

М. Михайлов

От дракара до крейсера

Знай и умей

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-053.2
ББК 74.27
М11

М11 **М. Михайлов**
От дракара до крейсера: Знай и умей / М. Михайлов – М.: Книга по Требованию,
2021. – 272 с.

ISBN 978-5-458-27302-2

Практическая книга по судомоделизму. Рисунки Ю. Макарова.

ISBN 978-5-458-27302-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

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.

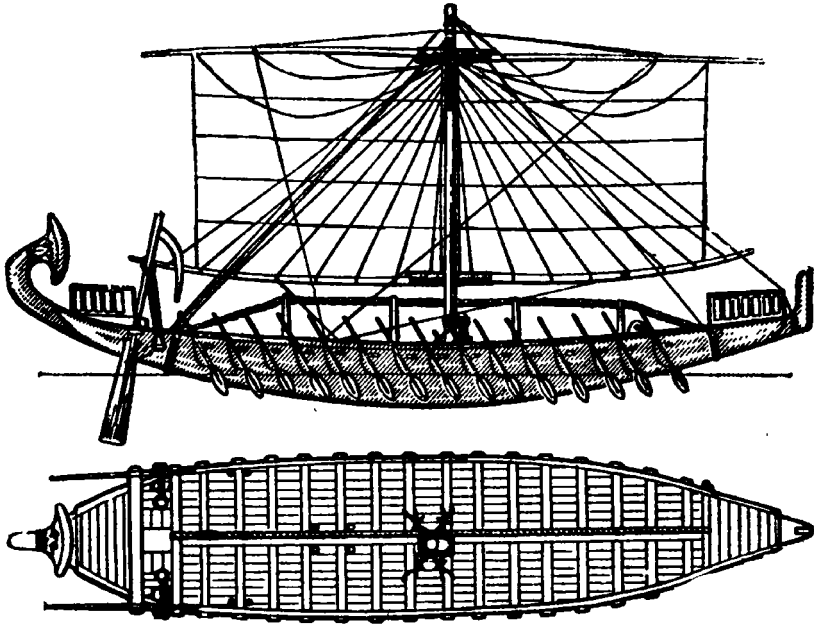
Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

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

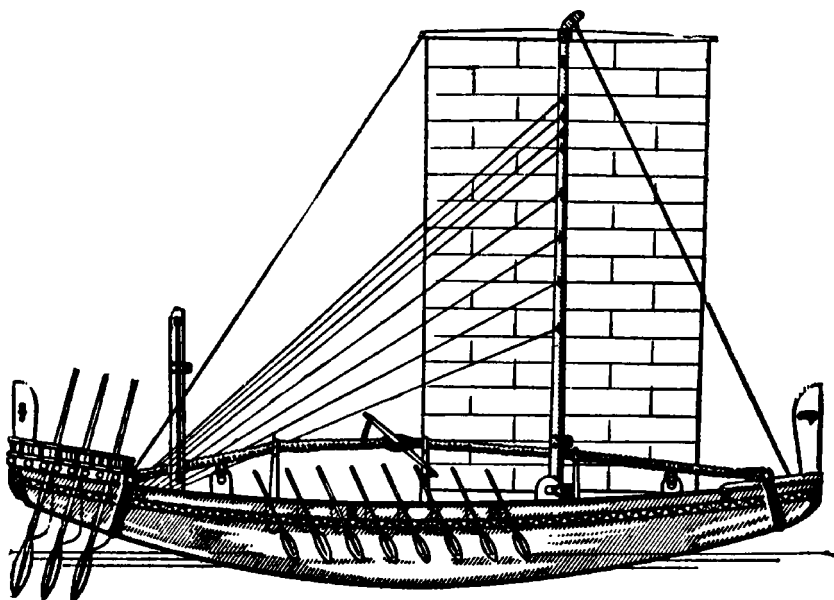


Египетское судно 1500г. до н.э.

