

ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ.

ОБЩЕДОСТУПНОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОХОДСТВА
У ВСѢХЪ ПРИБРЕЖНЫХЪ НАРОДОВЪ ОТЪ ДРЕВНѢЙШИХЪ
ВРЕМЕНЪ ДО НАШИХЪ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО.

ТОМЪ I.

Часть 1-я. Судостроеніе и судоходство въ древнія
времена.

Часть 2-я. Судостроеніе и судоходство въ средніе
вѣка.

Сто одинъ политипажъ въ текстъ.

„Каждое Государство имѣющее одну
армію — имѣть одну руку. Государство
имѣющее армію и флотъ имѣть ихъ
двѣ“.

Петръ Великій.

Сочиненіе *Н. Богоявленова.*



Москва, 1879 года.

Типографія Л. О. Снегирева, Остоженка, Савеловскій пер., д. Снегиревой.



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЫСОЧЕСТВУ

ГОСУДАРЮ

ВЕЛИКОМУ КНЯЗЮ

НАСЛѢДНИКУ ЦЕСАРЕВИЧУ

АЛЕКСАНДРУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ

Чинъ съ счастіемъ посвятить

НИКОЛАЙ ВОГОЛЮБОВЪ

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ

(бывшій флота лейтенантъ).

Оглавление I тома.

Часть 1-я.

- I Начало судостроения, гдѣ его искать? *). Прибрежные народы оставившіе слѣды мореходной дѣятельности: Ассирія и Вавилонъ (4). Китайцы (10). Финикіяне (11). Карфагеняне (15). Египтяне, ихъ судостроеніе (17). Суда: рѣчныя (21), потѣшныя (23), похоронныя (23), военныя (24), украшенія (27), суда гиганты (28). Путешествія и открытія (31). Персы (32). Іудеи, Греки (33). Родосцы, Коринѣи (35). Аеніяне (36). Индія, походы Александра Великаго (38). 1
- II Судостроеніе у древнихъ грековъ, его начало (41). Главное раздѣленіе судовъ, названіе частей судового набора (42). Части: носовая (44), кормовая (45). Руль (45). Весла (46). Палубы и верхній бортъ (48). Тараны (49), Эпотида (50). Башни (51). Украшенія (52). Окраска судовъ (54). Якоря (55). Канаты (56). Мачты, реи, паруса, оснастка (56). Разноцвѣтные паруса (58). Строительные матеріалы (59). Различіе судовъ по числу рядовъ веселъ (60) Уширемы (61). Биремы (63). Триремы и проч. (65). Таблица размѣровъ судовъ (70). Спускъ кораблей (71). Ихъ скорость (71). Гребля (72). Порядокъ управленія судами (72). Флотоводцы, командиры судовъ (72). Подчиненныя лица (73). Божества, морскіе инструменты (73). 42

*) Числа показываютъ страницы въ текстѣ.

- III Римъ. Первый флотъ Римлянъ, первыя морскія победы (75). Суда, употреблявшіяся Римлянами: Либуры (78). Актуаріи (80). Міопароны (81). Главнѣйшіе эпизоды изъ морской ихъ исторіи (82). 75
- IV Тактика древнихъ народовъ, abordажъ (89). Тараны, копья, дельфины, abordажъ и abordажныя крючья, дреки, согчус, палицы, мечи. Приемы маневрированія; нѣкоторыя правила, употреблявшіяся въ сраженіяхъ. Боевыя строи въ которые строились флоты: строй въ одну линію. Строй полукружія, строй роусерс, синеус (89). 89
- V Сѣверныя народы. Норманы, краткій историческій очеркъ ихъ морской дѣятельности. Набѣги (94). Первыя суда Нормановъ (97). Древній боть, найденный въ Даніи и подобныя же боты, найденныя въ Великобританіи (99). Суда употреблявшіяся Норманами: Драконъ (101). Шнекаръ (101). Транъ (102). Коверъ въ Баіе, какъ драгоценный археологическій памятникъ (102). Корабли изъ флота Вильгельма Завоевателя. Два рисунка нормандскихъ судовъ изъ сочиненія Струтта (104). Штевни на судахъ, какъ отличительность внѣшней конструкціи (104). Внутреннее расположеніе (105). Украшеніе и роскошь (105). Руль, мачты (106). Оснастка и паруса (107). Снасти, флагъ, якоря (108). Вооруженіе боевое (108). Боевыя построенія флотовъ (109). Мореплаваніе (110). Германцы (111). Галлы (112). Современное состояніе Испаніи и Португаліи (113). Славяне (113). Британія (114). 94

Часть 2-я.

- I Мореплаваніе и судостроеніе въ средніе вѣка: Греки (119). Германцы, Фризы, Ганзейскій союзъ (120). Марсель (121). Амальфи, Венеція (122). Генуя (127). Болонья, Анкона, Пиза (129). Флоренція, Сарацины (130), Турки и Мавры (131). Испанія и Португалія (132). Славяне (132). Франція (134). Англія (135). 119

II Судостроение и судоходство въ средніе вѣка.

Длинные суда: Дромоны (139). Памфилы (141). Галеры (141). Галера будентавръ (157). Гондолы (158). Галера Фаусто (159). Галеасы (159). Гаты или Каты (161). Шеланды, Гиппагоги и Шеланды памфилы (161). Уксеры (162). Рамберги (163). Гальоты (163). Пинасы (164). Бригатины (165). Кастаделлы, фелуки, фрегаты, флейты (165). Фюсты (166). Баркалоны (166). Турецкія суда: галеры, галеасы, гальоты, бригантины (166). Саэтты (167). Мавританскіе уксеры. Турецкія фелуки, фюсты, саики, кайки, кочермы (168). Шурма (галерный экипажъ). Жизнь галерниковъ, описаніе очевидца, галерные капитаны и должностныя лица, ихъ значеніе на галерѣ, напыщенность капитановъ. Капитанскій смотръ галерѣ (168). Украшенія, флаги, гвидоны, щегольство ими, ихъ значеніе (174). 138

III Короткія суда: Медленное улучшеніе судостроенія. Значеніе слова нефъ въ средніе вѣка. Нефъ,

какъ названіе судна особаго, своеобразнаго типа (178). Первые положительныя свѣдѣнія о нефахъ. Нефы во флотѣ Людовика IX, ихъ конструкція, размѣры, внутреннее размѣщеніе, рангоутъ. Окраска нефовъ, нефы торговые и военные, ихъ боевое вооруженіе (180). Нефъ, подаренный Венеціанцами императору Эммануилу Комнецу (185). Перевозка на нефахъ богомольцевъ (186). Египетскій корабль Иссисъ (188). Нѣкоторые законы о числѣ экипажа и вооруженіе его на нефахъ (189). Нефъ позднѣйшихъ временъ по введеніи артиллеріи (190). Каракки (192). Нѣсколько свѣдѣній о французскихъ караккахъ, большой каракконъ Франциска I (193). Каракка Генуезская (195). Гальоны (196). Гальоты (198). Гукоры, марсильяны (199). Бертоны (200). Маоны, тариды (200). Карамуссалы, паландры (201). Биландеры, жермы, полякры, тартаны, барки, баркботы (202). Скафы, коки (203). Фильвы или копы, буссы (204). Шняки, габары, шебеки (205). Балеры, карабеллы (206) 178

- IV Тактика средневековаго періода до введенія огнестрѣльнаго оружія: тактическіе приемы, предлагавшіеся Львомъ VI, Константиномъ Багрянороднымъ и другими (210). Позднѣйшія тактическія правила, предложенныя Пантеро-Пантера, когда парусныя суда включены были въ разрядъ боевыхъ судовъ (212). Нѣсколько примѣровъ, гдѣ пользовались такими правилами (214). Первое сочиненіе о морской тактикѣ Ливейра (216). Истребленіе королемъ Ричардомъ Сарадинскаго дромона (217). Водолазы (218). Греческій огонь и употребленіе его на военныхъ флотахъ (219). . . . 210
- V Артиллерія. Первые о ней свѣдѣнія, медленное введеніе ея въ военныхъ флотахъ. Причины медленности (220). Артиллерія, впервые поставленная на галерахъ; первое артиллерійское морское сраженіе и его неудача (222). Время, когда она начала входить во всеобщее употребленіе на военныхъ судахъ, правила: сколько, гдѣ какія. орудія слѣдуютъ ставить на галерахъ, нефахъ и другихъ судахъ (222). Снаряды для нихъ. Мортиры (225). Время приспособленія артиллеріи на десантныхъ гребныхъ судахъ, колесныя станки (225). Названія и размѣры орудій, употреблявшихся въ минувшихъ столѣтіяхъ (226). Способы заряжанія стрѣльбы (227). Снаряды. Выдержки изъ нѣсколькихъ сраженій, съ артиллеріей (227). Пушка *la consulaire*, взятая французами въ Алжирѣ (228) 221
- VI Пираты (229). Флибустьеры (235). Карсары, приватиры, крейсеры (238). Торгъ неграми (254). Кораблекрушенія (263). Китовая ловля (267). Повѣрья моряковъ (270). Морскіе законы о наказаніяхъ (283). Сигналы (288) 229
- VII Суда антиевропейскія. Общій взглядъ на нихъ и подраздѣленіе ихъ по внѣшнему виду. Суда употребляемыя на побережьяхъ различныхъ государствъ и на островахъ разныхъ группъ (архипелаговъ) (292). Африка. Островъ Мадагаскаръ (293). Азія: Маскатъ (294). Заливъ Кутча (296). Острова Маддивскіе, Малабарскій берегъ (297). Лодка сул-

тана Траванкорскаго. Берегъ Коромандельскій, островъ Цейлонъ, Мадрасъ (299). Бенгаль (302). Берегъ Бирманскій. (304). Сіамъ (305). Японія (306). Китай (307). Кохинхина (315). Острова Филиппинскіе (317). Архипелагъ Малайскій, островъ Сумагра, острова Молукскіе (317). Острова Великаго океана, общій взлядъ на нихъ (323). Лѣвая группа: новая Гвинея, новая Голландія, новая Зеландія (325). Правая или восточная группа. Мореплаватели ихъ открывшіе. Общій характеръ островитянъ (329). Архипелагъ Каролинскій. (333). Архипелагъ Санта-Круцъ (334). Новая Ирландія (336). Новая Каледонія (336). Архипелагъ Вити (336). Архипелагъ Тонга-Табу (337). Архипелагъ Таити (340). Архипелагъ Помоту (343). Архипелагъ Гаваи (Сандвичевъ) (334). Сѣверозападные берега Америки. Полуостровъ Камчатка. Острова Алеутскіе. Гренландія (346). Государства въ южной Америкѣ: Перу, Чили, Огненная земля, Ріо-де-Лаплата. Бразилія, Урагвай и Аргентинская республика (351). . 292



ПРЕДИСЛОВІЕ.

Предлагая настоящую книгу публикѣ, спѣшу оговориться что составлялъ ее не для моряковъ. Моряки имѣютъ свои спеціальныя сочиненія; имъ возможно пополнять теоретическія свѣдѣнія чрезъ практику. Да я и не рѣшился бы предлагать имъ что либо спеціальное, мною составленное. Паръ и желѣзо, въ короткое время, усложнили морскую науку такъ, что мнѣ, моряку сороковыхъ годовъ, моряку, такъ сказать паруснику, было бы это не по силамъ. Не переставая сочувствовать морю и морскому дѣлу, я охотно слѣдилъ за нововведеніями по разнымъ отраслямъ морской спеціальности и собравъ свои замѣтки въ одно цѣлое, рѣшился издать ихъ въ свѣтъ подъ заглавіемъ исторія корабля.

Въ нашей современной литературѣ есть много сочиненій, правда болѣе переводныхъ, по разнымъ отраслямъ знаній. Въ ней затронуты всѣ вопросы касающіеся улучшенія человѣческаго быта; но вопросъ о богатствѣ приобретаемомъ чрезъ морскую торговлю; о благосостояніи тѣхъ государствъ, которыя имѣютъ многочисленные торговые флоты и о той громадной пользѣ, которую собственный нашъ флотъ могъ бы принести нашему отечеству, по странной случайности, оставался не тронутымъ до нашихъ дней. Правда, вопросъ этотъ поднять былъ еще Петромъ I; но жизнь великаго преобразователя была слишкомъ скоротечна и положенное великимъ царемъ доброе начало заглохло, замерло съ его кончиной. Только въ настоящее время мы какъ будто отрѣшаемся отъ долговременнаго усыпленія. Только съ недавнихъ поръ, въ литературѣ нашей начали заговаривать о созданіи отечественнаго торговаго флота, который избавилъ бы насъ отъ услужливыхъ иностранцевъ и далъ бы намъ возможность сбережъ нѣсколько десятковъ милліоновъ, платимыхъ нами за вывозку отъ насъ нашихъ же товаровъ; но отъ слова до дѣла еще очень

и очень далеко. Для флота нужны морскія суда, для ихъ постройки нужны люди, знающіе дѣло судостроенія. Для движенія судовъ нужны свѣдующіе шкипера, штурмана, матросы, — словомъ для созданія торговаго флота нужны люди съ разнообразными спеціальными знаніями. Въ этомъ то и состоитъ наше больное мѣсто. Чтобы подготовить такихъ людей необходимы учителя и школы. Чтобы пріохотить къ поступленію въ нихъ молодія наши силы, нужны сочиненія, которыя въ легкомъ, доступномъ для незнающихъ, изложеніи знакомили бы молодежь съ разнообразными отраслями морской дѣятельности и возбуждали бы желаніе испытать себя на новомъ, незнакомомъ имъ пути. Такихъ сочиненій нѣтъ. Въ дѣтской литературѣ можно, правда, встрѣтить нѣсколько плохо, въ морскомъ отношеніи, переведенныхъ книжекъ въ родѣ того, какъ какой нибудь маленькій Жоржъ попалъ на купеческій корабль юнгой, какъ лазалъ онъ по канатамъ, какъ знакомился съ дикарями, какъ корабль попалъ на мель, какъ разбился онъ и Жоржъ спасся на боченкѣ, словомъ рассказы въ родѣ Робинзона и т. п. Но изъ нихъ нельзя извлечь ничего, чтобы могло бы ознакомить съ морскимъ дѣломъ, да и вообще произвести на кого-либо выгодное и полезное впечатленіе. Рассказы Жюль Верна съ его фантастическими полетами на луну или съ плаваніемъ подъ водою нѣсколько тысячъ миль съ такимъ комфортомъ, съ которымъ не мыслима даже береговая жизнь, скорѣе могутъ совсѣмъ сбить съ толку, чѣмъ принести пользу для читателя, не знающаго до какой степени наука о подводномъ плаваніи еще не совершенна. Не менѣе, мнѣ кажется, вредны нѣкоторые изъ нашихъ учебниковъ, гдѣ авторы берутся, въ простомъ по видимому изложеніи, объяснять предметы, съ которыми они никогда близко не соприкасались *). Учащійся

*) Какъ на одно изъ подобныхъ сочиненій можно указать на книгу уроки географіи г. Д. Семенова, годъ первый, изданіе II-е (1874), одобренное учеными комитетами двухъ вѣдомствъ. Въ нихъ, т. е. урокахъ, г-нъ Семеновъ знакомитъ наше учащееся молодое поколѣніе съ устройствомъ корабля, жизнью на немъ, отчасти плаваніемъ, слѣдующимъ образомъ: онъ предложилъ два безобразные рисунка корабля уже оставленнаго всѣми приморскими государствами и парохода; затѣмъ рисунокъ коммаса, не имѣющаго ни малѣйшаго сходства съ дѣйствительнымъ, а въ изложеніи своего ученія (стр. 44, 45 и 46) говорить: „въ настоящае время (звучитъ тому 4 года) строятъ корабли съ сви-

имѣть къ учебнику особое, слѣпое довѣріе и потому набирается ложной премудрости безъ критической ея оцѣнки и остается при ней на всю жизнь, если по какой либо счастливой случайности не встрѣтитъ въ послѣдствіи солидное опроверженіе. Такихъ учебниковъ у насъ не мало; на одинъ изъ нихъ, какъ затрогивающій морскіе вопросы, я и указываю въ подстрочіи. Эти и подобныя имъ обстоятельства, навели меня на мысль составить нѣчто въ родѣ морской энциклопедіи.

Предлагаемая книга раздѣлена на два тома и четыре части. Въ первой заключается историческій очеркъ древнѣйшихъ прибрежныхъ народовъ, у которыхъ началось судостроеніе и судоходство и суда ими строившіяся для военныхъ и торго-

цовымъ дномъ“!)? „что свободныя отъ службы люди выходить изъ своихъ каютъ на палубу, чтобы полюбоваться видомъ моря въ тихую погоду и въ бурю (не тогда ли когда волна не только сбиваетъ съ ногъ человѣка, но сносить съ палубы какъ щепку все, что ей подвернется?) и проч. „Что въ противный вѣтеръ корабль долженъ остановиться (уже не на глубинѣ ли 3000 сажень) или измѣнить направленіе“ (Значитъ если корабль шель хоть напр. въ Америку—вѣтеръ задуть въ лобъ—ну поворачивай хоть въ Африку—все вѣдь равно!). „Что пароходу вѣтеръ ни бо чемъ“! А на вопросъ его же „какъ мореплаватели опредѣляютъ направленіе своего пути“? авторъ разрѣшаетъ его слѣдующимъ весьма простымъ способомъ: „днемъ, въ хорошую погоду, когда небо совершенно безоблачно мы сами съ мѣсяцемъ обозначить свой путь“ (кто же это сами и какъ эти сами съумѣютъ его обозначить и на чемъ—въ книгѣ объясненія не находится). Далѣе онъ поучаетъ: „Въ звѣздную ночь можно узнать положеніе странъ свѣта по полярной звѣздѣ“, (да это и на берегу можно сдѣлать, по объ опредѣленіи пути на морѣ—ни слова), „во время бури и темной ночи“—поясняетъ г. Семеновъ—„оба средства не достаточны (какіе же оба? пока еще ни одного вѣтъ) въ такихъ случаяхъ изъ бѣды (какой?) выручаетъ компасъ“ (но какъ выручаетъ компасъ предложенный г. Семеновымъ—авторъ тоже не объясняетъ). По ученію г. Семенова „въ якорю привязываются: толстый канатъ и желѣзная цѣпь“ (вѣрно вѣсть). Что „рейдомъ называется глубокое мѣсто въ гавани или у берега (это все равно?) гдѣ корабль можетъ свободно стоять на якорѣ“ и т. д. все въ подобномъ родѣ. По другимъ отраслямъ знаній можно указать, напр. по китоловному промыслу (стр. 50), что „раненный китъ погружается въ глубину моря, оставляя на поверхности воды хвостъ“! (какъ же это?). По гидротехникѣ (стр. 17): „что для наполненія водой каналовъ поднимаютъ плотины“. По земледѣлію (стр. 19), что „черноземъ не требуетъ удобренія“ (отъ чего же на многихъ черноземахъ плохъ урожай?) и т. д. и т. д. Не лучше ли ничего не знать, чѣмъ убивать дорогое время на изученіе подобныхъ истинъ; а ихъ разошлось 11 изданій!!!

выхъ цѣлей. Во второй, содержащей средневѣковую исторію, на сцену морской дѣятельности выведены государства, образовавшіяся послѣ паденія Римской Имперіи. Успѣхи ихъ по судостроенію, и мореплаванію; соперничество ихъ за морское преобладаніе. Суда ими употреблявшіяся для войны и торговли и описаніе судовъ употребляемыхъ народами антиевропейскими. Въ третьей части, обнимающей обзоръ судостроенія и мореходства съ открытія Америки, объяснено вліаніе этого міроваго событія на дѣятельность приморскихъ государствъ по улучшенію въ постройкѣ судовъ; на ихъ торговую предпріимчивость; ихъ соперничество за морское преобладаніе, выразившееся рядомъ непрерывныхъ войнъ съ участіемъ громаднхъ флотовъ. Помѣщено описаніе способа постройки, вооруженія и оснастки кораблей военныхъ и торговыхъ, до введенія пара и послѣ. Переворотъ въ судостроеніи со введеніемъ желѣза и брони и описаніе тѣхъ и другихъ судовъ. О крейсерахъ и крейсерной войнѣ. Изъ этой части, читатель ознакомится также со способами кораблевожденія, т. е. какъ опредѣляется курсъ корабля и мѣсто на картѣ въ виду береговъ и въ открытомъ морѣ. О береговыхъ охранительныхъ знакахъ, о спасательныхъ станціяхъ, о судахъ потѣшнхъ (яхты) и о полезномъ значеніи для морскаго дѣла этой пріятной забавы. Четвертая часть посвящена исключительно обзору русскаго судоходства, съ походовъ нашихъ предковъ на Константинополь и состояніе русскаго судостроенія и судоходства, съ преобразованій начатыхъ Петромъ Великимъ и до нашихъ дней. Положеніе нашего купеческаго судостроенія: для дальнихъ плаваній, каботажнаго, озернаго и рѣчнаго и краткій обзоръ всѣхъ промысловъ связанныхъ съ судоходствомъ. Недостатки нашего судостроенія и тѣ мѣры, которыя было бы полезно употребить для улучшенія. Краткій обзоръ нашихъ мореходныхъ школъ.

Все предлагаемое изложено въ формахъ вполнѣ доступныхъ для лицъ совершенно незнакомыхъ съ морской техникой и уясняется болѣе чѣмъ 150 рисунками, а въ концѣ втораго тома будетъ приложенъ краткій словарь тѣмъ морскимъ терминамъ, которые вошли въ сочиненіе.

Сколько мнѣ кажется, моя книга есть первый опытъ къ ознакомленію въ удобопонятной формѣ съ морской техникой

лицъ, не принадлежащихъ къ морскому сословію. Первые попытки во всякомъ дѣлѣ бывають не совершенны. Время покажетъ на сколько мой опытъ удался.

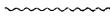
Было бы желательно, чтобы онъ не остался безъ дальнѣйшихъ дополненій и наша общедоступная морская литература продолжала бы разрастаться.

Главными пособіями въ составленіи настоящаго сочиненія служили:

- 1) Archeologie naval, par Auguste Jal.
- 2) La flotte de César, его же.
- 3) Glossaire nautique, его же.
- 4) History of merchant chipping and ancient commerce, by W. S. Lindsay.
- 5) Essai sur les navires a rangs de rames des anciens— Glotin.
- 6) Essai sur la construction navale des peuples extra-européens, par le contre amiral Pâris.
- 7) L'art naval a l'exposition universelle de Londres de 1862—его же.
- 8) De la guerre maritime avant et depuis les nouvelles inventions, par Richild Grivel.
- 9) Les croiseurs, la guerre de course, par Dislere.
- 10) La guerre d'escadre et la guerre des côtes—его же.
- 11) La marine quirassée—его же.
- 12) Nautice sur la marine a vapeur de guerre et de commerce, par L. E. Bertin.
- 13) О желѣзномъ судостроеніи, Рида въ переводѣ г. Окунева.
- 14) О купеческомъ судостроеніи въ Россіи рѣчнымъ и прибрежномъ. Г. Богословскаго.
- 15) Купеческія суда Чернаго и Азовскаго морей. Г. Яковлева.
- 16) О постройкѣ судовъ. Г. Окунева.
- 17) Histoire universelle, par Guillemin.
- 18) Тоже, par Duguu.
- 19) Выписки и замѣтки изъ разныхъ сочиненій относящихся до морскаго дѣла, собранныя въ Парижской библіотекѣ; также нѣкоторые рисунки судовъ, заимствованные оттуда же.
- 20) Историческій очеркъ походовъ русскихъ и мореходства вообще. Висковатова.
- 21) Всеобщая исторія мореходства. С. П., б. 1826.

- 22) Русская морская исторія. О. О. Веселаго.
- 23) Морской сборникъ. Журналъ за нѣсколько лѣтъ.
- 24) Яхта, морская газета, за нѣсколько лѣтъ.
- 25) Записки гидрографическаго департамента морскаго министерства.
- 26) Нѣкоторыя описанія кругосвѣтныхъ плаваній.

Н. Боголюбовъ.



ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.
СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОХОДСТВО
ВЪ
ДРЕВНІЯ ВРЕМЕНА.

I.

Начало судостроенія, гдѣ его искать? древнѣйшіе прибрежные народы, оставшіе слѣды мореходной дѣятельности: Ассирійяне, Вавилоняне, Китайцы, Финикійяне, Карфагеняне, Египтяне, ихъ судостроеніе.—Суда: рѣчные, потѣшныя, похоронныя, военныя.—Украшенія, суда гиганты.—Путешествія и открытія.—Персы, Греки, Родосцы, Аѳиняне, Индія и походы Александра Великаго.—Судостроеніе у Грековъ, судовья принадлежности, украшенія, окраска якоря, мачты и паруса, строительные матеріалы.

