

ВСЕ

О

КОРАБЛЯХ

ОТ ГРЕБНОГО ФЛОТА ДРЕВНЕГО МИРА ДО НАШИХ ДНЕЙ



Ю.Ф. Каторин, Н.Л. Волковский

ВСЕ О КОРАБЛЯХ

ОТ ГРЕБНОГО ФЛОТА ДРЕВНЕГО МИРА ДО НАШИХ ДНЕЙ



**Астрель ПОЛИГОН
МОСКВА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

УДК 623.8/.9
ББК 68.54
К29

Охраняется законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке

Компьютерный дизайн *М.Р. Хафизов*

Каторин, Ю.Ф.

К29 Все о кораблях. От гребного флота древнего мира до наших дней / Ю.Ф. Каторин, Н.Л. Волковский. — М.: Астрель; СПб.: Полигон, 2010. — 672 с.: ил.

ISBN 978-5-271-25829-9 (ООО «Издательство Астрель»)

ISBN 978-5-89173-417-3 (ООО «Издательство «Полигон»)

Данная книга посвящена истории кораблей от гребного флота Древнего мира до современных кораблей. В ней рассказывается о великих флотоводцах, кораблестроителях и мореплавателях всех эпох и народов, об открытиях, изменявших конструкцию боевых кораблей и влиявших на развитие искусства ведения морского боя.

Книга предназначена для широкого круга читателей, интересующихся военно-морской техникой.

УДК 623.8/.9
ББК 68.54

Эпоха весел

ФЛОТЫ АНТИЧНОЙ ЭПОХИ

Было ли древним людям известно море? Точный ответ невозможен. Однако первые поселения людей возникали на берегах рек и озер. Дорог, как таковых, в то время не существовало, и только по рекам можно было более или менее удобно и быстро передвигаться. Первобытному человеку не требовалось многого, чтобы держаться на плаву, — обломанный сук, связка камыша были достаточны для этого.

Первым «судном», вероятно, служил людям ствол дерева. С помощью длинного шеста «пассажира» отталкивался и управлял движением. Затем догадались вязать плоты или выжигать и выдалбливать середину ствола, то есть делать челны, но процедура была очень трудоемкой. И еще в каменном веке научились собирать суда из отдельных частей. Так, например, мастерили челны из коры. Сначала сшивали пласты коры, придавали им форму лодок, затем вставляли в специально изогнутые жерди, связанные в судовой скелет. Или сплетали корпус из гибких ветвей и обшивали шкурами.

С развитием общества появилась потребность в общении с соседями, приобретении различных предметов как первой необходимости, так и вещей, украшавших жилище. Перевозка разнообразных товаров приобрела актуальность. Челны и плоты стали совершенствоваться и увеличиваться в размерах. Так, по всей вероятности, зародилось речное судостроение. Со временем люди на этих

нехитрых плавучих средствах достигли морских берегов. Освоение просторов морей потребовало постройки уже более совершенных судов. Их создание явилось новым шагом в кораблестроении. С развитием человеческого общества и совершенствованием опыта морского судоходства развивалась и конструкция корабля.

САМЫЕ ПЕРВЫЕ

Одними из первых стали строить корабли жители Вавилона и Древнего Египта. Вавилон, один из крупнейших городов древности, возник в III тысячелетии до нашей эры в долине рек Тигр и Евфрат. В XVI веке до нашей эры он стал столицей большого рабовладельческого государства, правители которого подчинили себе многие соседние области. Город был и центром торговли. Действительно, описывая Междуречье, древнейшие хроники отмечают в числе других сооружений великолепную набережную на берегу Евфрата и обширные склады, которые ломились от изобилия товаров, доставляемых из близлежащих стран. Древнегреческий историк Геродот сообщил весьма любопытные сведения о судах, в глубокой древности ходивших по этой замечательной реке. По его словам, корабли для плавания до Вавилона строились в Армении. Их подводная часть и шпангоуты (прямые или криволинейные балки) набирались

из вербы и обтягивались кожами, а днище покрывалось соломой.

Такие суда имели круглую форму, без всякого различия между носовой частью и кормой. Их нагружали товарами, в основном бочками с вином, и пускали по течению реки. На лодке стояли два человека и управляли ею шестами. Наиболее крупные суда поднимали до 250 тысяч фунтов груза (более 100 т). В каждой лодке помимо груза везли осла, а в больших — даже несколько таких животных. Когда купцы добирались до Вавилона, то продавали свой товар, судовой набор и солому, а кожи нагружали на осла и трогались в обратный путь. Дело в том, что Евфрат — река очень быстрая и обратное судоходство по ней практически невозможно.

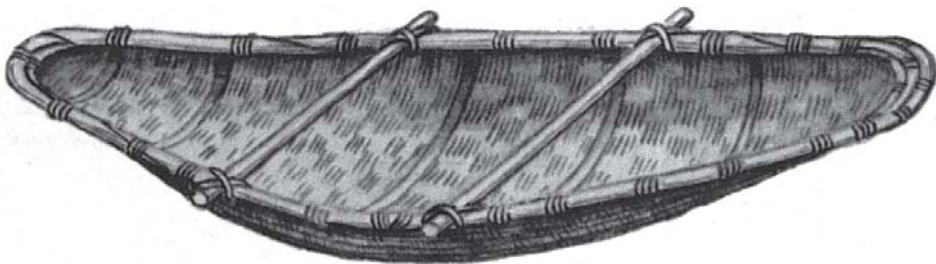
В южной части Месопотамии по реке Тигр ходили лодки, плетенные из тростника и промазанные горной смолой. Такая лодка могла перевозить до пяти человек.

