф зе Сиз» (1852 г.). Художник Е. Войшвилло.



Объём внутренних помещений судна называется его регистровой вместимостью и измеряется в регистровых тоннах. 1 рег. т = 2,83 м³.



Золотой век паруса

судно с прямыми парусами. Оно и стало непосредственным предшественником классических клиперов.

В 1844 г. в Нью-Йорке сошёл на воду быстроходный трёхмачтовый парусник «Хокуа» с очень острыми обводами корпуса и новой формой форштевня; в следующем году там же построили его усовершенствованный вариант — «Рэйнбоу» («Радуга») с ещё более острыми обводами в носовой части. «Рэйнбоу» показал невиданную доселе скорость хода, его обычно и называют первым настоящим клипером.

Начало золотой лихорадки подхлестнуло строительство быстроходных судов.



«ГРЕЙТ РИПАБЛИК»

После «Повелителем Морей» Мак-Кей построил клипер «Грейт Рипаблик» («Великая Республика») — первое четырёхмачтовое торговое судно, в ряде аспектов опередившее своё время. На момент спуска на воду корабль выглядел гигантом: его длина равнялась 101,5 м, ширина — 16,2 м, осадка — 11,9 м, ватная вместимость — 3356 рег. т. Мачты возвышались над палубой на 70 м, длина самых больших реев достигала 36,5 м. Площадь парусов оказалась рекордной — 5381 м².

В свой первый рейс в Австралию «Грейт Рипаблик» должен был отправиться 31 декабря 1853 г., но за три дня до того в порту, недалеко от пирса, вспыхнул пожар. Из-за сильного ветра огонь быстро перекинулся на стоявший рядом клипер — в считанные минуты тот превратился в пылающий факел.

Однако уникальное судно не погибло. Мак-Кей обнаружил, что корпус парусника ниже ватерлинии хорошо сохранился. И сумел восстановить корабль. Правда, теперь «Грейт Рипаблик» выглядел не столь экстравагантно: уменьшились высота мачт и длина реев; по типу парусной оснастки он из корабля превратился в барк. И тем не менее клипер всё равно остался одним из самых быстроходных парусников в истории. В его послужном списке значится суточный переход 413 миль, что соответствует средней скорости 17,2 узла.

Четырёхмачтовый клипер «Грейт Рипаблик». Художник Е. Войшвилло.

В далёкой Калифорнии нашли золото, и туда в надежде разбогатеть устремились сотни тысяч людей. Цены на фрахт достигли небывалой высоты — крупный парусник иногда окупался за один рейс. Особенно большим спросом пользовались клипера. Ещё бы: совсем недавно плавание из Нью-Йорка в Сан-Франциско вокруг Южной Америки считалось удачным, если продолжалось 160 дней, а бостонский клипер «Си Уитч» («Морская Ведьма») в 1850 г. затратил на тот же путь 97 дней! Со стапелей Нью-Йорка и Бостона спускались на воду всё новые и новые клипера, причём пальма первенства в этом деле постепенно перешла к бостонскому судостроителю Дональду Мак-Кею. В 1852 г. он создал подлинный шедевр — клипер «Соверен оф зе Сиз» («Повелитель Морей»), так же когда-то назывался знаменитый английский линкор. Внушительное по размерам судно (его водоизмещение составляло 2420 т, длина — 80,8 м, ширина — 13,4 м, осадка — 7 м) обладало изящным корпусом с острым как бритва форштевнем и огромной площадью парусов. О великолепных ходовых качествах корабля



Клипер «Фермопилы».
Художник Е. Войшвилло.

Золотой век паруса



свидетельствует следующий факт: однажды за сутки он прошёл 411 миль — средняя скорость 17,1 узла для тех лет просто невероятная!

Несмотря на то что в США уже строились отличные клипера, англичане по-прежнему довольствовались своими «блэкуоллскими фрегатами» — надёжными торговыми парусниками, сходявшими со стапелей верфи в городе Блэкуолл. Но в декабре 1850 г. в Лондон впервые вошёл американский клипер «Ориент» («Восток»), в 1849 г. построенный в Нью-Йорке и совершивший переход из Гонконга в Англию за невероятно короткое время — 97 суток. Англичан поразила плавность его обводов.

«ФЕРМОПИЛЫ»

Один из лучших в истории клиперов — «Фермопилы» — был построен в 1868 на верфи шотландского города Абердин. Принято считать этот корабль верховным совершенством парусной эпохи. Идеальные пропорции рангоута, изящный корпус со стремительными обводами и плавной погибью палубы вызывали восхищение у всех, кому довелось увидеть судно воочию. Особую изысканность клиперу придавала необычная окраска: тёмно-зелёный борт, золотой бархот, белые мачты, реи и бушприт. Носовая фигура изображала героя сражения п...

Фермопилах, вождя спартанцев царя Леонида. Длина судна составляла 64,7 м; ширина — 11 м; осадка — 6,4 м; чистая вместимость — 948 рег. т. Его трюмы могли принять до 1000 т груза и 250 т твёрдого балласта.

Парусник «Фермопилы» входил в число отличных ходяков. В 1868—1871 гг. он дважды проплыл от Лондона до Мельбурна за 60 дней, побив продержавшийся 15 лет рекорд, установленный американским клипером «Джеймс Бейнс» (63 дня). Кроме того, в активе «Фермопил» есть ещё как минимум два непревзойдённых результата: переход из Мельбурна в Шанхай за 28 дней и из Шанхая в Лондон за 91 день. Любопытно, что секрет успеха корабля заключался не в высокой скорости в свежую погоду (в этом отношении клипер не являлся рекордсменом), а, наоборот, в способности ловить самый малый ветер. По словам английского историка и знатока парусного флота Бэйзила Лаббок «Фермопилы» развивали скорость 7 узлов, когда по его палубе можно было ходить с зажжённой свечой.

Осознав, насколько клипер превосходит их «блэкуоллские фрегаты», они тщательно обмерили судно, сделали его подробные чертежи. И немедленно заложили парусники «Сторнэвэй» и «Кризелайт». На островах туманного Альбиона начался новый кораблестроительный бум — у британских судовладельцев клипера стали пользоваться огромным спросом.

Основным товаром, сулившим купцам немалые прибыли, был китайский чай. Перевозимый на старых судах, он иногда находился в пути по 12 месяцев и более, отсыревая и пропитываясь запахами трюма. «Гончие псы океана» — такое прозвище получили клипера на Британских островах — доставляли грузы из Китая за три-четыре месяца. Поэтому в 50-х гг. XIX в. развернулась жёсткая конкурентная борьба между английскими и американскими владельцами клиперов за право перевозить чай в Европу. В конце концов победу одержали англичане: они научились строить великолепные суда и управляли ими



лучше американцев. А к 1860 г. вытеснили заокеанских конкурентов с «чайных» линий.

Выдающиеся образцы клиперов «владычицы морей» — «Челленджер» (1852 г.), «Лорд оф зе Айлс» (1853 г.), «Файери Кросс» (1860 г.), «Тайпинг» (1863 г.), «Ариэль» (1865 г.), «Фермопилы» (1868 г.) и др. Первые из них были деревянными; начиная с «Тайпинга», наибольшую популярность приобрели композитные суда: имевшие железный набор корпуса и деревянную обшивку. В подводной части во избежание обрастания клиперá покрывались медными листами.

В 1866 г. состоялась «великая гонка» «чайных клиперов», вызвавшая невиданный ажиотаж. Умело поданное прессой,

это событие не оставило равнодушными даже жителей английской глубинки. Гонка превратилась в своего рода тотализатор — на парусники ставили, как на скаковых лошадей.

К 28 мая погрузка чая на суда закончилась, и все 16 клиперов, находившиеся на реке Миньцзян, двинулись к рейду города Фучжоу. В гонке участвовали и уже зарекомендовавшие себя скороходы, такие, как «Файери Кросс», «Тайпинг», «Серика», «Флайинг Спар», и новички, совершавшие первый рейс, — «Ариэль», «Тайцинг», «Чайнамэн», «Ада».

Лидеры состязания определились быстро, ими стали «Файери Кросс», «Тайпинг», «Ариэль» и «Серика». В острейшей борьбе, обогнув Африку, три первых клипера пересекли экватор одновременно! Финиш тоже поразил: первым в Англию через 99 суток после старта прибыл «Ариэль», через 10 минут — «Тайпинг» и ещё через 4 часа — «Серика». Долго лидировавший «Файери Кросс» в итоге пришёл лишь четвёртым, а шедший в хвосте «Тайцинг», наоборот, сделал фантастический рывок и оказался пятым. Капитаны и команды кораблей-победителей получили солидные премии и всеобщую известность.

С 1859 по 1872 г. англичане устраивали «чайные регаты» почти ежегодно. Фаворитами соревнований становились «Сэр Ланселот», «Титания», «Лейлу», «Фермопилы» и др. Знаменитый «Ариэль», дважды абсолютный победитель гонок, в 1872 г. бесследно исчез в океане — что с ним случилось, наверное, уже не узнают никогда...

Марсельная шхуна «Прайд оф Балтимор» — точная копия знаменитых «балтиморских клиперов» начала XIX в.

В 2000 г. в Нидерландах был построен «Стад Амстердам», новая версия одноимённого клипера 1854 г. Сегодня этот великолепный парусник — единственный «ходовой» представитель племени «гончих псов океана».





ЛЕГЕНДАРНАЯ «КАТТИ САРК»

Об этом корабле, наверное, знают все — а если не знают, то определённо слышали о нём. Хотя клиперу «Катти Сарк» ни разу не довелось стать победителем престижных гонок на «чайной» или «шерстяной» линии, тем не менее его именуют знаменитым и даже легендарным. И вполне заслуженно, в частности, потому, что «Катти Сарк» — единственный сохранившийся представитель великолепной плеяды «гончих псов океана». По пропорциям, конструкции и размерам корабль почти в точности соответствует непревзойдённому скороходу — клиперу «Фермопилы». Ну а то, что «Катти Сарк» не удалось достичь результатов своего предшественника и конкурента, объясняется не недостатками судна, а обыкновенным невезением...

Клипер «Катти Сарк» построили в 1869 г. на шотландской верфи «Линтон энд Скотт» по заказу судовладельца Джона Виллиса. Последний, в прошлом капитан, преследовал вполне конкретную цель — победить в «чайных» гонках, в связи с чем в конструкции судна всё подчинялось достижению максимальной скорости. В аристократическом семействе клиперов «высшей лиги» парусник выделялся лишь несколько изменённой формой кормы да необычным названием — «Катти Сарк», что в переводе с кельтского означает «короткая рубашка». Дело в том, что капитан Виллис очень любил поэзию Роберта Бёрнса и потому дал своему судну имя героини одного из произведений поэта — юной ведьмы Нэнни по прозвищу Короткая Рубашка. Соответственно носовая фигура клипера также изображала ведьму Нэнни, держащую в руке вырванный лошадиный хвост.

Корпус клипера сделали композитным — с железными шпангоутами и деревянной обшивкой, причём в подводной части применялся вяз, а в надводной —

Фирма, выпускающая виски «Катти Сарк», является спонсором регат и фестивалей больших парусных судов.



«Катти Сарк» под всеми парусами.
Художник А. Заикин.







Золотой век паруса



индийский тик. Длина судна равнялась 64,8 м, ширина — 11 м, осадка — 6,4 м, чистая вместимость — 921 рег. т. Высота грот-мачты от палубы до ключика — 44,5 м. Общая площадь парусов — 2980 м². Более массивная, чем принято, корма клипера — прихоть заказчика, пожелавшего, чтобы обводы кормовой части были заимствованы у его любимого парусника «Твид». Впрочем, такое решение вполне оправдано: для традиционно короткой кормы, как у большинства других клиперов, серьёзную опасность представляла попутная волна, накрывавшая судно. Это вынуждало рулевых привязываться в шторм к штурвалу: иначе их могло смыть за борт; кстати, именно попутную волну считают наиболее вероятной причиной гибели знаменитого «Ариэля».

С 1870 г. «Катти Сарк» эксплуатировалась на «чайной» линии, но показанные ею результаты оценивались как средние. Наивысшим достижением

Носовая фигура клипера — ведьма Нэнни с лошадиным хвостом в руке.

«Катти Сарк» считается последним «чайным клипером».





стало третье место в гонке 1871 г., когда «Катти Сарк» пропустила вперёд только легендарных «гончих» — «Титанию» и «Фермоилы». Зато в 1872 г. клипер оказался последним. Правда, в этом состязании паруснику катастрофически не везло: шторм дважды ломал руль судна. На первом этапе плавания «Короткая Рубашка» долго лидировала, и, если бы не поломки, бесспорно вышла бы победителем.

В дальнейшем «Катти Сарк» совершала рейсы в Китай и Австралию, причём иногда плавания были кругосветными. При свежем ветре клипер обнаруживал очень неплохие ходовые качества: например, в 1875 г. он за 6 суток покрыл расстояние в 2163 мили, т. е. почти неделю держал среднюю скорость 15 узлов! Трижды «Катти Сарк» преодолевала путь от Сиднея или австралийского Ньюкасла до Темзы за отличное время — 67, 69 и 70 суток. Но из-за разного рода случайностей ни одного рекорда ей установить не довелось.

В 1895 г. «Короткую Рубашку» купили португальские судовладельцы. Под новым именем «Ферейра» она бороздила океаны ещё более 20 лет. В 1916 г. во время бури судно лишилось мачт. Его удалось спасти. Вскоре «Ферейру» перевооружили баркентиной. В 1920 г. её назвали «Марией де Ампару», а два года спустя, спасаясь от шторма, парусник случайно зашёл в английский порт Фалмут. Здесь баркентину увидел капитан В. Доумен, когда-то плававший на «Катти Сарк». Он решил во что бы то ни стало сохранить последний «чайный клипер» и выкупил судно, отдав все свои сбережения.

После смерти Доумена его вдова подарила парусник Морскому колледжу. В 1949 г. корабль был передан в собственность Национальному морскому музею в Гринвиче. Спустя пять лет, в 1954 г., клипер установили на берегу Темзы в специально построенном для него доке, а ещё через три года открыли для посещения как филиал музея. Латунная доска, прикреплённая к стенке дока, гласит: «Здесь сохраняется „Катти Сарк“ как памятник своего времени, как дань уважения людям и кораблям эпохи паруса».

«Катти Сарк» на вечной стоянке в Гринвиче.





«ВЫЖИМАТЕЛИ ВЕТРА»

Штурвал и нактоуз магнитного компаса одного из немецких «выжимателей ветра» — барка «Рикмер Риктерс» (1896 г.).

Учебный барк «Седов», в прошлом — виндjamмер «Магдалена Виннен».

Открытие в 1869 г. Суэцкого канала нанесло покалывающий удар по «чайным клиперам».

Отныне пароходы шли на восток быстрее парусников. И, что немаловажно, строго по расписанию, ибо их движение не зависело от направления ветра... Дольше всех продержались клипера на австралийской линии, перевозив в Европу шерсть и зерно. Но и тут они потерпели фиаско: малая грузоподъемность и значительная численность экипажа, требовавшего хорошей подготовки для управления сложной парусной оснасткой, довольно быстро сделали эксплуатацию этих судов нерентабельной.



Дальнейшая эволюция парусников, как уже упоминалось, определялась исключительно экономическими соображениями. На смену клиперам пришли более крупные корабли, барки и баркентины с упрощенным парусным вооружением. Если грузоподъем-

Типичный виндjamмер тех лет — крупный трёх- либо четырёхмачтовый барк или корабль. В архитектуре удивительным образом сочетались романтический облик традиционного парусника и новейшие достижения судостроения. Корпус делали клепаным, металлическим, с увеличенным отношением длины к ширине, иногда превышающим 7,5 : 1. В качестве материала сперва использовалось железо (в кораблестроении так называли малоуглеродистую сталь), с созданием специальных сортов стали появились резервы дальнейшего уменьшения массы корпуса. Если железное судно валовой вместимостью 1700 рег. т весило около 840 т, то стальное той же вместимости — примерно 680 т. Возможность подобным образом повысить грузоподъемность виндjamмера в условиях жесткой конкуренции выглядела весьма заманчивой, и в 90-х гг. большие парусники строились почти исключительно из стали.

ность «чайного клипера» в среднем составляла около 600 т, то у парусника конца 70-х — начала 80-х гг. XIX в. она достигала 2000 т, а ещё через 10 лет — 4000 т. Из конструкции судов почти исчезло дерево: сталь позволила сделать корпус и рангоут прочнее и легче. Примерно в 1888 г. начался новый (и последний) бум в истории парусного судостроения: флоты ведущих морских держав стремительно пополнялись огромными стальными судами, по сравнению с которыми





Золотой век паруса

их деревянные предшественники выглядели чуть ли не плюшками. За обилие парусов на высоченных мачтах их прозвали виндjamмерами (от *англ.* windjammers — «выжиматели ветра»). В результате ожидавшаяся капитуляция паруса перед паровой машиной была отсрочена по меньшей мере на четверть века.

Парусная оснастка виндjamмеров по сравнению с их предшественниками претерпела ряд изменений. Прежде всего избавились от лиселей, крайне неудобных в эксплуатации. Более эффективным оказалось увеличить размеры парусов и число мачт. Рангоут и частично такелаж теперь тоже изготавливались из стали. Причём вес нижних реев достигал 5 т, и работать с ними вручную было просто невозможно. В результате у виндjamмеров появилась ещё одна особенность — механизмы для снастей бегучего такелажа. А некоторые суда даже оснастили устройствами с паровым приводом, служившими в основном для подъёма реев. Английские моряки называли их «donkey engines» — «механические ослы».

Впрочем, наличие подобных приспособлений отнюдь не облегчало труд матросов. Дело в том, что виндjamмеры уходили в дальние рейсы с очень немногочисленными экипажами. Так, на четырёхмачтовом клипере «Грейт Рипаблик» (1853 г.) при общей площади парусов 5381 м² была команда из 115 человек, а для стандартного стального четырёхмачтового барка (1904 г.) те же показатели составляли соответственно 3023 м² и 32 человека. Значит, в первом случае на одного матроса приходилось 47 м² парусов, а во втором — 94,5 м². Вес одного паруса, даже сухого, достигал 650 кг, и команде требовалось действовать сообща, перебираясь с рея на рею поочерёдно от фок-мачты до бизань-мачты. Обычно начинали с верхнего яруса, постепенно спускаясь вниз. Понятно, что даже при наилучшей выучке матросов уборка или постановка парусов на четырёхмачтовом барке занимала не менее часа.

