

Н. Боголюбов

История корабля

Том 2

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Н11

Н11 **Н. Боголюбов**
История корабля: Том 2 / Н. Боголюбов – М.: Книга по Требованию, 2014. –
706 с.

ISBN 978-5-458-08266-2

ISBN 978-5-458-08266-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2014
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2014

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

- VI Паровое судостроеніе. Постепенныя усилія къ замѣнѣ весель колесными двигателями (200). Первые попытки къ приложенію пара для движенія судовъ (202). Изобрѣтенія Герона Александрійскаго, Бласко-де-Гаррея и Джіовани Бранко, Денисъ Папинъ (202). Машины атмосфернаго давленія и приспособленія ихъ къ судоходству. Первый пароходъ Ионафана Гуллса (205). Изобрѣтенія Джемса Уата и первые суда съ его механизмомъ (206). Опыты: Миллера (207), Румсея (208), Фультона и первые его пароходы (210). Дальнѣйшее развитіе пароходства до желѣзнаго судостроенія; пароходы деревянныя торговые; ихъ постепенное улучшеніе (212). Введеніе пароходовъ въ Россіи (214) 200
- VII Желѣзное судостроеніе. Первые попытки къ постройкѣ желѣзныхъ судовъ (216). Быстрое распространеніе желѣзныхъ судовъ (217). Замѣчательныя по размѣрамъ первые пароходы (217). Пароходъ Левіафанъ и его постройка (218). Относительныя преимущества желѣзныхъ судовъ противу деревянныхъ (221). Винтъ и первые опыты надъ введеніемъ винтовыхъ двигателей на паровыхъ судахъ (224). Винты разныхъ системъ (227) 216
- VIII Военныя паровыя суда: колесныя и винтовыя; передѣлка парусныхъ деревянныхъ судовъ въ винтовыя и кратковременное ихъ существованіе (229) 229
- IX Современныя паровыя суда употребляемыя въ военныхъ флотахъ: суда броненосныя (232). Первое судно съ свинцовой броней (234). Первые броненосныя французскія батареи (235). Первые американскія мониторы (231). Первоначальная башенная система Эриксона (238). Броненосецъ Меримакъ (239). Башни системы Кольза (241). Башни барбетныя (244). Бронепосцы новѣйшихъ системъ: брустверно-башенныя (247). Казематныя (251). Смѣшанныхъ системъ (259). Что требуется отъ броненоснаго судна (261). Неуязвимость (264). Непотопляемость (266). Парусность (266). Тара-

- ны (267). Вентиляція (269). Руль (270). Витъ (272). Прѣсная вода и топливо (273). Дѣйстви-
тельные мореходныя качества броненосцевъ (274).
Классификація броненосцевъ и размѣщеніе грузовъ
(276) 232
- X Суда сторожевыя. Ихъ происхожденіе (277).
Крейсеры станціонеры (278). Крейсера морскіе,
ихъ значеніе въ мирное и военное время. Истори-
ческій обзоръ крейсерства (289). Система построй-
ки крейсеровъ, тараны, броня, машины, парус-
ность (299). Команды (300). Сравнительныя раз-
мѣры крейсеровъ въ нѣкоторыхъ приморскихъ го-
сударствахъ (301). Суда транспортныя и разсыль-
ныя (302). Желѣзные рангоутъ и стоячій такелажъ
и рангоутъ капитала Кольза (302). Способы брать
рифы по системѣ Куингама и Бруара (305). Греб-
ныя суда (305). Окраска судовъ и экипажи на
военныхъ судахъ (309) 277
- XI Загражденіе рейдовъ и устьевъ отъ вторженія
непріятеля въ древнія времена (311). Ныѣншій спо-
собъ устройства такихъ преградъ изъ подводныхъ
минъ (312). Какія употребляются мины (314).
Первыя попытки къ введенію минъ для дѣйствія
ими наступательно въ Америкѣ и у насъ и суда
для того употреблявшіяся (315). Мины буксирныя
(139). Мины самодвижущіяся (321). Современныя
наступательныя миныя суда (323). Нѣсколько
словъ о плаваніи подъ водою (330). 311
- XII Артиллерія (335). Пушка Вулическая (336).
Пушки Крупа и Обуховскаго завода и ихъ при-
готовленіе (337). Пушки употребляемыя въ разныхъ
государствахъ и сравнительныя ихъ размѣры (340).
Стапки (342). Заряжаніе и стрѣльба (343). Про-
бивающая сила снарядовъ (344). Порохъ, его хра-
неніе, бомбовые погреба (344) 335
- XIII Современная тактика (346), Блокада и бомбар-
дировка (352) 346
- XIV Спасательныя станціи и спасательныя суда (355).
Лоцманъ (361). Суда потѣшныя вообще и полез-
ное вліяніе ихъ на морское дѣло (364). Суда мор-

скія (370), рѣчныя (373). Яхть клубы: въ иностранныхъ государствахъ (377). Потѣшныя суда и яхть клубы въ Россіи (378) 355

Часть 4-я.