Имели флот и воинственные цари Ассирии (совр. Ирак). Английский археолог Г.Лейярд нашел несколько барельефов с изображением древних речных ассирийских боевых судов. Они тоже изготавливались из прутьев и обтягивались кожами.

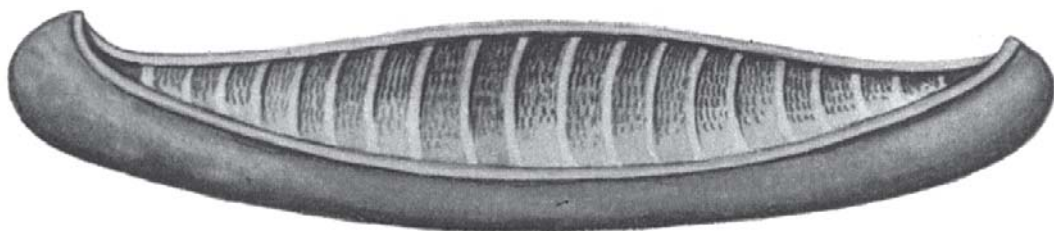


Судно с деревянным каркасом, обтянутым кожами

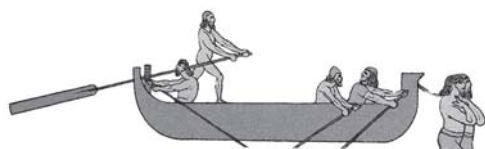
Некоторые лодки даже не имели весел и тянулись человеком, плывущим на бурдюке. Впрочем, часто воины осуществляли переправу без всяких лодок, используя только бурдюки. После того как ассирийцы взяли город Тир на восточном побережье Средиземного моря и покорили финикийцев, у них появилось настоящее судостроение. Правда, Ассирия была больше континентальным, чем морским государством, — все войны велись на суше, но во многих случаях содействие флота было весьма полезно для перевозки военных грузов и войск.



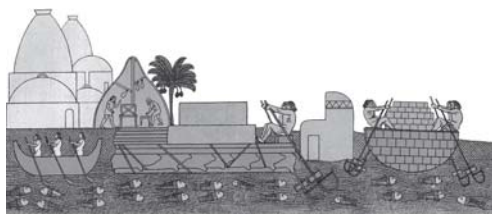
Судно из коры (каркас — из прутьев)



Индийская пирога



Грузовая лодка

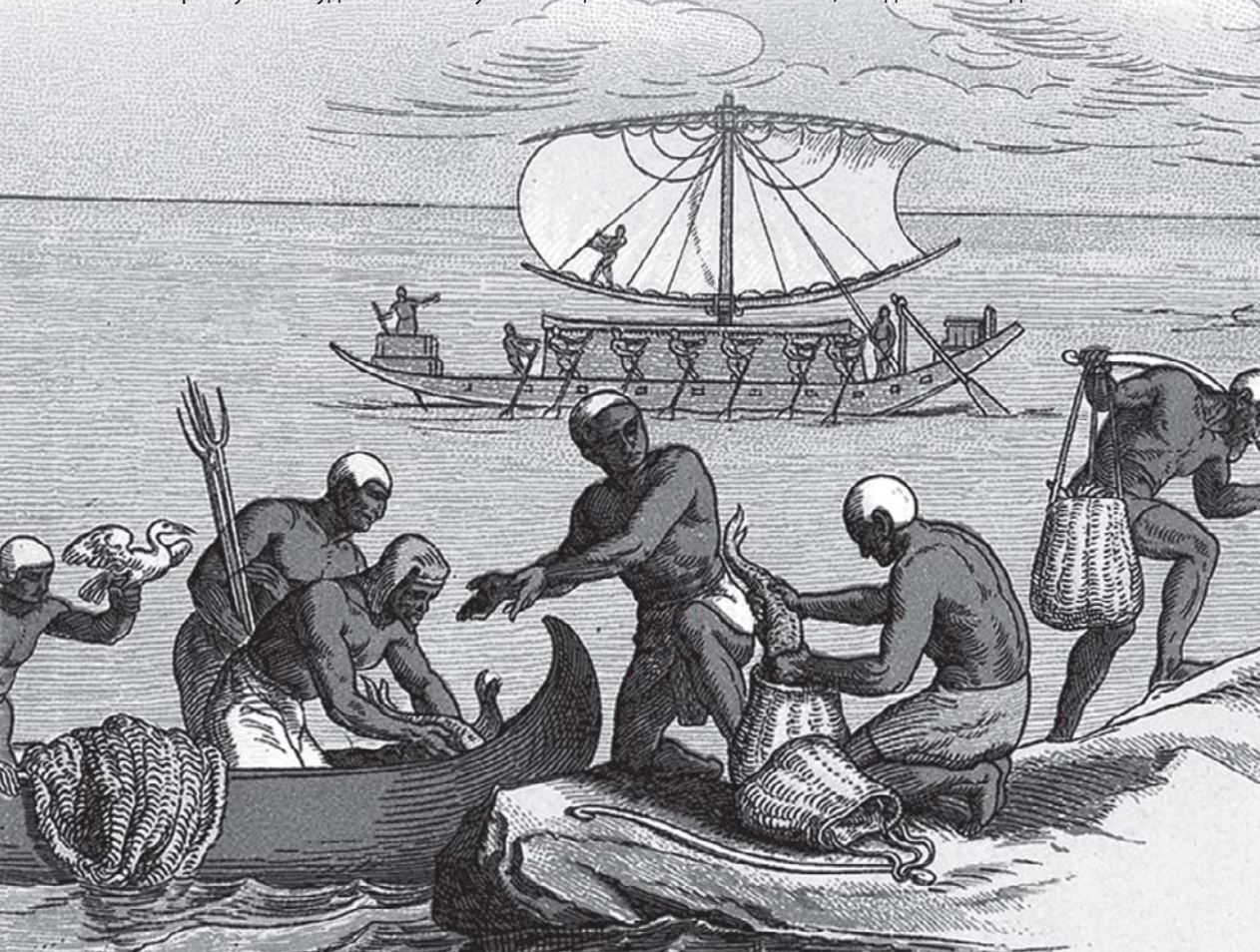


Вавилонские и ассирийские суда

Государство древних египтян образовалось около 3400 года до нашей эры, после объединения двух царств — Верхнего и Нижнего. Плавание египтян ограничивалось Нилом и прилегавшими к нему каналами, которые представляли собой среди гор и пустынь удобный путь сообщения.