Таким образом, три основных фактора — малая численность экипажа, использование дарового источника энергии и максимальная вместимость не загромождённых машинами и топливом трюмов — предопределили успешную конкуренцию «выжимателей ветра» с грузовыми пароходами.



Английский виндjamмер «Вейвертри» (1885 г.).
Художник Е. Войшвилло.



В 1905 г. в мире ещё эксплуатировалось более 3500 больших и средних парусников, из которых 800 были английскими, 550 — норвежскими, 350 — итальянскими, 250 — немецкими, 215 — французскими, 150 — американскими и 52 — русскими (точнее, финскими). Из этого числа 200 норвежских, 115 итальянских и почти все английские, немецкие и французские суда имели валовую вместимость свыше 1000 рег. т.



«ЛЕТАЮЩИЕ П» ФЕРДИНАНДА ЛАЙЕША

На борту виндjamмера «Пассат», одного из «Летающих П». Фотография. 1949 г.



За первой парой четырёхмачтовых барков сошли на воду «Питлорхи», «Персимон», «Печили», «Пангани», «Поммерн», «Памир», «Пекин», «Пассат» и другие суда, а также два пятимачтовых левиафана — «Потоси» и «Пройссен». Наконец, уже после Первой мировой войны по подобию «Пангани» были построены «Привалл» и «Падуя».

Одним из наиболее популярных грузов, перевозимых виндjamмерами, была чилийская селитра. Стратегическое сырьё, необходимое для производства пороха и взрывчатки, она требовалась европейским странам во всё возрастающих количествах. Разработчики богатейших месторождений на севере Чили предлагали селитру по самым низким ценам; вывоз её в Европу неуклонно увеличивался. Доставку груза вплоть до начала Первой мировой войны осуществляли исключительно парусники: пароходы на «нитратной» линии не выдерживали конкуренции. Нередко заказывались суда специально для транспортировки селитры, за что их нередко именовали нитратными клиперами.

Среди многочисленной плеяды таких парусников выделялись стальные трёх- и четырёхмачтовые суда с чёрными корпусами и палевым рангоутом, названия которых традиционно начинались с буквы «П». На грот-мачте они несли белый флаг с красными инициалами их владельца Фердинанда Лайеша — «FL». Английские моряки, отдавая дань уважения этим судам за скорость и отвагу, с какими те огибали свирепый мыс Горн, именовали их «Flying P» — «Летающие П». И виндjamмеры Лайеша действительно оправдывали своё прозвище, оставаясь бесспорными лидерами по числу рекордных переходов под парусами на протяжении двух десятилетий.

Великое семейство «Летающих П» ведёт историю с заказа Лайешем 985-тонного железного трёхмачтового корабля «Полинезия» (построен в 1874 г. в Гамбурге) и покупки шести старых судов. Однако сильно изношенные парусники не приносили большой прибыли, и в дальнейшем Лайеш решил пополнять свой флот только современными судами. При выборе верфи он отдавал предпочтение германским заводам, гарантировавшим отличное качество продукции. В 1883–1891 гг. в строй вошли сразу 12 его виндjamмеров вместимостью более 1000 рег. т каждый. Все они оказались великолепными стайерами.





Золотой век паруса

В 1892 г. у Лайеша появились два первых четырёхмачтовых барка валовой вместимостью по 2895 рег. т — «Плацилла» и «Писагуа». Построенные на верфи Иона Текленборга в Геестмюнде, они положили начало целому семейству знаменитых четырёхмачтовиков, ставших своего рода визитной карточкой компании.

«Плацилла» поразила мир уже в первом рейсе. Как правило, первое плавание нового корабля почти никогда не бывает успешным, неспроста английские моряки называют его «maiden voyage» — «девичий вояж». В конструкции парусного судна есть множество мелочей, в совокупности определяющих «характер» судна, и выявить их удаётся

днее время плавания «Летающих П» из Европы (от выхода из Ла-Манша) до берегов и обычно не превышало 80 дней, а «Памелия», «Промт», «Позен» и «Пампа» неоднократно укладывались менее чем в 70 дней, причём последний в 1905 г. совершил редный «круговой» рейс: от Гамбурга до Вальпараисо плыл 61 день и от чилийского порта Альгаль до Ла-Манша — 75 дней.



не сразу. Считается обычным делом, когда два абсолютно одинаковых парусника ведут себя в море совершенно по-разному. Поэтому никто не ожидал, что едва отошедшая от заводской стенки свежеразкрашенная «Плацилла» достигнет берегов Чили всего за 58 дней! Но случилось именно так: 2 марта 1892 г. барк миновал мыс Лизард на юге Англии, а 29 апреля бросил якорь в порту Вальпараисо.

«Летающие П» неоднократно ставили рекорды скорости на южноамериканском маршруте, обгоняя любых конкурентов, которые пытались оспаривать их первенство. Фердинанд Лайеш и его сын Карл-Фердинанд умело внесли в столь прозаическое дело, как перевозка селитры, дух романтики и азарт соревнования между экипажами парусников. И сделали это отнюдь не бескорыстно. Лавры рекордсменов, достававшиеся экипажам судов, как бы отодвигали на второй план тот факт, что процветание компании обеспечивалось прежде всего за счёт тяжелейших условий работы моряков. Лайеши категорически возражали против внедрения паровых механизмов и увеличения площади кубриков, считая, что внутренние помещения корабля должны быть максимально заняты полезным грузом. Они любыми способами старались сократить и без того небольшую численность команды, в частности одними из первых стали брать на борт учеников — моряков в возрасте около 18 лет, именовавшихся на тогдашнем морском сленге «зелёные руки». Ученики выполняли ту же работу, что и взрослые матросы, но не получали жалованья. Более того, они сами платили судовладельцу за прохождение практики! И расчёт Лайешей оправдался. Юноши охотно принимали условия хозяев, считая, что опыт плавания на «Летающих П» в будущем послужит отличной рекомендацией при найме в любую судоходную компанию и обеспечит успех в морской карьере.

Пятимачтовый барк-гигант «Пройссен». Спущенный на воду на верфи Текленборга в Геестмюнде, он стал первым в мире парусником, тоннаж которого превысил 5000 рег. т. За исполинские размеры стального корпуса и огромную площадь парусов газеты дали ему несколько помпезное прозвище Гордость Пруссии. Художник Е. Войшвилло.





«ПШЕНИЧНЫЕ» ГОНКИ

Колокол барка «Падуя»
(ныне «Крузенштерн»)

После Первой мировой войны океанское парусное судоходство пришло в упадок. Меньше и меньше оставалось опытных моряков, умевших управляться с многочисленными парусами, а из-за роста размеров пароходов перевозка грузов на них всё дешевела. Лишь два немецких судовладельца — Ф. А. Виннен и Ф. Лайеш — не пожелали мириться со сложившейся ситуацией. Они заказали два новых (и последних) виндjamмера. В 1921 г. вступил в строй четырёхмачтовый барк «Магдалена Виннен», а в 1926 г. — «Падуя». Однако попытка возродить «нитратную» линию особого успеха не имела: по мере развития химической промышленности спрос на чилийскую селитру падал: к 1930 г. её экспорт составил только 10 % от уровня 1913 г.

И тогда на сцену вышел капитан Густав Эрикссон из города Мариенхамна (ныне Марианхамина) на Аландских

островах, вскоре получивший прозвище Собираатель Парусов. Он организовал собственную судоходную компанию ещё до Первой мировой войны, формально на территории Российской империи. В 20-х гг. Эрикссон, ярый приверженец парусного флота, скупал оставшиеся без работы виндjamмеры, ржавевшие в портах разных стран. Предпочтение отдавалось судам с именами, в прошлом гремевшими на весь мир. Были здесь и «Летающие П». В 1923 г. Эрикссон приобрёл «Поммерн», в следующем году — трёхмачтовый барк «Пенанг». В 1927 г. у него появился четырёхмачтовый «Беллхауз» — ему возвратили первоначальное, «лайешевское», имя — «Понапе». К 1937 г. под флаг Собираателя Парусов перешло более 40 виндjamмеров, среди них — знаменитые «Арчибальд Рассел», «Оливбэнк», «Лоухилл», «Пассат», «Викинг», «Герцогин Цецилия» и др. Эрикссон стремился доказать, что парус ещё способен бороться с паровой машиной, в этом отношении судовладелец-романтик оказался идеологическим преемником Лайеша.

В 1932 г. перевозка чилийской селитры на «нитратных клиперах» уже не приносила прибыли. Но Эрикссон не пал духом. Ведь имелся маршрут, на котором парусные суда вполне могли про-





Золотой век паруса

демонстрировать свои возможности — австралийский. На транспортировке зерна из Австралии в Европу и специализировались последние виндjamмеры. Нередко они следовали к далёкому континенту вокруг Африки, а возвращались, огибая мыс Горн. Таким образом, каждый рейс превращался в кругосветное плавание.

На австралийской линии стали работать и оба оставшихся у компании «Лайеш» четырёхмачтовых барка. 31 октября 1933 г. «Падуя» под командова-



Барк «Падуя», построенный в 1926 г.

нием капитана Юргена Юрса и «Привалл», ведомый Робертом Клауссом, одновременно вышли в море. Лайеш понимал, что потеснить конкурентов удастся лишь в том случае, если выход на новый маршрут начнётся с рекордов, и посулил экипажам солидную премию за скорость. Оба капитана, по натуре азартные гонщики, рьяно взялись за дело. Плавание двух барков напоминало знаменитые состязания «шерстяных клиперов» 60-х гг. XIX в. «Привалл» за 22 дня, с 23 ноября по 15 декабря 1933 г., прошёл 4484 мили, за следующие 22 дня — 5223. «Падуя» оставила за кормой соответственно 4273 и 5593 мили. В январе 1934 г. суда бросили якорь в заливе Спенсер: «Привалл» — через 62 дня после выхода из Ла-Манша, «Падуя» — через 63. И тот и другой результаты казались невероятными: ведь даже знаменитый клипер «Катти Сарк» не преодолевал этот путь быстрее чем за 64 дня! Только абсолютный рекордсмен «шерстяной» линии клипер «Фермопилы» сумел дважды пройти от Лондона до Мельбурна за 60 дней. Но нельзя забывать: он превосходил четырёхмачтовые виндjamмеры по такому важному показателю, как отношение площади парусов к тоннажу, в два с лишним раза!..

Отлично прошёл и другой рейс «Падуи». Барк миновал мыс Лизард 27 октября 1934 г., а прибыл





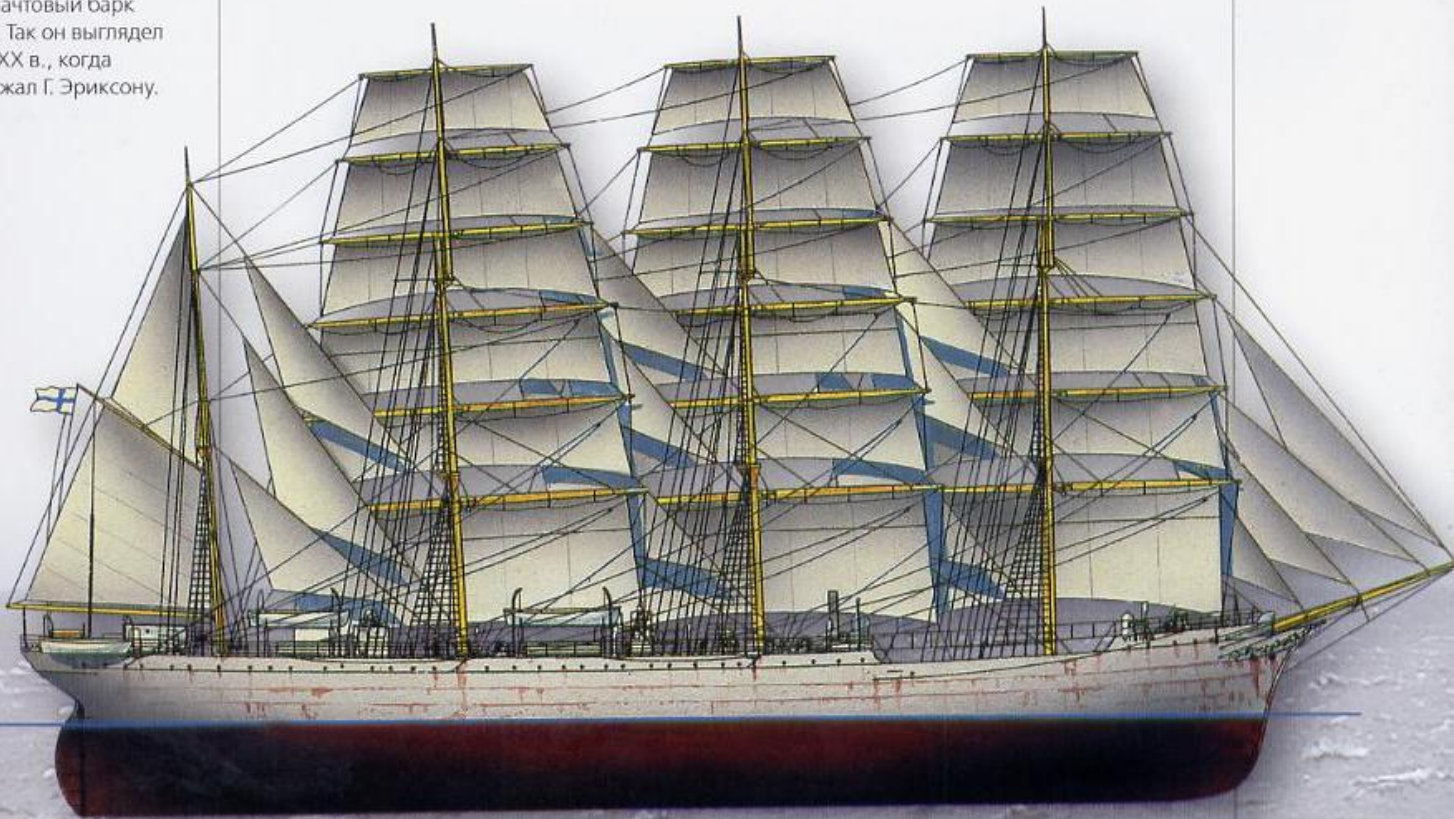
Закладная доска «Падуи».

в Порт-Викторию 6 января 1935 г. — через 71 день. Для сравнения отметим, что среди виндjamмеров Эриксона лучшие результаты в 1932 г. на данной линии показали «Поммерн» и «Памир» — соответственно 76 и 77 дней от Копенгагена до Порт-Виктории. Остальные суда — от 80 до 86 дней. Однако это самые высокие результаты, средняя продолжительность переходов была куда выше — от 85 до 97 дней. Пожалуй, в 30-х гг. с «Летающими П» мог конкурировать лишь шведский четырёхмачтовый барк «К. Б. Педерсен»: в 1936 г. он преодолел расстояние от Гётеборга до Порт-Джермейна за 71 день.

Триумфальные плавания «Привалла» и «Падуи» инициировали всплеск интереса к уже забытым виндjamмерам. И всё-таки в целом дела у владельцев грузовых парусников шли хуже и хуже. За 1936 г. 14 виндjamмеров Эриксона перевезли всего 50 тыс. тонн австралийской пшеницы — его доходы не покрыли даже содержания судов. К тому же из Европы парусники шли с балластом: попутного груза для них найти не удавалось.

Вскоре Собиратель Парусов из Мариенхамна пережил новый удар: потерял одно из лучших своих судов, «Герцогин Цецилию». Этот четырёхмачтовый барк, построенный в 1902 г. на бремсхафенской верфи «Рикмерс», интересен тем, что стал первым, выражаясь современным языком, учебно-производственным судном: помимо грузовых трюмов на нём имелись вместительные

Четырёхмачтовый барк «Викинг». Так он выглядел в 30-х гг. XX в., когда принадлежал Г. Эриксону.





Золотой век паруса

помещения для кадетов-практикантов. С 1922 г. «Старая Герцогиня» (так называли барк моряки) принадлежала Эриксону и успешно эксплуатировалась на «пшеничной» линии. 25 апреля 1936 г., совершив 86-дневный переход из Австралии к берегам Англии, судно в тумане село на мель у мыса Болт-Хед (Южная Англия). Борьба за спасение барка продолжалась почти три месяца, но завершилась крахом: пока его владелец искал деньги на оплату работы спасателей, судно окончательно разбил шторм.

25 апреля 1937 г. (ровно спустя год после гибели «Герцогини Цецилии») затонул другой известный виндjamмер «К. Б. Педерсен», конкурент «Летающих П» по «пшеничным» гонкам. Следовавшее из Австралии с грузом зерна судно в районе Азорских островов протаранил английский пароход «Чагрес», и через 25 минут оно скрылось в морской пучине...

В том же году едва не погиб четырёхмачтовый барк «Коммодор Йонсен» (так с 1936 г. стала именоваться «Магдалена Виннен»). Из-за смещения груза в трюмах судно сильно накренилось, капитану пришлось дать сигнал бедствия. К счастью, всё закончилось благополучно.

Последний «пшеничный» рейс довелось сделать «Падуе». Этот барк в октябре 1938 г. ушёл из Бремена в Чили, там принял в трюмы селитру и доставил её в Австралию. Обратный в Европу виндjamмер вернулся с грузом зерна за полтора месяца до начала Второй мировой войны.



Четырёхмачтовый парусник «Герцогиня Цецилия». Художник Е. Войшвилло.