КОРАБЛИ И ЛЮДИ

Сейчас невозможно установить, сколько веков люди строят модели судов. Одно лишь не вызывает сомнения — судомоделизм возник одновременно с началом судостроения. В исторических и морских музеях всего мира можно встретить модели, найденные археологами при раскопках Древней Греции, Рима, гробниц египетских фараонов.

Однако древние «судомodelисты» едва ли изготавливали точные копии реально существовавших кораблей. В те времена модели не входили, как входят сейчас, в обязательный комплект при сдаче судна. По ним не судили о мореходных качествах корабля: его плавучести, остойчивости, непотопляемости, ходкости и т. д. Безвестные мастера древности строили модели для украшения



Египетское судно.

интерьеров богатых дворцов, для выполнения религиозных обрядов. Ну, а украшательство всегда ведет к тому или иному искажению (юных моделистов просим помнить эту истину).

Восстанавливая историю развития судостроения, ученые используют любую находку: кусок фрески, рисунок на вазе или старинную медаль с изображением корабля. Помогают историкам и древние рукописи, народный фольклор. Все это подвергается тщательному анализу, и по крупицам создается истинный вид древнего флота.

Впрочем, иногда истина предстает перед учеными, как говорится, в готовом виде. Так, например, до наших дней сохранился в пирамиде египетского фараона Хеопса (начало III тысячелетия до н. э.) целый корабль. Достоверны и точны описания, которые мы встречаем у величайшего поэта античности Гомера:

С шумом легкий корабль вбежал в глубодонную пристань,
Все паруса опустили, сложили на черное судно,
Мачту к гнезду притянули, поспешно спустив на канатах,
И корабль в пристанище дружно пригнали на веслах,
Там они кóтвы бросают, причалы к пристанищу вяжут
И с дружиною сами сходят на берег пучины...

Но подобных достоверных источников очень и очень мало. Точные, масштабно выполненные модели судов появляются лишь к концу XVII — началу XVIII века. Известно, например, что Петр I в начале своего царствования приказал покупать и привозить ему из-за границы модели кораблей, а впоследствии повелел для каждого строящегося судна прежде всего изготавливать его модель, чтобы по ней наглядно судить о мореходных качествах будущего фрегата или линейного корабля. Это правило до наших дней соблюдается на судостроительных заводах всего мира.

Итак, как же давно началось судостроение, где было его начало? Таким вопросом открывается первая в России книга по истории корабля, сочинение лейтенанта Н. Боголюбова, книга, которой скоро исполнится сто лет. В структуре книг истории строительства судов за это время мало что изменилось: почти все они начинаются с подобного вопроса. Не будем и мы нарушать традицию и попробуем ответить на этот вопрос в свете последних достижений историков.

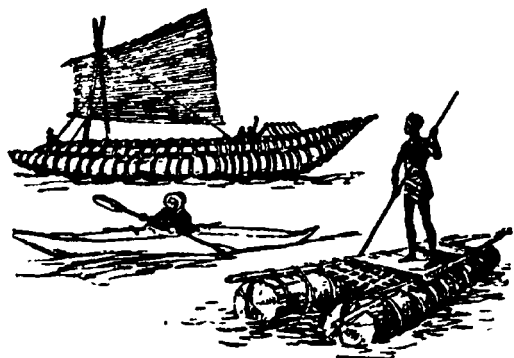
История судостроения, пожалуй, такая же древняя, как и история человечества. Наша планета на две трети покрыта морями и океанами.

Древние поселения человека располагались обычно по берегам рек и озер, которые не только снабжали людей рыбой, но и служили единственно удобным путем сообщения.

Кусок дерева, связка тростника и руки, заменявшие весла, — это были первые средства наших далеких предков для передвижения по воде. Кто придумал впервые связать несколько бревен в плот? Кто догадался управлять им с помощью тонкого ствола дерева? Этого мы никогда не узнаем... Одно только нам известно: люди стали плавать сразу же, как стали людьми. Но это еще не было началом судостроения.