Какъ давно началось судостроеніе, гдѣ было его начало? Положительный отвѣтъ на эти вопросы немислимъ. Люди жили еще до всемірнаго потопа. Библейскія сказанія указываютъ на окрестности Тигра и Евфрата, какъ на колыбель рода человѣческаго. Мѣсто построенія Ноева ковчега, согласно библейскимъ сказаніямъ, полагаютъ въ окрестностяхъ Вавилона. Такія догадки возможны. Если принять ихъ въ основаніе, то можно предположить, что допотопные обитатели благонастроенныхъ странъ, омываемыхъ столь большими рѣками, какъ Тигръ и Евфратъ, обладали достаточными для того времени свѣдѣніями въ постройкѣ судовъ. По тѣмъ же источникамъ, ковчегъ былъ построенъ изъ кипариса; въ длину имѣлъ 300 локтей (полагая локоть въ 18 дюйм.) или около 450 ф., въ ширину 50 локтей (до 75 ф.) и 30 локтей (41.3 ф.); имѣлъ три этажа, раздѣленные на нѣсколько помѣщеній; прикрытъ былъ кровлей и осмолентъ, а въ бортахъ прорѣзаны были отверстія (окна). Показанные размѣры довольно близки къ размѣрамъ самыхъ большихъ современныхъ судовъ. Нельзя однакоже не замѣтить, что библейскія сказанія не говорятъ ни слова о томъ, были ли на ковчегѣ мачты, паруса, весла, т. е. какія либо орудія для его движенія и управленія. Ученые и весьма серьезныя изслѣдователи древняго судостроенія, взвѣсивая всѣ эти указанія, приходятъ къ заключенію, что ковчегъ, замѣча-

тельный по своимъ громаднымъ размѣрамъ, изображалъ собою типъ рѣчнаго грузоваго судна, имѣлъ форму четырехугольника съ плоскимъ дномъ, высокими боками и крышей.

Было ли допотопнымъ людямъ извѣстно море? Положительный отвѣтъ невозможенъ. Всемирный переворотъ смылъ съ лица земли людей, а съ ними утратились и всѣ добытыя ими свѣдѣнія по' разнымъ отраслямъ человѣческихъ знаній, почему и всѣ дальнѣйшія догадки бесполезны. Изысканія по судостроенію и мореплаванію должны слѣдовательно начаться съ того времени, когда праотецъ нашъ, послѣ долгихъ странствованій по взволнованнымъ водамъ, присталъ, по волѣ Провидѣнія, къ высотамъ Арарата.

Вторичное размноженіе рода человѣческаго, какъ извѣстно, началось опять на благодатной почвѣ, орошаемой рѣками Тигромъ и Эвфратомъ. Почему первое вниманіе должно быть обращено на свѣдѣнія, добытыя наукой о судостроительномъ искусствѣ тѣхъ государствъ, которыя возникли впервые около помянутыхъ рѣкъ.

Весьма естественно, что первое заселеніе началось по берегамъ рѣкъ, ихъ притоковъ и озеръ. Дорогъ въ то время не было, слѣдовательно вода представляла собою природный и удобный путь къ сообщеніямъ. Первобытному человѣку въ полудикомъ его состояніи, не требовалось многого для поддержанія себя на поверхности воды; обломанный сукъ, пучекъ камыша или другаго пловучаго растенія были совершенно достаточны для этой цѣли, а руки замѣняли весла. Съ изобрѣтеніемъ каменныхъ орудій получилаась возможность рубить деревья, обдѣлывать ихъ въ края, долбить ихъ; тогда несомнѣнно начали дѣлать челноки, которые и слѣдуетъ считать прямыми родоначальниками современныхъ кораблей гигантовъ.

Съ развитіемъ гражданственности, родилась потребность въ сношеніяхъ, въ приобрѣтеніи различныхъ предметовъ первой потребности, а за тѣмъ и роскоши; потребовалась перевозка такихъ предметовъ; челноки начались совершенствоваться, увеличиваться въ размѣрахъ, бревна стали связывать въ плоты, способные поднимать значительные грузы. Грузы эти потребовалось охранять отъ подмочки, плоты начали обносить окраинами, и они приняли уже форму грузовыхъ рѣчныхъ судовъ.

Такъ, по всей вѣроятности, началось и такъ развивалось судостроеніе и постепенно подвигалось до морскихъ прибрежій, гдѣ потребовалось уже болѣе искусства и болѣе совершенныхъ орудій для построенія судовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что морское судостроеніе принадлежитъ къ позднѣйшимъ періодамъ расселенія рода человѣческаго и совершенствовалось съ тою же постепенностію какъ и рѣчное.

Ассирія, Вавилонъ, Финикія, Египетъ, Греція — суть безъ сомнѣнія тѣ страны, гдѣ впервые началось судостроеніе и судоходство и достигло до значительнаго совершенства; но, которой изъ нихъ принадлежитъ первая честь этихъ изобретеній опредѣлить невозможно, также какъ никто не указываетъ на то лицо, которое впервые отважилось на морское путешествіе.

Въ парижской національной бібліотекѣ есть въ рукописи космографія нѣкоего Aethicus Hister'a (Эфикуса Истриота, истрийца) въ переводѣ на латинскій языкъ Иеронимомъ. Французскіе и англійскіе археологи относятъ ее къ второй половинѣ IV вѣка по Р. Х. Не придають ей большой цѣны по неувѣренности въ авторѣ и его неизвѣстности, но и не признають ее за какой либо подложный документъ.

Въ отношеніи мореплаванія въ ней, между прочимъ, говорится слѣдующее: „первыми кораблестроителями были Лидійцы. Пирронъ великій (Pyrrhon) во времена весьма отдаленныя построилъ въ Лидіи первый корабль, какъ только узналъ, что острова великаго (Средиземнаго) моря богаты пурпуромъ и другими драгоценными предметами. Съ этого времени вся Лидія, а также и другія страны по справедливости начали именоваться богатыми, великими, могущественными. Таковыми были Кипръ, Циклады. Всѣ сосѣднія съ Лидіей государства, по ея примѣру, стали строить корабли свои изъ прочнаго лѣсу и толстыхъ досокъ“.

Едва ли первые корабли строились лидійцами, такъ какъ Лидія никогда не слыла за морскую страну. Также трудно согласиться съ Помпоніемъ Меллой и Тибулломъ, которые приписываютъ Тирянамъ первую попытку снарядить корабль въ морское плаваніе. Діонисій Пуникъ (Punicus) приписываетъ такую честь Египтянамъ. Гезіодъ говоритъ, что первые корабли построены были въ Египтѣ; Оукидидъ—въ Коринфѣ. Кто изъ нихъ справедливѣе?—конечно неизвѣстно.

Но нельзя сомнѣваться, что рыбы и плавающія птицы послужили образцами для построения первыхъ мореходныхъ судовъ. Первый типъ принятъ былъ для судовъ быстро ходящихъ, легкихъ, поворотливыхъ, второе для судовъ торговыхъ, грузовыхъ. Оба, какъ извѣстно, удерживаются и въ настоящее время.

Нѣтъ, конечно, сомнѣнія, что однѣ и тѣ же потребности заставляли людей, хотя и живущихъ въ отдаленіи другъ отъ друга, вырабатывать подходящія орудія для удовлетворенія своихъ нуждъ. Законъ этотъ слѣдуетъ примѣнить и къ судостроенію. Историческія изысканія у всѣхъ приморскихъ народовъ подтверждаютъ этотъ законъ. У всѣхъ первые суда строились изъ тонкихъ вѣтвей и обтягивались кожей. Дальнѣйшее же улучшение въ судостроеніи вышло изъ опытовъ и конечно заимствовалось отъ сосѣдей.

Воспѣтые древними Греками герои Нептунъ, Геркулесъ, Тезей, Персей за отважные подвиги, совершенные ими на сухомъ пути и на морѣ, показываютъ намъ, что мореплаваніе было знакомо Грекамъ еще во времена доисторическія. Черные паруса на кораблѣ Тезея, послужившіе гибелью отцу его Эгею, служатъ доказательствомъ, что въ такую отдаленную эпоху, на корабляхъ существовали уже извѣстные обычаи и законы, перешедшіе въ позднѣйшія поколѣнія и сохранившіеся даже до среднихъ вѣковъ.

Нептунъ, унаслѣдовавшій при раздѣлѣ міра моря, признанъ былъ морскимъ богомъ, а отважный Геркулесъ проникъ до Атлантическаго океана, и столбы Геркулесовы долгое время считались предѣлами, за которые не отваживались выходить древніе мореплаватели.

Походъ Аргонавтовъ въ Колхиду и по настоящее время остается неразъясненнымъ. Кто совершалъ его? Греки или Финикійцы? отвѣчать положительно невозможно; во всякомъ случаѣ всѣ эти темныя сказанія о морскихъ подвигахъ, совершавшихся во времена доисторическія, указываютъ намъ на предприимчивость и отвагу древнихъ обитателей морскихъ побережій.

Ассирія и Вавилонъ. Переходя отъ поэтической эпохи къ временамъ историческимъ, кажется болѣе справедливымъ начать изысканія о судостроеніи и судоходствѣ съ тѣхъ странъ, гдѣ по преданіямъ началась жизнь человѣка и гдѣ прежде всего развилась гражданственность.

Нинь, Семирамида, Сенахерибъ, Салманассаръ, Саргунъ, Навуходоносоръ—лица, отмѣченные исторіей въ ряду великихъ дѣятелей, извѣстны не одними военными подвигами. Въ ихъ царствованія Ниневія, Вавилонъ украсились монументальными постройками, имѣвшими цѣлью не одну роскошь, но также и упроченіе благостоянія подвластныхъ имъ народовъ. Семирамида, вѣрно оцѣнивъ выгодное положеніе Вавилона, въ числѣ громаднхъ сооружений устроила великолѣпныя набережныя на берегу Эвфрата, магазины для склада товаровъ, улучшила водяные пути, которыми связала Вавилонъ съ Персидскимъ заливомъ, черезъ него начали стекаться массы богатѣйшихъ произведеній Индіи и Аравіи и другихъ сопредѣльныхъ странъ. Покровительствуя морской торговлѣ Вавилона, она, если вѣрить Страбону и Діодору Сицилійскому, поощряла судостроеніе между своими подданными. Вавилонскіе корабли посѣщали, въ свою очередь, берега Индіи, Аравіи, Африки и вывозили туда произведенія странъ, лежащихъ по теченію Эвфрата, доставляемыя въ Вавилонъ на грузовыхъ рѣчныхъ судахъ, и, говорятъ, доходили даже до острова Цейлона.

Страбонъ утверждаетъ, что Семирамида имѣла даже сильный военный флотъ, для построенія котораго вызваны были ею искусные мастера изъ Финикіи, уже славившейся въ тѣ времена своимъ мореходствомъ и судостроеніемъ и, съ помощью этого флота, совершала свои завоеванія въ Индіи. На сколько справедливы сказанія греческаго историка—сказать трудно, однако же матеріалы, добытые современными намъ учеными дѣятелями, не оставляютъ сомнѣнія въ существованіи въ Ассирійскомъ государствѣ военнаго и торговаго судостроенія; также нельзя отрицать и того, что Халдео-вавилонская монархія имѣла во многихъ приморскихъ странахъ свои торговыя факторіи, между которыми Герра (Gerrah) считалась богатѣйшимъ складочнымъ мѣстомъ всего извѣстнаго въ то время міра.

Геродотъ (кн. 1), описывая судоходство по Эвфрату, сообщаетъ весьма любопытныя свѣдѣнія о судахъ, ходившихъ по этой замѣчательной рѣкѣ. По словамъ его „суда служащія для плаванія до Вавилона, строятся въ Арменіи, лежащей выше Ассиріи. Подводную часть и шпангоуты набираютъ изъ вербы и обтягиваютъ потомъ кожами, служа-

щими обшивкой. Днище покрывают соломой. Такія суда имѣютъ форму круглую въ видѣ щита, безъ всякаго различія между носомъ и кормою. Ихъ нагружаютъ товарами, преимущественно пальмовымъ виномъ ¹⁾, и пускаютъ по теченію рѣки. На лодкѣ стоятъ два человѣка и управляютъ ею шестью, поочередно то опуская ихъ, то поднимая. Лодки не одинаковой величины: большія поднимаютъ до 5000 талантовъ (около 257000 франц. фунтовъ). Въ каждой изъ нихъ везется осель, а на большихъ ихъ держатъ по нѣскольку штукъ. Когда купцы доберутся до Вавилона, то продаютъ свой грузъ, судовой наборъ и солому, а кожи нагружаютъ на ослевъ и возвращаются въ Арменію, гоня ослевъ передъ собою; они дѣлаютъ это потому, что рѣка очень быстра и *взводное* судоходство невозможно. По этой причинѣ и суда не строятся изъ дерева“.

Кожанья суда нерѣдкость и въ настоящее время. Ихъ употребляютъ и теперь Камчадалы, Алеуты, Эскимосы. Ихъ употребляли Норманы, Галлы и вообще всѣ народы начинавше свои прибрежные переѣзды. По этому изъ разсказа почтеннаго греческаго историка позволительно усумниться лишь относительно формы судовъ; надо полагать что длина ихъ была нѣсколько болѣе ширины, иначе ихъ не было бы возможно управлять шестью, кому же на такой быстрой рѣкѣ какъ Эвфратъ.

Къ разряду другаго рода рѣчныхъ судовъ, сохранившихъ свой первобытный типъ отъ самой отдаленной древности, слѣдуетъ отнести лодки, видѣнныя полковникомъ Лейярдомъ на Тигрѣ въ южной части Месопотаміи: онѣ сплетены изъ тростника, промазаннаго весьма тщательно горной смолой, не велики, однакоже могутъ поднять до пяти человѣкъ. Горная смола эта, какъ матеріалъ весьма пригодный въ судостроеніи, по свидѣтельству Геродота, началась вывозиться въ Египетъ за 1500 лѣтъ до Р. Х. и въ его время составляла значительную статью въ торговлѣ. Въ это время, какъ увидитъ читатель ниже, судостроеніе въ Египтѣ было уже въ полномъ развитіи.

Г. Лейярдъ, производя раскопки между Нимродомъ и Бас-

¹⁾ По англійскому переводу не пальмовое вино, а вино въ пальмовыхъ бочкахъ.

сорой, нашель нѣсколько барельефовъ съ изображеніямъ различныхъ судовъ. При сличеніи ихъ, встрѣчается нѣкоторое различіе между судами ассирійскими и вавилонскими, но въ общихъ чертахъ они схожи; рѣчныя лодки строились, какъ видно, изъ вѣтвей и сучьевъ молодыхъ деревьевъ и обтягивались кожей вмѣсто обшивки, у иныхъ же видна обшивка изъ деревянныхъ осиновыхъ досокъ. Тѣ и другія промазывались жиромъ и смолою. Такая находка подтверждаетъ совершенно слова Геродота, за исключеніемъ круглой формы судовъ. На нѣкоторыхъ мѣстахъ видны слѣды желѣзныхъ гвоздей. Нѣкоторые суда и плоты очень грубой отдѣлки, и формы судовъ неуклюжи. Перевозныя лодки даже не имѣютъ весель и тянутся человѣкомъ, плывущимъ на кожанномъ мѣшкѣ.



Фиг. 1.

Лейярдъ полагаетъ, что такія лодки употреблялись около 1110 до Р. Х. и не позже 225 л., т. е. незадолго предъ паденіемъ монархіи.

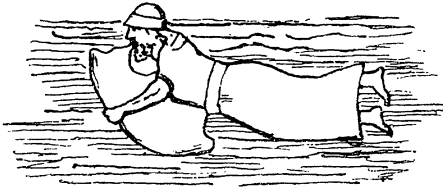
Переправа на кожаныхъ мѣшкахъ также была въ обыкновеніи у Ассиріянъ. Говорятъ, что такимъ способомъ переправлялись чрезъ рѣки войны Сенахериба, Салманассара, Саргуна.

Слѣдующія два изображенія сняты также Лейярдомъ съ барельефовъ:

Переправа война безоружнаго (фиг. 2). Воинъ въ полномъ вооруженіи (фиг. 3).

Воинственный Саргунъ покорилъ Израильтянъ и, подвигаясь къ западу, побѣдилъ Египтянъ, покорилъ Газу, проникъ въ Финикію, покорилъ Тиръ, разорилъ островъ Кипръ

(Куи) и доходилъ, какъ полагають, на финикійскихъ и кипротскихъ карабляхъ до Ионическихъ острововъ.



Фиг. 2.

и Британцъ, что можно судить по формѣ прилагаемаго рисунка легкаго судна, употреблявшагося у Грековъ и, вѣроятно, у Финикянъ, какъ ближайшихъ ихъ сосѣдей. (Фиг. 4).



Фиг. 3.

на въ употребленіи на всѣхъ флотахъ приморскихъ средиземныхъ государствъ. Въ ней во время сраженій помѣщали обыкновенно пращниковъ, обязанныхъ метать въ непріятельскія суда каменя.

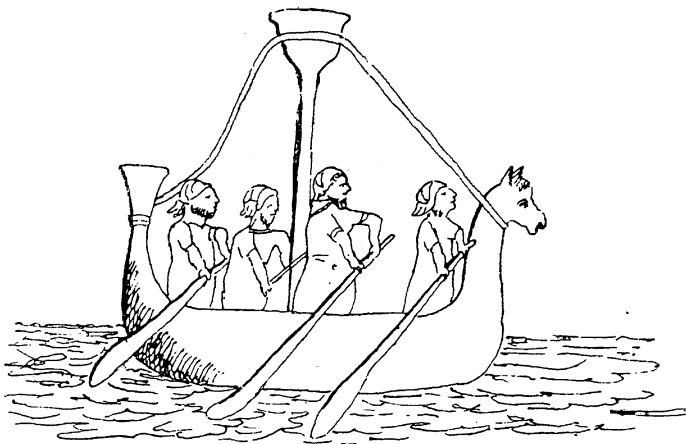
Другое судно, также находящееся въ сочиненіи Лейярда, принадлежитъ къ разряду военныхъ судовъ, имѣвшихъ два ряда веселъ и вѣроятно три палубы, изъ которыхъ въ двухъ нижнихъ помѣщались гребцы, а на верхней войско. (Фиг. 5).

Нѣтъ сомнѣнія, что это изображеніе неточно и заклю-

Послѣ этой экспедиціи, ассирійскія суда приняли болѣе изящныя формы, вѣроятно заимствованныя отъ Финикянъ

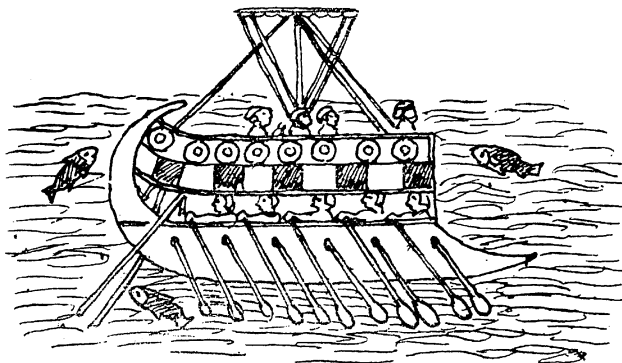
По наружности судна слѣдуетъ предположить, что оно было беспалубное, однакоже ходило на веслахъ и подъ парусами и, вѣроятно, употреблялось для военныхъ цѣлей, такъ какъ на мачтѣ его устроена бесѣдка, бывшая въ тѣ време-

чаетъ въ себѣ множество невѣрностей, однакоже по нимъ можно сказать безошибочно, что во время существованія такихъ судовъ Ассиряне умѣли обращаться съ парусами,



Фиг. 4.

что паруса эти имѣли требуемыя снасти для ихъ постановки и уборки, и что судно это военное, такъ какъ снабжено тараномъ.



Фиг. 5.

Въ сочиненіи Лейярда находятя также рисунки судовъ коммерческихъ съ двумя рядами весель; форма этихъ судовъ весьма схожа съ формой лодки (фиг. 1). По вооруженію ассирійскихъ судовъ слѣдуетъ вообще заключить, что Ниневійцамъ было извѣстно употребленіе блоковъ, рулевого колеса и т. п. судовыхъ приспособленій.

Всѣ эти данныя вполне согласуются съ историческими свидѣтельствами древнихъ писателей о Ниневии и Вавилонѣ. Восточное великолѣпіе ихъ, громадныя сооруженія на сухомъ пути неминуемо должны были вліять и на развитіе и совершенствованіе судостроенія. Правда, Ассирійская монархія была болѣе континентальнымъ члѣмъ морскимъ государствомъ, всѣ войны и завоеванія совершались болѣе на сухомъ пути, однакоже во многихъ случаяхъ содѣйствіе флота было полезно и даже необходимо, облегчая перевозку военныхъ тяжестей и войска, почему примѣръ Семирамиды по всей вѣроятности находилъ подражателей между послѣдующими владѣтелями этой богатой страны; они поддерживали существованіе военныхъ флотовъ, признавая въ нихъ и необходимую охрану морской торговли, которая, какъ извѣстно, по счастливому положенію Вавилона, долгое время была въ самомъ цвѣтущемъ состояніи, и Вавилонъ служилъ складочнымъ мѣстомъ для всѣхъ богатѣйшихъ произведеній востока и запада, развизившихся изъ него моремъ и караванными путями по всему извѣстному въ то время міру ¹⁾.

Китайцы, правда, оспариваютъ у него древность своего происхожденія, но повидимому ни что не подтверждаетъ ихъ доводовъ, а слѣдовательно едвали судостроеніе и судоходство у Китайцевъ началось ранѣе другихъ народовъ. Если же и допустить такое предположеніе, то во всякомъ случаѣ можно положительно утверждать, что оно было незначительно и ограничивалось каботажнымъ плаваніемъ, дальше котораго не ушли Китайцы и въ настоящее время, со своими далеко несовершенными судами, о которыхъ будетъ сказано въ отдѣлѣ о судахъ антиевропейскихъ.

¹⁾ Въ числѣ главныхъ предметовъ отпускной торговли былъ: шерсть, хлопокъ, шерстяныя и бумажныя ткани, которыми онъ славился и между прочимъ весьма цѣнной породы собаки. Ввозились съѣстные припасы, пряности, слоновая кость, драгоцѣнные камни и проч.

Финикияне. Древнія преданія, собранныя Геродотомъ, утверждаютъ, что Финикияне жили сначала по берегамъ Эриерейскаго моря (Индійское), откуда были изгнаны землетрясеніями и поселились сначала на низменныхъ и болотистыхъ берегахъ Эвфрата, а потомъ перешли на берега Средиземнаго моря, гдѣ и основали городъ Сидонъ (городъ рыбаковъ), а затѣмъ колонизовали часть восточнаго побережья этого моря, и колонія ихъ въ XV в. до Р. Х. считалась уже могущественною націей. Часть жителей основала города Тиръ (около 1200 л. до Р. Х.), Акру (Штолемаиду), а другая Библосъ (Габалъ), Бейрутъ, Арадъ, Триполи, Экронъ, Аскалонъ соединенные съ первыми федерально.

Побережье занятое Финикиянами въ длину не превышало 200 километровъ; но было усѣяно множествомъ заливовъ и бухтъ и небольшими островками, представлявшими весьма удобныя условія для развитія судоходства, а богатія лѣсомъ Ливанскія горы доставляли къ тому удобный матеріалъ.

Немногочисленные, но предприимчивые Финикияне не замедлили воспользоваться столь счастливыми условіями, и скоро корабли ихъ захватили всю прибрежную торговлю, а поселенцы на материкѣ начали развивать ее на востокъ въ глубину Азіи и поддерживали свое существованіе болѣе 400 лѣтъ сряду, не смотря на соперничество сильныхъ и богатыхъ континентальныхъ государствъ.

Предприимчивость Финикиянъ не ограничивалась торговлей; они очень скоро обнаружили въ себѣ обширныя колонизаторскія способности и проявили ихъ въ учрежденіи многочисленныхъ колоній по всему побережью Средиземнаго моря.

Островъ Критъ, какъ утверждаютъ древніе писатели, былъ первымъ мѣстомъ, гдѣ появились ихъ колоніи. Здѣсь они основали земледѣліе и сообщили жителямъ первыя научныя свѣдѣнія. Его считаютъ какъ бы отходнымъ пунктомъ колонизаторской дѣятельности, направившейся на Родосъ, Кипръ, Спорады, Циклады и нѣкоторые острова Эгейскаго моря. Встрѣтясь здѣсь съ Греками, а въ Италіи съ Этрусками, они захватили было островъ Сицилію, но и тутъ скоро были оттѣснены греческими поселенцами и перебрались въ Мотию, Панорму, основали нѣсколько колоній на Балеарскихъ островахъ и островѣ Сардиніи (Диодоръ), служившихъ имъ

попутными станціями въ Галлію и Испанію, гдѣ основаны были ими Картезія, Гады (Кадиксъ), Малакка (Малага), Севилья и много другихъ, доходившихъ по словамъ Страбона до 200 поселеній.

