

ПАРУСНЫЕ  
КОРАБЛИ

ROMOLA ANDERSON  
ROGER CHARLES ANDERSON

---

A SHORT HISTORY  
OF THE SAILING SHIP

---

РОМОЛА АНДЕРСОН  
РОДЖЕР ЧАРЛЬЗ АНДЕРСОН

---

# ПАРУСНЫЕ КОРАБЛИ

---

ИСТОРИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ  
И КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ  
С ДРЕВНИХ ВРЕМЕН ДО XIX ВЕКА



Москва  
ЦЕНТРОЛИГРАФ

УДК 629.53  
ББК 39.42  
А65

Охраняется законодательством РФ  
о защите интеллектуальных прав.  
Воспроизведение всей книги или любой ее части  
воспрещается без письменного разрешения издателя.  
Любые попытки нарушения закона  
будут преследоваться в судебном порядке.

*Оформление художника  
Е. Ю. Шурлаповой*

**Андерсон Р. и Р.Ч.**  
А65 Парусные корабли. История мореплавания и ко-  
раблестроения с древних времен до XIX века / Пер.  
с англ. Л.А. Игоревского. — М.: ЗАО Центрполи-  
граф, 2014. — 190 с.

ISBN 978-5-519-73272-7

Предлагаемая читателю книга прослеживает историю развития па-  
русного судна на протяжении шести тысячелетий — от древних времен  
до конца XIX века. В ней рассматриваются суда Древнего Египта и Кри-  
та, Финикии, Греции и Рима, а также европейские, азиатские и амери-  
канские суда. Следуя главным направлениям развития северных и южных  
европейских судов, авторы описывают технические и культурные фак-  
торы, определившие перемены в форме и назначении парусников — от  
древних судов с одинаковыми штевнями и единственной мачтой до боль-  
ших и удивительно красивых пяти- и шестимачтовых кораблей XIX века.  
Иллюстрации наглядно показывают детали конструкций судов и парус-  
ное оснащение разных периодов.

**УДК 629.53  
ББК 39.42**

ISBN 978-5-519-73272-7

© Перевод, ЗАО  
«Центрполиграф», 2014  
© Художественное оформление,  
ЗАО «Центрполиграф», 2014

---

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящая книга затрагивает очень серьезную и масштабную тему. Каждая глава могла бы стать основой для отдельной книги, и все они будут иметь объем такой же (если не больший), как наш труд, в котором мы попытались рассмотреть весь круг вопросов целиком. Конечно, мы смогли предложить читателю только очень краткое изложение этих вопросов. Тем не менее надеемся, что оно достаточно полное и точное.

Мы поставили перед собой цель проследить от истоков или приблизившись к ним максимально близко два основных направления развития судостроения, южного и северного, до тех пор, пока они, соединившись в XV веке, не привели к появлению на свет стандартного европейского судна с полным парусным вооружением. После этого мы постарались дать представление о постепенном усовершенствовании этого стандартного типа судов, его кульминации — клипере XIX века и медленном, но неуклонном упадке с появлением парохода.

Мы даже не пытались описать суда и лодки неевропейских народов, допуская лишь случайные ссылки на некоторые из них, которые могли помочь проиллюстрировать рассматриваемый вопрос. Конечно, мы считали весь Средиземноморский бассейн европейским, и потому наше понятие о европейцах распространилось также

---

на древних египтян и финикийцев. Кроме того, мы не обошли вниманием и современные североамериканские суда, поскольку они являются европейскими по происхождению.

Рисунки были сделаны, если это представилось возможным, с оригиналов или фотографий. Мы старались воспроизвести как можно более точно оригинал и не заботились о художественном исполнении — отсюда широкая вариация стилей. Что касается графиков и диаграмм — единственной их целью была ясность.