Отсутствие древесины, за исключением акации — твердого и малопригодного для кораблестроения дерева, привело к тому, что долгое время египтяне строили (или, как они сами говорили, вязали) суда из длинных связок папируса (тростника), в изобилии растущего в дельте Нила. Эти связки обвязывали жгутами. Впоследствии подобный способ изготовления отразился на форме египетских деревянных судов, которая имела кривую линию киля с высоко поднятым носом и кормой, в результате чего образовались носовой и кормовой свесы.

По мере развития торговли папирусные суда уже не могли удовлетворить возросшие потребности перевозок, и пришлось использовать акацию. Особенности обработки этого дерева определили специфику постройки нильских судов. По словам Геродота, египтяне вырезали толстые планки длиной в два локтя (около 1 м) и соединяли их между собой прямоугольными деревянными шипами, входившими одной полови-



ной в отверстие нижней планки, а другой — в отверстие верхней. Планки сколачивались между собой ударами тяжелых болванок и образовывали массивный корпус судна без киля и внутреннего набора. Корпус в поперечном сечении имел форму полукруга и снаружи проконопачивался папирусом. Суда были беспалубными, внутри ставились скамейки (банки) для гребцов. Весла не имели уключин, и ими работали как на современном каноэ. В качестве руля использовалось большое весло, имелась также складная мачта, что позволяло при попутном ветре ставить прямой парус.

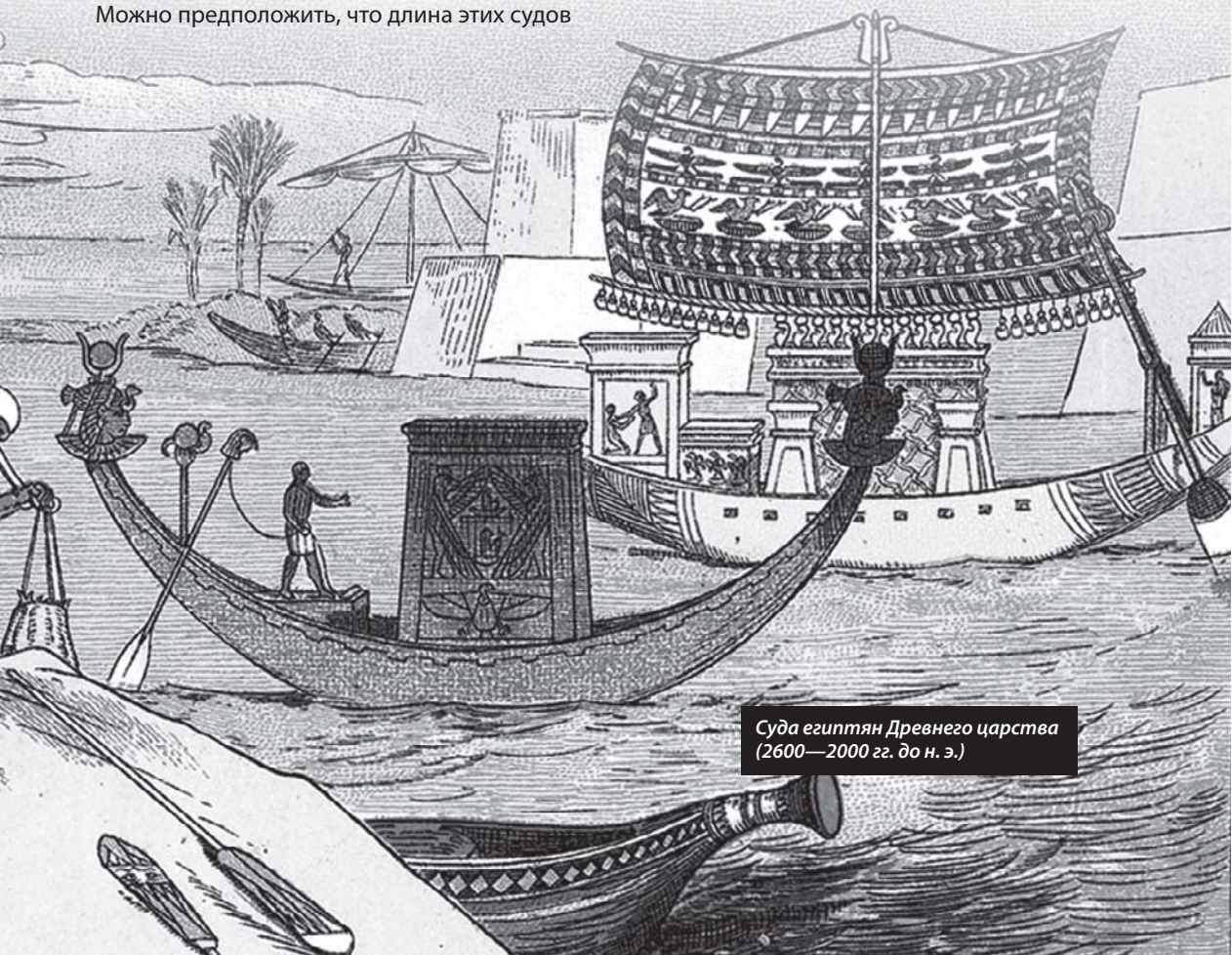
С увеличением размеров судов подобной постройки появилась необходимость повысить их продольную крепость. Для этой цели все судно обвязывали кругом вдоль борта толстым тросом, сплетенным из папируса. Кроме того, от носа до кормы в диаметральной плоскости туго натягивался толстый трос, поддерживаемый подставками. Можно предположить, что длина этих судов