ПАРК «Л'АВЕНИР»

Историческая участь выпала очень похожему на «Герцогиню Цецилию» судну — барку «Л'Авенир». Построенный в 1908 г. по заказу бельгийского правительства на той же верфи «Рикмерс», он имел удлиненный квартердек с кубриками для кадетов и предназначался одновременно для перевозки грузов и прохождения практики будущими моряками. «Л'Авенир» сначала плавал под бельгийским флагом до 1932 г., затем его купил Эриксон, а через четыре года — немецкая судостроительная компания ГАПАН. Новые хозяева переименовали барк в «Адмирала Карпфангера». Осенью 1937 г. он с 27 членами экипажа и 33 кадетами вышел из Гамбурга в свой первый учебный и к тому же кругосветный рейс. Через 107 дней виндjamмер прибыл в австралийский порт Уоллару и, приняв груз пшеницы, отправился дальше на восток, предполагая вернуться в Европу через Тихий и Атлантический океаны. 1 марта 1938 г. с «Адмиралом Карпфангером» состоялся последний сеанс радиосвязи, затем судно исчезло. Много позже на побережье одного из каменистых островов неподалеку от мыса Горн были обнаружены деревянные обломки, очевидно принадлежавшие немецкому паруснику. По всей вероятности, «Адмирал Карпфангер» либо столкнулся с айсбергом, либо разбился на рифах острова Наварино, и не успев подать сигнал SOS.



«ПОСЛЕДНИЕ ИЗ МОГИКАН»



К 1945 г. от некогда огромного флота виндjamмеров почти ничего не осталось. Немецкие «Падуя» и «Коммодор Йонсен» в январе 1946 г. были переданы по репарациям СССР и отбуксированы в Ленинград. Густав Эрикссон пытался возобновить рейсы своих парусников; «Викинг», «Пассат» и «Памир» успели сделать по несколько плаваний с грузами в Южную Африку и Австралию, но... В 1947 г. Собираатель Парусов умер, его наследникам Эдгару и Еве не удалось продолжить дело отца. В 1947–1949 гг. эпоха классических «выжимателей ветра» закончилась. «Лоухилл» и «Арчибальд Расселл» пошли на слом, «Викинг» приобрели власти Гётеборга, чтобы использовать в качестве стационарного учебного судна при школе юнг.

Страница газеты «Дейли экспресс», сообщающая о гибели «последнего из великих виндjamмеров» — «Памира».

В январе 1951 г. для разделки на металл ушли в Бельгию «Памир» и «Пассат». К счастью, порезать автогенном великолепные барки не успели: их выкупили капитан Г. Груббе и судовладелец Р. Хейнц из Любека (ФРГ). Пара знаменитых «Летающих П» вновь оказалась под немецким флагом.



Барк «Памир».



1 сентября 1957 г. произошла трагедия. Барк «Памир» с 4 тыс. тонн груза в трюмах следовал из Аргентины в Англию. У Азорских островов его настиг тайфун «Кэрри». Сила ветра достигала 12 баллов. Судно, на котором не успели убрать паруса, сильно накренилось. В беду, при его загрузке допустили грубый просчёт: в двух трюмах груз находился россыпью и не заполнял весь их объём. От крена судно сместилось на левый борт, что катастрофически ухудшило остойчивость парусника. Когда крен достиг 40°, через вентиляционные люки во внутрикорабельные помещения хлынула вода. «Памир» лёг на левый борт и затонул. 86 человек экипажа погибли.

«Памиру» и «Пассату» суждено было вписать последнюю страницу в историю виндjamмеров. В 1951 г. барки переделали в учебные суда: на них установили дизельные двигатели, оборудовали просторные кубрики для практикантов. Грузовые трюмы сохранились, но имели лишь второстепенное значение. Груз предполагалось брать по возможности, чтобы снизить эксплуатационные расходы.

12 февраля 1952 г. «Пассат» ушёл в учебное плавание к берегам Бразилии и Аргентины, в конце июня он вернулся назад. Несмотря на успешно завершённый рейс, в течение долгого времени, с февраля 1953 по июнь 1955 г., «Пассат» в море не выходил — стоял у ширса в Травемюнде. «Памир» также не раз предпринимал учебные рейсы к берегам Южной Америки, пока в 1957 г. не погиб во время шторма из-за неправильной загрузки трюмов.

Эта катастрофа поставила точку и на эксплуатации «Пассата». В 1960 г. он, превращённый в музей, встал на вечный прикол в городе Травемюнде. Больше ни один из учебных парусников для перевозки грузов не использовался.

Гибель «Памира».
Художник А. Заикин.



«МОРСКОЕ ОБЛАКО»

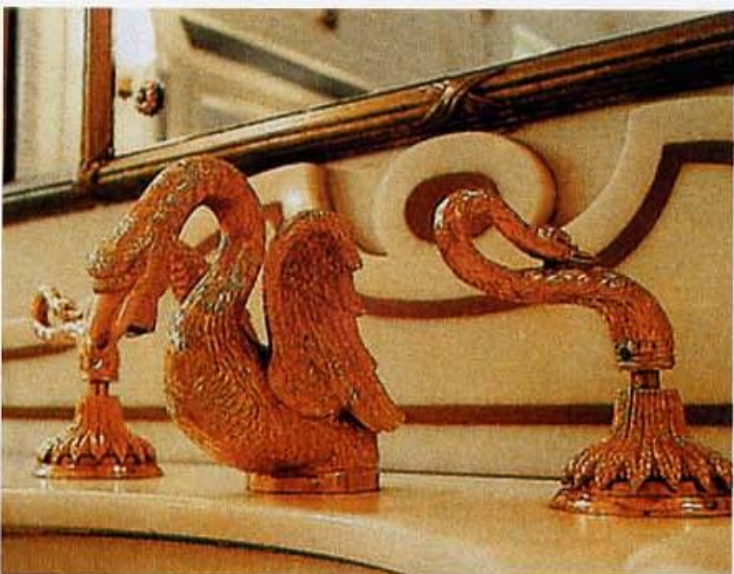
Этот огромный четырёхмачтовый парусник во всех отношениях необычен: и по назначению, и по внутреннему «содержанию» судно не имеет аналогов. Ему никогда не доставались лавры победителя гонок, оно не устанавливало рекордов, но зато с ним связано множество легенд, а его история окружена ореолом тайны.

Роскошную яхту «Си Клауд» («Морское Облако»), построенную в 1931 г. на нью-йоркской верфи, американский мульти-миллионер Эдуард Хаттон подарил к свадьбе своей невесте Марджори Пост. Судно поражаало великолепием: в каютах, отделанных ценными породами дерева, сто-

Апартаменты для состоятельных пассажиров больше похожи на комнаты дворца, чем на каюты судна.



Интерьеры яхты поражают своей роскошью. Обеденный стол на «Морском Облаке».



яла шикарная мебель, пол покрывали пушистые восточные ковры. В апартаментах для важных персон были установлены ванны из самого дорогого мрамора и водопроводные краны — из чистого золота. Неудивительно, что суперяхта нередко играла роль плавучей резиденции: банкир Хаттон принимал здесь высокопоставленных гостей. Кроме того, судно совершало увеселительные плавания по Карибскому бассейну и Тихому океану.

В 1935 г. чета Хаттон развелась, и парусник остался в собственности Марджори Пост. Впоследствии у него многократно менялись хозяева и имена;

Краны в ванной комнате «Морского Облака» сделаны из золота.

в годы Второй мировой войны он даже входил в состав ВМС США и нёс патрульную службу в Западной Атлантике. В 1952 г. яхту купил диктатор Доминиканской Республики Трухильо и назвал её в честь дочери «Анхелина». В 1961 г. четырёхмачтовик перешёл под панамский флаг и превратился в «Патрию», затем в «Антарну»... Имя «Си Клауд» вновь появилось на борту яхты только в 1978 г., когда её приобрела частная компания из Гамбурга. Судно отремонтировали, во внутренних помещениях оборудовали 22 дополнительные каюты, и в 1979 г. его начали эксплуатировать как круизный лайнер для состоятельных пассажиров. В этом качестве «Морское Облако» служит по сей день. Летом парусник плавает по Средиземному морю, зимой — у берегов Центральной Америки. Хотя отдых на бывшей яхте стоит огромных денег, многие желают отправиться на ней в путешествие. Недавно нынешние хозяева судна заказали новый парусник, «Си Клауд II», который со временем присоединится к своему знаменитому предшественнику.

Парусник «Си Клауд». Построен в 1931 г. Полное водоизмещение — 3075 т; длина с бушпритом — 109,5 м; ширина — 14,9 м; осадка — 5,1 м. Постоянный экипаж 168 — 60 человек. Количество мест для пассажиров — 69.





НАПЕРЕКОР СТИХИИ



Легендарный мыс Горн.

Профессия моряка на протяжении многих веков считалась неразрывно связанной с риском. Причём в торговом флоте — с более значительным, чем во флоте военном. Конечно, при обилии войн в истории цивилизации вероятность погибнуть в бою малой не назовёшь, но всё же большинство парусных военных кораблей «доживало до глубокой старости», после чего их разбирали на дрова. С торговыми судами дело обстояло иначе. Вплоть до начала XX в. обычным завершением карьеры грузового парусника — и океанского, и каботажного — была гибель во время шторма в море или на при-

брежных скалах. Случаи, когда торговое судно разбилось на верфи, казались чуть ли не исключением.

Одним из самых опасных мест земного шара моряки называют южную оконечность американского континента. Здесь, у мыса Горн, любой парусный корабль — будь то крошечная каравелла или стальной четырёхмачтовый виндjammer — становится игрушкой стихии. Сильнейшие встречные ветры «ревущих сороковых», гигантские волны, айсберги, внезапно налетающие шквалы — всего этого на долю экипажей выпадает сполна. «Обогнуть мыс Горн с востока на запад для парусного судна означало не просто миновать определённую точку, а вести на протяжении 1300 морских миль, то есть 2400 км, непрерывную битву с океаном. Пройдя всю Атлантику, суда приближались к американскому континенту, шли вдоль его берегов и направлялись дальше к югу, навстречу бешеным ветрам, чтобы пройти мыс на безопасном расстоянии. Большие парусники плыли вокруг мыса Горн два месяца, бывали случаи — до 83 дней. И никто никогда не подсчитывал, сколько судов исчезло там бесследно» — так характеризовал рискованный маршрут французский писатель Жорж Блон в знаменитой книге «Великий час океанов». Можно добавить: в 1905 г. немецкий





КОЛОКОЛ ФРЕГАТА «ЛЮТИН»

В Лондоне в центральном зале офиса всемирно известной страховой компании Ллойда вот уже более 100 лет время от времени бьёт судовой колокол. По сложившейся традиции, один удар означает плохие вести, два удара — хорошие. Пронзительный звон оповещает о том, что море поглотило какой-то корабль. Так было, когда приходили известия о гибели пятимачтовых парусников, барка «Памир», лайнера «Титаник», парохода «Адмирал Нахимов», парома «Эстония»...

Колокол Ллойда — сам свидетель трагедии. Некогда он принадлежал французскому 32-пушечному фрегату «Лютин» и вместе с кораблём достался англичанам в качестве боевого трофея. 9 октября 1799 г. фрегат вышел из порта Ярмут в Гамбург с особо важным заданием. На борту находились огромные ценности: 1000 золотых и 500 серебряных слитков на сумму 1,175 млн фунтов стерлингов. Прийти в порт назначения «Лютину» не довелось. Буря выбросила корабль на песчаную отмель у побережья Нидерландов, он опрокинулся и затонул. Из более чем 200 человек экипажа до берега добрался лишь один матрос, да и тот вскоре умер от переохлаждения и полученных ран.

Гибель «Лютина» нанесла страховой компании Ллойда тяжёлый удар: выплаты составили 900 тыс. фунтов стерлингов — в те годы сумму колоссальную. О компенсации убытков за счёт подъёма части сокровищ и речи не шло: Англия и Нидерланды тогда пребывали в состоянии войны.

Голландцы быстро узнали о ценном грузе, и местные рыбаки неплохо поживились. Правительство объявило о том, что треть найденных сокровищ они вправе оставить себе. За полтора года из трюмов фрегата извлекли золота и серебра примерно на 70 тыс. фунтов. Однако затем работы прекратились: корпус «Лютина» почти полностью занесло песком.

В 1825 г. власти Нидерландов подарили права на оставшийся в недрах фрегата груз английскому королю Георгу IV, а тот, в свою очередь, передал их компании Ллойда. В 1855—1861 гг. со дня моря были подняты драгоценности на сумму 40 тыс. фунтов стерлингов. Тогда же в Лондон привезли судовой колокол и руль фрегата. В память о катастрофе колокол сохранили как реликвию, а из дубового руля сделали кресло и стол для председателя страхового общества. И ныне эту мебель можно увидеть в офисе компании.



Гибель фрегата «Лютин». Художник Е. Войшвилло.



трёхмачтовый парусник «Сусанна» сумел обогнуть роковой мыс — пройти от 50° южной широты в Атлантическом океане до той же параллели в Тихом — лишь за 99 дней. Более трёх месяцев экипаж много-страдального судна боролся со встречным ветром, испытывал жестокую качку, несчётное число раз менял галсы! Впрочем, история с «Сусанной» окончилась благополучно, чего не скажешь о многих её собратьях, сгинувших в студёных водах...

Моряки, ходившие вокруг мыса Горн под парусами, считались в своей среде элитой и имели право носить в левом ухе серебряную серьгу. Они сами и их корабли именовались капгорновцами, от английского названия грозного мыса — Саре Ногн или немецкого — Кар Ногн. Прозвищем «капгорновец» гордились: в торговом флоте оно свидетельствовало о принадлежности к высшей касте. А в портовых кабаках «покорители мыса Горн» пользовались особым уважением и даже имели некоторые привилегии.



ЛЕТЯЩИЕ НАД ВОЛНАМИ

Традиция украшать нос корабля скульптурной фигурой или рельефом существует с античных времён. Древние египтяне часто отдавали предпочтение священным птицам, чьё изображение должно было защищать судно и его команду в море от возможных неприятностей. Финикийцы обычно устанавливали на носу резную деревянную голову лошади, что символизировало быстроходность их кораблей, а греки и римляне — разъярённого кабана или дракона, дабы запугать потенциального неприятеля. Голова дракона являлась обязательной принадлежностью быстроходных дракаров у викингов.

В XVII—XVIII вв. наиболее распространённым «персонажем», изображаемым на носу военных судов, был лев. Особенно любили украшать боевые корабли резными львами голландцы. От них эта мода перешла и в Россию — при Петре I царь зверей обязательно присутствовал в декоративном оформлении парусников только что созданного флота. Позже, в XIX в., носовые фигуры стали более разнообразными. Нередко они представляли собой скульптурные портреты, причём порой очень необычные. Так, на русском 86-пушечном корабле «Султан Махмуд», построенном в 1836 г., на носу стояла искусно выполненная из дерева фигура турецкого султана Махмуда II. В полосатой чалме и тёмно-синем мундире с золотыми узорами, она выглядела на редкость правдоподобно; даже смуглый цвет лица точно соответствовал оригиналу. Столь странный для русского флота выбор названия корабля и его носового украшения объясняется тем, что линкор сооружался в тот непродолжительный период, когда Россия и Турция считались союзниками. В присвоении судну имени султана в Петербурге видели акт дипломатической вежливости, однако не учли того, что изображение людей тогдашними законами ислама не допускалось.

На торговых парусниках моделями для носовых скульптур часто служили жёны и дочери судовладельцев. Для многих резчиков по дереву это был весьма доходный бизнес: если рабо-

Носовое украшение бригаантины «Ай оф зе Винд».



Скульптура вице-адмирала Нельсона, когда-то украшала нос линкора «Трафальгар», построенного в 1841 г.

Носовое украшение английского парусно-парового шлюпа «Ганнет», построенного в 1878 г.





Носовая фигура американской шхуны «Калифорниен».



та нравилась заказчику, то и оплачивалась, как правило, довольно щедро. Скупиться здесь считалось дурной приметой.

С носовой фигурой связано немало поверий. Так, моряки полагали, что именно в ней живёт душа корабля, а потому скульптуру нужно всячески охранять от поломок. Существовало множество «подтверждений» такому мнению: если во время шторма или по неосторожности носовая фигура получала увечье, то с судном сразу же начинали происходить неприятности. Например, после того как на клипере «Грэн Датчис» буксирным тросом случайно обломали руку установленной на форштевне статуе, моряки единодушно решили, что теперь им нечего рассчитывать на успех. И все последующие неудачи никого уже не удивляли — ведь клипер «потерял руку». Ну а оскорбить скульптуру — вместилище души корабля — вообще считалось непростительным грехом.

Носовые фигуры сохранились и на большинстве современных учебных парусников. Причём диапазон их сюжетов очень велик: здесь можно встретить и портреты исторических персонажей, и изображения птиц, зверей, русалок, и различные аллегорические композиции. Летящие над волнами скульптуры не просто украшение, а неизменный атрибут парусного флота, дань уважения его тысячелетним традициям.

Носовые скульптуры, вырезанные со старинных парусников, теперь нередко украшают фасады городов, например, в Гамбурге, где на набережной установлена статуя «Менгагена».



Одно из древних поверий гласит, что любой шторм утихнет, если женщина предстанет перед Нептуном обнажённой. Поэтому русалки и нагие красотики в качестве носовых украшений популярны по сей день.



Носовая фигура английского линейного корабля начала XIX в. — ныне экспонат морского музея в Чатеме, Англия.