На сѣверномъ берегу Африки ими основаны были Утика, Каррагенъ, которому посвящено будетъ нѣсколько словъ особенно.

Неутомимая колонизаторская дѣятельность Финикіянъ, какъ полагаютъ историки, продолжалась между X и VI вѣками до Р. Х. Не ограничиваясь однимъ Средиземнымъ моремъ, они, какъ говорятъ, проникли до Чернаго моря, гдѣ основали городъ Пренетосъ, а въ Пропонтидѣ городъ Вионіонъ, но и въ этомъ случаѣ колонизація ихъ встрѣтила отпоръ въ Грекахъ. За то, пользуясь добрыми отношеніями съ Израилтянами, они развили свою торговлю по Черному морю и Персидскому заливу, имѣли богатые торговые учрежденія на островахъ Тилосѣ и Арадѣ и плавали даже около береговъ Индѣйскаго океана (Геродотъ).

Геренъ о Финикіянахъ говоритъ: „что этотъ по истинѣ замѣчательный народъ распространилъ свое владычество по извѣстному въ то время міру не набѣгами и побѣдами, но путями болѣе мирными и безъ сомнѣнія болѣе надежными. Торжественное шествіе Геркулеса Тирянина ознаменовано не захватами городовъ и неразрушеніемъ земель, какъ дѣлала Мидяне и Ассиріяне, но чрезъ продолжительное и систематически настойчивое устройство цвѣтущихъ колоній, которыя внесли за собою земледѣліе и мирныя искусства въ среду грубыхъ и варварскихъ народовъ“.

Пророкъ Іезекииль о Финикіянахъ и въ особенности о Тирянахъ упоминаетъ какъ о весьма дѣятельныхъ въ торговлѣ. Виргилій пишетъ тоже самое о Сидоніянахъ, Аррадіянахъ и выхваляетъ ихъ какъ отличныхъ моряковъ, имѣющихъ большіе корабли, ходившіе до Кипра, Родоса, Крита и до нѣкоторыхъ острововъ Греческаго Архипелага. Навзаній пишетъ, что предметомъ торговли Финикіянъ съ Лаконіей былъ пурпуръ, употреблявшійся для окраски дорогихъ тканей, въ которыя, какъ извѣстно, одѣвались древніе аристократы, и между прочимъ для окраски палатокъ; стеклянная издѣлія, составившія тайну Финикіянъ, считались ихъ торговой монополіей. Стеклянные фабрики находились преимущественно въ

Сидонѣ и Сарептѣ. Разныя украшенія въ постройкахъ, по словамъ Плинія, нѣсколько столѣтій изготовлялись Финикіянами. Во время Гомера, Греки вывозили изъ Сидона вазы и сосуды, считавшіяся въ то время верхомъ искусства по своему изяществу. Этрусскія вазы, весьма схожія съ финикійскими, вѣроятно были переняты первыми отъ послѣднихъ, а эти въ свою очередь, судя по драгоценнымъ остаткамъ, найденнымъ при раскопкахъ около Ниневіи и Вавилона, много заимствовали въ изяществѣ вкуса отъ древнихъ обитателей по рѣкамъ Тигру и Эвфрату.

Изъ сказаній тѣхъ же историковъ видно, что Финикіяне, торгуя по южному берегу Чернаго моря, вывозили невольниковъ изъ тѣхъ же мѣстъ Азіатской Турціи и Кавказа, гдѣ и по настоящее время существуетъ эта постыдная торговля, и при случаѣ похищали дѣтей и дѣвушекъ по прибрежьямъ Средиземнаго моря. Изъ Таврскихъ горъ получали они мѣдь, изъ Арменіи лошадей и муловъ и невольниковъ (Иезекіиль), изъ Испаніи серебро, желѣзо, рога, вино и вообще все чѣмъ страна эта изобиловала (Аристотель). Изъ Массалии (Марсель) и Нарбона лошадей (Геродотъ), изъ Тира и Сидона мануфактурныя произведенія, любопытные образцы которыхъ можно видѣть въ разныхъ европейскихъ музеяхъ, а въ Этрусскомъ музеѣ хранится осколокъ стального блока, говорятъ, будто финикійской работы.

Видѣлка стали, судя по остаткамъ найденнымъ въ окружностяхъ Ниневіи, была извѣстна древнимъ и содержалась Финикіянами въ тайнѣ, такъ какъ они имѣли отъ нее большія выгоды. Страбонъ сообщаетъ слѣдующій интересный случай: онъ плылъ на кораблѣ нагруженномъ сталью; преслѣдуемый Римлянами, корабль былъ потопленъ его хозяиномъ только потому, чтобы дорогой грузъ не достался Римлянамъ, и правительство вознаградило арматора за убытки.

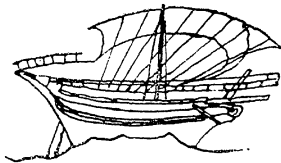
Плиній упоминаетъ еще о янтарѣ, составлявшемъ не менѣе выгодный торгъ. По его свидѣтельству онъ былъ привезенъ въ первый разъ Писеасомъ изъ Марселя, куда завозился изъ Балтійскаго моря (Ксенофонтъ).

Финикійская колонія по счастливому географическому положенію своему составляла какъ бы перепутье между соединительными путями востока, запада, востока и юга. Пользуясь этими выгодами, Финикіяне вели не менѣе дѣятельную

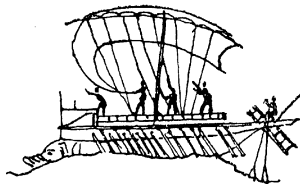
торговлю съ Дедаломъ, откуда вывозили черное дерево и экипажныя ткани (Иезекииль). Сирія, Данъ, Еванъ, Себа и Роама доставляли дорогія шерстяныя ткани шитыя золотомъ. Изъ земли Израильской, изъ Минифа и Паннага везли шпеницу, масло, бальзамъ. Изъ Дамаска вина. Изъ Аравии и Кедача козъ, овецъ; изъ Персіи, Луды и Арвада—оружіе и вообще все, что относилось до военнаго дѣла. Изъ Вавилона всѣ вообще предметы роскоши: напр. дорогія ткани, ароматическія воды и травы, трости съ драгоценными украшеніями и т. п.

Такимъ образомъ, наклонности Финикіянъ выразились эмиграціями и торговлей сухопутной и морской по преимуществу. Проникнувъ моремъ далѣе столбовъ Геркулесовыхъ, а сухимъ путемъ до Бухары и Малаго Тибета, они оставили повсюду слѣды своей предприимчивости, вліяли на социальное положеніе тѣхъ странъ, гдѣ они основались, и много содѣйствовали къ распространенію полезныхъ свѣдѣній и поднятію народной культуры.

Судостроеніе Финикіянъ признается всѣми учеными за одно изъ древнѣйшихъ и въ то время совершеннѣйшихъ, въ чемъ нельзя и сомнѣваться; однако же отъ него не осталось никакихъ памятниковъ. Надо полагать, что оно служило образцами для сосѣднихъ народовъ, и если впослѣдствіи измѣнилось и это измѣненіе выразилось въ нѣкоторыхъ мѣстныхъ типахъ, то можно безошибочно предполагать, что древнѣйшія морскія суда строились по образцамъ судовъ финикійскихъ. При такомъ предположеніи не лишнимъ привести здѣсь два типа такихъ судовъ, найденныхъ на одной древнѣйшей Этрусской вазѣ, хранящейся въ Британскомъ музеѣ. Изъ нихъ фиг. 6 очень схожа съ древнѣйшими грузовыми и торговыми судами, а фиг. 7—съ судами военными, употреблявшимися также пиратами.



Фиг. 6.



Фиг. 7.

КАРААГЕНЬ. Исторія основанія его темна и полна баснословій. Виргилій и Тругъ-Помпоній говорятъ, что онъ основанъ Дидоной, женой Сихея и сестрой Пигмаліона, короля Тирскаго. Послѣ смерти мужа, убитаго Пигмаліономъ, она убѣжала въ Африку съ нѣсколькими приверженцами, захвативъ свои сокровища, и основалась неподалеку отъ Туниса близъ Утики. Аппіанъ, Евсевій и св. Иеронимъ приписываютъ основаніе его Зоруху и Кардехону. Іустинъ полагаетъ и, кажется, ближе другихъ подходитъ къ истинѣ, что основатели Караагена Финикіане приобрѣли эту землю у мѣстныхъ жителей и заложили городъ, въ которомъ спаслась Дидона отъ преслѣдованій и съ помощью вывезенныхъ сокровищъ утвердила его благосостояніе и могущество, чему много способствовала удачно выбранная мѣстность.

Караагенъ расположенъ былъ на полуостровѣ, соединявшемся съ материкомъ широкимъ перешейкомъ около 4 километровъ между Тунисомъ и Утикой, замѣчательнымъ торговымъ городомъ. По словамъ Страбона, онъ не зависѣлъ отъ Караагена, вѣль самостоятельную торговлю, посредничествуя между Римомъ и Караагеномъ, котораго пережилъ на 200 лѣтъ. На западъ Караагена тянулась длинная и узкая коса, у сѣверной оконечности которой Караагеняне устроили два порта: одинъ для военныхъ, другой для купеческихъ судовъ. Входъ въ эти порты съ моря былъ очень небольшой и не превышалъ 68 футовъ, а для безопасности отъ внѣшняго вторженія замыкался желѣзными цѣпями, укрѣпленными на обоихъ берегахъ входа. Здѣсь находили безопасное пристанище многочисленныя суда торговаго и военнаго флотовъ предприимчивыхъ потомковъ Финикіанъ, поддерживавшихъ долгое время свое существованіе и благосостояніе сухопутной и морской торговлей.

Войны Караагена съ Сициліей и Римомъ, равно какъ исторія его, конечно, не входятъ въ программу настоящаго изложенія. Любопытный читатель найдетъ ихъ въ разсказахъ древнихъ писателей. Извлекая изъ нихъ только то, что относится до торговли, судостроенія и мореплаванія, слѣдуетъ упомянуть, что, повидимому, первая колонизація размножавшагося населенія шла на западъ по сѣверному берегу Африки и, перейдя за Геркулесовы столбы, тянулась по сѣверо-западному ея берегу. Такую эмиграцію приписываютъ Кар-

еагенскому мореплавателю Ганнону на 60 корабляхъ, съ 30,000 колонистовъ, основавшему 6 городовъ, съ 5000 жителями каждый. Самой западной границей колонизаціи считаютъ островъ Сернь. Древніе географы называютъ даже имена основанныхъ имъ городовъ, но слѣдовъ ихъ не осталось. Геродотъ рассказываетъ даже о способѣ торговли съ туземными дикарями, которые приносили золото, слоновую кость и другіе товары ночью на берегъ, въ замѣнъ чего клали имъ свои товары поселенцы и они уносили ихъ также съ наступленіемъ ночи; но гдѣ именно были эти города и долго ли они существовали—неизвѣстно. Полагаютъ, что они были уничтожены тѣми же дикарями.

Около того же времени Гимильконъ посланъ былъ обозрѣть западные берега Европы и преимущественно Испаніи, гдѣ, какъ извѣстно, Карѳагеняне основали также нѣсколько колоній; между ними Карѳагена считалась важнѣйшимъ складочнымъ мѣстомъ и сохранилась до нашихъ временъ.

Карѳагеняне имѣли также колоніи на нѣкоторыхъ островахъ Средиземнаго моря, какъ напримѣръ: Сардиніи, Корсикѣ и Сициліи; но здѣсь они сталкивались съ туземными обитателями, и имъ приходилось охранять свои права силой. Отсюда идутъ непрерывныя войны, часто безуспѣшныя, истощавшія и военное могущество и торговое благосостояніе Карѳагена. По словамъ историковъ, торговля Карѳагенянъ охватывала все Средиземное море; они имѣли торговую полицію, таможи, гдѣ собирались пошлины, и охраняли торговлю свою военными эскадрами, такъ какъ приморскіе жители, завидовавшіе богатству Карѳагенянъ, старались вредить ихъ торговлѣ нападеніями на купеческія суда.

Все это показываетъ, что морское дѣло ведено было у Карѳагенянъ съ замѣчательнымъ искусствомъ. Основаніе военнаго флота ихъ относятъ къ 878—826 гг. до Р. Х.; позанимствовавъ его отъ своихъ предковъ, они совершенствовали его неутомимо. Весьма вѣроятно, что суда ихъ были вполне схожи съ судами Финикіянъ, Египтянъ и Грековъ, а усовершенствованіе судостроенія доведено было ими до такой степени, что военный флотъ имѣлъ суда о пяти рядахъ весель (кенкеремы, см. ниже). Одно изъ такихъ судовъ выброшено было на римскіе берега и послужило (264—241 г. до Р. Х.) Римлянамъ образцомъ для соору-

женія дѣлаго флота, при помощи котораго и начата была первая Пуническая война.

Сухопутная торговля Кароагенянъ велась съ не меньшей дѣятельностію и искусствомъ, и сношенія ихъ съ Африкой караванными путями доходили до Нигера и Эѳіопіи съ одной стороны, а съ другой—до Египта и шли по Нилу. Марокко, Томбукту также имѣли караванныя сношенія съ Кароагеномъ.

Правительство съ неимовѣрнымъ упорствомъ, доходившемъ до жестокости, управляло своими колоніями и тѣснило ихъ для извлеченія денежныхъ выгодъ. Нерѣдко, для соблюденія интересовъ, оно закрывало колоніальные порты съ цѣлью, чтобы иностранныя суда направлялись прямо въ Кароагенъ, гдѣ сбывало товары по возвышеннымъ цѣнамъ. Такая алчная монополія, доставляя громадный приливъ богатства, въ то же время была поводомъ къ ненависти и послужила къ его же паденію. Гордый Римъ не могъ переносить такого преобладанія и въ продолжительныхъ и кровавыхъ войнахъ сокрушилъ могущественную республику, окончившую свое существованіе въ цвѣтѣ силъ, но умершую, можно сказать, насильственной смертью. Послѣ послѣдней Пунической войны, Кароагенъ быстро распался на мелкія владѣнія. Слабыя и разьединенныя, они сохранили однакоже отвагу и предприимчивость. Искусныя на морѣ, онѣ превратились въ гнѣзда морскихъ разбойниковъ, опустошавшихъ своими грабежами и море, и побережья до начала нашего столѣтія, когда главное гнѣздо ихъ Алжиръ было завоевано Франціей (см. пираты).

Египетъ — есть также одна изъ странъ, избранныхъ первобытными народами для древнѣйшаго населенія. Сказанія о древнихъ Египтянахъ собраны Геродотомъ и Діодоромъ Сицилійскимъ. Поселившись около береговъ громаднаго Нила, Египтяне сзумѣли вполне воспользоваться мѣстными выгодами. Прирожденные способности народа и энергія ихъ царей много способствовали къ упроченію благосостоянія края и его могущества. Монументальныя постройки, сохранившіяся до нашихъ дней въ видѣ пирамидъ, храмовъ, дворцовъ, каналовъ, ихъ многочисленность и прочность даютъ намъ полную возможность безпристрастно оцѣнить степень образованности и развитія ремеселъ и искусствъ, бывшихъ у древнихъ Египтянъ по всемъ отраслямъ, и составить вѣр-

ную оцѣнку ихъ трудолюбію, искусству и предпріимчивости. Безчисленные надписи на фрескахъ и барельефахъ и по настоящее время служатъ богатымъ матеріаломъ для ученыхъ изыскателей, изучающихъ исторію искусствъ древняго Египта.

Для облегченія въ перевозкѣ строительныхъ матеріаловъ, они строили большія и прочныя грузовыя суда, въ чемъ легко удостовѣриться по множеству изображеній, изваянныхъ на тѣхъ же памятникахъ. Многія изъ нихъ сохранились весьма отчетливо и встрѣчаются на рисункахъ въ разныхъ сочиненіяхъ о Египтѣ; но большая ихъ часть принадлежитъ къ разряду рѣчныхъ судовъ, и только на двухъ найдены изображенія морскихъ судовъ, изъ разряда древнихъ галеръ въ одинъ рядъ весель. Во всякомъ случаѣ, по обоимъ типамъ можно заключить, что судоходство и судостроеніе было развито у Египтянъ не менѣе, чѣмъ у другихъ древнихъ народовъ, и что рѣчное судоходство имѣло въ особенности весьма разнообразныя примѣненія.

Было ли искусство судостроенія самородное или заимствованное—сказать трудно; можно однакоже предположить, что рѣчное судостроеніе началось у Египтянъ раньше мореходнаго, такъ какъ въ немъ предстояла первая необходимость, а мореходство въ позднѣйшіе годы существованія монархіи, и весьма быть можетъ, что на начало и развитіе его вліяло сосѣдство Финикійянъ, отъ которыхъ взяты были Египтянами и первые образцы морскихъ судовъ для торговаго и военнаго флотовъ.

Первое основаніе военному флоту приписываютъ Рамсесу II (у Грековъ Сезострисъ).

По словамъ Геродота, онъ состоялъ изъ 400 *длинныхъ судовъ*, составлявшихъ въ то время первое нововведеніе, и былъ употребленъ воинственнымъ царемъ для завоеваній въ Индіи. Съ этимъ флотомъ Сезострисъ, слѣдуя по Красному морю, прошелъ около береговъ моря Эриверейскаго и проникъ будто бы по ту сторону р. Ганга. Однакоже новѣйшіе изслѣдователи событій отдаленной старины придаютъ мало вѣры сказаніямъ Геродота; но при точномъ изслѣдованіи одного изъ барельефовъ на дворцѣ въ Фивахъ, постройку котораго приписываютъ Сезострису, изображено цѣлое сраженіе между двумя флотами, происходящее около береговъ,

какъ бы окаймляющихъ морское сраженіе, на которыхъ въ свою очередь идетъ бой сухопутныхъ войскъ.

Барельефъ изображенъ на камнѣ длиною въ 50 франц. футовъ и вмѣщаетъ въ себѣ до 250 лицъ; 4 галеры египетскія и 5 (какъ полагаютъ) индѣйскихъ, и на каждой изъ нихъ помѣщено по 8 и 9 сражающихся.

Нѣтъ сомнѣнія, что это изображеніе увѣковѣчиваетъ какой-нибудь отдѣльный блестящій подвигъ изъ войнъ Сесостриса, а не цѣлое сраженіе, въ которомъ Египтяне одержали побѣду надъ неприятелемъ, что въ немъ участвовали военныя морскія галеры, и что по внѣшней обстановкѣ побѣжденныхъ вѣрнѣе предположить, что сраженіе происходитъ не на Средиземномъ, а на Индѣйскомъ морѣ.

При такихъ соображеніяхъ слѣдуетъ предположить, что флотъ Сесостриса былъ построенъ гдѣ-либо на Красномъ морѣ, тѣмъ болѣе, что всѣ главныя завоеванія его имѣли цѣлью Аравію и Среднюю Азію.

О его военныхъ походахъ по берегамъ Средиземнаго моря сказанія темны; полагаютъ, что, если таковыя и были, то при содѣйствіи флота Финикіянъ, и что самая постройка его флота на Красномъ морѣ производилась при ихъ посредствѣ и по ихъ же образцамъ.

Славный по своимъ военнымъ подвигамъ, Сесострисъ заботился и о торговлѣ и, для безопаснаго прохода исключительнo торговымъ судамъ съ моря, построилъ при устьяхъ Нила портъ Naukrates (Геродотъ).

При царѣ Амазисѣ въ этомъ портѣ дозволялось торговать только Грекамъ. Въ него стекались всѣ богатства Египта, а вліяніе Грековъ въ это время настолько было значительно, что многіе ихъ обычаи были всецѣло приняты египтянами и дожили до временъ Александра Македонскаго.

Въ царствованіе Амазиса, архитекторомъ Состратомъ былъ построенъ на о-вѣ Фаросѣ (близъ Александріи) маякъ, освѣщавшій море на 10 миль въ окружности. При такомъ облегченіи для судоходства, въ него стекались корабли изъ Остіи, Равенны, Бриндизи, Кипра, Булони (Гессорики). Цлннй говоритъ, что маякъ этотъ обошелся въ 800 талантовъ, и имя строителя, высѣченное на камнѣ, сохранялось до позднѣйшихъ временъ.

При Птоломѣѣ I (Сотеръ), придававшемъ большое значеніе

флоту, содержалось 2000 кораблей и 1500 галеръ, въ томъ числѣ 800 потѣшныхъ яхтъ (таламегъ). Торговля Египта была въ самомъ цвѣтущемъ состояніи. Бактрія, Евфіюсія, Индія высылали свои богатые произведенія въ Египетъ и находили вѣрный сбытъ, расходясь частію въ странѣ, частію же перевозились въ Европу.

По свидѣтельству Геродота, каста рѣчныхъ и морскихъ матросовъ доходила до 700,000 человекъ, имѣла свои отдѣльныя жилища и свои обычаи; многіе устраивали жилье на судахъ. Праздники египтянъ совершались на водѣ, для которыхъ строились особыя лодки. Богатые люди держали свои суда для катанья по Нилу, и на особыхъ же судахъ совершались ими различныя религіозныя процессіи.

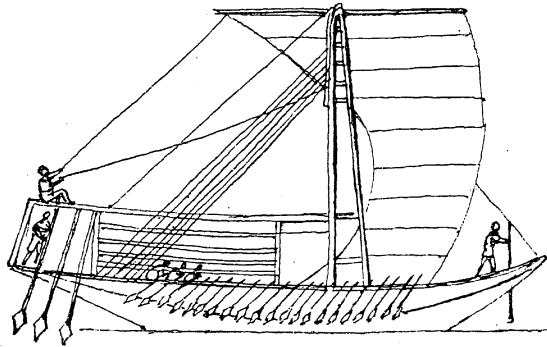
Почтенный историкъ оставилъ даже подробное и любопытное описаніе способа постройки судовъ Египтянами, а на одномъ изъ памятниковъ помѣщено изображеніе хода работъ. По его словамъ: „изъ акацій египтяне выдѣлывали брусья до двухъ локтей длины, складывали ихъ вмѣстѣ (въ большемъ или меньшемъ числѣ), смотря потому, какіе размѣры предполагали дать судну и связывали въ *шпангоуты*; затѣмъ обвязывали все длинными планками (связные пояса) или брусьями съ одной и другой стороны, а потомъ изготовленный наборъ обшивали папирусомъ. На такихъ судахъ ставили мачты и поднимали паруса также изъ папируса. Такія суда, по словамъ его, ходили даже въ море, держась въ виду береговъ“.

О судахъ, строившихся изъ папируса, упоминаетъ и пророкъ Исаія. По словамъ Плинія изъ него строились небольшія рыболовныя лодки. Надо полагать, что подобнаго рода посудины употреблялись только бѣдняками, и то на тихой рѣчной или озерной водѣ. Впрочемъ, говорятъ, что на лодкахъ изъ папируса охотятся за гипопотамами. О лодкахъ изъ папируса встрѣчается еще разсказъ у Плутарха о поискахъ Изиды за прахомъ Озириса, но здѣсь мнѣишеская сторона разсказа охраняетъ богиню вполнѣ отъ всякихъ морскихъ случайностей и читателю можно оставаться спокойнымъ за ея участь. Трудно повѣрить, чтобы папирусъ былъ во всеобщемъ употребленіи при постройкѣ египетскихъ грузовыхъ судовъ. Употребленіе его можно, пожалуй, допустить, какъ уже сказано, на обшивку небольшихъ рѣчныхъ лодокъ и шитье парусовъ, но не болѣе.

Рѣчныя суда древнихъ египтянъ, судя по даннымъ, собраннымъ въ разныхъ сочиненiяхъ, можно подраздѣлить на слѣдующiе разряды:

Суда грузовыя, суда потѣшныя, суда для религiозныхъ и похоронныхъ процессiй. Каждый изъ этихъ разрядовъ разнообразенъ самъ по себѣ, по величинѣ и отдѣлкѣ; но общiй ихъ характеръ состоитъ во вздернутыхъ и остроконечныхъ носахъ и кормѣ.

Вилькинсонъ на одномъ изъ памятниковъ въ Комъ-Эль-Амарѣ нашелъ изображенiе грузоваго судна. Фиг. 8.



Фиг. 8.

Судя по внѣшности слѣдуетъ заключить, что оно построено изъ дерева, обшито досками и бока его выдаются нѣсколько внаружу. По положенiю людей надо полагать, что оно палубное, а на ней отъ кормы до мачты устроена рубка (каюта), оканчивающаяся съ обоихъ концовъ сквозными навѣсами. Парусъ не представляетъ ничего особеннаго, можно только замѣтить, что парусинныя полотнища идутъ поперекъ, а не вдоль. Мачта довольно оригинальна: составленная изъ двухъ деревъ согнутыхъ и скрѣпленныхъ въ вершинѣ, она, какъ надо полагать, двумя своими концами упирается въ борта палубы и поддерживается сзади и спереди веревками.