Ассирийский царь Ашшурбанипал (669 — ок. 633 г. до н. э.) переправляется через реку



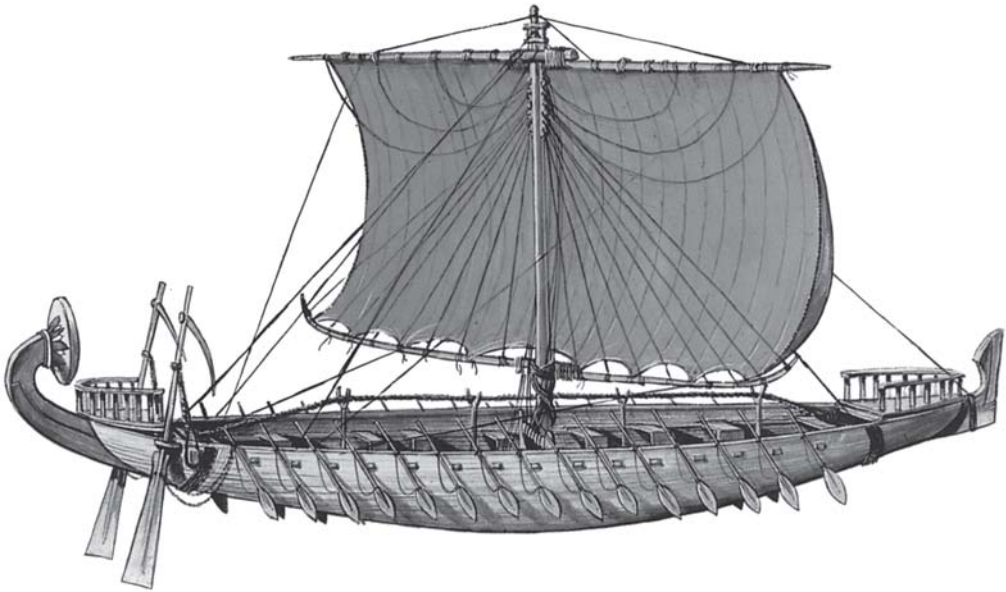
Постройка египетского судна из коротких планок



Суда египтян Древнего царства (2600—2000 гг. до н. э.)



Египетская царица Хатшепсут (1525—1503 гг. до н. э.)



Военный корабль царицы Хатшепсут.

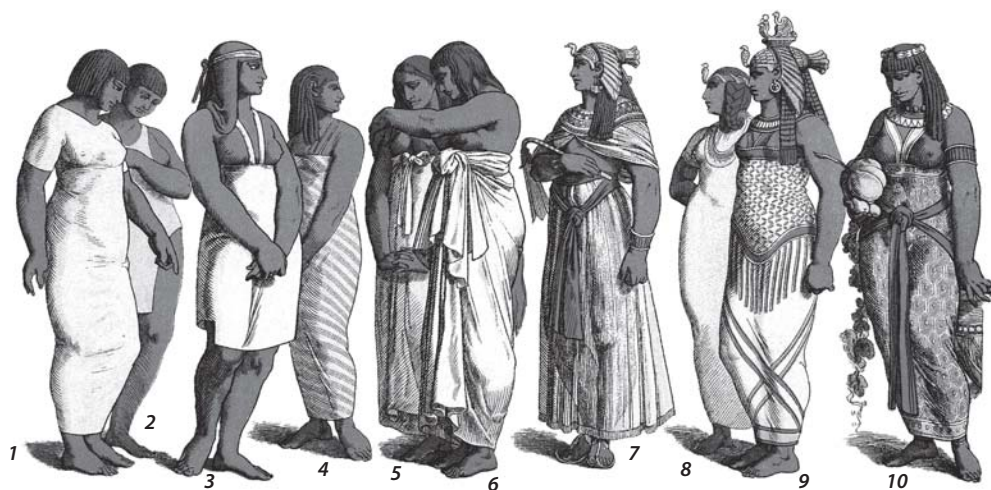
У корабля одна мачта с огромным прямым парусом, держащимся на верхней и нижней реях. Нос почти вертикален, корма же изогнута и завершается украшением в виде цветка лотоса. На носовой части и корме — огороженные поручнями платформы. Кормовых весел не шесть, а только два, они установлены почти вертикально по каждому борту. С обеих сторон — по пятнадцать весел, которые закреплены в уключинах. Сплошной палубы на корабле не имеется, только платформы в носовой части и на корме. Такие корабли были, вероятно, длиной 25—27 метров и шириной 4—5 метров

достигала 15 метров, а ширина — 5 метров при осадке 1 метр.

Развитие торговли и ремесленного производства Египта способствовало возникновению морского судоходства. Суда, построенные прежним способом — из коротких планок, были совершенно непригодны для морских переходов. Решить эту проблему можно было, только получив нормальный корабельный лес. И тут на помощь египтянам пришли финикийцы. Именно судостроение Финикии (береговая полоса совр. Ливана и Сирии) признается учеными если и не самым древнейшим, то самым совершенным в Древнем мире. Историки единодушны в том, что древние морские суда строились по образцам финикийцев, которых не зря прозвали морским народом.