Мы благодарны всем, кто писал на эту тему до нас, тем самым дав материал для этой книги. Мы также выражаем глубокую признательность всем, кто лично помогал нам — рисунками, фотографиями и советами. Среди них мы хотели бы упомянуть контр-адмирала Дж. Хэгга из шведского ВМФ, доктора Жюля Сотта из Парижа, К.Г. Хуфта и Г.К.Е. Кроуна из Амстердама, сэра Алана Мура, Х.Х. Бриндли, Мортон Тэнса и Л.Г. Карра Лотона.

*Р. А.*

*Р. Ч. А.*

---

# ПАРУСНЫЕ КОРАБЛИ

---

ИСТОРИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ  
И КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ  
С ДРЕВНИХ ВРЕМЕН ДО XIX ВЕКА

*Писателям и художникам прошлого и настоящего,  
работы которых сделали возможным  
появление этой книги*

---

## Глава 1

### ЕГИПЕТ И КРИТ

#### 4000—1000 годы до н. э.

Чтобы получить представление о самых ранних известных изображениях судов, следует обратиться к Древнему Египту. И не потому, что мы найдем там самые примитивные формы судов — это проще сделать в разных отдаленных уголках современного мира, — а поскольку расцвет цивилизации имел место именно в Египте и там люди начали делать записи относительно всего, что видели вокруг себя.

Навигация в своей простейшей форме является настолько древним искусством, что даже в Египте, где некоторые записи датируются тысячелетиями до нашей эры, мы отнюдь не приближаемся к тем дням, когда человек впервые стал использовать лодки. Судостроение зародилось раньше, чем рисование, и намного раньше, чем письменность.

На египетской керамике, датированной 4000 годом до н. э., мы находим рисунки, которые могут относиться к судам с большим количеством весел, но выглядят, как некие весьма замысловатые здания со стенами. Фигуры людей и птиц на этих же вазах выписаны с большой тщательностью, и трудно поверить, что художники, их расписавшие, сделали именно суда столь трудно узнаваемыми. Правда, и в Средние века были художники, которые создавали великолепные изображения людей на судах, представляющихся не более чем карикатурами, но в этих случаях художники, вероятнее всего, судов ни разу не видели. Но в Египте, где народ всегда зависел от Нила, все знали, как выглядят лодки.

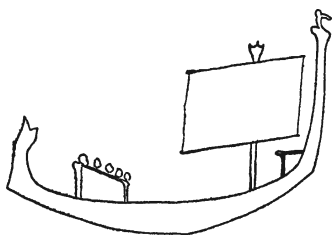


Рис. 1. Египетский парусник.  
4000 г. до н. э. или ранее

Эти вызывающие сомнения лодки становятся еще более сомнительными, если учесть факт, что в той же коллекции керамики, хранящейся в Британском музее, есть один образец с очень хорошим изображением парусника. Это показывает, что в стародавние времена парусники не были недостижимыми для художников. В целом мы находим на удивление мало различий между этой лодкой (рис. 1) и теми, которые присутствуют на египетской резьбе двумя и даже тремя тысячелетиями позже. Корпус имеет ту же форму — он очень круглый внизу и высоко поднимается из воды на каждом конце. Единственная разница заключается в том, что нос на древнейшей лодке намного выше, чем на более поздних судах. Парус практически такой же, как на всех ранних египетских скульптурах — прямой четырехугольный с реем наверху и гиком внизу. Мачта изображается одиночным брусом, но нет никаких указаний на то, как она поддерживалась, а также как осуществлялся подъем паруса и управлением им.

Чтобы узнать это, нам придется совершить прыжок через тысячелетие или даже больше — не слишком большой прыжок, если разобраться, поскольку наши знания о Египте уходят в глубь веков примерно на шесть тысячелетий. Итак, примерно 3000 годом до н. э. датируется египетское судно, высеченное на камне, и на изображении видно довольно много деталей (рис. 2). Форма корпуса такая же, только концы не поднимаются вертикально вверх, как раньше. Видно тринадцать весел с каждого борта, и три очень больших рулевых весла. Парус выше и уже. Есть рей наверху и, возможно, гик внизу. Мачта состоит из двух брусьев (рангоутных деревьев), соединенных вместе в верхней части и на небольшом рассто-