На лодкѣ 22 весла со стороны, всего же 44, 3 *потеси* вмѣсто руля и впереди человекъ съ шестомъ, для измѣренiя глубины фарватера, — это персоналъ для управленiя лодкой.

По числу весель можно предположить, что длина судна отъ 120 до 160 футовъ, а по назначенію его быть грузовымъ, оно должно быть не меньше 30—33 фут. ширины.

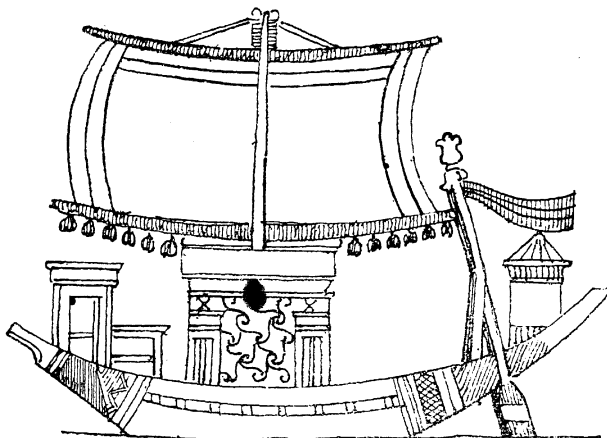
Такихъ и подобныхъ грузовыхъ лодокъ встрѣчается нѣсколько въ сочиненіяхъ Шампольона, Вилькинсона, Розелини и другихъ археологовъ, изучавшихъ египетскія древности. На иныхъ лодкахъ встрѣчаются мачты однодеревки, паруса также четырехугольные, но заключенные между двумя реями; на иныхъ рубки помѣщены по срединѣ судна, на другихъ видны двѣ рубки на носу и кормѣ, а на иныхъ ихъ помѣщено по три. Иныя мачты имѣютъ *ванты* и *штаги* для ихъ укрѣпленія, на иныхъ мачты совершенно ничѣмъ не поддерживаются. Иныя паруса имѣютъ полную оснастку, т. е. *штовы гордени, шкоты*; реи имѣютъ *брасы, топчанты*, и *фалы*, на другихъ чего-либо не достааетъ. Иныя суда имѣютъ по одной потеси, другія двѣ и даже три. На однихъ гребцы обращены лицомъ къ носу, а на другихъ къ кормѣ. Однимъ словомъ, судя по этимъ рисункамъ, сдѣланнымъ, какъ видно, художниками весьма мало, а быть можетъ и вовсе незнакомыми съ судостроеніемъ и управленіемъ судовъ, можно придти къ общему заключенію, что рѣчное судостроеніе у египтянъ было въ большомъ употребленіи и въ достаточномъ развитіи и что имъ знакомы были всѣ необходимыя условія для удобнаго употребленія парусовъ, весель, блоковъ и другихъ предметовъ облегчающихъ управленіе судами.

Изъ судовъ потѣшныхъ, называемыхъ въ настоящее время яхтами и составлявшихъ какъ въ древности, такъ и въ настоящее время принадлежность людей съ большими средствами къ жизни, заслуживаетъ по своей роскошной отдѣлкѣ рисунокъ, снятый съ фрески фивскаго памятника на могилѣ Рамсеса III Вилькинсономъ. (Фиг. 9).

Корпусъ судна и рубки испещрены различными рѣзными украшениями, узорами изъ разноцвѣтныхъ красокъ и колонками. Парусъ сшитъ изъ разноцвѣтныхъ кусковъ дорогой ткани, а нижній *рей* убранъ кистями, самый же парусъ обшитъ веревкой (*ликъ-тросъ*).

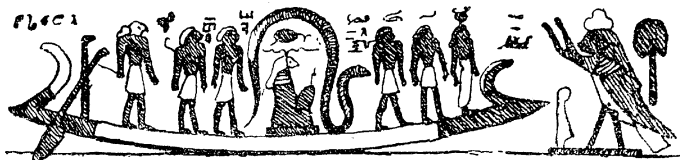
Третій родъ судовъ—религіозныхъ и похоронныхъ, встрѣчается также въ помянутыхъ сочиненіяхъ; общій характеръ ихъ украшеній объясняется ниже. Суда эти, какъ уже сказано, различествуютъ между собою. По нимъ можно впрочемъ придти

къ заключенію, что похоронные водяные поѣзды сопровождались различными обрядными церемоніями, имѣвшими религиозное значеніе. Слѣдующій рисунокъ, передавая одну изъ



Фиг. 9.

такихъ процессій, не даетъ однако вѣрнаго понятія ни о конструкціи судна, ни о его управленіи. (Фиг. 10).



Фиг. 10.

Въ Берлинскомъ археологическомъ музеѣ хранится модель похоронной лодки съ плакальщицами, найденная при вскрытіи одной изъ египетскихъ могилъ.

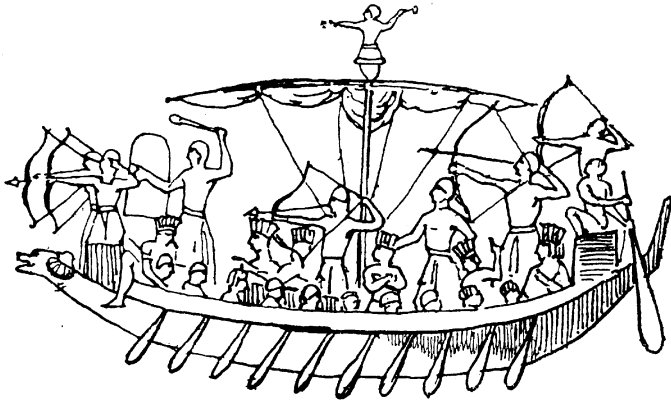
Фурнье въ своей гидрографіи говоритъ, что „египтяне имѣли особаго рода судно, называвшееся *baris*, настолько обожаемое и чтимое ими, что для египтянина не было боль-

шаго оскорбленія, какъ если кто-либо рѣшался сказать ему: я арестую, останавливаю твое большое судно“. Многие археологи полагаютъ, что на этомъ суднѣ перевозили покойниковъ для погребенія, иные же думаютъ, что суда эти употреблялись въ большихъ религиозныхъ процессіяхъ, и на нихъ возились изображенія ихъ боговъ.

Къ четвертому разряду судовъ найденныхъ на египетскихъ памятникахъ, относятся *суда военныхъ*.

До настоящаго времени извѣстны только два изображенія такихъ судовъ: одно на дворцѣ Рамсеса II, о которомъ уже было упомянуто, а другое на памятникѣ въ Мединетъ-Габоо, упоминаемое въ сочиненіи Вилькинсона. Главное различіе въ судахъ этихъ двухъ памятниковъ состоитъ въ томъ, что египетскія изображены съ тарапанами, а послѣднія ихъ не имѣютъ.

А. Жаль (Jal *)), задавшись вопросомъ прослѣдить постепенное совершенствованіе въ постройкѣ галеръ отъ самой глубокой древности до ихъ исчезновенія, избралъ одно изъ такихъ судовъ, изображенныхъ на египетскомъ памятникѣ,



Фиг. 11.

принадлежащихъ къ флоту Египтянъ, о которомъ было сказано выше, и пришелъ къ слѣдующему заключенію:

*) Французскій археологъ (1825—50).

„Что на это изображение хотя и слѣдуетъ смотрѣть какъ на вѣчто болѣе точное чѣмъ символическій іероглифъ, но оно не даетъ ни въ какомъ случаѣ полнаго понятія о военной галерѣ того времени“, почему надо полагать, что художникъ или не имѣлъ достаточныхъ свѣдѣній о конструкціи военныхъ мореходныхъ судовъ или имѣлъ задачей изобразить только блестящее военное современное ему событіе на столько близко къ истинѣ, на сколько позволяли ему размѣры камня, предложеннаго для изваянія. За художникомъ остается одна заслуга, что на его галерѣ начальствующія лица, воины, гребцы, пращникъ, изображены различнаго роста, соотвѣтственно существовавшему у Египтянъ кастовому дѣленію.

Начиная разборъ свой съ корпуса судна, Жаль находить, что древнія галеры, существовавшія за XV вѣковъ до Р. Х. (подвигъ Рамсеса полагаетъ онъ за 1450 л.), почти не потерпѣли никакихъ измѣненій въ своей конструкціи. Онъ находитъ большое сходство между ними и галерами Римскаго флота, которыя строились спустя 1500—1600 лѣтъ послѣ Плинія, командовавшаго флотомъ при Миссенѣ. По его мнѣнію къ нимъ прибавлены только *постицы* и сдѣланы нѣкоторыя приспособленія съ введеніемъ огнестрѣльнаго оружія. Все это относится лишь до надводной части, но условія образованія подводной части потерпѣли весьма мало перемѣнъ.

Анализируя далѣе корпусъ египетской галеры, онъ приходитъ къ заключенію, что судно это длинное, низкорботное, т. е. сидящее невысоко надъ водою и не большаго водозмѣщенія, т. е. мало углублявшееся въ воду. Скульпторъ изобразилъ галеру о 20 лишь веслахъ, что едва ли вѣрно, о чемъ будетъ сказано ниже. *Уключины* прикрыты продольнымъ брусомъ по всей ихъ длинѣ. Брусъ этотъ довольно широкъ и служитъ какъ бы прикрытіемъ гребцовъ отъ неприятельскихъ стрѣлъ и копій. *Носъ* и *орма* нѣсколько приподняты (общій характеръ всѣхъ египетскихъ судовъ) и образованы въ видѣ плоскостей наклонныхъ къ килю, конечно для приданія легкости при движеніяхъ, а обшивка какъ и на рѣчныхъ судахъ состоитъ изъ пиленыхъ или тесаныхъ досокъ. *Носъ* заканчивается звѣриной головой (*тараномъ*). По всей вѣроятности она была или окована металломъ или вся отливная и металлическая и служила орудіемъ для про-

биванія непріятельскихъ судовъ при абордажной свалкѣ. На кормѣ вмѣсто руля видно весло (потесь), замѣнявшее долгое время нынѣшніе рули. На носу и кормѣ есть надстройки (рубки); изъ нихъ носовая должна была служить защитой для воиновъ отъ пораженія непріятельскими огнестрѣльными снарядами, и не имѣла крыши, а кормовая была покрыта крышей, что слѣдуетъ заключить изъ положенія рулевого, изображеннаго сидящимъ на этой надстройкѣ.

По рисунку невозможно судить о величинѣ галеръ; хотя, для свободнаго дѣйствія весломъ, необходимо, чтобы промежутки были не менѣе 4.16 фута, однако же и это не можетъ дать точнаго понятія о ея величинѣ. Нѣтъ сомненія что она была различна; если предположить, что рѣчныя грузовыя суда строились о 44 веслахъ, то военныя галеры, строившіяся съ цѣлью совершать далекія плаванія по морямъ, перевозить на себѣ войско, провизію, военные снаряды, го по всей вѣроятности если галеры размѣрами своими не превышали грузовыхъ рѣчныхъ судовъ, то и не уступали имъ въ этомъ. Накопецъ эти же условія заставляютъ заключить, что суда эти имѣли въ своихъ основаніяхъ прымне кили, какъ необходимыя снаряды для приданія всему судну надлежащей крѣпости и солидности, а потому не могли имѣть такой выгнутой формы, какая видна на рисункѣ.

Такимъ образомъ, если смотрѣть на египетскій барельефъ, какъ только на памятникъ древнѣйшаго событія, воспроизводящій намъ до извѣстной степени точности военную технику того времени, то слѣдуетъ предположить, что военныя галеры доходили тогда до 100 — 120 фут. въ длину, изъ которыхъ 92 ф. слѣдуетъ отложить собственно на размѣщеніе гребцовъ, а остальные 28 ф. предназначить для носа и кормы. Для опредѣленія ширины слѣдуетъ взять длину весель; надо полагать, что онѣ были около 15—16 ф., изъ которыхъ около 6 ф. отдѣлялись для *валька*, а остальные 9—10—для *веретена* и *лопастей*. Постѣднія, какъ видно, не имѣли формы нынѣшнихъ лопастей, а были заострены. Итакъ для двухъ вальковъ нужно было 12 ф., 4 ф. были необходимы для продольнаго прохода въ срединѣ судна, который, составляя возвышенный нѣсколько помостъ, долженъ былъ оканчиваться двумя сплошными палубами съ устроенными на нихъ рубками; слѣдовательно ширина галеры должна была

имѣть около 15—16 фут. При такихъ размѣрахъ они должны были углубляться въ воду до 5 и 6 ф. и вообще были суда построенныя тщательно, прочно, имѣли хорошо скрѣпленную носовую часть, способную безъ вреда себѣ наносить вредъ неприятелю сильнымъ ударомъ.

Тотъ же рисунокъ объясняетъ, что галеры не ограничивались одной живой движущей силой, но имѣли мачту и парусъ.

Въ дальнѣйшемъ обзорѣ судоходства и судостроенія у древнихъ Грековъ и Римлянъ и преимущественно Грековъ—современниковъ древней Финикии и Египту, читатели найдутъ всѣ подробности, относящіяся до снабженія судовъ мореходными и боевыми принадлежностями, способа управленія, и т. п. общія всѣмъ древнимъ народамъ, что опускается здѣсь для избѣжанія повтореній одного и того же.

Въ заключеніе объ особенностяхъ египетскихъ судовъ, слѣдуетъ сказать объ *украшеніяхъ и эмблематическихъ изображеніяхъ*.

Богатые египтяне красили суда свои яркими красками: желтой, зеленой, красной, черной. Вдоль судовъ проводили полосы, а на нихъ рисовали *порты*, подобно портамъ на военныхъ судахъ нашего времени, гдѣ помѣщаются орудія. Иногда они тянулись по всей полосѣ, иногда рисовались только по срединѣ.

Свѣтъ подъ палубу проходилъ черезъ *люки* т. е. отверстія, пробитыя въ палубѣ.

Каюты на судахъ и рубки украшались пилястрами или колоннами. Имъ давали иногда формы храмовъ, у которыхъ основанія были шире чѣмъ верхъ. Подъ капителями колоннъ дѣлались карнизы. У такихъ каютъ свѣтъ проходилъ черезъ окна; они также расписывались разными красками.

Суда для религіозныхъ и похоронныхъ процессій украшались еще съ большими затѣями. Такъ напримѣръ: на кормѣ одного изъ такихъ судовъ острова Элефантины, помимо живописи, изображена голова барана. Бараньи головы встрѣчаются на носу и кормѣ религіозныхъ судовъ, находящихся на барельефахъ Карнакского храма. На кормѣ одного изъ такихъ судовъ изображена голова царицы, окруженная разными символическими фигурами. Изображенія боговъ съ религіозными и царственными атрибутами нерѣдко замѣнялись рѣзными цвѣтами лотуса. Этотъ священный цвѣтокъ видѣнъ

во множествѣ въ архитектурныхъ украшеніяхъ древняго Египта. Его можно встрѣтить на рулевыхъ веслахъ (потесяхъ). Въ Коурнѣ на двухъ судахъ рулевая рукоятки (*румель*) украшены имъ очень изящно. На египетскихъ барельефахъ лотусовыя вѣтки окружаютъ весьма изящно бортовую рѣзбу, изображающую охоту за дикими утками и рыбой. На плафонѣ храма Дендеры, лотусъ обвиваетъ носы и кормы всѣхъ изображенныхъ тамъ лодокъ. Въ церкви (прежняя мечеть) св. Анастасія въ Александіи на саркофагѣ высѣчено длинное и легкое судно съ двумя рулями, оббитое лотусомъ. На кускѣ папируса, найденномъ въ Египтѣ, очень отчетливо сохранилось изображеніе религіозной лодки съ гребцами, гребущими стоя короткими веслами (*гребли*), украшенной также лотусомъ.

Въ числу живописныхъ украшеній египетскихъ судовъ слѣдуетъ прибавить изображеніе глаза; его помѣщали всегда на носу, на томъ мѣстѣ, гдѣ въ наше время пробиты отверстія для якорныхъ канатовъ (*клюзы*). Такихъ отверстій не встрѣчается однако на судахъ древнихъ Египтянъ и вообще другихъ народовъ, а потому надо полагать, что глазъ въ этомъ случаѣ игралъ какую либо символическую роль и принадлежалъ какому либо божеству, руководившему судьбою судна въ его плаваніяхъ. Изображеніе глаза приобрѣло какъ бы право наслѣдственнаго преданія, его видно на нѣкоторыхъ судахъ, помѣщенныхъ на Траяновой колоннѣ, на фрескахъ судовъ, находимыхъ при раскопкахъ Помпеи; всѣ они имѣютъ сходство съ глазами Египтянъ. Въ послѣднихъ встрѣчаются отверстія въ родѣ канатныхъ клюзовъ. Индѣйцы, Мальтійцы, Калабрійцы рисуютъ его иногда и въ настоящее время. На нѣкоторыхъ египетскихъ судахъ глазъ помѣщался и на кормѣ, а на похоронныхъ судахъ—на лопастихъ руля.

Флаги и вымпелы также употреблялись Египтянами для украшеній. Ими щеголяли, прикрѣпляли часто къ вѣткамъ лотуса и помѣщали или по бортамъ, или на головахъ потесей. На памятникѣ Рамсеса II они составляютъ сочетаніе двухъ цвѣтовъ—краснаго и синяго. На одномъ изъ судовъ съ трономъ Рамсеса парусъ клѣтчатый изъ обоихъ цвѣтовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что и военныя суда имѣли свои флаги, но подтвержденія въ этомъ видѣ не встрѣчается. Наклонность египетскихъ царей къ громаднымъ постройкамъ на сухомъ

пути перешла впоследствии и на судостроение. Такъ, Птоломей Филофаторъ задумалъ построить громадное судно на р. Нилѣ. Династія Птолемея царствовала, какъ извѣстно, около 1000 лѣтъ послѣ Рамсеса Сезостриса, слѣдовательно въ то время, когда судостроеніе значительно подвинулось впередъ, когда всѣ государства, стремясь другъ передъ другомъ въ построеніи такихъ флотовъ, которые могли бы имѣть превосходство въ силѣ противъ другихъ, вводили у себя суда въ два, три, четыре, пять и даже болѣе ярусовъ веселья и слѣдовательно вмѣщали сколь возможно болѣе войска. Птоломею Филофатору пришло на мысль построить корабль въ 40 ярусовъ веселья. Атений, оставившій намъ описаніе этого корабля чудовища, говоритъ, что онъ имѣлъ длину $\frac{1}{2}$ стадіи (92 м. 47 с. = около $43\frac{1}{2}$ саж.) и 30 локтей (31 м. = до 14 саж.) ширины. Такъ какъ р. Нилъ во многихъ мѣстахъ имѣла небольшую глубину, а корабль предназначался преимущественно для рѣчнаго плаванія, то дно его было плоское и углубленіе небольшое, а надъ водой онъ доходилъ до 48 локтей (72 ф. = 10.3 саж.). Наружная обшивка имѣла значительную округлость, что увеличало внутреннее пространство. Носъ и корма были расписныя, живопись была самая затѣйливая и состояла изъ множества невѣдомыхъ животныхъ въ родѣ страшилищъ. Внутри корабля было много комнатъ для спаленъ, столовая и вообще все, что только необходимо для удобства въ жизни. Отдѣлка корабля была роскошная: двери были изъ дорогаго дерева съ инкрустаціей изъ слоновой кости. Колонны изъ кипрскаго дерева украшены были капителями коринскаго ордера, также изъ слоновой кости. Архитравы были изъ массивнаго золота. Между комнатами было устроено особое отдѣленіе, посвященное Венерѣ; оно называлось *arhgodisium* и предназначалось для праздниковъ въ честь богини. Бахусовы зала и пещера украшены были бюстами царей изъ паросскаго мрамора. Въ срединѣ былъ механическій бельведеръ, поднимавшійся и опускавшійся по желанію. Надъ палубой растягивалась палатка. Мачта имѣла до 38 м. 75 с. высоты (= 17.7 саж.), парусъ сшить былъ изъ виссона, а снасти окрашены пурпуровой краской. Носъ у этого корабля былъ развоенный и имѣлъ семь тарановъ, изъ которыхъ одинъ былъ длиннѣе прочихъ. Весла верхняго ряда были длиною до 38 локтей (57 ф. = 8.14 саж.). Число

гребцовъ доходило до 4000 челов., а войска помѣщалось 2850 человѣкъ.

Кромѣ Атenea, описаніе этого чудовищнаго корабля встрѣчается и у Плутарха; онъ говоритъ, что въ Египтѣ было много судовъ большихъ размѣровъ, подобныхъ кораблю Филофатора, но они походили скорѣе на неподвижныя пловучія сооруженія, неспособныя къ плаванію, почему ему кажется удивительнымъ, что на нихъ помѣщали такъ много войска.

Плутархъ и Атeneя, какъ видно, взяли свои описанія изъ Каликсена. Но Плутархъ жилъ въ первомъ вѣкѣ христіанства, а Атeneя въ концѣ втораго. Слѣдовательно между ими и Птолемеемъ Филофаторомъ было болѣе 400 лѣтъ промежутка, липающаго всякую возможность провѣрить истину и отдѣлится ee отъ вымысла. Если однакоже нельзя давать полной вѣры въ существованіе Птолемеева корабля, нельзя также и отрицать, что по прихоти этого царя было построено такое судно, которое поражало въ то время всѣхъ его видѣвшихъ и размѣрами и роскошью. Дѣйствительность хотя и не совсѣмъ полная, тѣмъ болѣе возможна, что до насъ дошло много описаній о корабляхъ гигантахъ, строившихся въ древности; такъ: Діодоръ Сицилійскій говоритъ о громадныхъ размѣровъ кораблѣ, построенномъ Сезострисомъ, имѣвшимъ до 280 локтей длины, который былъ посвященъ имъ божеству Оивъ, а Мохіонъ оставилъ весьма подробное описаніе кораблю, построенному Герономъ Сиракузскимъ, обнимающее цѣлую книгу. Если вѣрить автору, то на его постройку употреблено было столько лѣсу, что его хватило бы на 50 галеръ. Строителемъ былъ коринскій мастеръ Архіасъ (Archias); на воду былъ онъ спущенъ подъ наблюденіемъ Архимеда. Въ немъ было множество разныхъ помѣщений для разнообразныхъ потребностей, тутъ были парадныя комнаты для пишествъ, отдѣленія для бань, библіотека, академическій залъ, пруды наполненные рыбой, конюшни и храмъ Венеры, подобно тому какъ на кораблѣ Филофатора. Полъ храма и стѣны были выложены агатомъ и другими драгоценными камнями, а стѣны главныхъ комнатъ были обиты дорогими тканями и мѣстами украшены инкрустаціей, въ срединѣ которой помѣщались фрески, изображавшія блестящіе эпизоды изъ Илліады. Потолки и окна имѣли такія же изящныя украшенія изъ слоновой кости. Въ верхнихъ эта-

жахъ устроены были гимнастическія залы. Знаменитый корабль этотъ имѣлъ 20 рядовъ весель и былъ обнесенъ желѣзной стѣной (gempart). По бортамъ прикрѣплены были платформы, на которыхъ находились печи, кухни, мельницы и другія хозяйственныя приспособленія. Для защиты отъ непріятели по бортамъ стояло 8 башень. Двѣ изъ нихъ защищали носъ, а двѣ корму; въ нихъ же помѣщены были военныя машины. Для лучшей защиты Архимедомъ устроена была метательная машина, бросавшая каменя въ 300 фунтовъ или кошья въ 12 локтей длиною, на разстояніе цѣлой стадіи (500 саж.). Якорей было: желѣзныхъ 8 и деревянныхъ 4.

Говорятъ, что Тиверій имѣлъ также подобныя громадныя корабли на озерѣ Неми; на нихъ онъ пировалъ и катался съ своими развратными приверженцами.

Развратъ и роскошь были, какъ извѣстно, присущи многимъ правителямъ древняго Рима, въ томъ числѣ и Антонію. Клеопатра, рѣшившаяся для своихъ выгодъ воспользоваться его слабостью въ то время, когда онъ управлялъ Египтомъ и находился временно въ Сициліи, поднялась по р. Сидну на своемъ кораблѣ, у котораго корма казалась залитою золотыми украшениями. Весла обиты были серебромъ, а паруса окрашены пурпуровымъ цвѣтомъ. Движеніе весель сопровождалось мѣрными звуками флейты и лиры. Сама царица, одѣтая роскошно на подобіе Венеры, лежала подъ навѣсомъ, покрытымъ золотыми тканями. Ее окружали дѣти, одѣтыя амурами, а женщины въ одеждахъ нереидъ и грацій держали руль и снасти. На кораблѣ курились ароматическія травы, и запахъ отъ нихъ разносился по берегамъ. Народъ, пораженный невиданнымъ великолѣпіемъ, уподоблялъ царицу Венерѣ, собравшейся побѣдить Бахуса. Антоній, какъ извѣстно, съ этого времени сдѣлался ее преданнымъ слугою и погибъ чрезъ свое увлеченіе.