При фараоне Тутмозисе II (1501–1476 гг. до н. э.) такие корабли достигали водоизмещения 80–90 тонн, строились из длинных и толстых досок, носовой и кормовой свесы

были значительно уменьшены (рис. на с. 7). Весла устанавливались на кромке борта в уключины. Парусность была типовой для древнеегипетских судов: одна мачта с прямым парусом и двумя реями — верхней и нижней. Рулевые весла прочно прикреплялись к корпусу, чтобы предохранить их от действия морских волн, а в оконечностях сделаны огороженные площадки. Введение поперечных балок (бимсов) от борта до борта позволило устранить продольный трос, обвязывавший все судно; продольная же крепость корабля пока была недостаточной, поэтому трос в диаметральной плоскости был оставлен. Существование в Египте таких крупных судов еще до сближения с Финикией дает основание полагать, что вначале египтяне развивали свой тип морского корабля, а лишь затем стали подражать финикийцам. Из-за огромной дороговизны привозного дерева подобных судов было немного, и они являлись исклю-



Египтянки Древнего царства:

1—6 — простолюдинки; 7—9 — царицы; 10 — знатная женщина



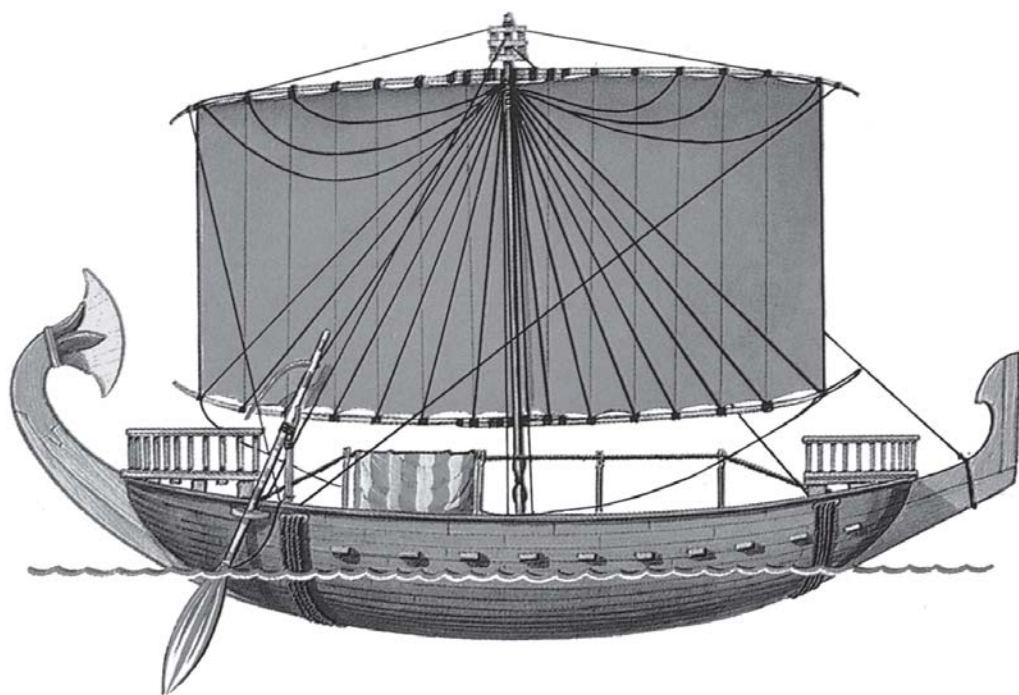
Египтяне Древнего царства:

1, 2 — воины; 3 — верховный жрец; 4, 7, 8 — высшие сановники; 5 — опахалоносец; 6 — фараон

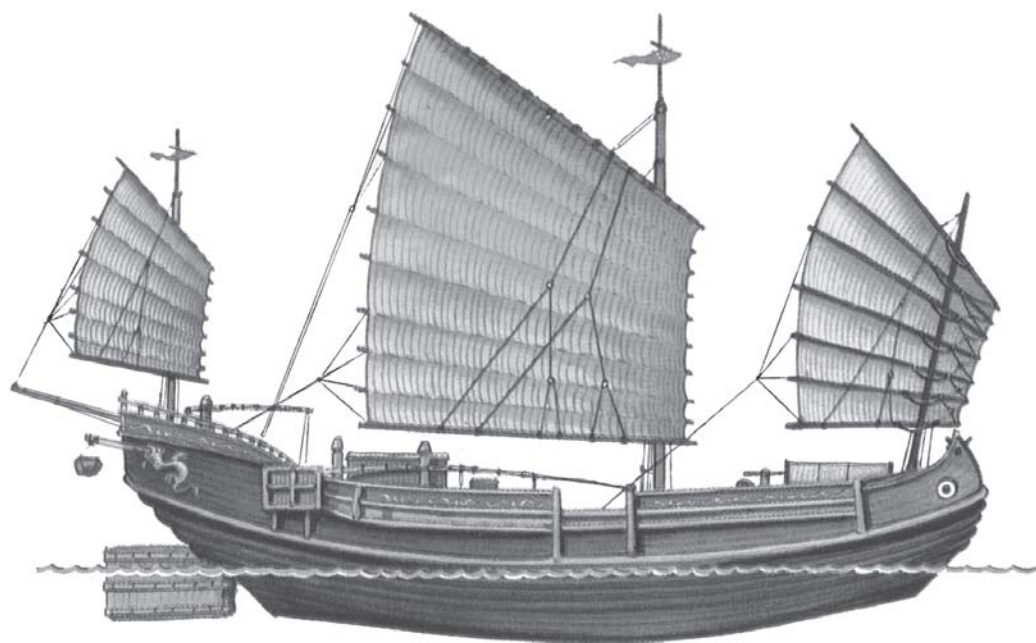
чительной собственностью государства или крупного храма.