Зарождение его относится к той далекой эпохе, когда с изобретением каменных орудий первобытные люди смогли рубить деревья и выдалбливать из стволов первые челноки. Эти примитивные лодки, которые и сейчас можно встретить в джунглях Амазонки, многие историки флота рассматривают как прямых родоначальников современных лайнеров.

Здесь мы позволим себе маленькое отступление.



В истории судостроения, как, пожалуй, ни в одной истории развития той или иной области техники, мы встречаемся с удивительными «долгожителями». Уже почти двадцать лет перестали строить паровозы, давно основным двигателем

в авиации вместо винтового стал реактивный, водяные и ветряные мельницы можно увидеть разве что на картинках... А вот на лодках, обтянутых кожей зверей, о которых мы будем говорить ниже, плавали древние греки и плавают сейчас на севере охотники за моржами и тюленями.

Весло на лодке не претерпело никаких изменений за тысячи лет: та же уключина, та же лопасть. Парусные суда строятся во всем мире и в наше время, хотя, казалось бы, каждому ясно преимущество современного двигателя (вплоть до атомного!) перед сложным в управлении и ненадежным парусом. Впрочем, все имеет свое объяснение. Эскимосу-охотнику, разумеется, проще изготовить себе лодку из кожи того же тюленя, нежели из дерева, которое он, может быть, растущим не видел никогда в жизни. Парусные суда — прекрасная школа для будущих капитанов и штурманов современных лайнеров. Да и какой еще, как не парусной, должна быть специальная научная шхуна «Заря», на которой ученые исследуют магнитные полюсы Земли? Ведь любой металлический предмет на шхуне будет влиять на точность научных наблюдений.

Но вернемся к древней истории.

Постоянно у людей рождается потребность в общении с другими племенами, в приобретении различных предметов, обмене ими. Челноки увеличиваются в размерах, бревна связываются в плоты, способные поднимать значительные грузы. Медленно, но неукоснительно человек приближается к морю, для плавания по которому не годятся уже плоты, челноки и даже появившиеся вслед за ними лодки из дерева, обтянутого кожей.

Первое упоминание о таких лодках мы встречаем у древнегреческого историка Геродота, когда он описывает судоходство по Евфрату. По мифам древней Эллады, сложившимся за несколько тысячелетий до новой эры, на лодке, обтянутой кожей, перевозил в мрачном царстве Аида через ледяные воды Ахеронта души умерших старец Харон.

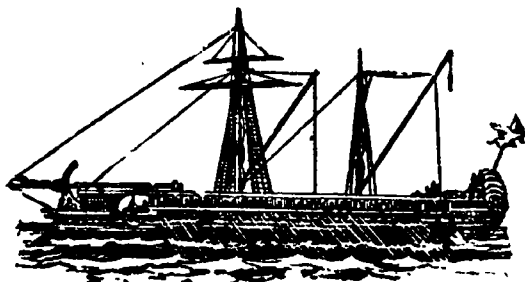
Морское же судоходство потребовало большего искусства и более совершенных орудий для постройки судов, чем плавание по рекам и озерам.