Путешествія и открытія. Первые морскія путешествія приписываются Финикіянамъ, Карфагенянамъ, Грекамъ и Египтянамъ. Сначала онѣ выразились въ колонизаціяхъ береговъ Средиземнаго моря, морей Эгейскаго и Чернаго. Походъ аргонавтовъ въ Колхиду (нынѣшнюю Грузію) на кораблѣ Арго приписывается и Грекамъ и Финикіянамъ. Изъ позднѣйшихъ путешествій извѣстно путешествіе Карфагеня-

нина Ганно съ эмиграціонной цѣлью, которое полагають про-
стиралось до острововъ Зеленаго мыса.

Если вѣрить Геродоту, Фараонъ Нехао снарядилъ экспе-
дицію изъ Финіціанъ, прошедшую чрезъ прорытый имъ ка-
наль отъ Нила до Чермнаго моря, оттуда въ море Эриерей-
ское, обогнула Африку и возвратилась въ Египеть чрезъ
Геркулесовы столбы (610—594 до Р. Х.).

Второе подобное путешествіе чрезъ Геркулесовы столбы,
по словамъ Геродота, совершено было по повелѣнію Ксеркса
нѣкимъ Сотаспомъ, который сознается, что плавалъ по не-
извѣстнымъ ему морямъ нѣсколько мѣсяцевъ сряду и воз-
вратился въ Египеть, обогнувъ мысъ Солосисъ (Спартеъ).

Плиній и Корнелій Непотъ упоминають о третьемъ путе-
шествіи. Его приписываютъ какому-то Евдоксу; спасаясь отъ
преслѣдованій Птолемея Латира, онъ прошелъ будто бы чрезъ
Аравійскій заливъ до Гадъ и по пути встрѣтился съ Кок-
ліемъ Антипатромъ, указывавшимъ ему на путешественника,
прошедшаго изъ Испаніи въ Еюіопію.

Страбонъ пишетъ о другомъ Евдоксѣ изъ Сизикии, кото-
рый, для принесенія жертвы Прозерпинѣ, прошелъ при царѣ
Птолемеѣ VII чрезъ весь Египеть. Этотъ же Евдоксъ, въ
царствованіе Клеопатры, путешествовалъ вторично съ торго-
вой цѣлью, но не имѣлъ удача, да и самъ Страбонъ не очень
довѣряетъ справедливости его рассказовъ.

Современные ученые, вникая въ эти и подобныя имъ ра-
сказы о путешествіяхъ, совершавшихся въ отдаленныя отъ
насъ времена, не отрицая вполне предпримчивыхъ попытокъ
къ открытіямъ неизвѣстныхъ странъ, не вѣрятъ въ возмож-
ность при тогдашнемъ состояніи судоходства и судостроенія,
совершить путешествіе вокругъ Африки.

Иначе смотрять они и съ большимъ довѣріемъ па сказа-
ніи о плаваніяхъ нѣкоего Гиппалуса изъ Адена въ Муссиръ
чрезъ Индійскій океанъ, совершенныхъ вѣроятно во время
муссоновъ и Соломоновыхъ кораблей до Софаллы изъ Азіонъ
Габара (Красное море).

Персы, овладѣвъ Финикіей и Малой Азіей, сдѣлались
временно также мореходцами, что замѣтно въ особенности
при мудромъ правленіи Дарія Истаспа. Первый походъ его
на Грецію былъ неудаченъ, у него погибло до 300 кораблей,
однако въ короткое время онъ вознаградилъ утрату и довелъ

свой флотъ до 600 судовъ. При сынѣ его Ксерксѣ (468 л. до Р. Х.) морскія силы Персіи увеличены были до 3000 судовъ, въ томъ числѣ 1207 кораблей, 300 галеръ и затѣмъ судовъ транспортныхъ. Когда же Греки остались побѣдителями, то въ условіяхъ мира было постановлено, чтобы Персы не смѣли плавать ни по Черному морю, ни по Архипелагу. Побѣды Александра Великаго окончательно уничтожили морское существованіе Персовъ.

Гудеи во времена Соломона имѣли суда значительной величины. По сказанію Священнаго Писанія, они привозили на нихъ издалека деревья значительной величины для постройки храма. По исторіи извѣстно, что они торговали съ Яффою и Тарисомъ, и что Соломонъ посылалъ изъ Чермнаго моря флотъ для добыванія золота въ Офирѣ (вѣроятно на южномъ берегу Африки).

Греки, родоначальники нынѣшнихъ Эллиновъ, впервые населившіе Морейскій полуостровъ, начали свою жизнь совершенно подъ иными условіями, чѣмъ поселенцы, избравшіе континентальныя мѣстности.

И дѣйствительно, горы, занимающія почти всю поверхность полуострова, и множество озеръ отнимали много земли отъ земледѣлія. Жителямъ пришлось искать другихъ подручныхъ источниковъ для своего существованія,—этотъ источникъ было море, омывающее берега, испещренные множествомъ заливовъ, бухтъ, заводей, весьма удобныхъ для укрыванія въ нихъ судовъ, и наполненное разной величины островами. Такимъ образомъ, мореплаваніе должно было развиваться у древнихъ греческихъ поселенцевъ быстрѣе чѣмъ у другихъ прибрежныхъ народовъ. Въ первыя времена оно безъ сомнѣнія было на столько же несовершенно какъ у ихъ сосѣдей и, конечно, началось съ долбленыхъ челноковъ и кожаныхъ судовъ.

Если вѣрить преданіямъ, то первыми просвѣтителями иезнущаго племени Пелазговъ были Кекропсъ, Кадмей, Данаи (1780—1284 г. до Р. Х.), вышедшіе изъ Египта и Финикіи. Поселясь въ Атикѣ, Фивахъ, Аргосѣ, они ознакомили жителей этихъ странъ съ ремеслами, искусствами, земледѣліемъ и судостроеніемъ. Пелопонесъ, по преданіямъ, получилъ свое названіе отъ Фригійца Пелопса (около 1400 г. до Р. Х.), также выходца.

Такого толчка было достаточно для интеллигентнаго от природы племени. Жизненная его дѣятельность быстро начала развиваться и выразилась въ рѣзкихъ, своеобразныхъ очертаніяхъ и наклонностяхъ къ поэзіи, изящнымъ искусствамъ, торговлѣ, мореплаванію, колонизаціи, завоеваніяхъ и необыкновенной энергіи въ борьбѣ за свободу.

Размножившееся населеніе полуострова начало искать удобныя мѣста для переселеній. Подвигаясь, подобно Финикіянѣмъ, на югъ и западъ, оно заняло острова Архипелага Родосъ (1145) и Критъ (1049 г.).

Далѣе, на югѣ, Греки основали нѣсколько колоній въ Африкѣ, въ томъ числѣ въ Египтѣ (за 650 л. до Р. Х.), на островѣ Сернѣ, неподалеку отъ Карфагена, а на сѣверѣ Средиземнаго моря захватили острова Ионическіе, Сицилію, достигли даже до устьевъ Роны, гдѣ основали колонию подъ именемъ Массалии (Марсель, около 600 л. до Р. Х.).

Фокеяне (Эолія), высадившіеся здѣсь впервые подъ предводительствомъ Эхсена, владѣльца корабля, были встрѣчены древними Галлами весьма дружелюбно; предводитель ихъ Наннъ выдалъ замужъ за Эхсена свою дочь. За этимъ кораблемъ Эоліяцы начали прибывать толпами, и такимъ образомъ была основана новая колонія, долгое время пользовавшаяся цвѣтущимъ состояніемъ. Преданіе указываетъ на то, что Греки пришли сюда на нѣсколькихъ галерахъ о 50 веслахъ, и на носѣхъ галеръ имѣлось изображеніе тлоени, эмблемы Фокеянъ.

Обращаясь къ временамъ до историческимъ, временамъ героическихъ подвиговъ древнихъ Грековъ, нельзя не признать за ними мореходной дѣятельности и отваги. Правда, подвиги Тезея, Персея и многихъ другихъ героев смѣшаны съ баснословными вымыслами, гдѣ не возможно отыскать истину, однако же Троянская война производилась при содѣйствіи громаднаго флота въ 1184 корабля, на которыхъ перевезено было на азіатскій берегъ 100,000 воиновъ (1193—1184 г. до Р. Х.). Какіе были это корабли?—неизвѣстно; предположивъ, что они всѣ были однихъ и тѣхъ же размѣровъ, выходитъ, что на каждомъ находилось по 84 человекъ. При чемъ надо допустить, что на этихъ судахъ были боевыя принадлежности. По свидѣтельству же Эсхилла, корабль Пестора вооруженъ былъ десятью таранамн. Гомеръ, умалчи-

вая о таранахъ, упоминаетъ о боевомъ копѣѣ, употреблявшемся на древнихъ корабляхъ. Слѣдовательно, уже въ то отдаленное отъ насъ время греческіе, а съ ними и корабли Лидянъ, Финикянъ, Египтянъ строились специально для военныхъ цѣлей, т. е. были длинные, о чемъ свидѣтельствуеъ и Гомеръ.

Нѣкоторые историки, разбирая причины морскаго могущества Грековъ и быстро развитія мореплаванія, указываютъ на склонность ихъ къ пиратству, которымъ они занимались во время борьбы между Лакедемонянами и Аѳинянами; отрицать этого невозможно. Греческій архипелагъ славился морскими разбоями еще въ концѣ прошлаго столѣтія, чему много способствовало очертаніе ихъ побережій. Известно, что Филиппъ Македонскій, имѣя небольшой флотъ, крейсировалъ преимущественно по тѣмъ мѣстамъ, гдѣ мародерствовали пираты и грабили купцовъ, и такъ какъ насилие и захваты были въ тѣ времена весьма обыкновеннымъ явленіемъ, то для поправленія своихъ финансовъ онъ приступалъ даже къ осадѣ Византіи. Подъ давленіемъ такихъ насилій и для охраны торговли отъ пиратовъ, известно, что Греки принимали всѣ предосторожности; у нихъ изданы были правила, чтобы торговыя суда, идя въ море, имѣли не менѣе 100 человекъ экипажа, и чтобы люди эти были вполне комплектованы боевымъ оружіемъ.

Родосцы, опытнѣйшіе и лучшіе въ древнія времена моряки, также неустойчиво преслѣдовали пиратство и нещадно карали попавшихся имъ въ руки мародеровъ, наводнявшихъ въ то время не одинъ архипелагъ, но и Средиземное море. Кромѣ репутаціи въ знаніи морскаго дѣла, Родосцы славились честностью въ торговлѣ и вели ея очень дѣятельно. Первые морскіе законы изданы были Родосцами. Римляне и другіе приморскіе народы весьма много отъ нихъ позаимствовали въ морскомъ законодательствѣ.

Коринѳъ былъ одинъ изъ знаменитыхъ городовъ древней Греціи. Расположенный нѣсколько западнѣе перешейка, соединяющаго Пелопоннезъ съ сѣверной Греціей, онъ занимался преимущественно постройкою судовъ. Свѣдѣнія Коринѳянъ въ этомъ дѣлѣ были далеко совершеннѣе другихъ прибрежныхъ жителей, и Коринѳяне считались также самыми опытными и отважными мореходцами. Фукидидъ сообщаетъ,

что они особенно заботились объ улучшеніи системы построения судовъ и приданіи имъ болѣе изящныхъ формъ, что также замѣтно и при постройкѣ ими зданій. Имъ же приписываютъ изобрѣтеніе триремъ и основаніе Сиракузъ, Корциры (Корфу) и другихъ городовъ по берегамъ Греціи. Сенхра считался ихъ главнымъ портовымъ городомъ.

Аѣины хотя стояли ниже Коринѣа, но и ихъ торговля была также значительная. Пирей, Мунихія (Munychia), Фалеръ считались ихъ лучшими гаванями. Черезъ Пирей шла значительная торговля зерномъ съ Крымомъ, Палестиной и Египтомъ. Афинскіе купцы вели торговые дѣла съ Сиріей и Малой Азіей. Вообще торговлю Аѣинъ, по цвѣтущему состоянію, приравниваютъ къ торговлѣ Тира и Кареагена. Аѣины славны были не одной торговлей, они преобладали и въ политикѣ и Аѣинскому флоту пришлось бороться съ напоромъ Персовъ подъ владычествомъ Ксеркса и выйти побѣдителями. Здѣсь конечно не имѣется въ виду писать исторію государствъ; задача состоитъ въ томъ, чтобы ознакомить читателей съ развитіемъ судостроенія и его постепеннаго совершенствованія у разныхъ народовъ, а также коснуться причинъ, главнымъ образомъ вліявшихъ на это развитіе какъ на приѣръ торговлю, однакоже не лишнимъ будетъ включить въ настоящій рассказъ главнѣйшіе эпизоды изъ военной жизни народовъ, которые вліяли на ихъ политическое существованіе и вмѣстѣ съ тѣмъ послужили позднѣйшему потомству, вѣрными фактами для оцѣнки ихъ жизненной силы и энергіи.

Однимъ изъ такихъ эпизодовъ въ жизни Аѣинъ—безъ сомнѣнія есть борьба ихъ съ Ксерксомъ.

Ксерксъ (485 — 479 до Р. Х.), желая ослабить могущество Грековъ, предпринялъ громадное вооруженіе на сухомъ пути и на морѣ. Четыре года приготавлился онъ къ этому нашествію, на пятомъ, собравъ громадное войско (по Геродоту) болѣе 1800000 человекъ, всѣхъ завоеванныхъ имъ національностей, онъ двинулся къ Геллеспонту, велѣлъ построить мостъ для перехода черезъ проливъ противу Абидосса, и прорыть перешѣкъ у Аѣонской горы. Слѣды этой громадной работы видны еще и по настоящее время. Первый мостъ былъ однакоже разрушенъ бурей, и разгнѣванный монархъ приказалъ умертвить неповинныхъ рабочихъ, а море наказать 300 ударами

кнута! Постройка второго моста была удачнѣе: двойной рядъ судовъ устоялъ противу стихійныхъ невзгодъ, и войска Ксеркса наводнили сравнительно слабую Грецію. Геродотъ, передавая намъ исторію этого грознаго нашествія, говоритъ, что едва ли до того времени и послѣ были примѣры такого громаднаго военнаго предпріятія, и дѣйствительно, въ войскѣ Ксеркса было до 1700000 пѣхоты, 80000 кавалеріи, 20000 человѣкъ на военныхъ колесницахъ и верблюдахъ, 517000 человѣкъ посажены были на 3000 судахъ, въ числѣ которыхъ военный флотъ состоялъ изъ 1207 кораблей и 120 триремъ съ 324000 экипажа, взятыхъ Ксерксомъ во Фракіи и сосѣднихъ покоренныхъ имъ провинціяхъ.

Морскія силы Грековъ состояли изъ 127 аѳинскихъ кораблей; на нихъ были Платейцы, управлявшіе судами какъ болѣе опытные. 40 судовъ дали Коринѳяне, 20—Магаряне, 20—Халцидоняне, 18—Эгиняне, 12—Сиціоняне, 10—Лакедемоняне, 8—Эпидоряне, 7—Эретріане, 5—Трезеняне, 2—Стиреяне, 2—Сеанеяне (Сѣанс) и 2 пентеконтеры; Локтріане дали 7 пентеконтеръ, еракійскіе Греки и сосѣдніе острова снабдили 120 кораблей. Всѣхъ же судовъ у Грековъ было 400 и на нихъ до 24000 войска.

Флотъ Ксеркса для сокращенія пути прошелъ чрезъ прорѣзъ имъ перешеекъ, говорятъ, на столько широкій, что помѣщалъ по двѣ триремы въ рядъ. Дойдя до высотъ Сепіи онъ былъ настигнутъ бурей, разбросавшей 400 судовъ по берегамъ Магнезіи, съ которыми погибло множество людей. Остальные корабли сосредоточились въ Саламинскомъ проливѣ, гдѣ и произошла славная для Грековъ и пагубная для Персовъ морская битва. Персы, стѣсненные своею многочисленностію не могли развернуть свои силы; тяжелые ихъ галеры, пробиваемые не большими и поворотливыми судами Грековъ, гибли, не имѣя возможности оказать серьезное сопротивление, къ тому жеThemistocle съумѣлъ вовремя выиграть вѣтеръ, что еще болѣе способствовало къ нападеніямъ. Оставшіяся отъ истребленія персидскія суда бѣжали, а съ погибшими, погибъ и ихъ адмиралъ Аріабигней—братъ Ксеркса. Такъ кончилась знаменитая въ исторіи Саламинская битва, стоявшая Персамъ почти цѣлаго флота со всѣми запасами и болѣе половины сухопутнаго войска, болѣею частью погибшаго при Фермопилахъ. По сказанію Геродота

Аменоклесь, отъ разбившихся судовъ, собралъ по берегамъ крушенія значительное богатство золотомъ и серебромъ, а побѣжденный Ксерксъ послѣдшилъ перебраться съ оставшимся войскомъ въ Малую Азію.

Индія до временъ блестящей эпохи Александра Великаго была весьма мало извѣстна, хотя цивилизація этой богатѣйшей страны считается самой древнейшей въ мірѣ, но торговля сношенія съ ней были весьма незначительны и до побѣды Дарія о ней почти ничего не знали, да и онъ далъ возможность получить о ней кое какія свѣдѣнія только по нижней части Инда. Генію Александра обязанъ міръ тому громадному толчку, который потрясъ всю Азію и указалъ послѣдующимъ за нимъ поколеніямъ, всѣ выгоды прибрѣтенныя его завоеваніями для развитія и процвѣтанія торговли. До его эпохи торговля совершалась караванами чрезъ Бактру, отсюда на NW до Оксуса, на O и S до Инда и на SO до Ганга. Послѣ Александра купцы начали переходить за эти рѣки и привозили свѣдѣнія о странѣ называвшейся Тина, вѣроятно Хина, т. е. Китай.

Подчинивъ себѣ всю Южную Грецію и острова, Александръ перенесъ свои завоеванія въ Малую Азію; побѣда при Граникѣ дала ему возможность проникнуть въ Египетъ. Онъ покоряетъ Тиръ, Сидомъ, словомъ все малоазійское побережье и кладетъ основаніе Александріи (332 г. до Р. Х.). Побѣда при Арбеллахъ открываетъ ему свободный путь въ Индію, онъ устраиваетъ до 70 городовъ (Плутархъ) по пути завоеваній, переходитъ Индъ, Гидаспъ и доходитъ до береговъ Гифаза, покоряя на пути своего побѣдоноснаго шествія всѣ государства. Отсюда онъ намѣревался идти еще далѣе, но войско, устрашенное такимъ новымъ походомъ, начало роптать, доказывая своему побѣдителю монарху, что съ такимъ оружіемъ какое у нихъ было не возможно думать о новыхъ завоеваніяхъ. Тогда Александръ предпринялъ обратный походъ и для облегченія утомленныхъ воиновъ собралъ 2000 судовъ (Страбонъ), а по свѣдѣніямъ Аріана до 800 судовъ, изъ которыхъ 31 были военные корабли и спустился по Инду до острова Паталы, покоряя на пути и наказывая непокорныхъ. Отсюда началось уже морское путешествіе. Начальствованіе флотомъ поручено было Александромъ другу его дѣтства адмиралу Неарку. Выйдя изъ Инда онъ долженъ

былъ пройти около береговъ Эриоерейскаго моря, за тѣмъ вступить въ Персидскій заливъ и подняться до Вавилона. Суда эти, какъ пишутъ древніе историки, строились въ Ассасеніи (Афганъ), по р. Кофену (Кабуль) и въ Таксинѣ (Манихіяла). Весьма возможно что часть судовъ была взята у туземцевъ, которые содѣйствовали Александру въ перевозкѣ войскъ и провіанта. Очень возможно, что въ постройкѣ судовъ участвовали Финикійяне, Кипріоты, Египтяне, какъ подвластные въ то время Александру, такъ и другіе жители около Геллеспонта. Какъ бы то ни было, экспедиція отправилась 1 октября 326 г. до Р. Х. Путь ея по Индіи походилъ скорѣе на торжественное шествіе, поражавшее жителей своею громадностію и числомъ судовъ. Аріанъ описывая его говорить, что транспортныя суда были плоскодонныя, (вѣроятно похожія на современные небольшія баржи), а галеры имѣли по два ряда весель; остальные суда были палубныя. (См. Дунджіахъ, Суда анти-европейскія).

Море съ его періодическими приливами и отливами не было знакомо Грекамъ. Вступивъ въ него, они держались близко береговъ. Застигнутые отливомъ обмелѣли, суда ихъ легли на бокъ; войско пришло въ сильное смятеніе и видѣло въ этомъ обычномъ явленіи природы дурное для себя предзнаменованіе, считая его за гнѣвъ боговъ, но, къ счастью, опасеніе ихъ было не продолжительно, новый приливъ поднялъ суда, хотя нѣкоторыя изъ нихъ и разбились другъ о друга или повредились. Принятія предосторожности не подвергали плователей вторичнымъ обмелѣніямъ, но вообще походъ этотъ былъ неудаченъ, бури замедляли плаваніе, почему оно тянулось 146 дней (Плиній).

Неаркъ и помощникъ его Онезикритъ оставили подробные рассказы объ этой экспедиціи; изъ нихъ видно, что, помимо честолюбивыхъ замысловъ Александра, она имѣла цѣль ученую и торговую. Суевѣрное настроеніе тѣхъ вѣковъ проявляется и въ ихъ разсказахъ; такъ они описываютъ островъ, посвященный солнцу, гдѣ исчезъ одинъ изъ ихъ транспортныхъ кораблей, который не могли найти, не смотря на самыя тщательные розыски. Неаркъ и Онезикритъ приписываютъ это событіе чародѣйству морскихъ нимфъ, завладѣвшихъ будто кораблемъ и превратившихъ людей въ рыбъ; но басня эта объясняется очень просто воровствомъ туземцевъ;

воспользовавшись оплошностью людей, они завели, вѣроятно, судно въ камыши и разграбили, а людей убили.

Замыслы Александра не ограничивались этимъ морскимъ походомъ; онъ готовилъ Непарка въ другую экспедицію для обхода Аравіи, а затѣмъ и Африки, но преждевременная смерть этого великаго дѣятеля положила конецъ его гигантскимъ замысламъ, и Греція начала мало по малу утрачивать всѣ его военныя пріобрѣтенія, а ученіе Магомета, охватившее весь востокъ и проникшее въ Египеть, вытѣснило Грековъ окончательно изъ всѣхъ сообщеній съ Александріей. Имперія Калифовъ, основанная на развалинахъ Персидскаго государства, перенесла центръ торговой дѣятельности въ Буссору, сдѣлавшуюся посредницей между Европой, Азіей и Китаемъ чрезъ Константинополь.

II.

Судоустройство у древних Греков. — Его начало. — Главное разделение судов. — Названия частей судового набора. — Части: носовая и кормовая. — Руль, весла. — Палубы и верхний борт. — Тараны. — Эпотида. — Башни. — Украшения. — Окраска судов. — Якоря. — Канаты. — Мачты. — Рей. — Паруса. — Оснастка. — Разноцветные паруса. — Строительные материалы. — Различия судов по числу рядов весел: унтрены, бирены, трирены и проч. — Таблица размеров судов. — Спуск кораблей. — Их скорость. — Гребля. — Порядок управления судами. — Полководцы. — Командиры судов. — Подчиненные лица. — Божества. — Морские инструменты.

Сведенья о судоустройстве у Греков хотя обильнее, чем у предшествовавших народов, однакоже и они далеко не полны. Императоръ Левъ VI (мудрый), издавшій много весьма полезных постановлений по морскому дѣлу, еще въ то время выражалъ сожалѣніе о скудости дошедшихъ до него матеріаловъ, по которымъ можно было бы уяснить состояніе морскаго искусства у древнихъ народовъ, а тѣмъ болѣе подвластной ему Греціи.

Шеферъ *), усерднѣе другихъ занимавшійся добываніемъ и разборкой матеріаловъ о древнемъ греческомъ судоустройствѣ и мореходствѣ, собралъ нѣкоторыя весьма любопытныя данныя. Болѣе соответствующія настоящей книгѣ предлагаются здѣсь читателю.

Греки, какъ и всѣ народы, въ первыя времена своего гражданскаго развитія начали свое судоустройство съ долбленыхъ челноковъ. Затѣмъ строили лодки, составляя сперва наборъ изъ неолетыхъ гнутыхъ деревцовъ, связывали ихъ ивовыми вѣтвями и обшивали снаружи кожей. По словамъ Виргилія, лодка Харона построена была подобнымъ образомъ.