Китай оспаривает у Египта древность своего происхождения, и, похоже, этот вопрос так и останется навсегда предметом спора историков. Однако в отличие от того, что внесли китайцы в развитие разных сфер человеческой деятельности, их вклад в судостроение весьма мал. Судходство в Древнем Китае было не-

значительным и ограничивалось только речным и каботажным (между портами одной страны) плаванием, а все порты располагались на реках в десятках миль от берега моря. Об этом же свидетельствует и весьма далекий от совершенства тип китайского судна. Корпус по форме имел прямоугольные очертания (почти не заострен в носовой части и корме). Паруса делали из циновки.



Египетское морское торговое судно (1500 г. до н. э.)



Китайское торговое судно

МОРСКОЙ НАРОД

Древние предания, собранные Геродотом, утверждают, что финикийцы, еще в глубокой древности достигшие очень высокого уровня культуры, жили первоначально на берегу Индийского океана, откуда были изгнаны катастрофическим землетрясением, затем поселились на болотистых берегах Евфрата, а позднее перешли на восточное побережье Средиземного моря. Здесь они основали город Сидон (город рыбаков; совр. Сайда в Ливане), а потом колонизиро-

вали довольно значительный участок Средиземноморья. В XV веке до нашей эры это была весьма могущественная нация. Власть финикийцев базировалась не на военной силе, а на научных знаниях и огромном по тем временам флоте.

Страна, где обосновались финикийцы, была гористой, земель, годных для обработки, не хватало. Однако люди не унывали, потому что это был очень трудолюбивый и предприимчивый народ. Они наносили в корзинах почву на склоны гор и на образовавшихся террасах стали сажать виноград,



оливковые деревья, овощи. Но и это не могло прокормить возраставшее население. Все чаще и чаще взоры жителей обращались к морю. Из кедровых стволов, обширные заросли которых покрывали подножия гор, финикийцы выдалбливали челны и с них ловили рыбу в прибрежных бухтах. Они смело спускались на дно за раковинами-багряницами, из которых добывали драгоценную пурпурную краску для тканей.

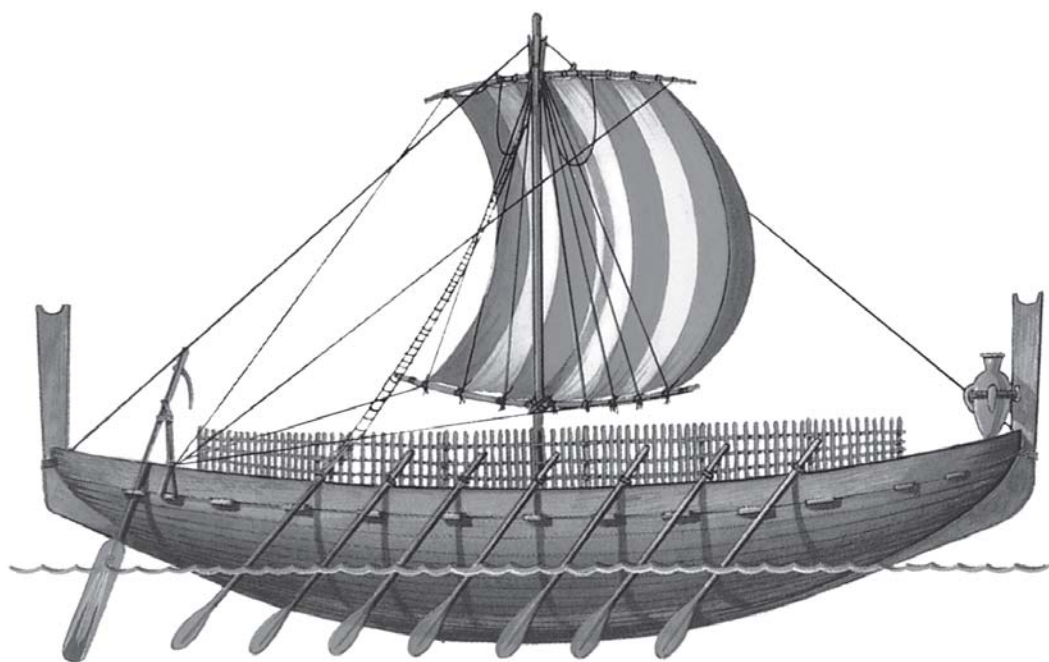
Постепенно финикийцы научились строить небольшие, но крепкие корабли и стали совершать далекие плавания по морю. Это

стало возможным потому, что, имея перво-сортный лес, они строили свои суда не из коротких планок, как египтяне, а ставили в основание массивный, прочный киль, на него монтировали поперечные ребра (шпангоуты) и обшивали их длинными досками. Весла были много длиннее, чем у египтян, имелись уключины, поэтому финикийские суда были быстроходными. При попутном ветре на мачте поднимался большой прямоугольный парус.