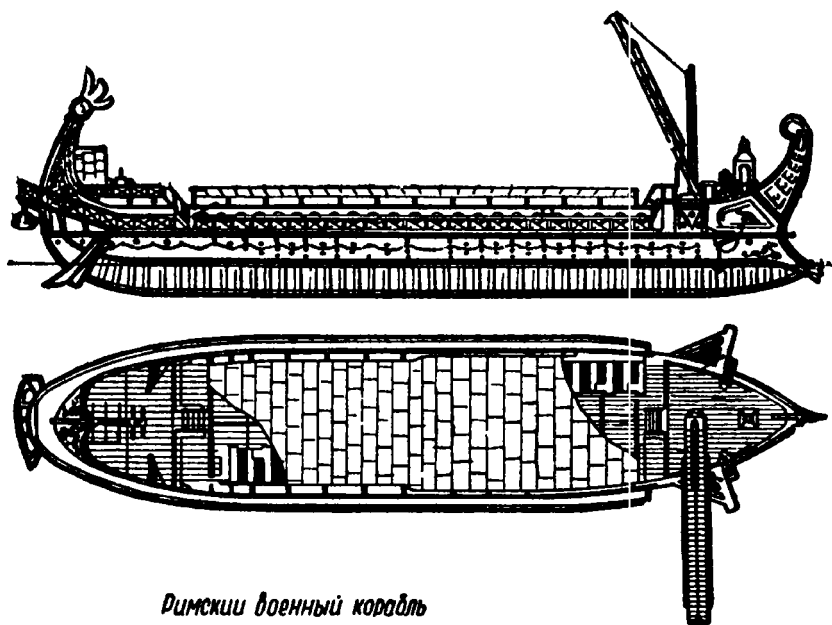
Сейчас, пользуясь передовыми техническими приемами датирования (рентгеновская флуоресценция, анализ с помощью «меченых» атомов и пр.), ученые установили примерную дату начала морского судоходства.

Гомер воспевал отважных мореплавателей, вышедших в открытое «темно-красное море» около 1200 года до н. э. До последнего времени, датируя находимые ими изделия, археологи утверждали, что мореплавание зародилось примерно за 6 тысяч лет до н. э. Но вот совсем недавно сотрудники университетов Бирмингема и Шеффилда (Великобритания), исследуя находки в районе Эгейского моря, установили, что между островом Малос и греческим материком существовал морской торговый путь. Об этом свидетельствует атомный анализ изделий из вулканического стекла обсидиана, найденных в доисторических пещерах юго-восточной Греции. С помощью радиоактивного углерода ученые датировали эти находки периодом между 7500 и 6800 годами до н. э. Они доказали, что эти изделия доставлялись в Грецию на кораблях, шедших от островов Эгейского архипелага к континентальной Элладе. Горизонт истории морского судоходства отодвинулся еще на тысячу лет.

Итак, по последним данным науки, корабли вот уже девять тысяч лет бороздят моря и океаны. Девять тысяч лет совершенствуется морской флот.

В задачу авторов этой книги не входит изложение всей





Римский военный корабль

истории кораблестроения. Такой труд по силам лишь огромному коллективу историков. Ведь даже простое перечисление одних только названий типов судов, существовавших в разные времена и у разных народов, займет несколько страниц. Судите сами. Виды судов Древней Греции: галеры, униремы, биремы, триремы, квадрилиремы, кенкиремы, септиремы, децеры и т. д. Древний Рим: актуарии, миопароны, брандеры и пр. Норманны: холькеры, дракары, шнекары, траны, дуркосы и т. д. Средние века: драмоны, панфилы, галеасы, галеи, гатты, шаланды, пинассы, гондолы, бригантины, гиппагоги, уксеры, рамберги, кастаделлы, фелуки, фрегаты, флейгантины, сазтты, нефы, бертоны, маоны, биландеры, каракки, жермы, тартаны, барки, скафы, буссы, шняки, габары, баленеры и еще десятки названий. И это только в Европе. В других частях света плавали в средние века турецкие фелуки, фюсты, кайки, кочермы, карамуссамы, паландры; арабские багалласы, дунжихахи, патаморасы; индийские пинасы и палилеса; китайские и японские джонки, пениши; малайские бунаги, проа и многие другие.

Внушительный список. Но мы не перечислили и десятой части названий типов судов, строившихся в древние и средние века. А ведь следом идет новая история с ее бурным техническим взлетом.

Мы расскажем лишь о наиболее важных вехах покорения морских просторов.

Как мы выяснили, уже девять тысяч лет назад люди плавали по морю. Сначала появились гребные суда — галеры, затем на галерах почти по середине длины установили съемную мачту с одним парусом. В первое время парус делался из звериных шкур или циновок и как движитель использовался только при попутном ветре.