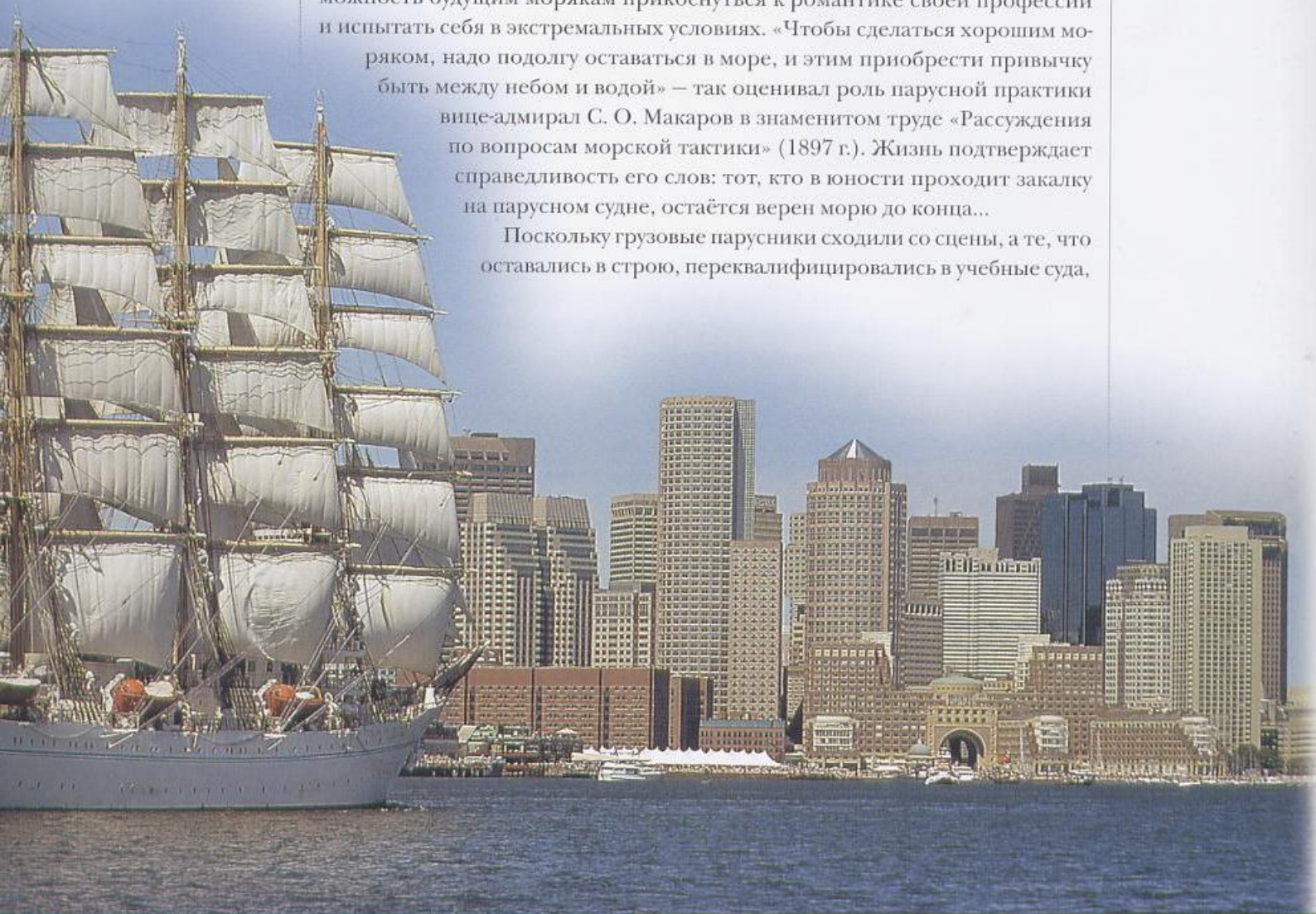
«ВЫСОКИЕ КОРАБЛИ»

Серебряная «Катти Сарк» — главный приз соревнований «Толл Шипс Рэйсиз».

Парад парусников — незабываемое зрелище. Вид грациозных кораблей, бесшумно скользящих по водной глади под облаками белоснежных парусов, поистине завораживает. От этих судов веет благородством и изяществом ушедшего «галантного века». «Парусный флот — дворянство морей, высшая знать океанов», — точно заметил эстонский поэт Юхан Смуул. Действительно, барк, бригантина, фрегат — среди кораблей современного флота такие же титулы, как граф, герцог или барон.

Элита флота на рубеже XX и XXI вв. — учебные парусные суда, именуемые на Западе «толл-шипы» (от *англ.* tall ships — «высокие корабли»). Прямые наследники классических виндjamмеров, грузовые барки, шхуны и баркентины исчезли с океанских дорог после Второй мировой войны. Теперь «толл-шипы» выполняют другую задачу — дают возможность будущим морякам прикоснуться к романтике своей профессии и испытать себя в экстремальных условиях. «Чтобы сделаться хорошим моряком, надо подолгу оставаться в море, и этим приобрести привычку быть между небом и водой» — так оценивал роль парусной практики вице-адмирал С. О. Макаров в знаменитом труде «Рассуждения по вопросам морской тактики» (1897 г.). Жизнь подтверждает справедливость его слов: тот, кто в юности проходит закалку на парусном судне, остаётся верен морю до конца...

Поскольку грузовые парусники сходили со сцены, а те, что оставались в строю, переквалифицировались в учебные суда,





Учебный парусный корабль
«Мир».



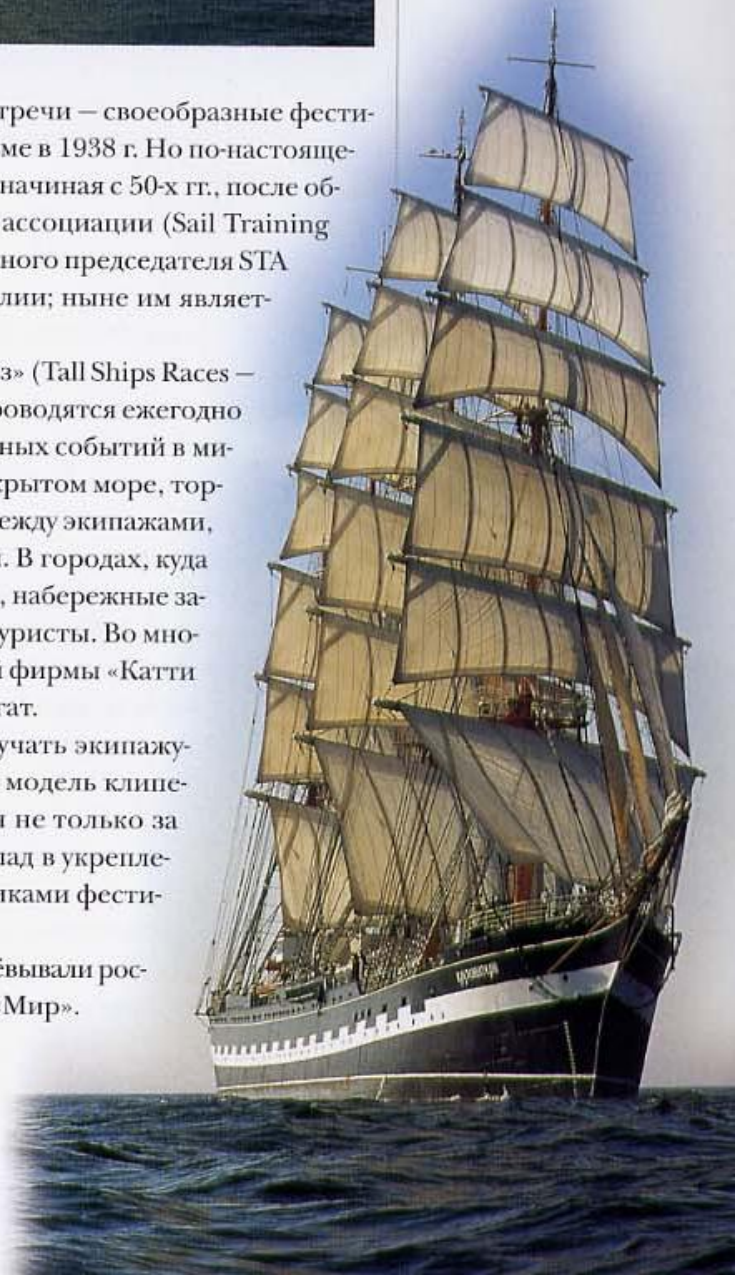
возникла идея организовать их регулярные встречи – своеобразные фестивали. Первый такой сбор состоялся в Стокгольме в 1938 г. Но по-настоящему регулярными подобные мероприятия стали начиная с 50-х гг., после образования международной Парусной учебной ассоциации (Sail Training Association, или STA). По традиции место почётного председателя STA занимает член британской королевской фамилии; ныне им является принц Филипп, герцог Эдинбургский.

В последние десятилетия «Толл Шипс Рэйсиз» (Tall Ships Races – «Гонки „высоких кораблей“») под эгидой STA проводятся ежегодно и по праву считаются одними из самых зрелищных событий в мире. В их программу включены гонки судов в открытом море, торжественные парады, спортивные состязания между экипажами, концерты, викторины, красочные фейерверки. В городах, куда заходят парусники, царит атмосфера праздника, набережные заполняют местные жители и многочисленные туристы. Во многом «Толл Шипс Рэйсиз» – заслуга шотландской фирмы «Катти Сарк Скотч Виски», неизменного спонсора регат.

Кстати, этой фирме принадлежит идея вручать экипажу победителю переходящий приз – серебряную модель клишера «Катти Сарк». Причём приз присуждается не только за скорость хода под парусами, но и за общий вклад в укрепление дружбы и взаимопонимания между участниками фестиваля.

Серебряную «Катти Сарк» неоднократно завоёвывали российские парусники «Крузенштерн», «Седов» и «Мир».

Четырёхмачтовый
парусник «Крузенштерн».





«КРУЗЕНШТЕРН»

В феврале 1946 г. на борту «Падуи» появилось новое название — «Крузенштерн», данное в честь прославленного русского мореплавателя и адмирала Ивана Фёдоровича Крузенштерна. Судно было разукomплектовано. Целесообразность его восстановления вызывала сомнения. Лишь благодаря самоотверженным усилиям П. С. Митрофанова, П. В. Власова, В. Т. Роева и других энтузиастов барк удалось сохранить и привести в рабочее состояние.

В июне 1955 г. «Крузенштерн» вышел на Красногорский рейд в Финском заливе и совершил первое плавание в новом качестве к острову Сескар под флагом ВМФ СССР. Несколько лет барк служил учебным кораблём для подготовки военных моряков. В 1959–1961 гг. он прошёл капитальный ремонт и переоборудование в Кронштадте. На судно установили вспомогательные дизели, и оно стало парусно-моторным. В 1961 г. под командованием капитана Власова «Крузенштерн» отправился в дальний поход — в Атлантику. Затем в течение пяти лет выполнял научно-исследовательские и учебные рейсы. Посетил Бермудские острова, остров Ямайка, Гибралтар, Марсель, Касабланку, Галифакс и другие порты. Под командованием капитана Н. Т. Шульги барк ходил от Балтики до Чёрного моря и обратно. В 1966 г. последний в мире виндjammer передали Министерству рыбного хозяйства. В 1968–1971 гг. на «Крузенштерн» поставили новейшее оборудование, в том числе спутниковую систему навигации, и он превратился в современное учебное судно.

С 1974 г. «Крузенштерн» — неизменный участник всемирных слётов учебных парусников, проводимых STA. В регате 1974 г. барк завоевал главный приз — серебряную «Катти Сарк». В том же году пересёк Атлантику и прибыл на Кубу.

Название «Крузенштерн» хорошо известно во всём мире: за последние три десятилетия судно побывало более чем в 30 странах пяти континентов.





...рал! Перебраска
ев (т. е. их поворот
носительно мачт)
...ушается
...алубы судна, без
...дъёма наверх.



В 1976 г. «Крузенштерн» под командованием капитана И. Г. Шнейдера успешно прошёл по маршруту Плимут – Санта-Крус-де-Тенерифе – Бермуды – Ньюпорт, занял второе место и был удостоен ряда престижных наград. В ходе этого грандиозного слёта парусных судов барк посетил

Нью-Йорк и участвовал в морском параде в честь 200-летия США.

После очередных ремонта и модернизации (1981–1984 гг.) «Крузенштерн» под командованием капитана Г. В. Коломенского включился в океанскую гонку из Канады в Ливерпуль, выдержал жестокий шторм и занял первое место. Два года спустя барк показал тот же результат.

В январе 1991 г. «Крузенштерн» передали Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота в городе Калининграде.

Настоящего триумфа корабль добился в 1992 г. на регате «Гранд Колумбус», посвящённой 500-летию открытия Америки. В трансатлантической гонке Бостон – Ливерпуль барк, ведомый капитаном Коломенским, при свежем ветре развил рекордную скорость – 17,4 узла(!) и вновь вышел победителем.

На кнехтах «Крузенштерна» видна эмблема завода Круппа – три сплетённых кольца. Подобные кнехты имели все «Летающие П».







барк «Крузенштерн». Построен в 1926 г. Полное водоизмещение — 5784 т; длина с бушпритом — 114,5 м; ширина — 14 м; осадка — 7,4 м. Высота готтентроты над ватерлинией — 56 м. Площадь парусов — 3631,6 м². Численность постоянного экипажа — 74 человека. Количество мест для курсантов — 164.

В честь 300-летия Российского флота «Крузенштерн» совершил кругосветное плавание (октябрь 1995 — август 1996 г.). Как бы вспоминая свою юность, виндjamмер обогнул мыс Горн, посетил порты пяти континентов, выдержал два жестоких шторма (один — 12-балльный в Тихом океане) и прибыл в Санкт-Петербург точно в назначенный срок. Командовал барком 39-летний капитан О. К. Седов, в качестве капитана-наставника на борту находился Г. В. Коломенский. Всего на судне отличную школу прошли 236 курсантов гражданских и военно-морских училищ, а также 26 юнг — практикантов Молодёжной морской лиги.

В день возвращения барка в Северную столицу на его палубу поднялся учёный и поэт, автор песни «Паруса „Крузенштерна“» Александр Городницкий. Своё приветствие покорителям морской стихии он закончил такими

словами: «Я уверен, что мальчишки, которым посчастливилось пройти через моря и океаны под славными парусами „Крузенштерна“, штормовать на нём в Тихом океане и Атлантике, любоваться с его борта жёлтым небом антарктических морей, туманным мысом Горн и гавайскими алыми закатами, мальчишки, которые хлебнули солёной воды и студёного ветра, оценили мужскую дружбу, своё и чужое мужество, правильно сумеют расставить приоритеты ценностей в своей жизни... И, желая „Крузенштерну“ долгого и счастливого плавания, я вспоминаю предостерегающие слова старого римлянина: „Если парус теряет ветер, он становится обыкновенной тканью“».

Последнее грандиозное мероприятие, героем которого стал «Крузенштерн», — трансатлантическая гонка парусников «Миллениум», состоявшаяся летом 2000 г. Российский барк в очередной раз занял первое место и завоевал главный приз регаты.





БАРК «СЕДОВ»

Переданный Советскому Союзу вместе с «Падуей» немецкий четырёхмачтовый барк «Коммодор Йонсен» в январе 1946 г. получил новое имя — «Седов», в честь полярного исследователя Г. Я. Седова. Правда, первое плавание судна в новом качестве состоялось только в 1952 г., когда акваторию Балтийского моря в основном удалось очистить от мин, и парусник мог лавировать, не опасаясь сойти с протраленного фарватера. Первым капитаном «Седова» стал знаток и энтузиаст парусного мореплавания П. С. Митрофанов.

Барк «Седов» — крупнейшее из находящихся в эксплуатации учебных парусных судов. Его полное водоизмещение составляет 7320 т; длина с бушпритом — 117,5 м; ширина — 14,7 м; осадка — 7,5 м. Высота грот-мачты от киля до клотика — 63,5 м. Площадь всех 32 парусов — 4192 м². При постоянном экипаже 70 человек барк может брать в плавание до 170 курсантов мореходных училищ.

До октября 1965 г. барк находился в составе Военно-морского флота СССР и служил учебным судном, попутно выполняя научные исследования в Атлантическом океа-





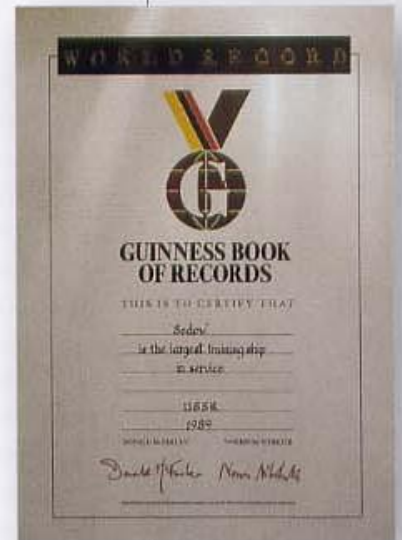
Золотой век паруса



не. Затем корабль передали Министерству рыбного хозяйства СССР. После капитальной модернизации (1975–1981 гг.) внутренние помещения «Седова» преобразились: появились удобные кубрики и учебные классы, библиотека, кинозал. Полностью было заменено навигационное оборудование, механические устройства и системы.

С 1981 г. «Седов» возобновил учебные рейсы по Балтийскому морю и Атлантике. Под командованием известных капитанов В. Т. Роева и А. Б. Перевозчикова он неоднократно участвовал в международных фестивалях и регатах. В 1995 г. в «Толл Шипс Рэйсиз» барк занял первое место.

Ныне «Седов» — крупнейший учебный парусник в мире. Корабль принадлежит Мурманскому государственному техническому университету. Несмотря на возраст — барк отметил 80-летие, он продолжает совершать дальние рейсы, и плавание на нём служит отличной школой для подготовки будущих моряков.



Диплом Книги рекордов Гиннеса, подтверждающий право барка «Седов» именоваться крупнейшим в мире парусным судном.



ойной штурвал
ка «Седов» —
ледие эпохи
ссических
дджермеров.



«ВЕЛИКОЛЕПНАЯ ПЯТЁРКА»

Немецкий парусник «Горх Фок II». Назван барк в честь писателя-мариниста Ганса Кинау, публиковавшего свои произведения под псевдонимом Горх Фок.