- I Судостроеніе и судоходство въ Россіи. Исторія. Походы древнихъ Руссовъ на Царьградъ и плаванія по Черному морю (389). Суда ими употреблявшіяся (391). Движеніе русскихъ на Сѣверъ и Югъ и торговыя сношенія на Балтійскомъ и Каспійскомъ моряхъ (394). Былины (399). Набѣги запорожцевъ и ихъ суда (400). Позднѣйшія попытки русскихъ къ упроченію владычества на берегахъ Финскаго залива, основанію военнаго флота и распространенію морской торговли на Балтійскомъ и Каспійскомъ моряхъ (401). Первый корабль построенный въ Россіи (402) 389
- II Судостроеніе при Петрѣ Великомъ. Потѣшныя занятія царя въ Москвѣ и на Переяславскомъ озерѣ (405). Дѣдушка русскаго флота (406). Путешествіе царя въ Архангельскъ и первыя плаванія по морю (406). Распоряженія царя къ постройкѣ новоманерныхъ судовъ (407). Военное судостроеніе въ Воронежѣ и другихъ мѣстахъ (408). Названія судовъ того времени (409). Балтійскій флотъ парусный и гребной и ихъ участіе въ сѣверной войнѣ (410). Каспійская флотилія (415). Перечень судовъ Петровской эпохи (417) 405
- III Военный флотъ. отъ кончины Петра до введенія паровыхъ кораблей (423). Основаніе морскаго шляхетнаго корпуса (424). Царствованіе Екатерины II, блестяція побѣды нашего флота въ войны съ Турками (424). Основаніе Черноморскаго флота и верфей въ Херсонѣ, Николаевѣ и порта въ Севастополѣ (427). Флотъ въ войну съ Шведами (428). Флоты въ царствованія императоровъ Павла I, Александра I и Николая I, перемѣны въ составѣ флотовъ въ эти царствованія до введенія пароходства и участіе флотовъ въ бывшихъ войнахъ 428. 423

- IV Паровой флотъ деревянный и желѣзный и введеніе у насъ колесныхъ и винтовыхъ судовъ (434). Постройка клиперовъ (436). Краткій очеркъ прошедшаго состоянія Балтійскаго флота (437). Преобразованія во флотахъ послѣ войны 1853—56 годовъ (439). Устройства Обуховскаго пушечнаго и Кронштадтскаго механическаго заводовъ и постройка броненосныхъ, крейсерныхъ и минныхъ судовъ (440). Современный числовой составъ морскихъ командъ, нѣкоторые типы нашихъ судовъ и свѣдѣнія о судахъ и экипажахъ распределенныхъ по разнымъ нашимъ приморскимъ портамъ (444). Таможенная крейсерная флотилія (455) Владивостокъ и Сибирская флотилія (458). Добровольный флотъ (467). 434
- V Торговое судостроеніе и судоходство на нашихъ моряхъ со временъ Петра Великаго. Бѣлое море. Мѣры принимавшіяся царемъ къ улучшенію судостроенія и морской торговли (473). Время цвѣтущаго состоянія Бѣломорскаго края, его упадокъ и современное его состояніе (475). Суда употребляемыя поморцами для морской торговли и промысловъ (478). Лодьи (479). Шняки, Кочмары (480), Раньшины, Лихтеры (481), Шкуны (482), Кляперы, Гальоты, Елы (483). Способъ постройки (477). Суда прибрежныя промысловыя: Карбасы (484). Осиповка (486). Тройникъ (487). Соловецкіе острова (487). Краткій топографическій очеркъ Сѣвернаго побережья (489). Островъ Новая Земля (495). Промыслы, наемъ рабочихъ, артели (502). Предметы улова: Треска (503). Бѣлуха (504). Семга, Навага (505), Сельдь (506). Зибриный промыселъ: Моржи и Тюлени (506). Киты (509). Акулы (510). Бѣломорская торговля (511). Обычай и повѣрья поморцевъ (515). Нѣсколько словъ о Сѣверномъ пути за Карскія ворота и попытки иностранцевъ захватить нашу торговлю чрезъ рр. Обь и Енисей (517). 473
- VI Судостроеніе для Каспійскаго моря и Каспійское судоходство и промыслы. О морскаваніи послѣ Петра I (529). О судостроеніи вообще (531).