Древнегреческий историк Плиний приписывает изобретение паруса герою античной мифологии Икару, другой историк Эллады, Павзаний, утверждает, что первый парус на своем судне поставил при бегстве с острова Крит отец Икара — Дедал. Правда, древнеримский поэт Овидий, живший много позже Плиния и Павзания, приводит другую (наиболее нам известную) трактовку мифа о Делале и Икаре. Тем не менее упоминание древнегреческими историками о парусе свидетельствует о том, что он был известен с глубокой древности.

В этой книге авторы не рассказывают об изготовлении моделей античных судов, однако о некоторых из них считают не лишним упомянуть.

Древнегреческий флот, строившийся для военных целей, состоял из снабженных съемным парусом гребных судов. В зависимости от количества рядов весел суда назывались: униремы (один ряд весел), биремы (два ряда), триремы (три), квадриремы (четыре), кенкеремы (пять) и т. д. Наделенные фантазией древние историки описывают и децеры (суда с десятью рядами весел), сообщают, будто бы Александр Великий добавил к децерам еще два ряда. Деметрию, сыну Антигоны, приписывают постройку судна в 30 рядов весел и, наконец, Птолемею Филофатору — строительство сорокорядного гиганта!

Однако археологические находки пока не подтверждают эти сведения. До сих пор не найдена ни одна модель, ни одно изображение на барельефах, моделях и амфорах судна с четырьмя, пятью и более рядами весел.

А вот униремы, биремы и триремы существовали. Из унирем, по свидетельству Гомера, состоял греческий

флот при осаде Трои. На них располагалось до пятидесяти лучников. Длина униремы была порядка 12—15 м, в носовой части был укреплен металлический таран. Имела она и свою «артиллерию» — копьё в 22 локтя (приблизительно 10 м) длины.

Наиболее же распространенными судами первых морских путешествий и морских битв были триремы, а Саламинское сражение, где они принимали участие, вошло в историю военного флота как одна из крупнейших морских баталий древности.

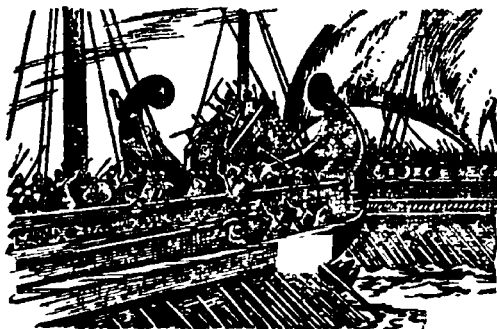
В 480 году до н. э. тогдашний правитель Персии Ксеркс, недовольный растущим могуществом греков, предпринял грандиозный военный поход на Европейский континент. Собрав почти двухмиллионное войско (по тем временам цифра громадная!), Ксеркс повелел выстроить в линию через Дарданельский пролив все свои корабли и прорыть перешеек у Афонской горы. Следы этой гигантской работы видны и сейчас. Однако разразившаяся буря разметала суда персов, и разгневанный монарх приказал убить неповинных рабов, а море... высечь тремястами ударами кнута.

Вторая попытка Ксеркса поначалу выглядела удачно: по двойному ряду судов, словно по мосту, прошла на побережье Греции пехота и кавалерия. Персидский флот состоял из 1200 кораблей, греческий насчитывал около четырехсот.

Суда Ксеркса прошли через прорытый перешеек, но по выходе из него были застигнуты бурей и потеряли треть своего состава. Однако персидский флот и после такой потери более чем вдвое превосходил численностью флот греков. Командующий эскадрой Ариомен, брат Ксеркса, направил свои суда в Саламанский пролив, где их уже ждали триремы греков. Командующий греческим флотом Фемистокл занял удобную позицию для боя. Триремы были построены в два ряда по всему проливу, фланги каждого ряда упирались в прибрежные отмели. Персидский командующий, стремясь развернуть перед греками как можно больше своих судов, построил свой флот в три линии, с интервалами между кораблями не более четырех метров. Фланги персидского флота не были защищены. Этим и воспользовался Фемистокл.