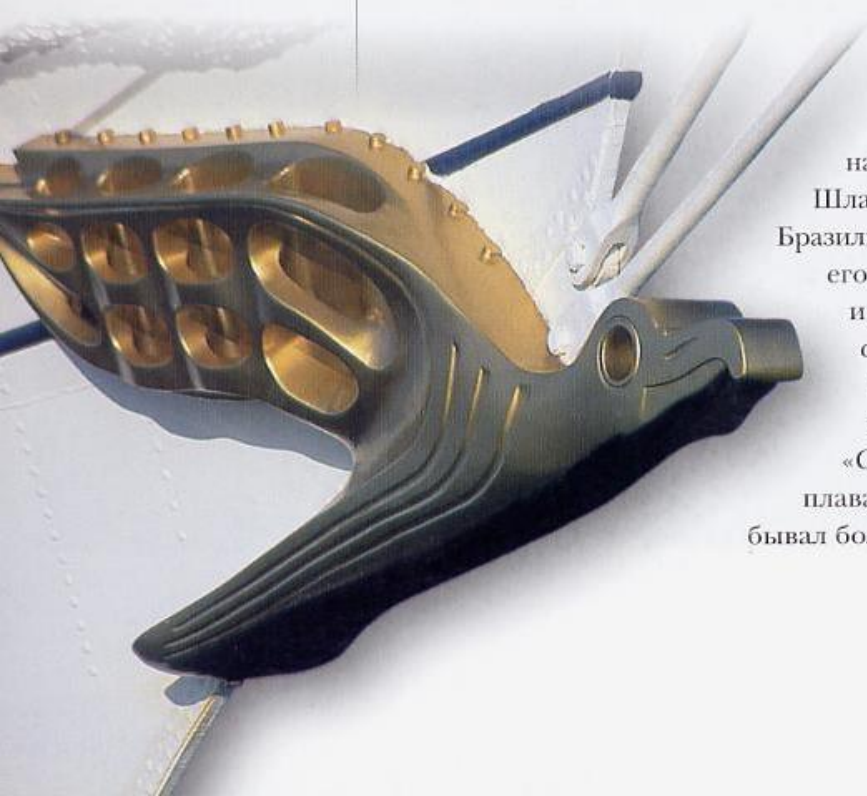
Эти пять судов сыграли важную роль в пропаганде парусной практики среди молодых моряков. Выглядят корабли как родные братья, хотя плавают под разными флагами и отличаются некоторыми деталями и характеристиками. Впрочем, последнее вполне закономерно: разница в возрасте между самым старшим и самым молодым из них составляет 25 лет! Четверо родились ещё до Второй мировой войны и до сих пор находятся в строю. На протяжении второй половины XX в. «великолепная пятёрка» белокрылых судов была неизменным украшением «Толл Шипс Рэйсиз» и других мероприятий STA.

Все пять стальных трёхмачтовых барков специально строились как учебные парусные суда. Первые три — «Горх Фок», «Хорст Вессель» и «Альберт Лео Шлагетер» — сооружались в 1933–1937 гг. на верфи «Блом унд Фосс» в Гамбурге для Кригсмарине — германского ВМФ. После окончания Второй мировой войны головной «Горх Фок» передали СССР и переименовали в «Товарища» (в память зна-



менитого четырёхмачтового барка, погибшего в годы войны). Два других судна достались США, но под американским флагом плавают лишь «Хорст Вессель», получивший название «Игл» («Орёл»). «Альберт Лео Шлагетер» Соединённые Штаты продали Бразилии, где барк стал «Гуанабарой». В 1962 г. его перекупила Португалия, и он уже под именем «Сагреш» (в честь португальского города Сагриш; там была создана первая в мире мореходная школа) является флагманом парусного флота. «Сагреш» совершил два кругосветных плавания (1978–1979, 1983–1984 гг.) и побывал более чем в 45 странах мира, а в 2000 г.

Нос современного «Горха Фока» украшает скульптура — стилизованное изображение альбатроса.





посетил Бразилию для участия в торжествах по случаю 500-летия открытия этой страны португальским мореходом Педро Альваресом Кабралом. «Сагреш» легко узнать по характерной примете — красным крестам на парусах, под похожими плавали суда эпохи Колумба.

В 1938 г. на верфи «Блом унд Фосс» по чертежам «Горха Фока» построили заказанный Румынией барк «Мирча». Его назвали в честь национального героя этой страны — князя Мирчи Старого (1383—1418), одержавшего ряд побед над турками в первые годы XV в. Парусник пришёл в румынский порт Констанца в апреле 1939 г. и до начала Второй мировой войны успел сделать единственный учебный рейс по Средиземному морю. В 1944 г. он служил в советском Черноморском флоте под именем «Рион», однако вскоре был возвращён прежним владельцам. В 1946 г. барк возобновил учебные плавания с курсантами мореходных училищ. В дальнейшем «Мирча» неоднократно участвовал в регатах и слётах STA, в частности в трансатлантической гонке 1976 г., посвящённой 200-летию США. Барк до сих пор находится в составе ВМС Румынии, хотя последние десять лет не покидал акватории Чёрного моря.

Пятое судно семейства, «Герберт Норкус», помешала достроить разразившаяся война. В 1947 г. ржавый корпус несостоявшегося «толл-шипа» затопили в Балтийском море.

И тем не менее пятый близнец «Горха Фока» появился на свет. Последний барк серии, получивший имя головного корабля, спустили на воду в 1958 г. Правительство ФРГ, решив возобновить парусную практику при подготовке моряков, обратилось к чертежам старых, но хорошо зарекомендовавших себя судов. Несмотря на ряд усовершенствований и новую технологию постройки (например, корпус частично стал сварным, а не клёпаным, как раньше), «Горх Фок II» внешне практически не отличается от своих старших братьев.

Сегодня «Горх Фок II» — самый известный немецкий парусник. В его активе кругосветное плавание (1987—1988 гг.) и неоднократные победы в «Толл Шипс Рэйсиз». Он принимал участие во всех пяти трансатлантических регатах (1964, 1976, 1980, 1992, 2000 гг.), в 1996—1997 гг. совершил дальний поход вокруг Африки

Носовая фигура барка «Игл».



американский барк «Игл», бывший «Толл Шипс Рэйсиз». Красная полоса на борту говорит о принадлежности к Береговой охране США.



Носовое украшение барка «Сагреш» — скульптурный портрет Генриха Мореплавателя (1394–1460), основавшего в уединённом местечке Сагриш (Португалия) первую в мире мореходную школу.

и вдоль восточных берегов Латинской Америки с посещением портов 16 стран мира. В 2000–2002 гг. барк прошёл ремонт и капитальную модернизацию.

А родоначальнику серии, бывшему «Горху Фоку» и нынешнему «Товарищу», выпала очень непростая судьба. В мае 1945 г. он представлял собой печальное зрелище: затопленный у берега в районе Штральзунда, с многочисленными пробоинами в корпусе и пришедшим в негодность такелажем, парусник, казалось, не подлежал восстановлению. Однако его подняли и отремонтировали на верфи в Висмаре, а затем перевели в Лиенау. В сентябре 1950 г. состоялся первый выход «Товарища» в море, причём сразу же барк попал в сильнейший шторм: по словам тогдашнего курсанта Л. Р. Аксютиня, крен судна достигал 48°! К счастью, всё завершилось благополучно, и летом следующего года барк под командованием капитана И. В. Трескина проплыл вокруг Европы и вошёл в Чёрное море, останавливаясь по пути в Плимуте, Гибралтаре и Стамбуле. 28 августа 1951 г. он прибыл в Одессу, а затем отправился в Херсон. С тех пор и по сей день парусник приписан к Херсонскому мореходному училищу.

Новый «Товарищ» оказался достоин славного имени своего предшественника. В 1957 г. барк отправился в дальнее плавание: обогнул Африку, побывал у берегов Индии и Индонезии, несколько раз пересёк экватор. В 1972 г. парусник по приглашению посетил американский порт Балтимор, где

Барк «Товарищ», бывший «Горх Фок». Водоизмещение — 1510 т; длина с бушпритом — 82,6 м; ширина — 12 м; осадка — 4,5 м. Площадь парусов — 1812 м². Ныне этот знаменитый парусник плавает под флагом Украины.

побывал у берегов Индии и Индонезии, несколько раз пересёк экватор. В 1972 г. парусник по приглашению посетил американский порт Балтимор, где



Первый парусник серии «Горх Фок» был заказан для замены учебной баркентины «Ниобе», погибшей 26 июля 1932 г. в результате внезапно налетевшего шквала. Во избежание повторения трагедии при проектировании новых судов особое внимание уделялось их остойчивости и непотопляемости.





у «Горха Фока» и од-
нотипных ему ко-
раблей отноше-
ние длины корпуса
к ширине составляет
5 : 1, в то время, как
у классических кли-
перов — примерно
6 : 1, а у многомач-
товых винджамме-
ров иногда превыша-
ло 7,5 : 1.



торжественно отмечалось 175-летие фрегата «Констеллейшн». Во время этого похода «Товарища» в Атлантике настиг свирепый тайфун «Керри», но судно успешно выдержало поединок со стихией. Кстати, в отно-

шении остойчивости и мореходности «Товарищ» может считаться одним из самых совершенных парусников в мире. После того как в его трюмы дополнительно уложили 20 т твёрдого балласта, он способен выдерживать крен до 57°.

В 1974—1976 гг. барк под командованием О. П. Ванденко дважды становился победителем «Толл Шипс Рэйсиз» и обладателем почётного приза «Звезда морского содружества», который изготовлен из гранита, взятого с мыса Горн. Причём на парусных гонках летом 1974 г. в Балтийском море «Товарищ» состязался со своим младшим братом, немецким «Горхом Фоком II», и одержал верх, опередив соперника на 16 часов 45 минут. В дальнейшем барк сделал несколько учебных рейсов по Средиземному морю, посетил Лиссабон, бельгийский порт Гент и столицу Норвегии Осло. В 1980 г. парусник отремонтировали в Югославии, а в следующем году он, ведомый Ванденко, совершил дальний поход в Южную Америку, повторив маршрут знаменитого похода довоенного «Товарища» в 1926 г.

В трансатлантической регате «Гранд Колумбус» летом 1992 г. этот парусник впервые плыл под флагом Украины. А затем 60-летнему судну, прошедшему только под советским флагом более 200 тыс. миль, потребовался капитальный ремонт. В мае 1995 г. «Товарищ» прибыл в английский город Ньюкасл для модернизации и переоборудования, однако сметная стоимость работ оказалась заметно выше планируемой. Четыре с лишним года барк простоял на приколе в разных портах Великобритании и Германии, пока наконец не нашлись необходимые средства. Предполагается, что восстановление «толл-шипа» закончится в ближайшее время.

Португальский барк «Сагреш», бывший «Альберт Лео Шлагетер». Водоизмещение — 1725 т; длина с бушпритом — 89,5 м; ширина — 12 м; осадка — 4,7 м. Площадь парусов — 1976 м².



Фрегат «Данмарк». Построен в 1933 г. Полное водоизмещение – 1000 т; длина с бушпритом – 77 м; ширина – 10 м; осадка – 5,1 м. Площадь парусов – 1636 м². Постоянный экипаж – 19 человек. Количество мест для курсантов – 80.

ДАТСКИЕ ФРЕГАТЫ

Сегодня под флагом Дании плавают два относительно небольших и очень изящных судна с полным корабельным парусным вооружением. Из-за этого их иногда называют фрегатами. Первое, обладатель громкого имени «Данмарк» («Дания»), построено ещё в 1933 г. По размерам оно немного уступает «Товарищу». Когда поставлены все 26 парусов, «Данмарк» при свежем ветре способен развить скорость до 14 узлов.

Фрегат изначально проектировался как учебное судно и был оборудован кубриками для размещения 80 кадетов. По конструкции он напоминает уменьшенный вариант польского «Белого фрегата» – «Дар Поможа» («Дар Поморья»), считавше-

⇐ Носовое украшение фрегата «Данмарк» – Нептун с трезубцем в короне из водорослей.





Золотой век паруса

гося в 30-х гг. XX в. одним из лучших учебных парусников в мире. Во время Второй мировой войны «Данмарк» находился в США, где продолжал «работать по специальности»: на нём прошли практику более 5 тыс. будущих моряков американского флота. Затем корабль вернулся в Европу и по сей день служит делу подготовки морских специалистов, отправляясь в традиционные учебные рейсы из Копенгагена на Канарские острова и Средиземное море, а также участвует в регатах STA.

Второй датский парусник — «Георг Стаге» — примечателен тем, что это самый маленький из существующих фрегатов. Но, несмотря на миниатюрность, «Георг Стаге» несёт на мачтах 20 парусов и совершает дальние плавания. Так, в 1992 г. в ходе регаты «Гранд Колумбус» он дважды пересекал Атлантический океан. Внешне «Георг Стаге» очень похож на классические клипера или виндjamмеры конца XIX в., неспроста его порой называют самым красивым из всех плавающих парусных кораблей.

Фрегат «Георг Стаге». Построен в 1934 г. Полное водоизмещение — 784 т; длина с бушпритом — 52 м; ширина — 8,4 м; осадка — 3,8 м. Площадь парусов — 865 м². Постоянный экипаж — 11 человек. Количество мест для курсантов — 63.





УЧЕБНЫЙ «ЛИНКОР»

Этот итальянский учебный корабль невозможно спутать с каким-либо другим парусником. Если современные «толл-шипы» внешне обычно напоминают классические виндjamмеры, то «Америго Веспуччи» скорее похож на двухдечный линкор. Сходство подчёркивают и форма форштевня, и широкая корма с адмиральским балконом, и раскраска, характерная для военных кораблей первой половины XIX в., и множество старомодных элементов конструкции, таких, как массивные кат-балки для адмиралтейских якорей, деревянные юферсы, многочисленные открытые сверху шлюпки. Все паруса шиты из натуральной парусины, канаты изготовлены из манильской пеньки — никакого дакрона и прочей синтетики! Как дань традиции судном управляют с помощью ручного штурвала, за которым стоят восемь человек. Несмотря на невысокие ходовые и маневренные качества, «Америго Веспуччи» из-за своей яркой индивидуальности считается одним из самых

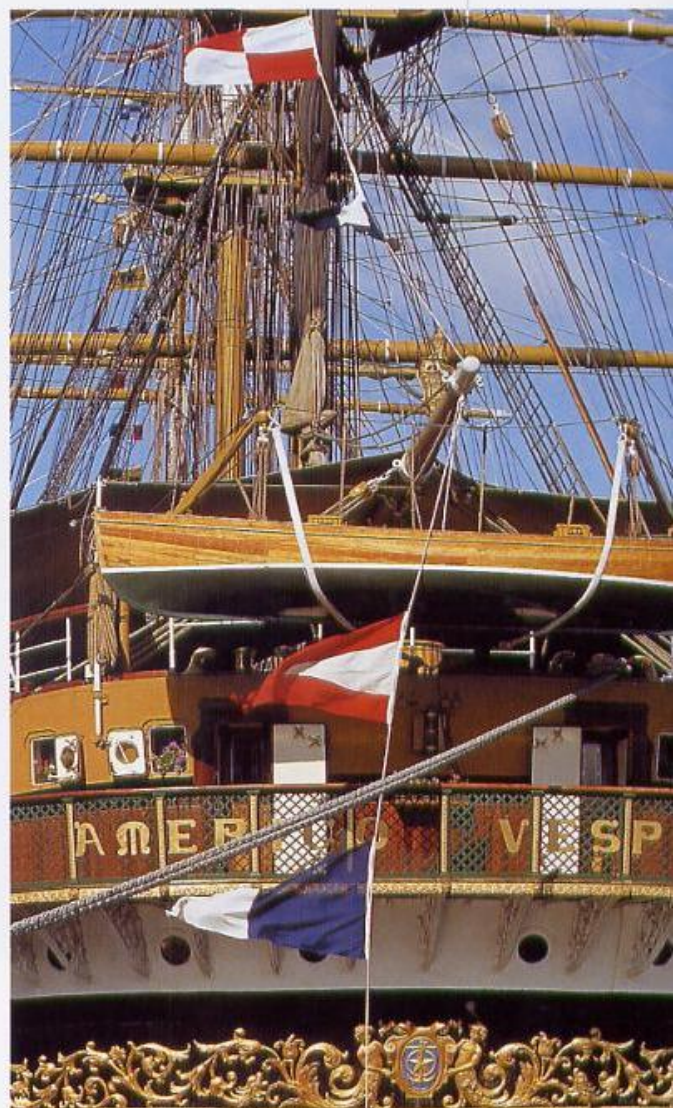
Копель-нагельная планка и битенги грот-мачты парусника «Америго Веспуччи». Сама мачта и окружающие её снасти бегучего такелажа на дощечке украшаются широкой лентой с названием судна и его изображением.



Корма «линкора» «Америго Веспуччи» с адмиральским балконом и позолоченными украшениями выдержана в старинном стиле и не имеет аналогов на современных учебных парусных судах.

известных учебных парусных судов в мире.

Корабль был построен на верфи в Кастелламаре-ди-Стабия (близ Неаполя) в 1931 г. Он представлял собой немного увеличенный вариант парусника «Кристофоро Колумбо», начавшего службу в 1929 г. Оба судна сооружались по личному распоря-





Позолоченная
носовая
фигура судна —
скульптурный
портрет
мореплавателя
и путешественника
Америго Веспуччи
(1454–1512).

жению Бенито Муссолини в 1926 г. итальянский диктатор взял курс на создание мощного военно-морского флота, способного превратить Средиземное море в *mare nostrum* («наше море»), как называли его древние римляне. Подготовка будущих моряков на парусных судах должна была «укрепить дух нации» и возродить славные традиции средневековых «хозяев моря» — генуэзцев и венецианцев.

«Америго Веспуччи» носит имя знаменитого флорентийского мореплавателя, составившего первые карты Нового Света (по стечению обстоятельств его именем назван и открытый Колумбом континент). Парусник принят в военно-морской академии в Ливорно и официально числится в итальянских ВМС. Независимо от солидного возраста, он по сей день совершает ежегодные походы в Атлантический океан и часто гостит на фестивалях STA. В 1976, 1992 и 2000 гг. в рам-

ках грандиозных парусных регат «Америго Веспуччи» посещал США. Хотя победить в гонках ему не удалось ни разу, корабль неизменно привлекает всеобщее внимание на парадах и смотрах. В особо торжественных случаях на его корме устанавливают уникальные позолоченные фонари, изготовленные в XVII в. и сами по себе имеющие огромную историческую ценность.

Ближайший родственник «Америго Веспуччи» — «Кристофоро Колумбо», в 1949 г. по репарациям доставшийся СССР, переименовали в «Дунай». Десять лет он служил учебным судном в составе Черноморского флота. В 1959 г. был передан Министерству морского флота СССР, но, поскольку парусник нуждался в капитальном ремонте, его поставили на прикол. В 1963 г. восстановление корабля признали нецелесообразным. «Дунай» исключили из списков морского флота и сдали на слом.

Учебное судно «Дунай» (в прошлом «Кристофоро Колумбо») на параде в Севастополе в июле 1955 г. Построено в 1928 г. Стандартное водоизмещение — 2787 т; длина корпуса — 78 м; ширина — 14,8 м; осадка — 6,2 м. Площадь парусов — 1740 м². Постоянный экипаж — 80 человек. Количество мест для курсантов — 200.