Суда мореходныя: Шкоуты Марсельный и Брюсельный (533). Бакинка (536). Росшива Мангышлакская и Кусовая Мангышлакская лодка (537). Шкуны (538). Суда закройныя рыболовныя: Живодная кусовая лодка (539). Свойская лодка (540). Догрузной досчаникъ (541). Суда промысловыя прибрежныя и рѣчныя на Низовьяхъ Волги: Реюшка (541). Асламка (541). Шкоутная судовая лодка и Киржимъ (542). Казачій досчаникъ и неводникъ (543). Рыбница, прорѣзь, косная или коснушка (544). Обзоръ прибрежьевъ (545). Плаваніе (547). Торговля (549). Рыбные и тюленіи промыслы (550). Разныя породы рыбъ, способы ловли и рыболовныя снасти (553). Тюлений промыселъ (559). Обработка рыбныхъ продуктовъ (560). Нѣкоторыя данныя объ Астраханскихъ промыслахъ (562)

529

VII Моря Черное и Азовское. Краткій обзоръ ихъ береговъ (564). Перечень судовъ на нихъ употребляемыхъ (567). Суда мореходныя: брѣги, шкуны (568). Матыги, гулеты (569). Суда для прибрежныхъ плаваній: требаки, дубы прибрежныя (570). Догрузной дубъ, догрузная байда (579). Суда перевозныя въ низовьяхъ и Лиманахъ Днѣпра: дубы рѣчныя, дубки (570). Суда для р. Дона: Катуръ большой, катуръ малый (571). Каюкъ, Завозня (573). Суда на низовьяхъ Днѣстра (573). Плаваніе, торговые прибрежные пункты па обѣихъ моряхъ и низовьяхъ рѣкъ (575): города Херсонъ (577). Никополь, селеніе Казачьи Лагери, Алешки (578). Кипбурнь, р. Донъ (579). Р. Кубань, Таганрогъ (580). Ростовъ, Бердянскъ (581). Мариуполь, Керчь, Тамань (582). Еникале, Одесса (583). Севастополь (585). Вольные матросы (585). Плаванія и промыслы и настоящее ихъ состояніе (587). Рыболовство (591). Добыча соли (594)

564

VIII Судостроеніе и судоходство на Балтійскомъ морѣ и его заливахъ. Общій обзоръ прибалтійскихъ прибрежій (596). Финляндія (599). Ость-Зейскія губерніи (603). Берегъ Финскаго залива отъ Вы-

боргской губы къ востоку. Петербургъ, а отъ него до г. Нарвы (604).

596

IV Судостроеніе и судоходство по озерамъ и рѣкамъ (614). Озеро Ладожское (615). Онежское (619), Бѣлое, Кубинское и др. (621). Промыслы, судоходство и судостроеніе (621). Судостроеніе и судоходство по рѣкамъ (625). Р. Западная Двина (626). Днѣстръ, Днѣпръ (627). Байдакъ. Бранка (барка) (629). Галеры (630). Р. Донъ, воронежская барка, (631) р. Сѣверная Двина и суда по ней плавающія: Каюкъ (632). Шитикъ, Павозокъ, Тихвинка (633). Карбасъ рѣчной (634). Обласы, барки и ихъ постройка (635). Полуднище. плоты (636). Р. Волга (637). Суда плавающія по Волгѣ: коренныя и кладныя (639). Баржи (644) Бархотъ и др. (643). Способы передвиженія судовъ (644). Коноводки, Кабестаны, Туера (646). Пароходы буксирныя, буксиро-пассажирскіе (646). Пассажирское пароходство (650). Р. Уралъ и его рыболовство (653). Рѣки Азіатской Россіи Бурлаки (656). Мореходныя школы (661). Императорское Общество для содѣйствія русскому торговому мереходству (666)

614

Краткій объяснительный словарь морскихъ терминовъ вошедшихъ съ сочиненіе.



ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ.
СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОХОДСТВО
СЪ
ОТКРЫТІЯ АМЕРИКИ И ДО НАШИХЪ ДНЕЙ.

I.

Компасъ и его вліяніе на распространеніе мореплаванія.—Нѣкоторыя средне-вѣковыя обычаи по построенію судовъ, по объявленію войны и по составленію флотовъ, употреблявшіеся и въ XV вѣкѣ.—Нѣсколько словъ о томъ какъ развивалась морская торговля, начиная съ древнихъ временъ и до нашихъ и какія государства были болѣе замѣтны по своей предприимчивости.—Краткая морская исторія всѣхъ приморскихъ государствъ со времени открытія Америки: Португалія.—Испанія.—Нидерланды (Голландія).—Франція.—Англія.—Данія.—Швеція съ Норвегіей.—Турція.—Сѣверо-американскіе Штаты.—Австрія.—Италія.—Германія.—Греція.