Съ улучшеніемъ судоустройства, обшивку начали дѣлать дрянную, утолщать наборные члены, давали судамъ своимъ

*) Упсальскій археологъ (около средины XVII в.).

различныя формы, смотря по ихъ назначенію. Такимъ образомъ суда ихъ, какъ и суда другихъ народовъ, имѣли два главныхъ различія—суда *короткія* и *длинные*.

Такое различіе соотвѣтствовало вполнѣ ихъ размѣрамъ: суда короткія строились длиною въ три и не болѣе четырехъ своихъ ширинъ, а длинные суда были болѣе своихъ ширинъ въ пять, шесть, семь и даже доходили до девяти.

Короткія суда, способныя поднимать большіе грузы, употреблялись для перевозки товаровъ, жизненныхъ припасовъ; въ военное время слѣдовали при военныхъ флотахъ съ провіантомъ, фуражемъ, боевыми припасами, перевозили войска и назывались Греками *φορταγωγός* или *ἀπόστολον Πλοτον*, а Римлянами *navis oneraria*, *navis frumentaria* *). При *круизовой ватерлинии*, такія суда имѣли оконечности почти одинаково закругленныя, почему ихъ и называли иногда Греки *στρογγύλον πλοτον*, а Римляне *navis rotunda* (т. е. круглыя суда).

Ватеръ-линія, т. е. лінія, до которой судно углублялось въ воду, у Грековъ называлась *ζώστηρ*, а у Римлянъ зона. Короткія суда ходили тихо, только подъ парусами. Суда длинныя строились сравнительно для быстрого хода, преимущественно на веслахъ, а при попутныхъ вѣтрахъ употребляли паруса, иногда же тѣ и другіе вмѣстѣ. Одно изъ видоизмѣненій короткихъ судовъ составляли суда, называвшіяся Греками *ἰστικοίπλοτον* (т. е. съ мачтами и парусами). Римляне называли ихъ *actuaia navis*. Суда эти строились преимущественно для перевозки въ возможной скорости войска и лошадей и потому имѣли нѣсколько большую длину противу судовъ короткихъ. Короткія суда вообще затрудняли движенія флотовъ, потому что ихъ болышею частію приходилось вести на *буксиръ* у длинныхъ судовъ. Суда длинныя предназначались собственно для военныхъ цѣлей. Ихъ называли иногда *Μακραί*, иногда *οηες*, также *ἐπιχωποι*, потому что онѣ чаще ходили на веслахъ, а иногда *χωπληρα*. Суда перевозившія лошадей назывались *ἵππηγοί*, провіантъ *στρογγολαί*. Суда рыболовныя у Римлянъ назывались *ρίσκα*

*) Для избѣжанія повтореній, въ настоящемъ обзорѣ помѣщаются и латинскія названія, употреблявшіяся Римлянами.

toriae. Суда, не имѣвшія палубъ, назывались *navis aperta*, а палубныя—*navis tecta*.

Въ основаніе при постройкѣ судовъ входили *Киль*—*τροπέρις, carina*. Подъ киль накладывался брусъ — *фальш-киль* *υέλωσμα*. Онъ считался необходимымъ предохраненіемъ килю, такъ какъ суда нерѣдко приходилось перетаскивать черезъ мели и вытаскивать на берегъ. Грузовыя суда строились безъ килей, но для предохраненія днища отъ порчи, подъ нимъ придѣлывались два продольные бруса *хэлеуματα*. На киль ставили *шпангоуты*—у Римлянъ *costae navicum, statumina*, а на нихъ накладывали *кильсонъ*—*δρόσουον, columba*. На кильсонѣ укрѣпляли *стенсъ* для мачты *δούτερα τροπίς*. Надъ килемъ устраивался резервуаръ (*ляло*), куда собиралась вода, проникавшая черезъ пазы обшивки. Оно называлось *φαλίς, αυτίου*. Это ляло покрывалось сводчатой палубой, лежавшей на поперечныхъ брусьяхъ. Вода выкачивалась помпами, выходившими на палубу. Пространство между палубой и настилкой, покрывавшей ляло (*трюмъ*), называлась *αυτός, carina*. На послѣдней укладывался *балластъ ёрма*, *agena, saburga*.

Фортъ-штевень и ахтеръ-штевень (вообще штевни) *στέρα* ставились на киль подъ нѣкоторымъ уклономъ наружу (около 69°). Ихъ продолжали выше палубы и загибали въ видѣ гребней: кормовую надѣлку внутрь судна, а носовую иногда внутрь, иногда наружу, въ видѣ спирали и называли *αχροςτόβλος, acrostolion* (акростоль), *aplustrium*. Шпангоуты связывались поперекъ судна въ верхнихъ частяхъ своихъ нѣсколько изогнутыми кнаружи брусьями *στροτήρες* (*бимсы*). Въ безпалубныхъ судахъ бимсы служили для гребцовъ вмѣсто банокъ, а на судахъ палубныхъ сверху бимсовъ настилались палубы. Палубы на послѣднихъ, по срединѣ судна, нѣсколько возвышались уступомъ; онъ устраивался по длинѣ судна на пространствѣ занимаемомъ гребцами и назывался *πάρδος, aditus, agea*. На средневѣковыхъ галерахъ его называли *куршея* (*course*). Въ ширину куршея имѣла 3 и 4 ф. По сторонамъ куршея, по направленію бимсовъ, устраивались банки для гребцовъ *Εδωλια*. Куршея составляла принадлежность только военныхъ судовъ, въ ней устраивались люки для прохода въ трюмъ. На судахъ торговыхъ и грузовыхъ люки прорубались въ палубахъ. Су-

довые *борта* (обшивка) состояли изъ толстыхъ обшивныхъ досокъ и назывались *πλευρας*, а самыя доски *ζωσφητες*, т. е. поясы, такъ какъ нѣкоторыя изъ нихъ служили дѣйствительно обвязными поясами. Ихъ было 1, 2 и 3, смотря по величинѣ судна; толщина ихъ была болѣе остальныхъ досокъ.

По верхней грани судна накладывался толстый брусъ *τρήματα* (планширъ), связывавшій бока со штевнями и въ тоже время служившій опорой для верхняго ряда веселъ. Если судно имѣло ихъ нѣсколько рядовъ, о чемъ будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ, то подъ весловыми отверстиями набивались особые брусья. Поперечнаго или діагональнаго скрѣпленія древнѣе не знали, почему не удивительно, что суда страдали течью, для уменьшенія которой употреблялась замазка изъ мелко толченыхъ морскихъ раковинъ. Ею промазывались пазы обшивки. Плиній упоминаетъ о другомъ способѣ конопаченія, состоявшемъ въ вколачиваніи въ пазы толченыхъ сѣмянъ растений (вѣроятно масличныхъ). У Вигрувія встрѣчается особаго рода составъ, которымъ смазывались судовыя борта для предохраненія обшивки отъ гнилости; его также выпускали въ пазы для уменьшенія течи.

Носовая часть. Выше было упомянуто, что форъ-штевень выводилъ выше палубы и загибался въ разныхъ формахъ. Различныя формы акростолой изображены ниже на всѣхъ судахъ древнихъ Грековъ и Римлянъ (Фиг. 14, 15, 18, 21, 22). Иногда, какъ напр. на ф. 19, изображающей либурну, имъ давали форму лебединой головы, украшая ею то носъ, то корму; въ этихъ случаяхъ акростоль изгибался внаружу. Между акростолемъ и куршеей полагалось до 14 футовъ.

Акростоль устраивались разборчатые. Ихъ снимали во время сраженій, когда желали дать болѣе простора сражающимся, иногда же оставляли на мѣстѣ и охраняли, какъ въ среднѣе вѣка охраняли судовыя флаги. Когда какой либо корабль былъ побѣжденъ, то побѣдитель снималъ съ него акростоль и украшалъ имъ свой корабль.

Ниже акростоля помѣщались имена судовъ, или имена тѣхъ боговъ, подъ покровительствомъ которыхъ они находились. Еще ниже—эмблематическія фигуры животныхъ, также боевыя снаряды: какъ эпотиды и тараны. О каждомъ будетъ объяснено ниже. По бокамъ форъ-штевня помѣщались гла-

за. Ихъ мѣсто приходилось уже на корабельныхъ скулахъ или щекахъ, фиг. 36, 37. У Римлянъ носовая часть называлась *proga*. Пространство отъ форштвня до куршей, предназначавшееся для сбора воиновъ, полагалось отъ 12 до 14 ф. Гомеръ называетъ его *Ἰχρία*.

Кормовая часть *piris*, занимавшая пространство отъ куршей до акростоля, называвшаяся у Грековъ *παρξαιρεσία* имѣла въ длину до 11 футовъ, внѣшнимъ видомъ своимъ походила на носовую и также закруглялась въ своихъ обводахъ. Ахтеръ-штевень имѣлъ продолженіемъ своимъ кормовой акростоль, какъ уже сказано было, загибавшійся внаружу и во внутрь судна. Последняя система встрѣчается однакоже чаще на изображеніяхъ древнихъ судовъ. Акростоль этотъ походилъ на изогнутый жолобъ, кверху съуживался и на концѣ имѣлъ щитообразный кружокъ *χόρυθα*, *cornuba*; къ верху щита прикрѣплялось украшеніе въ родѣ перьевъ, похожихъ на пѣтушій хвостъ—*ἄφλαστον*, *aplustrum*, *amplustrum*. Въ нижнюю часть акростоля входила бесѣдка—*σκηυή*, *gubernacula*. Она устраивалась подобно нашимъ трельяжнымъ бесѣдкамъ, могла сниматься и ставиться по произволу и покрывалась какою либо тканью. Подтверженіе тому встрѣчается у Арріана, гдѣ въ одномъ мѣстѣ говорится: „когда король подошелъ близко къ лагерю, то приказалъ снять кормовую палатку на своемъ кораблѣ, чтобы лучше видѣть окрестность“. Подъ щитомъ акростоля, повыше бесѣдки, помѣщалось божество *tutela*. По введеніи христіанства, долгое время на галерахъ помѣщали на этомъ же мѣстѣ изображенія Спасителя, Божіей Матери или святаго какъ патрона судна. См. фиг. 18 и 19 на триремѣ и либурнѣ.

Руль. Древніе не имѣли понятія о такихъ руляхъ, какіе употребляются въ настоящее время—навѣшенными на петляхъ, прикрѣпленныхъ къ старнѣ-посту. Въѣсто рулей они употребляли короткія весла съ широкими *лопастями* и привѣшивали ихъ по бокамъ кормы подъ нѣкоторымъ угломъ, сначала снаружи, какъ изображено на всѣхъ рисункахъ, а впоследствии стали выводить ихъ изъ особыхъ отверстій; такое приспособленіе, полагаютъ, введено было уже по Р. X. фиг. 38. Рули, или правильнѣе рулевыя весла—потеси были тройкаго вида: одни походили на лопату, ф., 19 другіе на нашъ крестьянскій косарь фиг. 14, а инымъ давали форму шпаги, ф. 26

Число рулей было различно: иногда их было по одному, иногда по два, а иногда по четыре, помѣщавшіеся попарно на носу и кормѣ. Носовые рули употреблялись въ крайнихъ случаяхъ, для скорѣйшаго поворота судна. Такъ, по сказаніямъ историковъ, описавшихъ походы Германика въ нынѣшней Германіи (Светоній, Тацитъ, Плиній), имъ было построено до 1000 судовъ, на которыхъ онъ намѣревался проникнуть моремъ съ Рейна въ Эмсъ, и для избѣжанія замѣшательства при поворотахъ такой массы судовъ въ рѣчныхъ руслахъ, суда эти имѣли одинакія формы оконечностей, снабженныя на носахъ и кормахъ рулями. Въ Берлинскомъ музеѣ есть модель такихъ рулей и оснастки древнихъ судовъ.

Ни одинъ изъ древнихъ писателей не оставилъ точнаго описанія способовъ прикрѣпленія рулей къ судамъ и ихъ употребленія. По сохранившимся барельефамъ и рисункамъ, а также названіямъ частей руля, можно однако же догадываться о привѣскѣ его и о способѣ дѣйствія. Руль, πτερύγιον, gubernaculum состоялъ изъ лопасти или пера πτερύγιον, ripnae, соединенной въ одномъ деревѣ съ деревкомъ φειρ, retica; въ него вставлялся румпель ὀλαξ, clavus, перпендикулярно къ деревку. Къ судну руль прикрѣплялся обоймицами изъ металла или кожи, на высотѣ верхней палубы. Верхній конецъ деревка или голова руля прикрѣплялась къ вертикальной стойкѣ, укрѣпленной въ борту также обоймицей. Наконецъ для безопасности, на случай если бы обоймицы оторвались отъ лопасти, къ борту шли веревки. Для дѣйствія рулемъ его поворачивали румпелемъ вправо и влево въ обонхъ обоймицахъ, чрезъ что перо, представляя сопротивленіе водѣ, заставляло судно поворачиваться на тѣхъ же законахъ, какъ и при нынѣшнихъ руляхъ. Подобный способъ прикрѣпленія рулей сохранился до сего времени на рѣкѣ По, и нѣтъ сомнѣнія, что перепелъ къ намъ отъ древнѣйшихъ временъ (Жаль).

Весла, ἄβλα, genus. Изобрѣтеніе ихъ приписываютъ Копу. О формѣ и величинѣ ихъ у древнихъ также нѣтъ точныхъ указаній, почему всѣ сужденія о нихъ приходится выводить либо на основаніи дошедшихъ до насъ изображеній, либо изъ опытовъ и указаній позднѣйшихъ временъ. Исслѣдователи старины полагаютъ однако, что весла у древнихъ не были велики и подраздѣлялись на разряды, смотря

по величинѣ и роду судна. Ихъ дѣлали сначала изъ дуба; потомъ стали употреблять буковыя весла, такъ какъ дубъ тяжелъ и ломокъ. Въ позднѣйшія времена на выдѣлку весель стали употреблять хвойныя деревья.

Весла во всѣ эпохи дѣлались изъ одного дерева. Часть весла, погружавшаяся въ воду—лопасть, имѣла плоскую форму въ видѣ лопатки, болѣе или менѣе широкой къ своему внѣшнему концу; иногда она заканчивалась остриемъ въ видѣ копыя. У древнихъ лопасти были короче средневѣковыхъ весель. Часть остававшаяся внутри судна дѣлалась въ видѣ продолговатаго цилиндра (валека) и заканчивалась рукояткой. Часть, соединявшая валека съ лопастью (веретено), имѣло какъ и нынче цилиндрическую продолговатую форму и, въ соединеніи своемъ съ валькомъ, служила опорной точкой при греблѣ.

Опорную точку составляли колыпки *σκαλμοί* (*уключины*), вставлявшіеся въ планширь, на который надѣвались кожаныя или веревочныя кольца (огонь, очко) съ продѣтыми въ нихъ веслами.

На судахъ, имѣвшихъ нѣсколько рядовъ весель, второй и третій ряды, по счету сверху, выкидывались изъ небольшихъ отверстій *τρήματα*, *columbagia* (полубортки). Разстояніе между банокъ для свободнаго размаха весломъ слѣдуетъ положить не меньше $3\frac{1}{2}$ —4 фута.

Собственно *постица*, какія введены были въ средневѣковыхъ галерахъ* (см. ниже), у древнихъ не было, но весла ихъ лежали на толстыхъ брускахъ, проложенныхъ вдоль бортовъ подъ весловыми отверстиями (см. борта); ихъ называли *χολυμζάω*, *columbagium*, т. е. погружаю. Эти отверстия закрывались кожами въ большое волненіе, чтобы черезъ нихъ не затекала вода.

На иныхъ изображеніяхъ древнихъ судовъ весла вальковъ не имѣютъ; надо полагать, что они были не длинны и не тяжелы, хотя нѣтъ сомнѣнія, что длинныя весла дѣлались съ вальками, и, для уравновѣшиванія валька съ лопастью, въ первые вдѣлывались свинецъ, олово или иной какой грузъ.

Такъ полагаютъ всѣ извѣстные археологи, изучавшіе строеніе и способы движеній древнихъ судовъ, и, какъ доказательство небольшихъ размѣровъ весель и слѣдовательно ихъ легкости, приводятъ свидѣтельство Фукидида изъ его исторіи

Пелопонезской войны, гдѣ, описывая атаку Пелопонезцевъ на Пирейцевъ, онъ говоритъ: „планъ былъ такой, чтобы каждый матросъ взялъ съ собой весло, свою постель и ремень и шель сухимъ путемъ въ Коринѣ, а оттуда въ Аѣны и торопился въ Мегару, гдѣ матросы должны сѣсть на 40 *триремъ* (см. ниже), имѣющихъ свое мѣстопробываніе въ Никей, ихъ морской станціи, и идти немедленно въ Пирей“. Отсюда понятно сказанное нами о сравнительной легкости весель, ибо въ противномъ случаѣ матросамъ не было бы возможности идти съ пожитками въ дальній путь и нести еще съ собой весла.

Дальнѣйшія подробности о размѣщеніи весель и ихъ возможной длинѣ читатель найдетъ въ разсмотрѣнни судовъ носившихъ названія *квадриремъ*, *кенкеремъ* и проч.

Палубы и верхній бортъ. По всей вѣроятности суда самой отдаленной древности строились безъ палубъ, безъ которыхъ можно было обойтись въ прибрежныхъ плаваніяхъ, какъ на примѣръ Грекамъ въ ихъ Троянскую войну. Устройство палубъ, какъ защиты судоваго экипажа и груза отъ непогодъ, должно принадлежать къ позднѣйшимъ эпохамъ, когда суда увеличились въ своихъ размѣрахъ, и мореходцы стали отваживаться на болѣе далекіе переходы. Надо полагать, что сначала введены были полупалубы въ носу и кормѣ, а потомъ уже стали застилать ими всю судовую внутренность.

Ѳукидидъ, Полибій и другіе писатели указываютъ, что древнія военныя суда имѣли высокіе борта (*castromathae*) защищавшіе воиновъ отъ неприятельскихъ стрѣлъ и копій. Ѳукидидъ въ разказахъ о Троянской войнѣ свидѣтельствуетъ, что воины, размѣщавшіеся на носу и кормѣ, были защищены отъ нихъ кожами, и что эти кожи, растянутыя по бортамъ, служили защитой и отъ волнъ. Изъ разказовъ Плутарха о походѣ Ксеркса видно, что Ѳемистоклъ держалъ совѣтъ въ „кастроматѣ, которая есть самая возвышенное мѣсто на кораблѣ“. Изъ этихъ словъ надо заключить, что быть можетъ кастромата составляла кормовую палубу, обнесенную или деревяннымъ бортомъ или кожами.

Какъ бы то ни было, но не подлежитъ сомнѣнію, что древніе народы сознавали необходимость устраивать на судахъ бортовые защиты и крытыя помѣщенія для людей и провизіи и возвышать борта отъ заплесковъ волнъ, непогодъ и неприятеля,

и что эти защиты сначала были кожанья, совершенствовались по мѣрѣ улучшения судостроенія и замѣнились деревянными. Съ изобрѣтеніемъ палубъ, получилась потребность въ распредѣленіи помѣщеній для капитана, офицеровъ, команды, провизіи, воды и другихъ запасовъ. Съ увеличеніемъ размѣровъ судовъ потребовалась наибольшая движущая сила,—увеличилось число гребцовъ, а для нихъ явилась необходимость въ размѣщеніи ихъ въ два, три и болѣе рядовъ, слѣдовательно пришлось устраивать двѣ, три и болѣе палубъ. Такимъ путемъ по всей вѣроятности шло устройство, совершенствованіе въ защитѣ бортовъ и размноженіи палубъ на судахъ древнихъ Грековъ и другихъ народовъ.

Тараны, ἄμφορον, *rostrum* составляли исключительную боевую принадлежность военныхъ судовъ. Плиній приписываетъ изобрѣтеніе ихъ Пизею, но едвали это справедливо; быть можетъ они были введены имъ у Грековъ, но таранъ на египетской галерѣ показываетъ, что это орудіе было извѣстно почти за 1500 лѣтъ до Р. X.

Таранами назывались массивныя оконечности изъ металла или дерева имъ окованнаго, выдававшіяся передъ носовою частью судна. Форма и число тарановъ бывали различны, равно какъ и ихъ размѣщеніе. Ихъ дѣлали въ видѣ конусовъ, которыхъ основаніе охватывало форъ-штевень и укрѣплялось на скулахъ (ф. 32). Иногда имъ давали форму пѣтушней шпоры (ф. 15) или клюва хищныхъ птицъ. Иные походили на бычачій рогъ (ф. 31), иногда они были ничего болѣе, какъ продолженіе килевого бруса, связаннаго съ форъ-штевнемъ и скулами боковыми брусьями, оканчивавшимися заостренными зубьями (ф. 37), а иногда и головой какого либо животнаго, какъ на примѣръ головой кабана (ф. 19).

Такъ какъ назначеніе тарановъ было пробивать борта непріятельскихъ судовъ, чтобы ихъ потопить, то мѣсто для тарановъ, въ большей части дошедшихъ до насъ изображеній, избиралось ровень съ уровнемъ или подъ водою. На тѣхъ же судахъ, гдѣ ихъ было по два, три и да же болѣе, они размѣщались одинъ надъ другимъ. Надежнѣйшимъ тараномъ считался таранъ, составлявшій продолженіе кила. Подводные тараны устраивались изъ двухъ брусевъ плотно прикрѣпленныхъ къ судовымъ скуламъ выведенныхъ передъ форъ-ште-

вень, соединенныхъ подь острымъ угломъ и окованныхъ желѣзомъ.

Въ разказахъ Эсхилла объ осадѣ Трои упоминается, что корабль Нестора былъ *δεξέμβολος*, т. е. о десяти бронзовыхъ таранахъ. Говорятъ также, что Семирамида (Свидастъ) построила въ Бактріи 3000 военныхъ кораблей съ бронзовыми таранами (*χαλκέμβολοι*). Экипажи на этихъ судахъ состояли изъ Сиріянъ, Финикіянъ, Египтянъ, Кипріотовъ и Киликійцевъ. На сколько справедливо такое сказаніе, и для какого военного предпріятія было собрано столь громадное количество судовъ—провѣрить трудно, хотя Діодоръ и упоминаетъ о неудачномъ походѣ Семирамиды въ Индію, при которомъ она потеряла до 1000 судовъ. Наконецъ изображеніе тарана на египетской галерѣ (ф. 11) подтверждаетъ предположеніе о древнѣйшемъ происхожденіи этого боеваго орудія.

Какъ бы то ни было, но въ заключеніе о таранахъ нельзя умолчать, что на нихъ отражалось все несовершенство современнаго древняго судостроенія. Тѣ же историки помѣщаютъ нѣсколько случаевъ о потерѣ тарановъ при столкновеніяхъ съ непріятельскими судами. Такъ напримѣръ въ сраженіи неподалеку отъ острова Иссы, между флотами Октавія и Помпея кенкерема, на которой находился Ватиній, ударила такъ сильно тараномъ своимъ въ таранъ квадриремы Октавія, что она потеряла свой таранъ; пробитая тараномъ квадрирема затонула, а Октавій спасся на мюнгаронѣ. Плутархъ въ жизнеописаніи Антонія говоритъ, что корабли Цезаря—Августа не только боялись нападать носами, но избѣгали ударять ихъ даже въ борта, такъ какъ нѣсколько такихъ нападений показали, что ихъ тараны легко ломаются; хотя повидимому и были укрѣплены прочно брусьями, соединявшимися съ судовыми бортами, и окованы желѣзомъ.

Эпотида, *ἐποτίς*; такъ назывались здоровые граненные брусья, прочно прикрѣпленные къ судовымъ бортамъ съ двухъ сторонъ и выдававшіеся за форъ-штевень. Назначеніе ихъ было предохранять носовую часть судна отъ удара въ корпусъ непріятеля въ томъ случаѣ, еслибы при ударѣ таранъ сломался или свернулся. На ф. 18, изображающей трирему, помѣщена эпотида нѣсколько выдающаяся за форъ-штевень, на ф. 12 она изображена еще яснѣе.

Надо полагать, что вѣншіе концы этого предохранительнаго снаряда были окованы желѣзомъ и не составляли непремѣнной принадлежности всѣхъ военныхъ судовъ. У Римлянъ даже не было имъ особаго названія, а Греки сдѣлали имъ сравненіе съ ушами (ἐπί οὐς) торчащими впередъ. Эпотида помѣщались подъ глазами (см. украшенія). Многие другіе историки упоминаютъ о вооруженіи судовъ эпотидами; между прочими Фукидидъ (кн. VI) пишетъ, что Сиракузяне, желая придать сколь возможно болѣе боевой силы своимъ кораблямъ, скрѣпляли носовыя ихъ части внутренними брусьями, связывая ихъ съ эпотидами болтами.