ПАРУСА ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ

Носовая фигура
барка «Куаутемо

Парусные корабли неизменно привлекают к себе всеобщее внимание, и потому им нередко приходится играть роль посланцев своих стран на различных международных форумах и мероприятиях, будь то олимпиады, всемирные выставки и фестивали, торжества...

Парусник — идеальное средство так называемого показа флага, если воспользоваться терминологией нынешней морской политики. Особенно ценят возможность заявить о себе государства «третьего мира». Подтверждением тому могут служить страны Латинской

«Глория» — первый из четырёх учебных барков, построенных в Испании для латиноамериканских стран. Вскоре после вступления в строй этот колумбийский парусник совершил кругосветное плавание, имевшее большой резонанс во всём мире. Водоизмещение корабля — 1300 т; наибольшая длина — 76 м; ширина — 10,6 м; осадка — 4,9 м. Площадь парусов — 1400 м².





Золотой век паруса

вечером на юте «Эсмеральда» загорается старинный кормовой огонь.



Огромный флаг венесуэлы на гафеле барка «Симон Боливар» наглядно подтверждает, что одно из назначений современных парусных судов — демонстрация международных мероприятиях.

Америки: иметь хотя бы один крупный парусник для них вопрос престижа. И потому сегодня белокрылые корабли из-за океана — неизменные участники европейских слётов и регат STA.

Старейший из современных больших парусников Южной Америки — чилийская четырёхмачтовая баркентина «Эсмеральда».

Четырёхмачтовая чилийская баркентина «Эсмеральда». Построена в 1953 г. Полное водоизмещение — 3673 т; длина с бушпритом — 113 м; ширина — 13,1 м; осадка — 4 м. Общая площадь парусов — 2850 м². Постоянный экипаж — около 230 человек. Количество мест для курсантов — 100.



Она сооружалась для испанского военно-морского флота как учебное судно «Дон Хуан де Аустрия» и по конструкции повторяла марсельную шхуну «Хуан Себастьян де Элькано». Однако постройка затянулась и в конце концов парусник перешёл под флаг Чили, получив название «Эсмеральда». В июне 1953 г., через 12 лет после закладки, баркентина отправилась из испанского порта Кадис в свой первый рейс к берегам Чили. И с тех пор — уже почти полвека — несёт бессменную океанскую вахту. Она совершила несколько

Четырёхмачтовая чилийская баркентина «Эсмеральда» построена в Испании и почти однотипна со шхуну «Хуан Себастьян де Элькано».





Золотой век паруса

кругосветных плаваний, побывала более чем в 300 городах мира, неоднократно участвовала в парусных регатах и дважды завоевывала главный приз STA — серебряную «Катти Сарк».

Четыре похожих друг на друга трёхмачтовых барка — колумбийская «Глория» («Слава»), эквадорский «Гуайяс», венесуэльский «Симон Боливар» и мексиканский «Куаутемок» — также строились в Испании, на верфи в городе Бильбао, но сразу по заказу латиноамериканцев. Серию открыла «Глория», вступившая в строй ещё в 1968 г.; последним и самым крупным стал «Куаутемок», поднявший флаг в 1981 г. Кстати, в послужном списке у каждого из этих судов есть как минимум по одному кругосветному плаванию.

Бразилия к началу 60-х гг. растеряла давние традиции парусной практики при подготовке моряков. Опротметчиво был переоборудован в учебное моторное судно прекрасный парусник «Альмиранте Салданья», продан Португалии барк «Гуанабара» (переименованный в «Сагреш»). В течение трёх

Единственным «толл-шипом» собственной постройки обладает Аргентина. Довольно крупный учебный корабль «Либертад» («Свобода») сошёл со стапеля верфи в городе Рио-Сантьяго и в 1963 г. начал службу в военно-морском флоте. Водоизмещение судна — 3765 т; площадь парусов — 2652 м². По сообщениям аргентинцев, «Либертад» за 40 лет прошёл более 750 тыс. миль, побывал в портах 60 стран и иногда развивал под парусами скорость 18 узлов. Однако на международных гонках STA он ни разу не выходил победителем.



с половиной десятилетий страна не имела ни одного «толл-шипа». Но в 1998 г. решили исправить положение. В Нидерландах заказали новый парусный корабль «Сижне Бранку» («Белый лебедь»), спроектированный по образцу клипера XIX в. «Стад Амстердам». «Сижне Бранку» сошёл со стапеля верфи «Дамен» 4 августа 1999 г. — в день 500-летия высадки в Бразилии первых португальских переселенцев. В 2000 г. бразильский клипер отправился к берегам США для участия в знаменитой регате «Миллениум».

Наконец, в 1977 г. собственным парусником пополнился военный флот Уругвая. Старое гидрографическое судно «Капитан Миранда», построенное ещё в 1930 г., в 47-летнем возрасте претерпело неожиданную метаморфозу и стало учебной трёхмачтовой шхуной. Несмотря на небольшие размеры (полное водоизмещение судна составляет всего 715 т), «Капитан Миранда» совершает регулярные рейсы в Европу для участия в «Толл Шипс Рэйсиз».

Аргентинский «Либертад» — первый и пока единственный «толл-шип», построенный на южноамериканском континенте.



Штурвал фрегата
«Паллада».

РОССИЙСКИЕ СКОРОХОДЫ

Нужны ли учебные парусники в век электроники, компьютеров и ядерной техники? Дискуссия на эту тему достигла накала лет 20–30 назад. Скептики утверждали, что готовить специалистов для современного флота, гоня их по вантам и реям, всё равно что на конных бричках учить шофёров правилам вождения. Однако многие из профессионалов придерживались иного мнения. «На паруснике моряк и море — глаза в глаза, здесь гораздо острее, каждой жилкой чувствуешь ежесекундное взаимодействие судна, ветра и волн, — говорил капитан барка „Товарищ“ О. П. Ванденко. — Здесь в повседневном тяжёлом труде возвращаются в человеке ценнейшие качества: коллективизм, взаимовыручка, умение не теряться в сложных переделках...». Его коллега, капитан барка «Седов» П. С. Митрофанов добавил: «И нет ничего хуже, когда человек, понадеявшийся на сверхсовременную электронику, встречается один на один со стихией, которая вдруг будит животный страх, отнимает разум и силы. Тогда непривычно наклонён-

...

Закладная
доска парусника
«Паллада».



Польский парусник «Дар
Млодзежи».





ная палуба, чернота ледяной ночи, ветер и вода, которая лет двадцать надёжно поддерживала его корабль на плаву, — всё становится враждебным...».

В конце концов возобладала вторая точка зрения. После долгого перерыва учебные парусники начали строить повсеместно. Бесспорным лидером в создании учебного парусного флота был Советский Союз. В 80-х гг. СССР заказал в Польше сразу пять больших парусных кораблей типа «Дар Млодзержи». История ещё не знала столь дорогостоящего контракта. В 1991 г. два судна этой серии «высоких кораблей» — «Дружба» и «Херсонес» — достались Украине, а три — «Мир», «Паллада» и «Надежда» — перешли под российский флаг, благодаря чему сегодня наша страна обладает самым большим учебным парусным флотом в мире.

Родоначальник крупнейшей в истории серии учебных «тол-шипов» польский парусник «Дар Млодзержи» впервые

Новый фрегат «Паллада».

На палубе «Паллады».





Имя «Паллада» досталось современному паруснику от знаменитого фрегата XIX в.

вышел в море в 1982 г. Построенный на добровольные пожертвования, он заменил ушедшего на заслуженный отдых ветерана «Дар Поможа», прозванного «Белым фрегатом». Новое судно тоже именовали фрегатом, поскольку оно, как и военные фрегаты прошлых веков, несло полное корабельное парусное вооружение. В дальних рейсах — а среди них был и семимесячный поход в Японию — «Дар Млодзежи» сразу подтвердил свои превосходные ходовые характеристики и высокую надёжность. Поэтому неудивительно, что именно польский фрегат стал прототипом самых современных советских учебных судов.

Внешне серийные парусники почти не отличаются от «Дара Млодзежи», но их внутреннее помещения существенно перепланированы (в частности, 22-местные кубрики для курсантов заменены на более удобные 12-местные), механизмы получили специальные амортизаторы, что снизило шум и вибрацию при их работе. В качестве вспомогательных механизмов установлены два ди-



«Хлеб-соль» по-морскому: встреча «Паллада» на Камчатке.



Золотой век паруса



зеля, работающие на один гребной винт регулируемого шага, причём при движении под парусами лопасти винта занимают положение, при котором уменьшается сопротивление набегающему потоку воды. Численность экипажа по штату — 50 человек; помещения для курсантов рассчитаны на 144 человека. Кроме того, предусмотрены хорошо оборудованные учебные классы и каюты для шести преподавателей.

Фрегаты типа «Дружбы» неоднократно ставили рекорды в плавании под парусами. Так, «Мир» (приписан к порту Санкт-Петербурга) в 1992 г. на регате «Гранд Колумбус», посвящённой 500-летию открытия Америки, показал себя самым быстроходным среди судов класса «А». Четыре года спустя он вышел в абсолютные победители «Толл Шипс Рэйсиз» на Балтийском море.

Младшие братья «Мира» — фрегаты «Паллада» и «Надежда» — приписаны к порту Владивостока. «Паллада» вступила в строй 4 июля 1989 г.; первое плавание по маршруту Рига — Владивосток очень напоминало исторический поход её знаменитого предшественника, описанного И. А. Гончаровым в цикле очерков «Фрегат „Паллада“». В 1990 г. «толл-шип» посети

л город Сиэтл, где экипаж судна и курсанты мореходных училищ участвовали в церемонии открытия Игр доброй воли. В следующем году «Паллада» в составе экспедиции «Русская Америка» проплыла вдоль Западного побережья североамериканского континента, от Аляски до Калифорнии. А в 1992 г. фрегат ждал рекордное по продолжительности восьмимесячное путешествие в Европу, трансатлантическая гонка «Гранд Колумбус» и возвращение домой через Панамский канал и Тихий океан. В этом рейсе на долю курсантов выпало 189 парусных авралов! И ни один из молодых моряков не пожалел о том, что отправился в трудное, но необычайно интересное плавание.

5 июня 1992 г. российский флаг был поднят на «Надежде» — последнем корабле из серии «высоких кораблей». Теперь оба фрегата ежегодно совершают учебные рейсы по Тихому океану, посещая Японию, Китай и другие страны Дальневосточного региона.



Колокол парусника «Мир».

Фрегаты «Надежда» и «Мир» из серии «высоких кораблей».





«ПАРАД ПАРУСОВ»

Парусник «Сорландет» (норвежск. «южные земли»). Этому кораблю выпала непростая судьба. На своём веку «Сорландет» побывал и грузовым судном, и пассажирским каботажником, и даже плавучей тюрьмой — так его использовали немцы во время оккупации Норвегии. В ходе Второй мировой войны парусник был потоплен. Тем не менее судно подняли и в 1947 г. восстановили в первоначальном виде. Сегодня «Сорландет», отметивший в 2002 г. 75-летие, одно из самых маленьких судов с полным корабельным парусным вооружением (меньше его только датский «Георг Стаге»). Максимальная длина «Сорландета» с бушпритом — 65 м; ширина — 9,7 м; осадка — 4,65 м. Площадь парусов — 1166 м². Обычно на борту судна находятся 15 человек экипажа, 70 курсантов и юнг. «Сорландет» приписан к порту норвежского города Кристиансанн.



Барк «Европа» — не учебный парусник, а коммерческое судно, совершающее чартерные рейсы с туристами на борту. Однако оно нередко участвует в неофициальной части мероприятий STA, включая парады и смотры. История барка такова. В 1911 г. на воду в Гамбурге был спущен плавучий маяк. В 1987–1993 гг. его корпус перестроили в парусник. Несмотря на скромные размеры (наибольшая длина — 55,1 м; ширина — 7,45 м; осадка — 4,5 м), судно с экипажем 10–12 человек может принять на борт до 55 пассажиров. «Европа» плавает под флагом Нидерландов и приписана к порту Амстердама.



Золотой век паруса

Бригантина «Грайф», в прошлом учебное судно флота ГДР «Вильгельм Пик», сменившее имя после объединения Германии в 1990 г. Бригантина построена в 1951 г. Её водоизмещение составляет всего 290 т; наибольшая длина — 41 м; ширина — 7,6 м; осадка — 3,55 м. Площадь парусов — 570 м². Особенность парусной оснастки — редко встречающийся треугольный парус мунсель, расположенный на фок-мачте выше бом-брамселя.



Английская бригантина «Ай оф зе Винд» («Глаз Ветра») со времени постройки (1911 г.) сменила множество имён и хозяев. В 1976–1978 гг. «Глаз Ветра» совершил кругосветное плавание, затем участвовал в съёмках фильма «Дикие острова» у берегов Новой Зеландии. Характерная черта парусного вооружения судна — наличие прямых парусов (марсели) на грот-мачте, что нечасто встречается на классических бригантинах.



Японский четырёхмачтовый барк «Кайво Мару» наряду с однотипным «Ниппон Мару» относится к крупнейшим в мире учебным парусникам. Построенный в 1989 г., он отличается высоким уровнем автоматизации и безопасности, хотя все без исключения операции с парусами на нём принципиально выполняются вручную. Полная длина «Кайво Мару» — 110,1 м; ширина — 13,8 м; осадка — 6,58 м. Площадь всех 36 парусов — 2760 м². Наибольшая высота мачт — 55,5 м. Судно берёт на борт 69 человек экипажа и 130 кадетов. Благодаря отличным обводам корпуса (в процессе проектирования модель барка продувалась в аэродинамической трубе) и особой парусной ткани «Кайво Мару» при свежем ветре уверенно держит скорость 13 узлов.



Золотой век паруса



Крупнейший парусник испанского флота — четырёхмачтовая шхуна «Хуан Себастьян де Элькано». Построен на верфи в Кадисе (1927 г.). Водоизмещение — 3754 т; длина с бушпритом — 112,8 м; ширина — 13,1 м; осадка — 6,9 м. Площадь парусов тоже впечатляет — 2467 м².

«Херсонес» входил в пятерку советских парусников типа «Дружба». Ныне он плавает под флагом Украины.



«Остершельде» — один из многочисленных торговых парусников европейских стран начала XX в. Эта трёхмачтовая марсельная шхуна была построена в Нидерландах в 1918 г. и восстановлена в первоначальном виде в 1992 г. Она ходит в чартерные круизные рейсы, а в 1996—1998 гг. даже совершила кругосветное плавание.





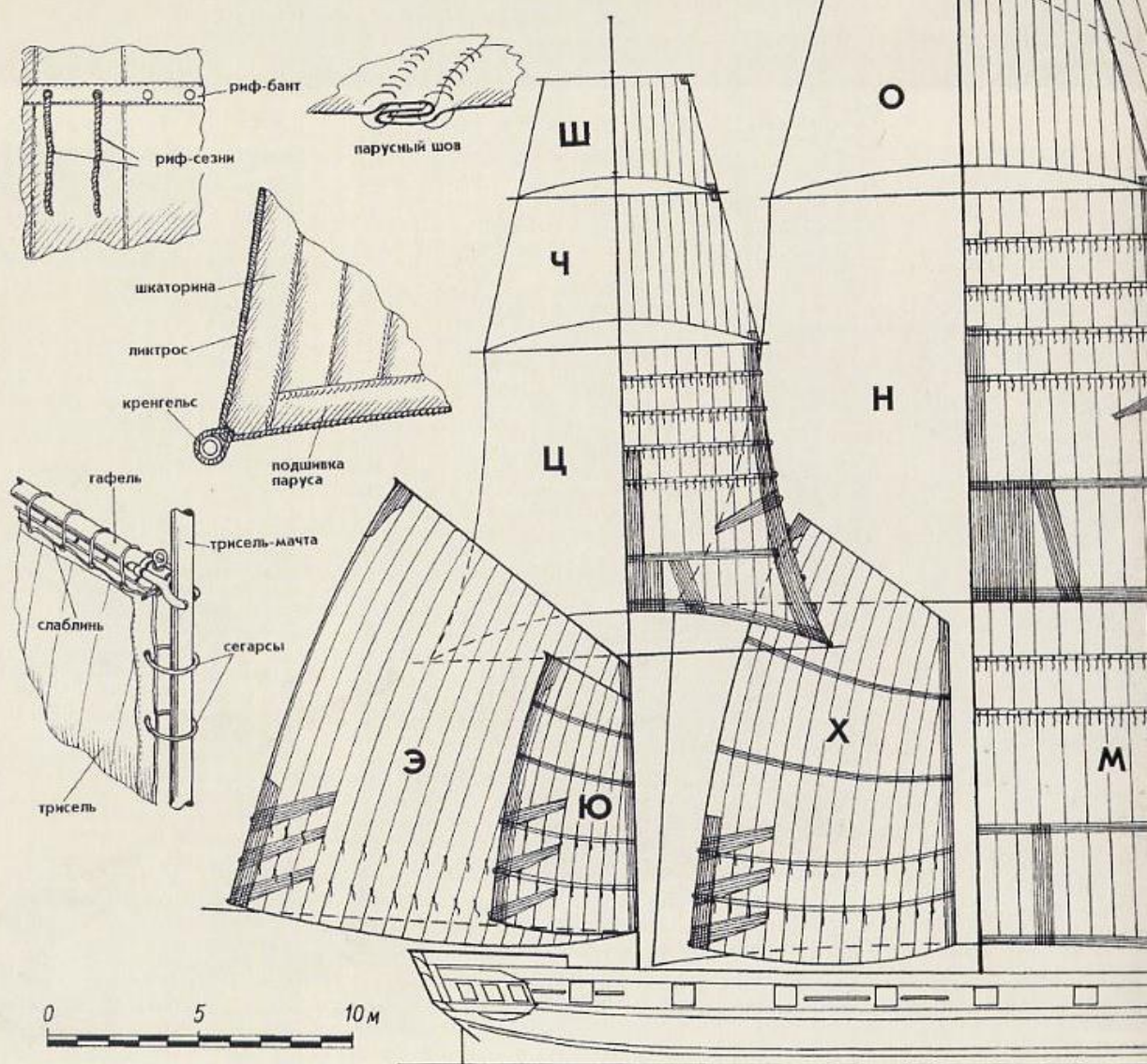
СУДОМОДЕЛИЗМ

Моделирование вёсельных и парусных судов — увлекательный вид творчества с тысячелетней историей. Модели, изготовленные из золота и серебра, найдены в гробницах фараонов. Возможно, потому, что, согласно верованиям древних египтян, после смерти человека его душа должна переплыть мифическую реку, отделяющую мир живых от царства мёртвых. В далёком прошлом модели кораблей имели преимущественно культовое значение и у других народов.