Говорятъ, что свойства магнита притягивать желѣзо было извѣстно Китайцамъ еще за 1000 лѣтъ до Р. Х.; говорятъ также, что Финикійяне знали объ этомъ свойствѣ; иначе, говорятъ ученые, какъ же допустить чтобъ они обошли Африку? (а имъ какъ кажется очень этого хочется). Говорятъ, что будто Китайцы употребляли магнитъ при своихъ плаваніяхъ къ острову Цейлону. Все это возможно, но не подтверждается никакими данными; точно такъ, какъ никто не можетъ указать то время, когда свойство магнита сдѣлалось извѣстнымъ Европейцамъ. Говорятъ будто свѣдѣнія о свойствѣ магнита, отъ Китайцевъ перешли сперва къ Арабамъ, а Европа ознакомилась съ нимъ со времени крестовыхъ походовъ. Въ одной изъ пѣсенъ нѣкоего Guiot de Provins, жившаго въ началѣ XII вѣка, упоминается о стрѣлкѣ натертой чернымъ (магнитнымъ) камнемъ, обернутой въ солому и плавающей въ сосудѣ съ водой, которая однимъ концомъ обращалась къ полярной звѣздѣ и указывала такимъ образомъ на ея мѣсто даже въ то время, когда она была скрыта за облаками. Въ этой же пѣснѣ есть указаніе, на противодѣйствіе пализма къ употребленію столь несовершеннаго еще въ тѣ времена путевого инструмента. (Ужъ не подозрѣвало ли духовенство присутствія въ магнитѣ нечистой силы?!). Какъ бы то ни было,

но этотъ документъ указываетъ на то, что свойство магнита извѣстно было Европейскимъ мореплавателямъ въ началѣ XII столѣтія. Подтвержденіе этому находятся въ другихъ указаніяхъ, что Венеціане употребляли намагниченные желѣзныя пластинки, обдѣланныя въ дерево или пробку, плавающія на водѣ. По инымъ свѣдѣніямъ пластинку вѣшали на нитку. Понятно, что при движеніяхъ судна, особливо на взволнованномъ морѣ, такой несовершенный инструментъ не могъ приносить существенной пользы. Въ усовершенствованномъ видѣ, т. е. стрѣлкѣ надѣтой на заостренную шпильку, съ прикрѣпленной къ ней картуншкой, онъ ставится извѣстенъ въ XIV столѣтіи, когда и начались отдаленныя путешествія Португальцевъ и Испанцевъ. Итальянцы приписываютъ честь усовершенствованія соотечественнику своему Флавіо Жоа уроженцу г. Амальфи. Англичане утверждаютъ, что они первые насадили стрѣлку на шпильку. Голландцы приписываютъ себѣ введеніе румбовъ на картуншкѣ. Какъ бы то ни было, но несмотря на несовершенство въ употребленіи магнита мореплавателями, потребность въ торговыхъ сношеніяхъ росла, сѣверные народы проникали въ порты Средиземнаго моря и далѣе до Чернаго и обратно, торговля суда этихъ внутреннихъ водъ, перебирались въ моря сѣверныя.

Болѣе замѣтныя и дѣятельныя сношенія начинаются съ XI вѣка, по и тогда еще, торговля морская не была сравнительно обширна и состояла въ переходахъ изъ порта въ портъ, для мѣны мѣстныхъ произведеній. Не малой тому помѣхой были безпрерывныя войны, парализировавшія сухопутную торговлю, а съ нею конечно и морскую. Побѣдители, обогащаясь захватами имущества у побѣжденныхъ, мало думали о развитіи торговыхъ сношеній. Людямъ занятымъ всю жизнь войной, не требовалась роскошная обстановка. Феодализмъ и рыцарство, не гнушаясь грабить на сухомъ пути торговые караваны и производить набѣги на слабыхъ сосѣдей, ограничивало свою роскошь оружіемъ и лошадьми и удерживая своихъ поданныхъ въ тяжкомъ рабствѣ, лишало ихъ возможности отлучаться изъ своихъ жилищъ, а тѣмъ менѣе думать о какихъ бы то ни было торговыхъ сношеніяхъ. Слѣдовательно, торговля была достоинствомъ небольшого числа людей свободныхъ отъ гнета и состояла преимущественно въ сбытѣ предметовъ первой потребности. Винодѣліе, ското-