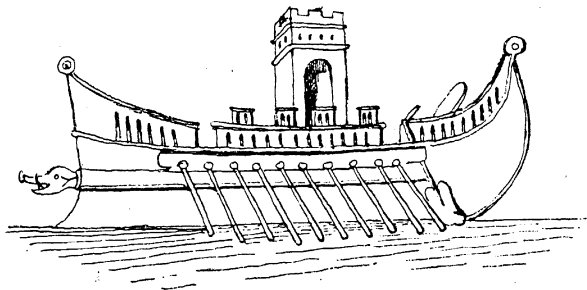
Башни по видимому не были употребляемы въ отдаленной древности; по крайней мѣрѣ ихъ не встрѣчается на судахъ Ассиріи и Египта. На египетской галерѣ (ф. 11) видно лишь, что воины, стоящіе на носу, защищены до половины стѣнкой, быть можетъ деревянной, а быть можетъ и кожаной. На ниневійской *биремъ* не видно и этой защиты, хотя по положенію людей на верхней палубѣ можно заключить, что борта ея были довольно высоки.

Морская тактика древнихъ имѣла цѣлью поражать непріятеля съ возвышеній, атакуя его таранами, почему воиновъ, предназначенныхъ для метанія стрѣлъ, копій и т. п., старались ставить на возвышенія, устраиваемыя въ носовой части. Площадка, служившая для этой цѣли, какъ полагаютъ изслѣдователи древностей, занимала пространство до 9 ф. въ длину, шла отъ борта до борта и защищалась стѣнкой (брустверъ), возвышаясь надъ палубой съ небольшимъ на 2 ф. Впослѣдствіи, на эти площадки начали ставить другія площадки на подпоркахъ (ф. 27) и обносить ихъ также стѣнками съ бойницами. Такія же площадки стали сооружать потомъ и на кормахъ (Поллуксъ) и наконецъ на мачтахъ, оставляя подъ ними столько пространства, чтобы можно было проходить человѣку. Эти площадки получили названія *башень*.

Башни были разборчатыя и ставились только предъ сраженіями, а въ остальное время хранились разобранными подъ носовымъ возвышеніемъ. Каждая нація старалась превзойти другую высотой своихъ башень (Плиніи), доставлявшихъ, конечно, всѣ выгоды надъ непріятелемъ, стоявшимъ ниже, но эта выгода представляла въ то же время и большія неудобства при вѣтряной погодѣ. Флоръ, говоря о флотѣ Антонія

въ сраженіи при Актіумѣ, свидѣтельствуесть, что башни на его корабляхъ были такъ велики и высоки, что вѣтеръ мѣшала ихъ движеніямъ. Помимо древнихъ писателей, свидѣтельствующихъ объ употребленіи башень, ихъ изображенія встрѣчаются на многихъ фрескахъ и барельефахъ. Такъ, на медаляхъ въ память побѣды при Актіумѣ, на мраморномъ монументѣ Августа, суда изображены съ башнями.

Башни употреблялись даже и въ средніе вѣка; ихъ можно видѣть на медаляхъ Ярмута, Дунвича и др. Въ настоящей книгѣ онѣ изображены на ф. 12, 24, 27. Прилагаемый рисунокъ галеры съ башней, изъ собраній Монфокона, смятъ имъ съ одного изъ древнихъ памятниковъ (фиг. 12).



Фиг. 12.

Украшенія. Древніе народы, вводящіе художественныя украшенія въ постройкахъ зданій, выдѣлкѣ разныхъ предметовъ, внесли ихъ и въ судостроительное искусство. Избравъ для украшеній носъ и корму, они старались придать этимъ частямъ самыя изящныя формы. У Грековъ и Римлянъ, такія украшенія отличаются особенной легкостью и строгимъ преслѣдованіемъ гармоніи въ очертаніяхъ криволинейныхъ поверхностей судовыхъ окраинъ.

Нѣсколько выше, въ объясненіи устройства кормы и носа, пришлось отчасти коснуться украшеній, помѣщавшихся на этихъ оконечностяхъ, почему читатель уже знакомъ съ акростолями. Изгибая эти акростоли въ сколь возможно изящныхъ линіяхъ и давая имъ то формы лебединой шеи, то продолговатой остроконечной корзинки, древніе кораблестроите-

ли украшали ихъ или золоченой рѣзбой или расписывали яркими узорами. На кормовомъ акростолѣ, какъ уже было сказано, ставили щитъ, а надъ нимъ украшеніе изъ тонкихъ дощечекъ, походившихъ своей формой на хвостъ пѣтуха. Внутри акростоля, надъ трельяжной бесѣдкой, помѣщалось изображеніе божества, подъ покровительствомъ котораго находилось судно. Оно было рисованное или скульптурное и у Римлянъ называлось *tutela*. Этому священному изображенію придавали большое религиозное значеніе. Не рѣдко флоты посвящались его покровительству; въ такихъ случаяхъ его изображеніе помѣщалось на всѣхъ корабляхъ. По сказанію Еврипида, во флотѣ Тезея было тридцать кораблей, порученныхъ покровительству Паллады, а на кормахъ стояли у нихъ статуи Минервы въ колесницахъ, запряженныхъ лошадьми. Беотійскіе корабли имѣли на своихъ *tutela* Кадма, держащаго золотого дракона. На корабляхъ Нестора было изображеніе Алфея превращеннаго въ быка, а корабль Ахиллеса имѣли своей покровительницей Нериду. Кромѣ того, на кормахъ ставили щиты съ флагами, лентами и вымпелами разныхъ яркихъ цвѣтовъ.

Носовой акростоль, самъ по себѣ служившій уже украшеніемъ этой части судна, помимо рѣзбы и живописи, заканчивался или простымъ спиральнымъ загибомъ, или въ видѣ раковины, щита, шлема, а иногда головой украшенной шлемомъ. Внизу акростоля прикрѣплялась дощечка съ надписью имени судна, называвшаяся *πτοχίς* (Поллуксъ). По сторонамъ форыштевеня, ниже рисовались глаза *ὄφθαλμός* (ф. 37), а еще ниже, надъ тараномъ, помѣщали какую нибудь скульптурную фигуру. По свидѣтельству Плавта, иногда помѣщались женскія фигуры и статуи. Говорятъ, что корабль, на которомъ ѣзжала изъ Египта Даная, былъ украшенъ головой Минервы. Корабль, на которомъ везли Овидія въ ссылку, имѣлъ такую же голову. По словамъ Геродота, Финикійне на скулахъ рисовали изображенія боговъ и называли ихъ *παλαίκοι*. Нерѣдко, вмѣсто скульптурныхъ человѣческихъ головъ, помѣщались головы обыкновенныхъ животныхъ, чаще льва, тигра, орла, собаки, волка, кабана, а также и мифологическихъ животныхъ въ безобразныхъ формахъ, съ видимою цѣлью внушить страхъ на зрителей. Китайцы и Японцы вообще охотники украшать свои суда разными небывалыми страшилищами.

Баиѣ въ своемъ сочиненіи разбираетъ весьма подробно украшенія судовъ у древнихъ народовъ, дошедшихъ съ различными измѣненіями и до нашихъ временъ и уже исчезающихъ въ настоящую пору.

Окраска судовъ принадлежала также къ своему роду украшеній, употреблявшихся въ древности. Иріецвѣта были преобладающіе. Геродотъ говоритъ, что всѣ древніе корабли покрывались пурпуромъ; Плиній прибавляетъ къ тому цвѣта черный и красный; Гомеръ упоминаетъ о красныхъ корабляхъ, почему у него встрѣчается названіе *φοινύχοι κρηοί*, т. е. краснощеіей. Небесный лазоревый цвѣтъ, какъ бы гармонирующій цвѣту морской воды, также былъ въ большомъ употребленіи. Гомеръ называетъ такіе корабли *κλαυοτροφοί*, Аристофанъ *κλαυροσολοί*.

Въ заключеніе, не лишнимъ будетъ сказать нѣсколько словъ объ украшеніяхъ на потѣшныхъ судахъ древнихъ Римлянъ, переданныхъ Виргиліемъ въ его безсмертномъ твореніи.

Изысканная утонченность утопавшаго въ роскоши и развратѣ Рима, перенесенная на море, выразилась въ постройкѣ потѣшныхъ судовъ, извѣстныхъ подъ названіемъ *lusoriae*. О затѣливомъ убранствѣ этихъ судовъ упоминаютъ Светоній, Сенека, Виргилій. Первый изъ нихъ между прочимъ пишетъ, „что короли, отправлясь на войну на своихъ еаламегахъ, чванились золоченой отдѣлкой на кормахъ“. Но не однѣ королевскія яхты отличались роскошной отдѣлкой; богатые Римляне считали непремѣнной обязанностію имѣть яхты, на которыхъ искали отдохновенія послѣ дневныхъ своихъ трудовъ и заботъ. Неаполитанскій заливъ, съ его роскошнымъ небомъ, съ его прелестными окрестностями, усѣянными безчисленнымъ множествомъ загородныхъ дачъ, служилъ средоточіемъ этихъ пловучихъ игрушекъ; ими Римляне дарили своихъ фаворитокъ, на нихъ пировали они, бороздя голубыя воды залива.

Сенека, описывая эти яхты, называетъ ихъ *cubiculatae* и утверждаетъ, что на многихъ изъ нихъ устраивались сады, комнаты съ ваннами, столовыя залы для пиршествъ, однимъ словомъ, онѣ походили на роскошные пловучіе дома, гдѣ все было придумано для чувственныхъ наслажденій.

По словамъ Озона и Аполинарія Сидонія, древніе Галлы имѣли подобныя же суда, носившія названія *parades*.

Извѣстно что Неронъ, задумавъ погубить мать свою Агриппину, мѣшавшую ему царствовать, соорудилъ роскошную яхту, украшенную самой затѣйливой мѣологической рѣзьбой; борта яхты были обставлены статуэтками, обложены рѣзьбой изъ слоновой кости и украшены дорогими камнями, голова руля была окована золотомъ, на носу помѣщенъ былъ морской богъ изъ того же металла, вальки весель окованы были серебромъ; надъ ней по срединѣ устроенъ былъ шатеръ изъ дорогихъ тканей, гребцы одѣты въ фантастическіе наряды; словомъ, не было той роскоши, которая не служила бы для услажденія въ путешествіи надменной красавицы. Яхта эта была устроена такимъ образомъ, что одно мѣсто, въ подводной ея части подъ шатромъ, могло быстро открываться; она наполнялась водой и неминуемо должна была затонуть. Подозрительная и недоувѣрчивая Агриппина, приглашенная Нерономъ на праздникъ, въ честь Минервы, была до того очарована лаской и вниманіемъ хитраго сына, что согласилась на обратное путешествіе на этой яхтѣ. Убийцы въ пути открыли отверстіе, но Агриппина спасена была рыбаками, однакоже дни ея были сочтены. Она была убита, какъ извѣстно, по приказанію Нерона.

Якоря, *ἄγκυρα*, *anchora*. Древніе безъ сомнѣнія умѣли задерживать свои суда на одномъ мѣстѣ, но не имѣли понятія о такихъ якоряхъ, какіе употребляются въ настоящее время и составляютъ изобрѣтеніе позднѣйшей эпохи.

Геродотъ, описывая плаваніе судовъ по Нилу, говоритъ, что Египтяне, для того чтобы уменьшить скорость хода по теченію, употребляютъ камень, привязанный на веревкѣ, бросаемый съ кормы. Уменьшая скорость, онъ вмѣстѣ съ тѣмъ даетъ и возможность направлять движеніе судна. Такимъ же способомъ суда удерживаются и на желаемыхъ мѣстахъ. Тяжесть каменьева онъ опредѣляетъ въ два таланта (талантъ = 51 фран. фунтамъ). Павзаній изобрѣтателемъ такихъ якорей считаетъ Мидаса. Плиній приписываетъ эту честь Тирянамъ. Аріанъ говоритъ, что въ храмѣ богини Фазы онъ видѣлъ якорь съ корабля Арго, весьма схожій съ греческими якорями его времени. Тамъ же онъ видѣлъ другой каменный якорь и, полагаетъ, что его скорѣе можно признать за якорь съ корабля аргонавтовъ, чѣмъ тотъ, на который ему указывали. Атений, говоря о кораблѣ Птолемея Филофатора,

упоминаетъ, что на немъ было четыре желѣзныхъ и столько же деревянныхъ якорей. По всей вѣроятности, они состояли изъ желѣзныхъ и деревянныхъ брусевъ, изъ которыхъ послѣдніе имѣли пустоту, наполнявшуюся металломъ или камнями. Такое предположеніе подтверждается разсказомъ Діодора о финикійскихъ якоряхъ. Финикіяне, говоритъ историкъ, грузили свои корабли въ Сициліи серебромъ, и когда его некуда было складывать, то наполняли имъ свои якоря, внутри которыхъ находилась прежде свинець, выбрасывая его какъ недорогой металлъ. Александръ Македонскій имѣлъ на своихъ судахъ корзинки, наполненныя камнями, употреблявшіяся вмѣсто якорей. Ификратъ употреблялъ для той же цѣли набитые пескомъ мѣшки.

Во времена Virgilia и вѣроятно нѣсколько раньше его, употреблялись уже настоящіе лапчатые якоря, но, были ли они двулапые съ штоками или четырелапые (дреки), поэтъ того не указываетъ.

Якорные канаты, какъ и всѣ веревки, въ отдаленной древности плелись сначала изъ древесной коры, за тѣмъ изъ кожаныхъ ремней, а позднѣе изъ пеньковыхъ волоконъ. По свидѣтельству Аріана, при осадѣ Тира Александромъ Великимъ, канаты на его флотѣ были цѣпные; такіе же канаты были во флотѣ Юлія Цезаря. Тѣ и другіе проходили по верху корабельныхъ бортовъ, такъ какъ на судахъ древнихъ мореплавателей *кюзовъ* еще не было, а на тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они пробиваются въ настоящее время, въ древности пощипались глаза, почитавшіеся тогда уважаемымъ символическимъ изображеніемъ.

Мачты, реи, паруса, оснастка. Мачта, *ιστός*, *malus*. На древнихъ судахъ ставилось по одной мачтѣ почти по срединѣ ихъ длины (нѣсколько ближе къ носу). Мачты были съемныя, поднимались и опускались, смотря по надобности; такъ, во время сраженій, мачты почти всегда снимались (см. тактика). Снятая мачта укладывалась вдоль судна на вилокватую подставку, *ιστοδόχη*. *Шпоръ* мачты назывался *πτέρυα*, *топъ* — *καυχή σίου*. Мачта удерживалась съ боковъ *вантами*, *πρότονος*, а спереди *штагомъ*, *τέρβρον*. Мачты были не высокія, ододеревки; въ позднѣйшія времена, когда суда начали увеличиваться въ своихъ размѣрахъ, на носу придумали ставить другую мачту меньшихъ размѣ-

ровъ. Эта послѣдняя была всегда съемная и ставилась только во время хода подъ парусами.

ПАРУСА, πῦρη. Въ древности употребляли только одинъ парусъ. Плиній говорить, что паруса изобрѣтены были Икаромъ. Павзаній приписываетъ введеніе ихъ Дедалу, употребившему въ первый разъ при бѣгствѣ своемъ съ острова Крита съ Икаромъ, съ помощью которыхъ они избѣгли преслѣдованія флота Миноса. По свидѣтельству Кассіодора, первый парусъ изобрѣла Изида во время поисковъ своихъ сына Гарпократа. Такія указанія служатъ подтвержденіемъ, что употребленіе парусовъ извѣстно было въ самой отдаленной древности и служило человѣку облегчающимъ средствомъ при передвиженіяхъ по водѣ. На вопросъ изъ какого матеріала были въ то время паруса? можно указать на плаваніе Геркулеса, растянушаго для того львиную кожу, что подало поводъ къ сочиненію сказки о плаваніи Геркулеса по морю на львиной кожѣ. Кожы животныхъ употреблялись для шитья парусовъ Армориканцами, во время походовъ Цезаря въ Галлію, почему надо полагать, что въ первыя времена мореплаванія, паруса шивались изъ этого матеріала. Египтяне, по свидѣтельству Геродота, шили паруса изъ папируса, Китайцы и нѣкоторые островитяне Великаго Океана вяжутъ ихъ и по настоящее время изъ тонкихъ бамбуковыхъ дралицъ, на подобіе того, какъ вяжутся деревянные оконныя сторы. Безъ всякаго сомнѣнія, холстъ, парусина — суть лучшія ткани для шитья парусовъ. Приготовленіе такихъ парусовъ началось по всей вѣроятности съ ихъ изобрѣтеніемъ. На египетскихъ судахъ, какъ свидѣлствуютъ древнѣйшіе памятники, паруса шились уже изъ холста.

Форма и величина парусовъ были различны и зависѣли отъ вышины мачтъ и размѣровъ судна. Греки, Египтяне, Финикіяне, Ассиріяне употребляли паруса четырехъугольные; Римляне ввели у себя трехъугольные, формой прямоугольнаго трехъугольника, отъ чего послѣдніе и по настоящее время сохраняютъ за собой названіе *латинскихъ* парусовъ. На нѣкоторыхъ изображеніяхъ паруса имѣютъ выпѣски или полукруглыя въ ф. 16, или угловыя—ф. 32. Надо полагать, что тѣ и другія дѣлались для того, чтобы нижняя часть не мѣшала видѣть, что происходитъ впереди судна; однакоже такое удобство, уменьшая въ то же время и его полезное дѣйствіе, замедляло и движеніе судна.

Число парусовъ было не велико: сначала и очень долгое время употреблялся, какъ уже сказано, одинъ парусъ. Впослѣдствіи надъ нимъ начали поднимать другой меньшихъ размѣровъ *αρτεμιου*. Когда задумали ставить на носу другую мачту, то малый парусъ, поднимавшійся на ней, прозвали *δολω*. Еще позже приспособили третью мачту на кормѣ также съемную и парусъ, на ней поднимавшійся, прозвали *επιδρομος*.

Древніе мореплаватели не знали *рифовъ*, а имѣли нѣсколько парусовъ различныхъ размѣровъ, поднимая ихъ соразмѣрно съ силой вѣтра.

Паруса привязывались къ длиннымъ жердямъ (*реямъ*) *ἔξω*, *antenna*. Рей длиною своею почти равнялись длинѣ судна. По срединѣ рея привязывалась веревка (*фалгъ*), *chalat ôrius* (Вегецій), на которой поднималась къ вершинѣ мачты чрезъ блокъ, и серединой своей притягивалась къ мачтѣ *бейфутомъ*, *ἐπιτονος*, рей поддерживался въ горизонтальномъ положеніи *топенантами*, *опѣра*; они привязывались за концы (*ноки*) и шли къ вершинѣ мачты, проходя на палубу чрезъ блоки. Рей ворочался и удерживался въ соответственномъ вѣтру положеніи веревками (*брасы*), привязанными къ нокамъ; они назывались у Римлянъ *орифега*. Паруса, судя по рисункамъ ф. 6 и 13 и другихъ парусовъ, имѣли *шкоты* для ихъ постановки и *шотовы* и *гордени* для уборки. Изобрѣтеніе оснастки судовъ иные приписываютъ Пароелу, другіе Ажеону, третьи Семирамидѣ. Справедливѣе предположить, что всѣ принадлежности вводились постепенно, по мѣрѣ потребности.

Разноцвѣтные паруса употреблялись не одними Египтянами. Обычай красить ихъ въ разные цвѣта встрѣчается у Грековъ и Римлянъ и сохранялся до среднихъ вѣковъ ¹⁾. По всей вѣроятности Финикіяне и Карфагеняне придерживались тому же обыкновенію, хотя на это и нѣтъ прямыхъ указаній. Что же касается до употребленія ихъ Греками и Римлянами, то указанія на это встрѣчается у Атеней, свидѣтельствующаго, что корабль Алкивиада имѣлъ парусъ багрянаго цвѣта. Плутархъ свидѣтельствуеъ, что такого же цвѣта

¹⁾ Даже въ настоящее время у рыбаковъ Средиземнаго моря и Атлантическаго океана можно встрѣтить паруса окрашенные въ красный цвѣтъ. У нашихъ крейсирныхъ ботовъ паруса также цвѣтные.

парусъ былъ на кораблѣ Клеопатры во время ея бѣгства изъ подъ Актіума. Свитоній, говоря о либурнахъ (см. ниже), построенныхъ по повелѣнію Калигулы, замѣчаетъ, что онѣ были *versicoloribus velis*, т. е. зеленоватаго цвѣта.

Апулей пишетъ, что на парусахъ корабля Исисъ (см. ниже) написаны были пророческія изрѣченія и молитвы о счастливомъ плаваніи. Свидасъ указываетъ, что на парусахъ Трояновыхъ кораблей написано было золотыми буквами имя императора и его титулъ. На корабляхъ Панаѳенейнъ были также паруса съ разными надписями, живописными изображеніями битвы боговъ и портретами великихъ людей. Въ заключеніе слѣдуетъ привести свидѣтельство Виргилія о парусахъ потѣшныхъ судовъ, или раскрашенныхъ яркими разноцвѣтными красками по преимуществу пурпуромъ или сшитыхъ изъ безукоризненной бѣлизны полотна, на которыхъ красовались эротическія изображенія и имена судовладѣльцевъ. Виргилій не забываетъ въ этомъ случаѣ сказать и о веслахъ, украшенныхъ инкрустаціей изъ перламутра съ драгоценными металлами и обь оснасткѣхъ яхтъ, сплетенныхъ изъ льна и также раскрашенныхъ подобно парусамъ.

На вершинѣ мачты, для указанія направленія вѣтра, ставилась флюгарка, иногда для той же цѣли привѣшивался къ *ноку* рея *вымпелъ* или *видонъ*, а на кормѣ поднимался красный флагъ на *штокъ*. Флюгарка называлась *ταίνια*, *tainia*; флагъ *φοινίχια*, онъ составлялъ принадлежность преторскаго (флагманскаго) корабля и служилъ для сигналовъ, почему поднимался иногда на правой, иногда на лѣвой сторонахъ, на кормѣ и на носу.

Строительные матеріалы. Обиліе разнообразнаго свойства лѣсовъ, покрывавшихъ громадна пространства материковъ, занимаемыхъ прибрежными народами во время глубокой древности, давало имъ богатый матеріалъ для построенія своихъ судовъ. Дубъ, букъ, кедръ, кипарисъ, кленъ, каштанъ, сосна, ель, пихта, ива, ясень и проч.—всѣ признавались годными для этой цѣли и шли въ постройку съ такимъ выборомъ, что изъ болѣе крѣпкихъ породъ, какъ напр. дуба, кедра, клена, выдѣлывались по преимуществу основныя части судовъ (наборъ) какъ: киль, шпангоуты, штевни; а хвойныя деревья шли на обшивку и палубы. Для веселъ предпочитался букъ, кленъ, пихта; для мачтъ всѣ хвойныя деревья.

Кромѣ дерева въ судостроеніе входили бронза, мѣдь, желѣзо, сталь. Подводныя части связывались мѣдными болтами, такъ какъ желѣзо подвергалось ржавчинѣ. Въ надводной употреблялось желѣзо.

Геродотъ, Вегецій и нѣкоторые другія писатели сообщаютъ о способахъ постройки судовъ, но изъ ихъ указаній нѣтъ возможности вывести что либо положительное и прити къ какому либо правильному заключенію. Въ ихъ разсказахъ встрѣчаются нерѣдко такія противорѣчія, что не возможно рѣшить кто изъ нихъ правъ. Не будучи сами моряками, не имѣя никакихъ научныхъ и практическихъ свѣдѣній о постройкѣ судовъ, они брались за дѣло совершенно имъ незнакомое и потому впадали въ такія противорѣчія по одному и тому же предмету, что соглашеніе положительно невозможно. При такомъ положеніи вопроса, приходится ограничиться только памятниками древности, сохранившимися на фрескахъ, барельефахъ, медаляхъ и по нимъ аналогично добираться до истины, и то съ большою осторожностью, такъ какъ и ваятели и живописцы и граверы страдали тѣми же недостатками какъ и писатели.

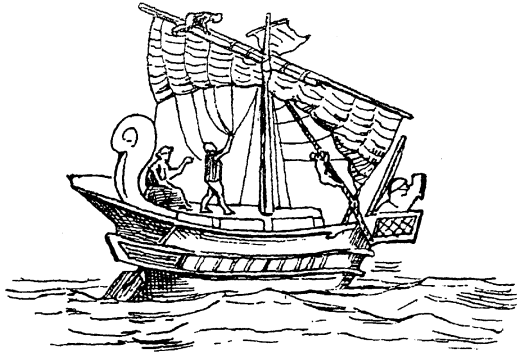
Различіе судовъ по числу рядовъ весель. Короткія и длинныя суда, употреблявшіяся въ древнихъ флотахъ, строились различныхъ величинъ, такъ: онѣ были большія и малыя; большія покрывались сплошными палубами (cataphractus), имѣли ихъ по двѣ, по три и болѣе; нѣсколько меньшія имѣли палубы въ носу и кормѣ или гдѣ-нибудь въ одномъ мѣстѣ, и наконецъ малыя были совсѣмъ безпалубныя. Кромѣ того длинныя суда, различались еще по числу рядовъ весель.