В XVII в. начинают появляться в Европе довольно точные масштабные копии парусников. Они предназначались для проведения опытов, а также в качестве учебных пособий для кораблестроителей и моряков. Причём даже коронованные особы не считали для себя зазорным заниматься их постройкой. Например, в Центральном военно-морском музее Санкт-



В этой статье и далее приводятся чертежи русского 20-пушечного корвета «Оливуца» (1841 г.), реконструированные на основе подлинных архивных материалов. По ним можно построить точную масштабную модель данного парусника, одного из красивейших в Российском флоте.





Приложение

Петербургу по сей день хранится деревянная модель фрегата, выполненная Петром I.

Сегодня сотни тысяч людей увлеченно делают миниатюрные копии кораблей. Практически в каждой стране мира существуют собственные национальные объединения судомоделюстов; есть и международная федерация NAVIGA со штаб-квартирой в Вене. Под эгидой NAVIGA проходят чемпионаты Европы и мира по судомоделюству и судомоделюстному спорту, на которых их участники соревнуются в мастерстве, следуя строгим правилам. Каждая модель оценивается судейской коллегией по балльной системе, учитываются историческая точность коши и качество её изготовления. Модели парусных судов, как правило, являются стендовыми (настольными) и относятся к классу С; плавающие неуправляемые модели парусных яхт — к классу D, радиоуправляемые — к классу F5. Победители соревнований награждаются дипломами и медалями.

Впрочем, судомоделюстные соревнования не столько спорт, сколько красочное шоу, привлекающее многочисленных зрителей. И их восхищение для автора модели зачастую высшая награда, более важная, чем оценка судей.

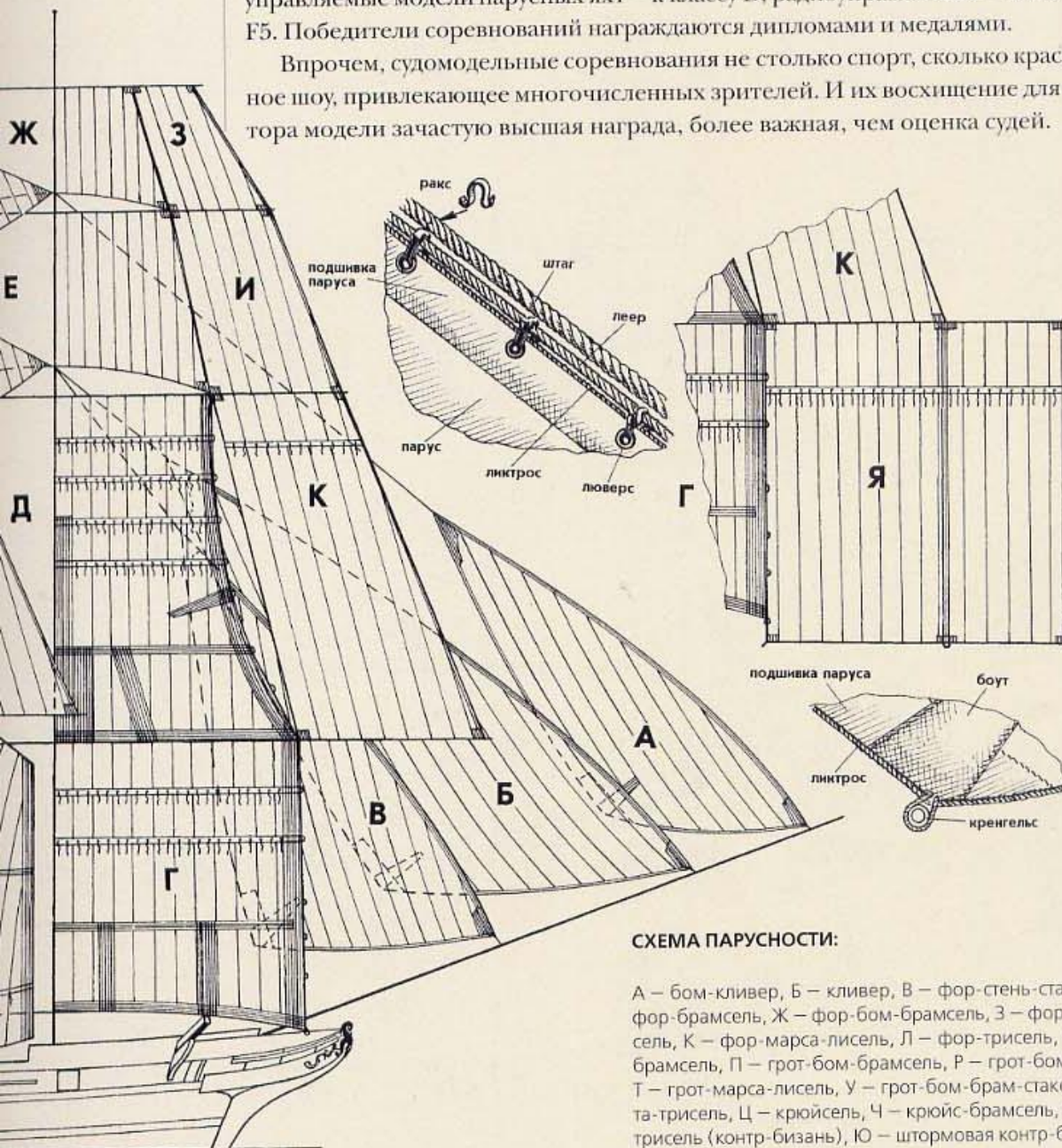
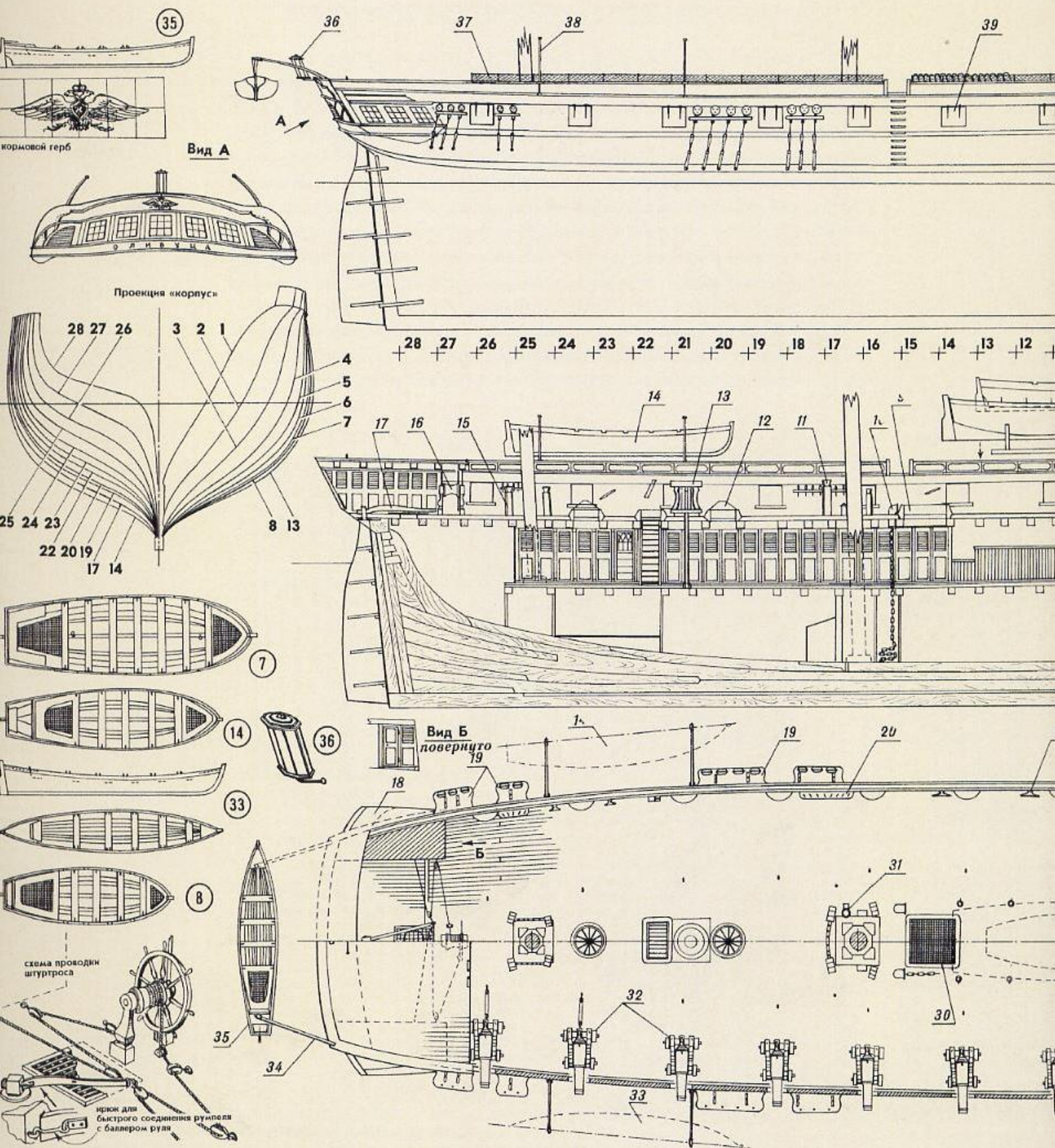
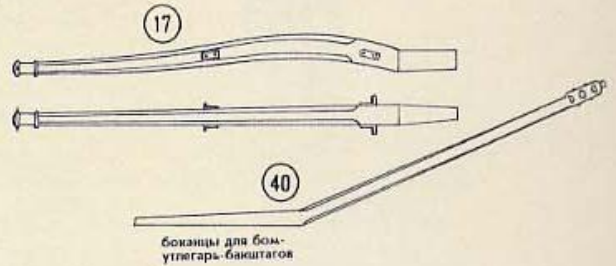
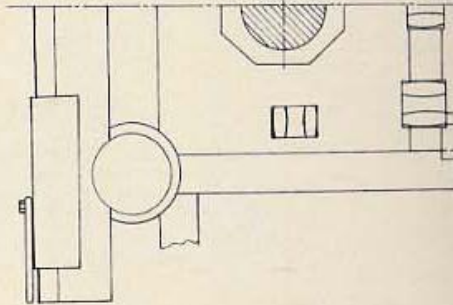
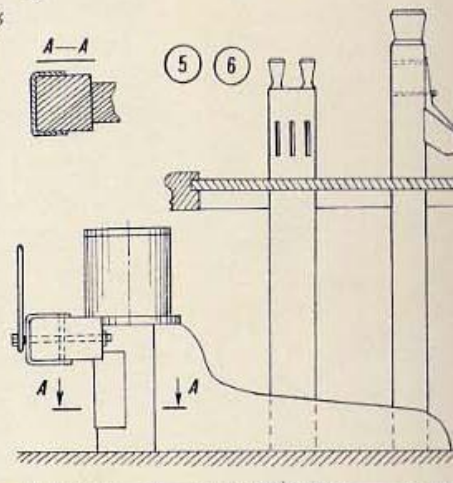
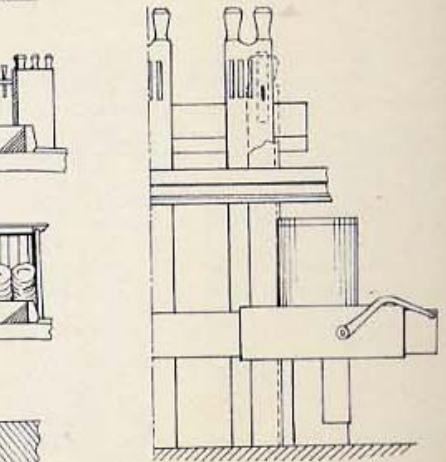
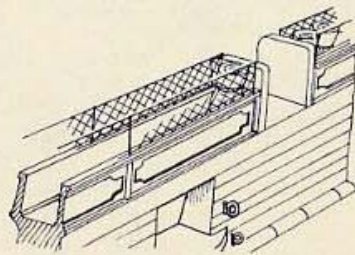
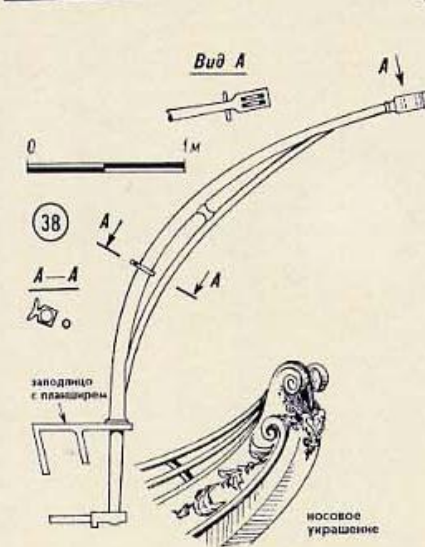
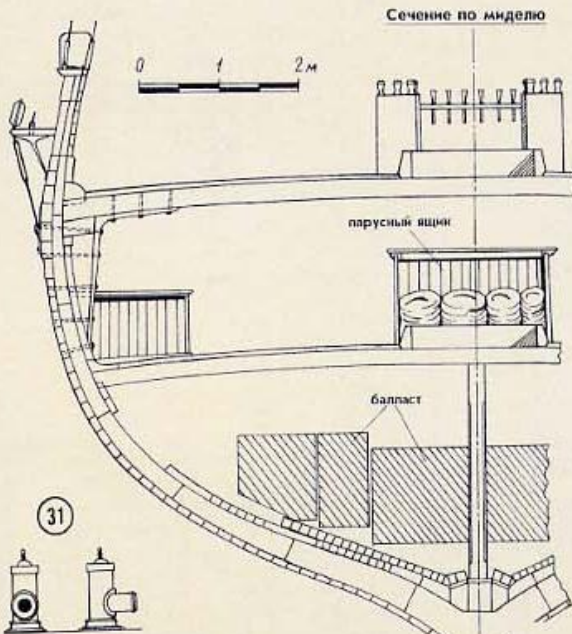
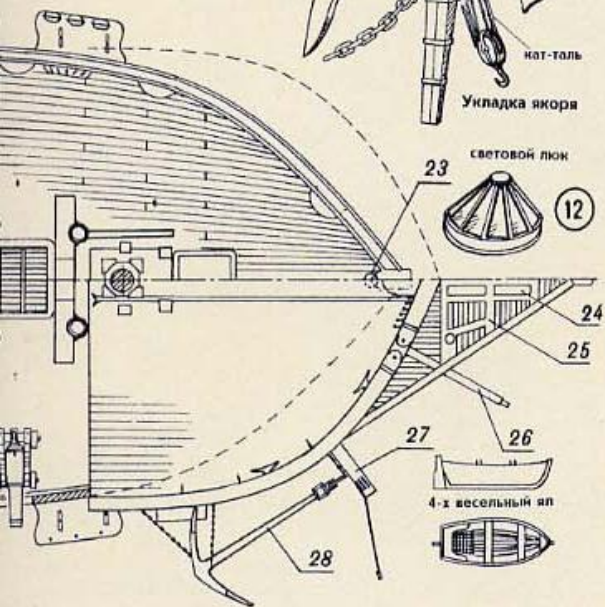
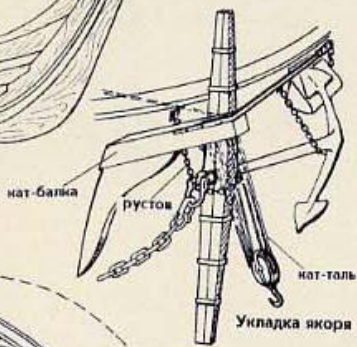
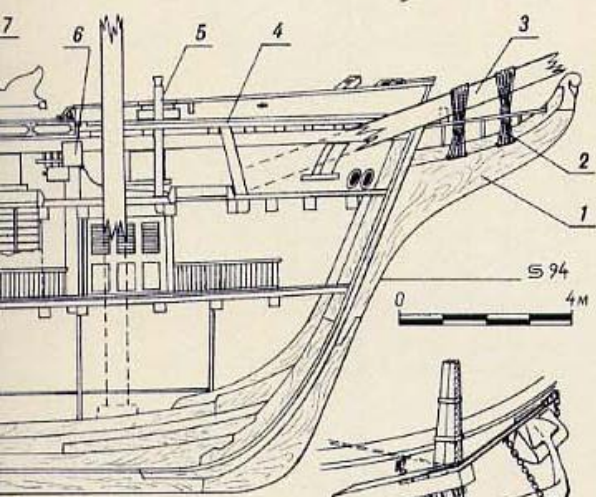
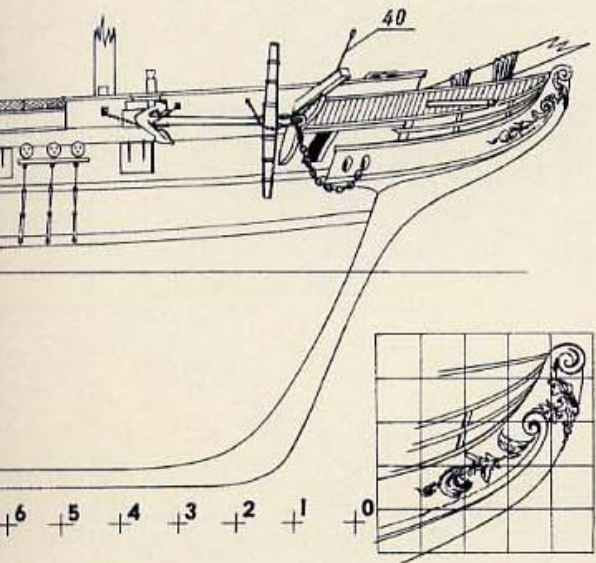
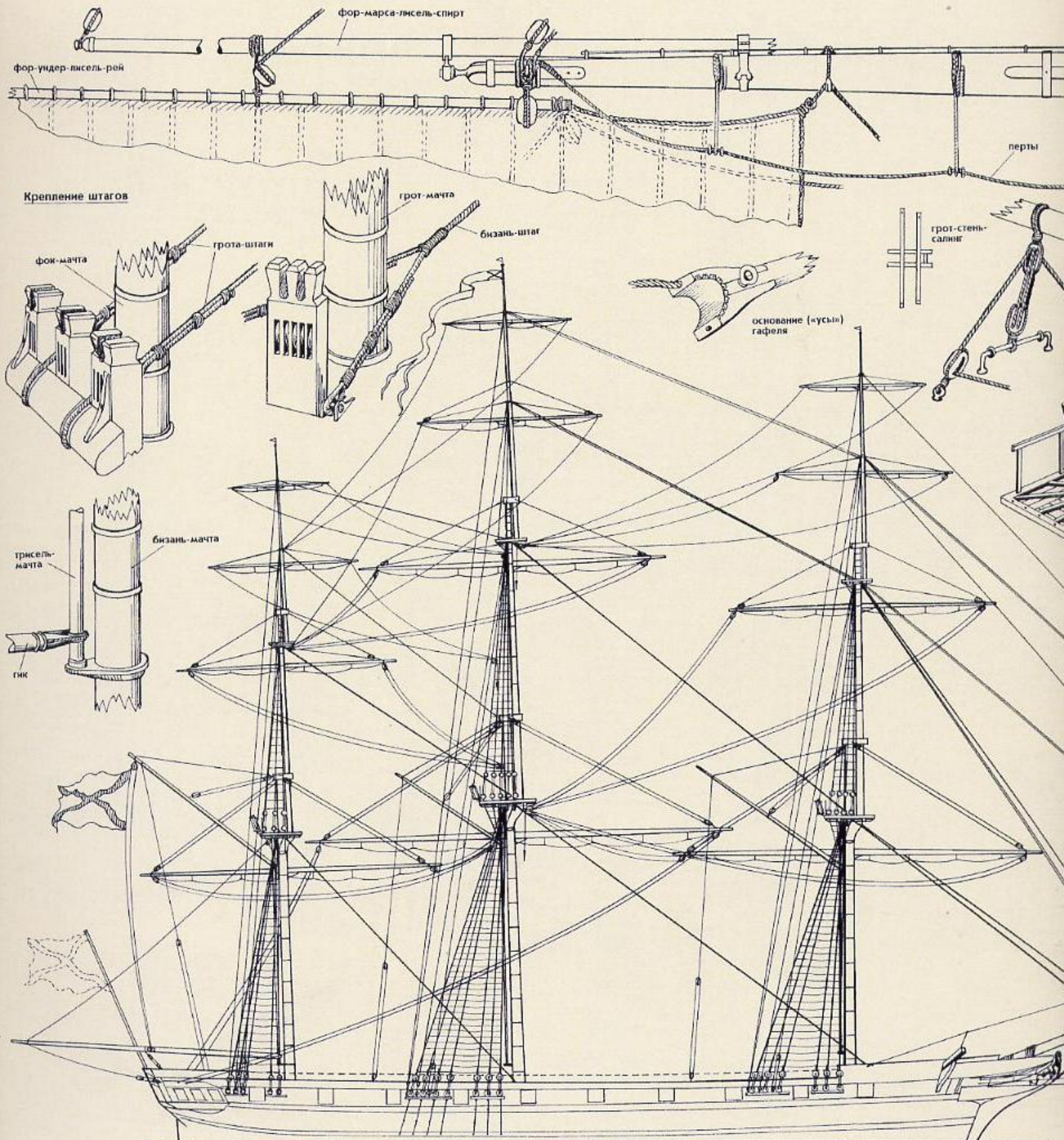