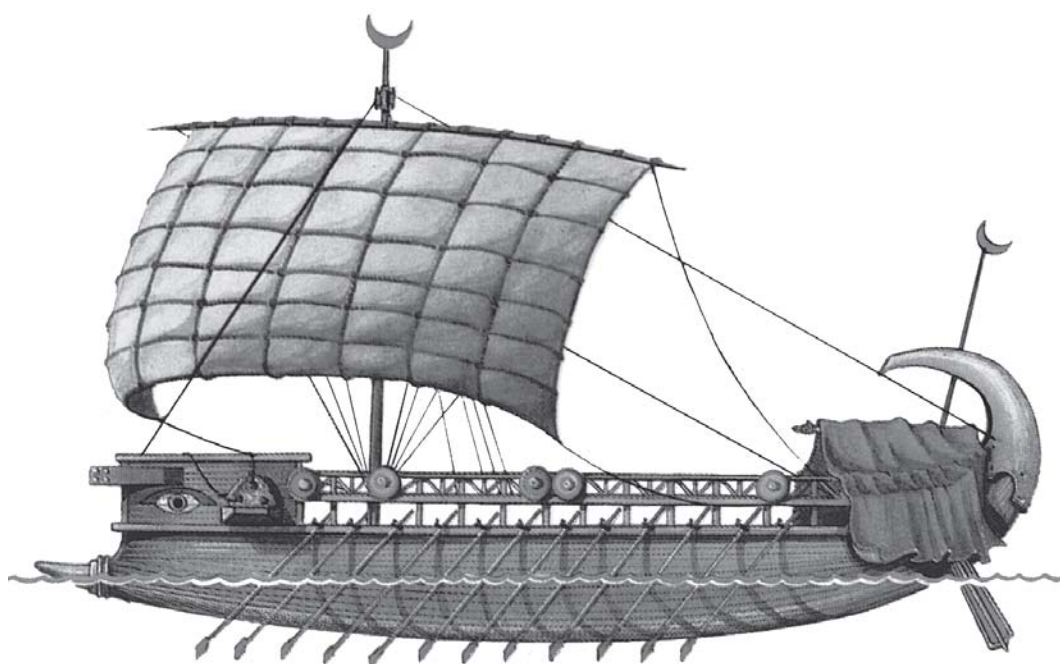
По свидетельству древнееврейских книг, собственные кедр и дуб шли у финикийцев



Финикийские корабли
в порту города Карт-Хадашт,
впоследствии названного
Карфагеном



Финикийское торговое судно (1500 г. до н. э.)



Финикийский торговый корабль (VIII в. до н. э.)

на постройку корпусов, скамьи и настилы они изготовляли из бука и оправляли слоновой костью. Египет поставлял им полотно для парусов. Хотя были у финикийцев опытные кормчие, гребцы и строители судов, однако в основном они занимались прибрежным плаванием. Знали финикийцы и основы навигации. Геродот говорил, что они первыми из народов мира ориентировались в своих походах по Полярной звезде, получив это знание от Вавилона. Боевых кораблей для себя финикийцы первоначально не строили, поскольку совсем не имели на море соперников, а захватнических войн не вели.

Побережье, занимаемое финикийцами, не превышало в длину 200 километров и представляло собой узкую равнинную полосу, переходившую на востоке в предгорья хребта Ливан. Множество заливов, бухт и небольших островков обуславливало развитие судоходства. Вскоре стали расти новые города-порты: Тир (1200 г. до н. э.), Акра, Триполи, Экрон, Аскалон. Плывая вдоль своих берегов на юг, финикийские мореходы вошли в устье удивительнейшей из рек — Нила. В летнее время эта река разливалась на необозримое пространство, а зимой вновь входила в берега. На освобожденных от вод полях бронзовокожие люди пригоршнями бросали зерна в черный жирный ил. Жители этой страны, называемой Египет, умели строить лодки из тростника и каких-то тонких кривых деревьев. Но они никогда не видели толстых и прямых бревен, из которых были сделаны весла и мачты на кораблях чужеземцев.

Финикийцы начали привозить в Египет кедровые бревна, а заодно вино, оливковое масло и рабов. Стекланные изделия, составлявшие гордость Финикии, считались их торговой монополией. Производством стекла занимались в Сидоне. Финикийские вазы и сосуды являлись вершиной искусства по своему изяществу. Производство стали, судя по находкам при раскопках в окрестностях финикийского города Пиневиа, также было им известно и содержалось в глубокой тайне. Торговля этими, говоря



Финикийский моряк



Финикийский кормчий



Морской волк финикиец Ганнон

современным языком, дефицитами приносила огромную прибыль. За все это египтяне платили зерном и золотом. Такие же товары финикийские купцы доставляли караванами в Междуречье и соседние мелкие рабовладельческие государства в Сирии и Палестине. С острова Кипр, где была основана процветающая колония, привозили медь (отсюда и название меди *cuprum*).

Познакомившись поближе с египтянами, финикийцы узнали от них, что за пустыней к востоку от Нила есть море. Египтяне называли его Великим Зеленым (совр. Красное море). Оно было соединено с Нилом длинным каналом. По нему финикийские моряки, поступившие на службу к египтянам, попали в незнакомые им воды. Плывая на юг вдоль берега, окаймленного коралловыми рифами, они достигли неведомой страны, которую египтяне называли страной Пунт (совр. Сомали).

Прошло немало лет, пока финикийцы освоили путь в страну Пунт. Они узнали, что Великое зеленое море — всего-навсего узкий залив, на противоположном берегу которого находится пустынная страна Аравия. Они стали торговать с ее жителями, привозившими из далекой Индии алмазы, пряности и черное дерево. Есть сведения, что финикийцы, служившие у египтян, совершили первое в истории человечества плавание вокруг Африки. Было это при фараоне Нехо II, правившем в 609–595 годах до нашей эры.

Плавали финикийцы и на запад по Средиземному морю. Обогнув с юга Малую Азию, финикийские мореходы попали в море, усеянное бесчисленными островками. Островитяне называли свое море Эгейским и охотно покупали железные изделия и яркие ткани у чужеземцев. Эти товары вызвали такое восхищение у простодушных островитян, что финикийским купцам часто удавалось заманить их на корабли, как птиц заманивают в сети. Рослые, атлетически сложенные, светлокожие рабы высоко ценились на невольничьих рынках Востока. Дурная слава, которой стали пользоваться

ной путь, спускается с небес бог лучезарного солнца Мелькарт, и назвали их Столбами Мелькарта. Затем древние греки переименовали пролив в Столбы Геракла. Позднее одна из скал была названа Гибралтар (по имени арабского полководца, первым переправившегося здесь из Африки в Испанию), что и дало современное название проливу.