Персидские суда, стесненные своей многочисленностью, оказались не в состоянии выполнить тот или иной

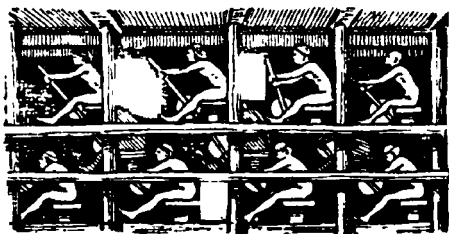
маневр, ломали друг другу весла. Еще большая сумятица возникла, когда корабли второй и третьей линии попытались прийти на помощь кораблям первой линии. Триремы греков, развив большую скорость, таранили персидские суда, брали их на абордаж, забрасывали стрелами, камнями из катапульт, поджигали горючей смесью.



В этом бою персы потеряли более двухсот кораблей, тогда как греки всего сорок. В сражении погиб и командующий персидским флотом Ариомен. Сухопутные войска персов были наголову разбиты в битве при Фермопилах.

Но не только для войн использовались триремы. Походы аргонавтов за золотым руном в легендарную Колхиду через все Черное море закончились основанием греческих колоний по берегам Грузии и Крыма. История донесла до нас имя одного из первых мореходов. Им был карфагенский адмирал Ганнон, который приблизительно в 470 году до н. э. отправился из Карфагена с шестьюдесятью пятидесятивесельными судами для укрепления карфагенских колоний и основания новых на западном побережье Марокко. Выполнив этот план, Ганнон двинулся вдоль побережья Африки на юг и достиг Камеруна. Смелости и отваге Ганнона и его людей можно позавидовать. На своих утлых судах, без компаса и карт они достигли мест, куда португальские мореплаватели придут лишь две тысячи лет спустя — в XVI веке.

Тяжек был труд гребцов на древних судах. Вольного человека нельзя было заманить на эту работу, и гребцами становились рабы. Почти нагие, то изнывая от палящего



солнца, то подставляя спины холодному дождю и граду (а еще чаще палкам надсмотрщиков), они гребли веслами длиной 5—6 метров по 18—20 часов в сутки. Мало кто из гребцов выдерживал такой труд более одного года...

У богатых рабовладельцев «заботы» были иными. Так, не только члены императорской семьи в Древнем Риме, но и просто богатые римляне считали неременной обязанностью иметь роскошные яхты, на которых они искали отдохновения после своих дневных «трудов». Каждому патрицию хотелось перещеголять другого. Яхты украшаются затейливыми барельефами, борта обставляются статуэтками, обкладываются резьбой из слоновой кости и драгоценными камнями, лопасти весел оковывают серебром (легче от этого они не становятся!)...

По свидетельству древнеримского философа и писателя Сенеки, на этих великолепных яхтах «устраивались сады, ваннные комнаты, залы для пиршеств. Одним словом, они походили на роскошные плавучие дворцы, где все было продумано для чувственных наслаждений».

Хотя на этих яхтах при попутном ветре устанавливался как вспомогательный движитель разукрашенный и вышитый дорогой парус, основным их движителем была мускульная сила гребцов-рабов.

Строителями судов, которых по праву можно считать первыми парусниками в истории мирового судостроения, историки считают норманнов, живших по берегам Дании и Скандинавского полуострова в V—XI веках н. э.

Пустынные скалистые берега, суровый климат — все это мешало развитию сельского хозяйства на побережье. Основным занятием норманнов было рыболовство. К концу VII — началу VIII века появившаяся у норманнов родовая знать активизировала военную деятельность, и многие мирные рыбаки постепенно превратились в пиратов.

О норманнах (их еще называли викингами) написано немало книг. Они были неустрашимы в бою, жестоки и коварны, как и подобает пиратам. С каждым годом их набеги становятся все более и более дерзкими.

В IX веке норманны уже доходят до южных берегов Франции, грабят прибрежные города Италии. В начале