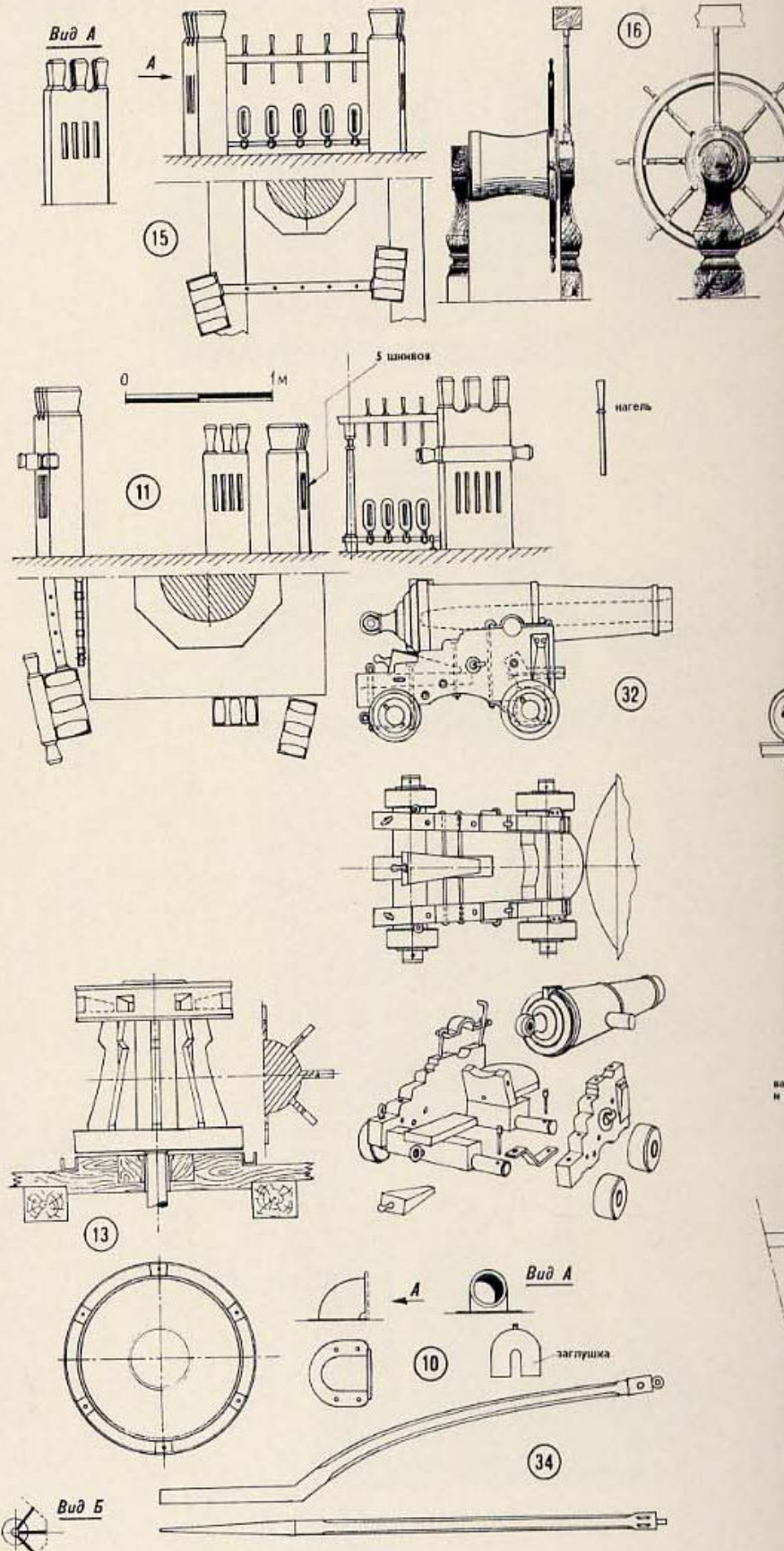
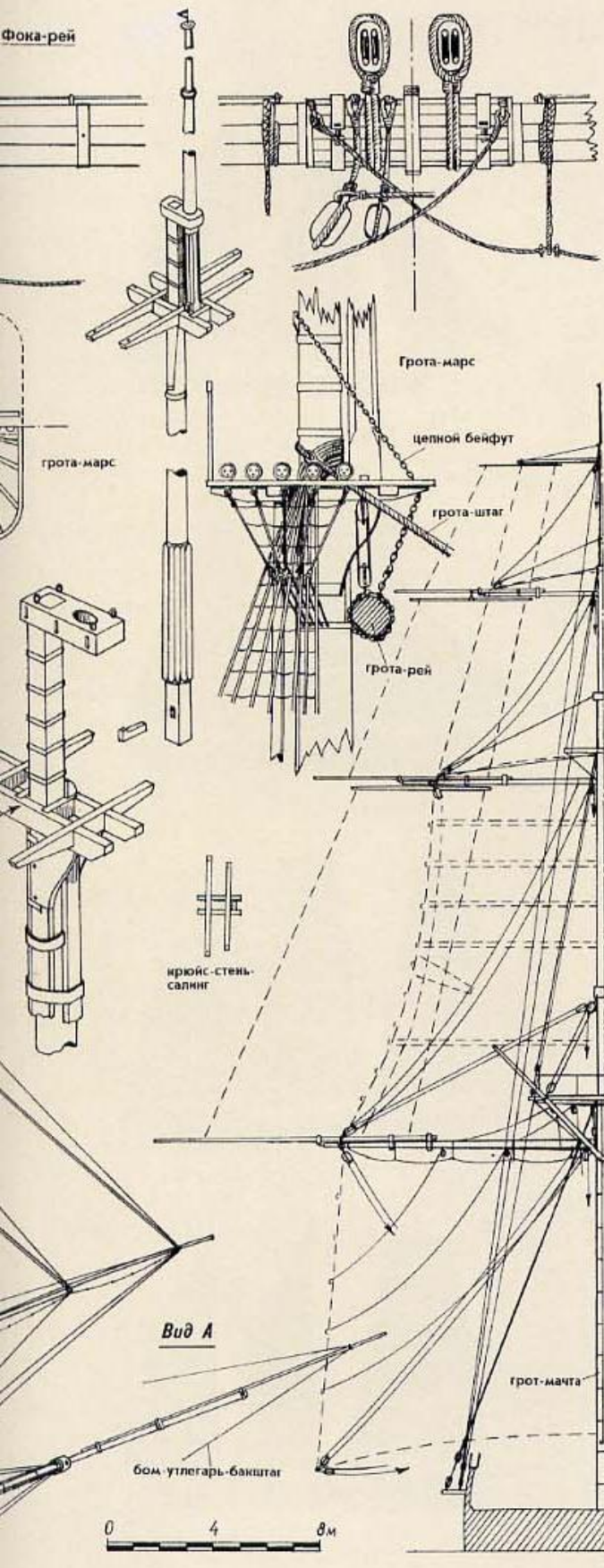
СХЕМА ПАРУСНОСТИ:

А — бом-кливер, Б — кливер, В — фор-стенъ-стаксель, Г — фок, Д — фор-марсель, Е — фор-брамсель, Ж — фор-бом-брамсель, З — фор-бом-брам-лисель, И — фор-брам-лисель, К — фор-марса-лисель, Л — фор-трисель, М — грот, Н — грот-марсель, О — грот-брамсель, П — грот-бом-брамсель, Р — грот-бом-брам-лисель, С — грот-брам-лисель, Т — грот-марса-лисель, У — грот-бом-брам-стаксель, Ф — грот-брам-стаксель, Х — грота-трисель, Ц — крьюсель, Ч — крьюс-брамсель, Ш — крьюс-бом-брамсель, Э — крьюс-трисель (контр-бизань), Ю — штормовая контр-бизань, Я — фор-ундер-лисель.









ТИПЫ ПАРУСНОЙ ОСНАСТКИ



Четырёхмачтовая марсельная шхуна.



Бермудская шхуна.



Фрегат.



Бригантина.



Бриг.



Барк.



Трёхмачтовая гафельная шхуна.



Баркентина.

СОДЕРЖАНИЕ

Вместо предисловия	5
Паруса и снасти	6

ВЕСЛО И ПАРУС

Весло и парус	14
Античные суда	16
Северные «драконы»	20
Галеры, галеасы и шебеки	22
Галера «Реал»	26
Яхта императрицы	28

КОРАБЛИ ВЕЛИКИХ МОРЕХОДОВ

В преддверии великих открытий	32
Корабли Колумба	34
Первая кругосветка	36
«Золотая Лань» Железного Пирата	40
Корабли «отцов-пилигримов»	42
Первый шведский трансатлантик	44
«Индевор» Джеймса Кука	46
Мятежный «Баунти»	48
Корабли российских экспедиций	52
Пираты	56

ВЛАСТЕЛИНЫ МОРЕЙ

Паруса и пушки	62
«Великий Гарри» Генриха VIII	64
«Ваза»	66
Шедевр герцога Ришельё	68
«Повелитель Морей»	69
Уроки англо-голландских войн	72
Фрегаты	74
Штандарт на мачте	78
Балтийский первенец Петра	80
«Ингерманланд»	82
Герои Чесменского сражения	84

«Виктори»	8
Фрегат-долгожитель	9
Родоначальник морской гвардии	9
Шестой ранг	9
Фрегат «Паллада»	10
Плавающие крепости	10
Парус и пар	10
Вступая в новую эпоху	10
Морская артиллерия	11
Жизнь на парусном судне	11

ЗОЛОТОЙ ВЕК ПАРУСА

Борьба за скорость	12
«Гонимые псы океана»	12
Легендарная «Катти Сарк»	12
«Выжиматели ветра»	13
«Летающие П» Фердинанда Лайеши	13
«Пшеничные» гонки	13
«Последние из могикан»	14
«Морское Облако»	14
Наперекор стихии	14
Летающие над волнами	14
«Высокие корабли»	14
«Крузенштерн»	15
Барк «Седов»	15
«Великолепная пятёрка»	15
Датские фрегаты	16
Учебный «линкор»	16
Паруса Латинской Америки	16
Российские скороходы	16
«Парад парусов»	17

Приложение

Судомоделизм	17
Типы парусной оснастки	18

Совет директоров – М. Аксёнова, Г. Храмов
Главный редактор – Е. Хлебалина
Главный художник – Е. Дукельская
Куратор серии – И. Кошелев
Дизайн серии и макет – Е. Дукельская
Литературное редактирование – О. Еремеева
Корректурa – Г. Герман, А. Русакова
Подбор иллюстраций – Е. Яхно

Набор:
Ю. Антонова
Н. Гольдман
О. Демидова
М. Коробко
Ф. Тахирова
О. Шевченко

Изготовление
оригинал-макета:
А. Володарский
А. Кильдин
Н. Петровский
Р. Самохин
Б. Халяпин
Л. Харченко

Художники:
С. Балакин
Е. Войшвилло
В. Емышев
А. Заикин
Н. Рожнов
В. Стуковнин
В. Челак
Ю. Юров

Фотографы:
С. Балакин
Л. Вейсман
М. Глазов
В. Иванов
А. Каменев
Ю. Любцов
Ю. Масляев
И. Пискарев

В оформлении книги использованы изобразительные материалы, предоставленные Агентством Fotobank «Библиотека изображений» (Hulton Archive, Bridgeman Top Foto, Stock Food); «Русской Фотографической группой»: с. 57, внизу – Fukuhara, Inc./Corbis; Музеем Книги РГБ; Историческим музеем.

«Аванта+» благодарит Гильдию судомоделистов и В. Б. Дивинского за предоставление моделей парусных судов; Г. Марущак, Е. Ройтман, Л. Петрову; Круизный центр «Нептун» (neptun@aha.ru).

Адреса магазинов «Аванта+»: Москва, ул. 1905 года, д. 8; ул. Пятницкая, д. 73; «Хорошее настроение» (ст. м. «Добрынинская»); Ореховый бульвар, д. 15, «Галерея Водолей», 2-й этаж (ст. м. «Домодедовская»).

Адрес в Интернете: www.avanta.ru

Изд. лиц. № 05330 от 09.07.2001. Подписано в печать 25.01.2003.
Формат 90 × 100/12. Бумага мелованная. Гарнитура «Баскервиль».
Печать офсетная. Усл.-печ. л. 17,02. Тираж 15 000 экз.

ЗАО Детское издательство «Аванта+». 125047, Москва, Оружейный пер., д. 15, стр. 1 (помещение ТАРП ЦАО г. Москвы).

Отпечатано в типографии Fortuna Print Export, Bratislava, Slovakia.

УДК 629.53
ББК 39.425
Б20

ICES



INTERNATIONAL CENTRE OF EDUCATIONAL SYSTEMS (ICES)
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ОБУЧАЮЩИХ СИСТЕМ (МЦОС)
CENTRE INTERNATIONAL DES SYSTEMES D'EDUCATION (CISE)
INTERNATIONALES ZENTRUM FÜR AUSBILDUNGSSYSTEME (IZAS)

UNDP
Reg. No 92573
UNESCO
Apr. of 12.11.93
UNIDO
Reg. No 02253
UNEP
Reg. of 24.05.99



**МЕЖДУНАРОДНАЯ КАФЕДРА – СЕТЬ UNESCO/ICES
"ТЕХНИЧЕСКОЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ
И ПОДГОТОВКА КАДРОВ"**

Рекомендовано Международным центром обучающих систем (МЦОС) и международной кафедрой-сетью ЮНЕСКО/МЦОС в качестве учебного пособия в системах непрерывного образования для всех (continuing longlife education for all).

Куратор серии	<i>И. Кошелев</i>
Ведущий редактор серии	<i>Е. Ананьева</i>
Дизайн серии и макет	<i>Е. Дукельская</i>
Автор текста	<i>С. Балакин</i>
Автор фотографий	<i>Ю. Масляев</i>

Балакин С. А., Масляев Ю. Л.

Б20 Парусные корабли / Вед. ред. Е. Ананьева. – М.: Аванта+, 2003. – 184 с.: ил. – (Самые красивые и знаменитые).

ISBN 5-94623-041-7

Вид бесшумно скользящего по волнам белоснежного корабля вряд ли оставит кого-нибудь равнодушным. Парусник, несмотря на его техническую сложность, удивительно красив. Он являет собой великолепный пример гармоничного сочетания рациональности и экологической чистоты. Роль, которую ему выпало сыграть в развитии цивилизации, невозможно переоценить. Самым красивым и знаменитым парусным кораблям посвящена эта книга. Она увлечёт тех, кто интересуется историей, влюблён в море и склонен к романтике...

В книге приведены чертежи для любителей судомоделизма.

УДК 629.53
ББК 39.425

ISBN 5-94623-041-7

© «Издательский центр „Аванта+“», 2003