За Столбами Мелькарта простирался бесконечный океан. Длинные могучие валы ударяли о борта кораблей. Сколько ни вглядывались в даль финикийцы, они не замечали на горизонте ни единого островка, и им показалось, что они достигли края земли, обтекаемого океаном. На океанских берегах Испании и Западной Африки финикийцы основали свои колонии. Древнейшей из них был Гадир (Утес-скала; совр. Кадис).

Из Гадира финикийские мореходы стали совершать далекие плавания на север, вдоль берегов Испании, и на юг, вдоль западного побережья Африки. Вскоре они добрались до окутанных туманом северных островов, названных ими Касситеридами (Оловянными). Историки предполагают, что это были берега полуострова Бретань, где в древности имелись богатые залежи олова. Здесь рослые белокурые люди в звериных шкурах продавали финикийцам олово, столь необходимое для выплавки бронзы.

Далее, пройдя холодным бурным морем, смелые мореходы достигли плоского берега, где им в обмен на ткани местные жители выносили куски какой-то желтой затвердевшей массы. Обработанные, они были очень красивы. Финикийцы назвали этот материал золотом севера. Это был янтарь. Берег, которого достигли мореходы, они стали называть Янтарным (совр. берега Балтийского моря).

Финикийцы не имели военного флота и, как правило, откупались от завоевателей, которые щадил их города, так как охотно пользовались торговой предприимчивостью и научными знаниями этого талантливого народа. Также финикийцы за хорошие деньги строили военные суда для других стран — Ассирии, Египта, а затем и Персии,





Грек кормчий

СОДЕРЖАНИЕ

Введение3

ЭПОХА ВЕСЕЛ

Флоты античной эпохи	4
Самые первые	4
Морской народ	12
Флот фараона Рамзеса II	21
Ассирийские суда	23
Морские силы персов	24
Греческий флот	27
Корабли пунических войн	38
Устройство и вооружение кораблей	50
Морские битвы античной эпохи	61
Гребные флоты средних веков	70
Боевые дромоны	70
Галеры	74
Галеас	87
Дракары и шнеккары норманнов	96
Древнерусские боевые суда	98
Предтеча броненосцев	104
Примеры ведения морского боя	109

ЭПОХА ПАРУСОВ

От первых парусников — до парусных флотов	124
Неф	124
Каракка	133
Галион	134
Ког	135
Каравелла	136
Формирование флотов	138
Создание британского флота	142
Корабли англо-голландских войн XVII века	150
Периодизация парусного судоходства	152
Внутренняя планировка парусного корабля	168
Постройка парусного корабля	174
Распорядок дня экипажа	187
Тактика парусных флотов	193
Величайшие битвы парусного флота	201
Поражение непобедимой армады	202

Бой у острова Тексел	205
Чесменская победа: «был флот и сплыл»	210
Успех новой тактики у мыса Калиакрия	216
Трафальгарское сражение	220
«Потомству в пример»	223
Лебединая песня парусного флота	226

ЭПОХА МАШИН

Первые суда до железного кораблестроения	230
Рождение парового судна	230
Боевые корабли с гребными колесами	236
Винтовые деревянные боевые корабли	243
Первый бой паровых кораблей ..	247
Начало эры железного судостроения	250
Первые железные суда	250
Предтеча броненосцев	251
Первые мореходные броненосцы	254
Соперничество за господство на море	257
Батарейные броненосцы Европы	261
Американский вариант	266
Первый бой броненосцев	270
Нарезные пушки сменяют гладкоствольные	274
Мониторы входят в моду	278
Рекордсмен по калибру	282
Казематные броненосцы	284
Фиаско казематных броненосцев	290

Океанские башенные броненосцы	295
Из мониторов в броненосцы	295
Корабли для орудий-гигантов	303
Амбиции в морской артиллерии	305
Барбетные броненосцы	307
Артиллерия меняет снаряды и порох	312
Флот и технический прогресс	314
Появление броневой снаряда	319
Выбор стандарта	321
Броненосцы стран Европы	324
Броненосцы стран Азии и Америки	334
Броненосцы береговой обороны	340
Главные битвы броненосного флота	354
Первый бой броненосных флотов	354
Таранная тактика XIX века	357
Тактика броненосных флотов XIX века	360
Цусимская катастрофа русского флота	362
Эра дредноутов	372
Создание «дредноута»	372
Дредноуты Первой мировой войны	375
Линейные крейсера	393
Вашингтонская пауза	399
Кораблестроение после Первой мировой войны	401

Последние дредноуты	412	Атомные подводные лодки	557
Дредноуты ведут бой	421	Дизельные подводные лодки	583
Первая мировая война	421	Эсминцы	600
Вторая мировая война	429	Фрегаты	616
Крейсера	435	Корветы	636
Первые крейсера	435	Корабельная артиллерия	658
Становление типов крейсеров	439	Заключение	667
Эволюция бронепалубного крейсера (1890–1907 гг.)	444		
Броненосные крейсера	451		
Крейсера эпохи дредноутов	462		
Крейсера в бою	467		
«Вашингтонские» крейсера	478		
Легкие крейсера Второй мировой войны	482		
Крейсерские бои Второй мировой войны	489		
Послевоенные крейсера	495		

СОВРЕМЕННЫЕ БОЕВЫЕ КОРАБЛИ

Авианосцы	504
Авианосцы США	504
Авианосцы Великобритании	516
Авианосцы Франции	522
Авианосцы Италии	527
Авианосцы Испании	530
Авианосцы Таиланда	532
Авианосцы Японии	533
Авианосцы Бразилии	534
Авианосцы Китая	534
Авианосцы Индии	538
Авианосцы России	540
Крейсера	546
Подводные лодки	557