Суда короткія, предназначаемыя для торговли и перевозки войскъ и военныхъ запасовъ, также были различны. Торговныя суда заводились частными лицами; отъ нихъ, какъ уже было сказано, не требовалось большой скорости, по чему они ходили только подъ парусами и весель не имѣли, отъ чего и численность судовой команды была сравнительно небольшая.

За ними шли суда транспортныя, обязанныя слѣдовать за военными флотами, по сему имъ придавалось нѣсколько болѣе размѣровъ въ длину и къ парусамъ прикидывались весла.

Вотъ образецъ древнихъ короткихъ судовъ, снятый съ

памятника на могилѣ Помпея (фиг. 13), онъ имѣетъ большое сходство съ фиг. 6 на этрусской вазѣ.



Фиг. 13.

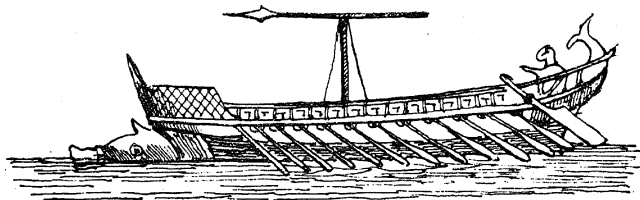
Суда длинная, строившіяся для военныхъ цѣлей, снабжались веслами и парусами, отличались сравнительно быстрымъ ходомъ, тщательной постройкой, крѣпостью (тоже сравнительною) и, смотря по величинѣ, носили названія *униремъ* (одинъ рядъ веселъ), *биремъ* (два), *триремъ* (три), *квадриремъ* (четыре), *кенжеремъ* (пять) и т. д.

У *униремъ*. У Грековъ и Римлянъ *ἐπιπλοῦς*, *epiplois*, по всей вѣроятности, сначала не имѣли палубъ и могли обходиться безъ нихъ въ прибрежныхъ плаваніяхъ. Нѣтъ сомнѣнія, что первоначальныя флоты Финикянъ, Кореагенянъ, Критянъ, Родосцевъ и другихъ самостоятельныхъ народовъ, были безпалубныя.

По Гомеру греческій флотъ, при осадѣ Трои, состоялъ изъ безпалубныхъ *униремъ*, имѣвшихъ только платформы на носу, гдѣ стояли по 50 человекъ воиновъ съ луками. Для быстрыхъ движеній онѣ управлялись веслами. Независимо отъ луковъ и стрѣлъ, Гомеръ въ своей *Илліадѣ* (п. XV) упоминаетъ о большомъ и длинномъ копѣ въ 22 локтя длины, съ бронзовымъ наконечникомъ, которымъ защищались Греки отъ нападавшихъ на нихъ Троянцевъ и называетъ его *ξυστού*.

Настоящій рисунокъ изображаетъ древнюю унирему, снабженную подобнаго рода копьемъ. Онъ въ первый разъ онародованъ былъ Рафаэлемъ Полити въ 1837 г., снявшимъ его съ древней вазы, найденной въ Агригентѣ. Фиг. 14.

Обращая вниманіе прежде на корпусъ судна, слѣдуетъ заключить, что по длинѣ своей, тарану и копью, оно принадлежитъ несомнѣнно къ судамъ военнымъ, форма судна очень красива; длина его вполне пропорціональна, постройка солидна и отдѣлка изящная. Оно имѣетъ 12 весель со стороны, что даетъ намъ возможность опредѣлить его длину до 60—70 футъ *), изъ которыхъ для гребцовъ слѣдуетъ отложить до 50 ф. и для пространства между гребцами до носа и кормы отъ 12—15 ф. на каждый.



Фиг. 14.

Г. Жаль, у котораго мы заимствуемъ рисунокъ и описаніе, говоритъ, что на той же вазѣ имѣются униремы о 28 и 30 веслахъ, что приводитъ насъ къ заключенію, что величина галеръ униремъ у древнихъ, Грековъ а за ними, конечно, и другихъ народовъ имѣвшихъ военные флоты, доходила до 120 и даже до 145 футъ.

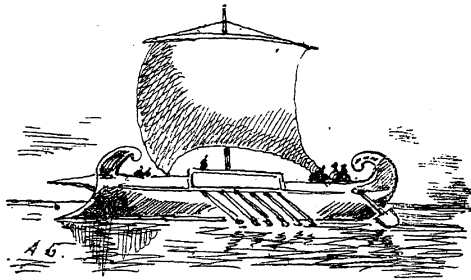
Г. Жаль выбралъ свою унирему для того, чтобы познакомить читателей съ значеніемъ копья, помѣщеннаго на мачтѣ и разъяснить его употребленіе:

„Многіе переводчики Гомера, говоритъ Жаль, впадали въ грубыя ошибки, допуская возможность, чтобы Аяксъ, имѣя въ рукахъ копьё въ 22 локтя длины (до 25 ф.) и, конечно, соразмѣрной толщины, съ наконечникомъ изъ литой бронзы,

*) Расстояніе между веслами полагаемъ 1 м. 29 с.—4. 15 ф.

могъ свободно перебѣгать съ одного судна на другое и поражать имъ Троянцевъ. Безошибочнѣе предположить, что такое копье вѣшалось на мачтѣ и раскачивалось нѣсколькими челобѣками, чѣмъ и поражало непріятеля и что для такого способа движенія вѣроятно было приспособленіе изъ цѣлой системы веревокъ“. Независимо отъ повѣствованія Гомера, Вегей свидѣтельствуеъ, что такого рода копья употреблялись на судахъ IV в. по Р. Х. и полагаетъ, что орудіе это перешло традиціонно отъ древнѣйшихъ временъ.

Изъ разрядовъ униремъ слѣдуетъ еще указать на судно, употреблявшееся древними Греками и Римлянами, — это *акаты*, *асатум*. Вотъ его рисунокъ, взятый съ одной древней медали. Фиг. 15.



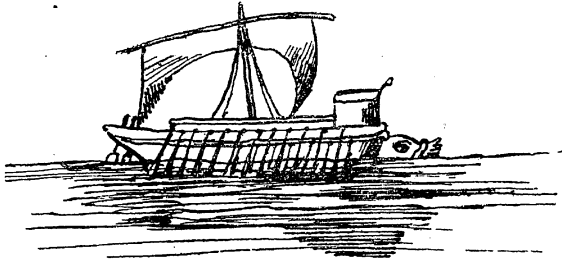
Фиг. 15.

Такихъ судовъ было два разряда: малое и большое. Оба имѣли весла и паруса. Малые акаты были безпалубные, большіе покрывались палубами. Оба вооружались таранами конической формы. Ходили очень быстро, почему и предпочитались пиратами, строившими ихъ большихъ размѣровъ.

Биремы. *Biremis*. Такъ назывались суда, имѣвшія два ряда веселъ, расположенныхъ одинъ надъ другимъ. Изобрѣтеніе ихъ приписываютъ Эриѳерейцамъ — іонійскимъ колонистамъ Средней Азии (Плиній).

На древнихъ памятникахъ, кромѣ однакоже египетскихъ, встрѣчаются нѣсколько изображеній такого рода судовъ. Выше былъ приведенъ рисунокъ ассирійской биремы (ф. 5). Быть можетъ, что Ассирияне заимствовали ихъ отъ изобрѣ-

тателей, а быть может и отъ Финикянъ. Образцы биремъ встрѣчаются на колоннѣ Траяна, на одномъ изъ ватиканскихъ барельефовъ, съ веслами, расположенными въ шахматномъ порядкѣ и выходящими изъ кожаныхъ мѣшковъ, прибитыхъ къ борту гвоздями. Есть также нѣсколько медалей съ изображеніемъ биремъ. Нѣсколько биремъ изображены на этрусскихъ вазахъ, одна изъ нихъ находится въ Британскомъ музеѣ и изображаетъ бирему пиратовъ, а другая въ коллекціи герцога Бланда. Послѣдняя по красотѣ своихъ формъ, имѣетъ полное преимущество надъ первой, почему ея рисунокъ здѣсь и прилагается (фиг. 16).



Фиг. 16.

Бирема эта идетъ подъ парусомъ и веслами. Послѣдніе расположены въ два ряда, въ шахматномъ положеніи. Въ верхнемъ ряду ихъ двѣнадцать, а въ нижнемъ на половину меньше, что безъ сомнѣнія происходитъ отъ конструкціи биремы, имѣющей узкую и заостренную корму и, вѣроятно, дѣлалось для приданія этому судну большей легкости и скорости на ходу. Отсюда становится понятнымъ, что гребцы, сидящіе подъ верхней палубой, были бы стѣснены въ своихъ движеніяхъ въ этой сѣуженной части судна. Верхній рядъ, какъ видно изъ рисунка, помѣщался на открытой палубѣ, на банкахъ и защищенъ былъ отъ волненія и непріятеля высокимъ бортомъ, а носовая часть, какъ видно, защищена брустверомъ.

Вотъ все, что можно сказать о древнихъ биремахъ. Въ средніе вѣка они получаютъ другія формы и другую конструкцію, о чемъ и будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ.

Триремы, *triremis*, — тоже древнія суда употреблявшіяся во всѣхъ военныхъ флотахъ. Неизвѣстно въ какомъ государствѣ они введены были прежде. Полагаютъ, что впервые онѣ появились у Финикійцевъ; такъ по крайней мѣрѣ удостоверяетъ Климентъ — Александрійскій и положительно говорить, что первыми ихъ строителями были Финикійцы — Сидоняне. Другое указаніе находится у Фукидида; онъ сообщаетъ, что изобрѣтателемъ триремъ былъ Коринѳянинъ Аменоклъ (*Aminokles*), построившій четыре такихъ корабля для Самосянъ.

Триремы были суда весьма значительныхъ размѣровъ, имѣли три ряда весель расположенныхъ одинъ надъ другимъ въ шахматномъ порядкѣ. Въ этомъ впрочемъ и состояло ихъ различіе отъ униремъ и биремъ; во всемъ же остальномъ, какъ напр. въ вооруженіи, оснасткѣ, они были весьма схожи.

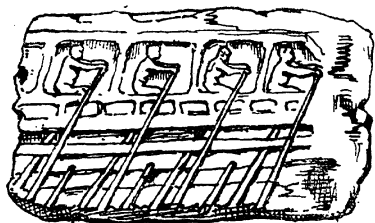
Во время Фукидида (430 л. до Р. Х.) и нѣсколько столѣтій послѣ, триремы были самыми употребительными судами въ военныхъ флотахъ. Безъ сомнѣнія онѣ измѣнялись нѣсколько въ своихъ конструкціяхъ и въ особенности подвергалась перемѣнамъ носовая ихъ часть съ двойной цѣлью: во первыхъ, чтобы предоставить сражающимся возможно большую защиту отъ непріятельскаго оружія, а во вторыхъ, помѣстить наибольшее число воиновъ и дать имъ возможность наносить большее пораженіе. Для перваго увеличивали высоту брустверовъ и даже давали имъ видъ башенъ съ бойницами, а для послѣдней расширяли носовыя платформы и поднимали ихъ какъ можно выше, чтобы воины могли поражать непріятеля сверху и бросать въ него все, что только могло наносить болѣе вреда. Для послѣдней у древнихъ были даже особыя суда, бросавшія въ непріятеля большія тяжести; о нихъ будетъ сказано ниже въ отдѣлѣ „тактика“.

Фукидидъ, въ описаніи Пелопонезской войны, говоритъ, что Греки обязаны были побѣдой своей надъ Керксомъ потому, что имѣли нѣсколько триремъ, построенныхъ ими по совѣтуThemistocles. Эти триремы имѣли будто бы полупалубы на носу и на кормѣ, но впоследствии ихъ стали уже покрывать цѣльными палубами. Кимону (*Simon*) приписываютъ мысль расширить носовую часть триремы для большаго числа солдатъ. Le Roy говоритъ, что греческія триремы въ

пелопонезскую войну не могли помѣстить болѣе 200 челобѣкъ и сидѣли въ водѣ всего на 4 фута; при такихъ условіяхъ онѣ были легки на ходу и поворотливы. Зосима о скорости ихъ говоритъ, что они обгоняли всѣ суда, имѣвшія одинъ рядъ весель.

Весла на триремахъ были различной длины, смотря по рядамъ, въ которыхъ находились, а гребцы дѣлились на три разряда: самые сильные помѣщались на верхней палубѣ, такъ какъ имъ приходилось управляться съ самыми длинными веслами. Фукидидъ говоритъ, что они получали наибольшее жалованье и назывались *траниты* (*thranitae*). Помѣщавшіеся въ среднемъ ряду назывались *зигиты* (*Zigitae*), а гребцы нижняго ряда назывались *талмиты* (*thalamitae*). Они составляли уже третій разрядъ, были менѣе сильны и такъ какъ весла ихъ были довольно легки, сравнительно съ первыми двумя рядами, то и плата за ихъ работу была наименьшая. Арианъ въ своей исторіи походовъ Александра Великаго говоритъ, что нижній рядъ весель на биремахъ были помѣщенъ очень близко отъ воды. Несомнѣнно, что и на триремахъ онѣ были расположены при тѣхъ же условіяхъ. Есть даже нѣсколько свидѣтельствъ, что во время волненія нижніе ряды весель не могли дѣйствовать и вдвигались внутрь судовъ, а бортики, изъ которыхъ онѣ выходили, закрывались кожами чтобы не заливалась вода.

Къ сожалѣнію нѣтъ возможности дать никакихъ болѣе подробныхъ указаній о триремахъ и о существованіи ихъ мож-



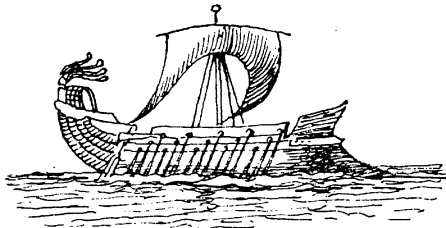
но судить по весьма не многимъ памятникамъ, оставшимся отъ древнихъ. Одинъ изъ нихъ состоитъ въ осколкѣ найденномъ около 1852 г. въ аѳинскомъ акрополисѣ. Фиг. 17.

Фиг. 17.

Отысканіемъ этого драгоценнаго памятника, наука обязана молодому ученому антикварію Le Normant. Мраморный оско-

локъ, имъ найденный, имѣеть въ длину 40 сантиметровъ или 0.84 фута. Не смотря однако же на такую незначительную величину изъ него можно заключить, что верхніе гребцы, т. е. траннты сидѣли нагіе подъ *тыттомъ*, спиной къ носу, весла ихъ опираются на верхнюю окраину борта и каждое изъ нихъ движется однимъ человѣкомъ. Весла Зигитовъ расположены очень близко отъ первыхъ, исходятъ изъ палубы и уключины прикрыты продольнымъ брусомъ (постицей). По малому разстоянію между веслами надо предполагать, что зигиты сидѣли также на баккахъ, устроенныхъ на верхней палубѣ, но нѣсколько ниже транитовъ. Весла таламитовъ по всей вѣроятности выходятъ уже изъ подъ палубы и уключины ихъ не закрыты, но онѣ расположены такъ близко отъ воды, что въ сильное волненіе должны были убраться внутрь триремы, а уключины тогда закрывались.

Другой образчикъ военной триремы, дающій, какъ говорятъ, слабое лишь понятіе о формѣ этихъ судовъ, взятъ со снимка бронзовой медали Адриана. Фиг. 18.



Фиг. 18.

Какъ видно, трирема въ то же время идетъ подъ парусомъ и на веслахъ; но послѣднихъ такъ мало во всѣхъ рядахъ, что рисунокъ этотъ не можетъ дать вѣрнаго опредѣленія о размѣрахъ триремъ. Такимъ же недостаткомъ страдаютъ и другіе снимки съ медалей и барельефовъ. На одномъ на примѣръ изображено 24 весла въ каждомъ ряду, но всѣ ряды такъ скучены, что нельзя судить о способѣ ихъ размѣщенія.

Квадриремы, кенкеремы, секстиремы, септиремы и проч. Такъ назывались суда о 4, 5, 6, 7 и бо-

лѣ рядахъ весель. О несомнѣнномъ ихъ существованіи есть много указаній въ исторіи Греціи, Рима, Кароагена и другихъ современныхъ имъ народовъ. Исторія указываетъ даже на имена изобрѣтателей. Аристотель Кароагенининъ, говорятъ, изобрѣлъ квадриемы. Кенкеремы, по свидѣтельству Діодора, изобрѣтены Діонисіемъ Сицилійскимъ, а Кинагору Сиракузянину приписываютъ изобрѣтеніе секстиремъ; Несигифонъ строилъ децеры (десятирядныя). Александръ Великій добавилъ будто бы еще два ряда. Птоломей Потерь построилъ нѣсколько 15-ти рядныхъ кораблей. Филиппъ, сынъ Персея, довель до 16 рядовъ; Деметрія, сына Антигоны, считаютъ строителемъ судна въ 30 рядовъ весель, наконецъ, какъ уже было сказано выше, Птоломей Филофаторъ построилъ сороко-ряднаго гиганта!

На сколько можно дать вѣры этимъ сказаніямъ? и какого вида и величины были эти громады, какихъ размѣровъ они были? Глубоко ли сидѣли въ водѣ и въ особенности какихъ размѣровъ были ихъ весла, какъ ими управлялись, какъ велики были судовые экипажи? — свѣдѣній не имѣется, кромѣ тѣхъ, которыя сообщены о кораблѣ Филофатора, но и имъ какъ то трудно вѣрится. Судовъ съ 4, 5 и выше рядами весель не встрѣчается ни на барельефахъ, ни на медаляхъ. Въ Венеціанскомъ арсеналѣ, замѣчательномъ по собранію древнѣйшихъ памятниковъ по судостроенію на Средиземномъ морѣ, находятся только модели однихъ триремъ — и не болѣе. Сказать утвердительно, чтобы ихъ не было, опять не возможно; быть можетъ новѣйшія изысканія и раскопки уяснятъ этотъ темный вопросъ о древнемъ судостроеніи, что же касается до настоящаго времени, то онъ не разъясненъ еще ни однимъ археологомъ *). Въ ихъ сочиненіяхъ встрѣчается много догадокъ, много предположеній, нѣкоторые изъ нихъ пытались составлять различныя теоріи по расположенію весель, разсаживали гребцовъ то одного надъ другихъ, то нѣсколько изъ нихъ сажали рядомъ, нѣкоторые составляли да-

*) Вотъ ихъ имена: Исидоръ Севпльскій, Свидасъ, Скалигеръ, Лазаръ Пачифъ, Кадескаль Стевехіусъ, Шеффертъ, Маркъ Мейбойт, Помье де Гранмевиль, Воссіусъ, Монфоконтъ, Лавгедокъ Фабретти, Вилькинсонъ, Шамподіонъ, Шарврокъ, Ле-Руа, Ронделеръ, Джонъ Говель, Августъ Беккъ, Лафоресьеръ, Жаль.

же чертежи судамъ, но всё эти предположенія такъ и остаются предположеніями. Быть можетъ, что нѣкоторые изъ нихъ и близки къ дѣйствительности, но которые именно?— опять такъ неизвѣстно. Не даромъ Левъ Мудрый жаловался на отсутствіе къ тому матеріаловъ!

Изъ всѣхъ древнихъ авторовъ только у Цицерона встрѣчается указаніе на существованіе квадриемы, построенной для Клеомена, выраженное въ слѣдующихъ словахъ: „Клеоменъ приказалъ чтобы на Сенторбской (близъ Катаніи) квадриемъ поставили мачту, подняли якорь и распустили парусъ. Въ то же время онъ приказалъ другимъ кораблямъ слѣдовать за нимъ. Этотъ Сенторбскій корабль былъ отличный ходокъ подъ парусомъ и никто не могъ сказать, чтобы могъ какой либо другой корабль сдѣлать съ этимъ адмиральскимъ кораблемъ, идя на веслахъ? Квадриема была палубная (coisgata) и такъ велика сравнительно съ другими кораблями, что казалась крѣпостью и если бы ей пришлось драться съ пиратами, то казалась бы городомъ, имѣя подъ бокомъ корсерскіе міопароны“. Но и это указаніе не разъясняетъ вопроса, онъ остается по прежнему темнымъ.

Нѣкоторые археологи, признавая правильнымъ переведенныя Шефферомъ слова Мемнона о кораблѣ Филофатора, допускаютъ возможность, что на немъ было только восемь рядовъ веселъ, подъ условіемъ, что въ каждомъ ряду находилось по 100 гребцовъ, а всего ихъ было 1600 человекъ, но всё усилія ихъ размѣстить эту массу не привели ни къ какому результату, а потому вопросъ такъ и остается спорнымъ.

Если допустить, что суда о 4, 5, 6 и 8 рядахъ веселъ дѣйствительно строились въ древности и весла располагались восходящими рядами въ томъ же шахматномъ порядкѣ, какъ на триремахъ, то слѣдуетъ предположить, что онѣ располагались или подобно тому, какъ на средневѣковыхъ галерахъ Зензияхъ (см. это) или управлялись соразмѣрно своей длинѣ двумя, тремя, четырьмя и болѣе людьми, какъ на средневѣковыхъ галерахъ и галеасахъ.

Современная любознательность подстрекала многихъ на разъясненіе темнаго вопроса о судостроеніи древнихъ. Нѣкоторые изъ нихъ, не ограничиваясь чертежами, строили даже модели. Въ числѣ послѣднихъ указываютъ на генерала

Мельвила, построившаго въ 1773 году модель кенкеремы. Въ 1826-мъ г. Джонъ Говель построилъ трирему. Другая трирема была выстроена въ Парижѣ по приказанію императора Людовика Наполеона въ 1860 г. Она имѣла въ длину 125.6 футъ, въ ширину 17.6 ф., въ водѣ сидѣла 6.9 ф., имѣла 130 весель; изъ нихъ весла гранитовъ были длиною въ 23 ф. Граниты и зигиты помѣщались на палубѣ, а таламиты подъ нею. Ее строилъ Дююи-де-Ломъ, директоръ морскихъ сооруженій и морскаго министерства, опытный и талантливый морской инженеръ. Трирема была построена весьма изящно, съ сохраненіемъ типа древнихъ триремъ, и украшена, подобно обычаю древнихъ, рѣзьбой и живописью.

Здѣсь предлагается читателямъ таблица приблизительнымъ размѣрамъ древнихъ судовъ, допускаемымъ археологами. Мѣры показаны въ футахъ

	Галера египетск. (трирема)	Три- ремь.	Квад- рире- ма.	Кенке- ремь.	Tessera conteres (40 ряд.).
Длина безъ тарана . . .	120	149	158	168	420
„ „ тарана . . .	8	10	12	15	—
Ширина при ватеръ-линіи	—	14	16	18	57
„ наибольшая . . .	16	18	22	26	76
Осадка въ водѣ	5—6	8½	10	11½	20
Высота полная	—	11	13	15	44
„ нижняго дека . .	—	8	10	12	—
Число тоннъ	—	232	365	534	11320
„ гребцовъ	40—44	174	240	310	4054
„ экипажа	80—100	225	300	375	7500
Оцѣнка въ лошад. силахъ, приравнивая одну силу 7 и 8 человекамъ	15	24	32	42	540

РАЗМѢРЫ ВЕСЕЛЪ.	Внутри судна.	За бортомъ.	Все весло длиной.
Кенкеремы	6 . 6	13	19 . 6
Квадриемы	5 . 6	11	16 . 6
Триремы:			
транты	4 . 6	9	13 . 6
зигиты	3 . 6	7	10 . 6
таламиты	2 . 6	5	7 . 6
Египетской галеры	5—6	9—10	14 . 16

Спускъ кораблей сопровождался различными церемоніями и празднествами. При этомъ играла музыка, произносились рѣчи съ прибавленіями разныхъ добрыхъ пожеланій. При чемъ, по свидѣтельству Виргилія, просили Нептуна и Минерву о заступничествѣ.

Паруса и мачты при такихъ торжествахъ украшались гирляндами изъ цвѣтовъ, эмблематическими изображеніями и надписями въ пользу счастливой судьбы кораблю. Во время же самаго плаванія, совершавшагося большей частью въ виду береговъ, произносились молитвы Нерейдѣ, Глокусу, Мелисстрѣ и другимъ морскимъ божествамъ. Купцы и арматоры предпочитали обращаться къ Меркурію (Одиссея).

Скорость древнихъ судовъ, какъ и въ настоящее время, зависѣла отъ образованія подводной части, отъ правильности въ нагрузкѣ и отъ совершенства движущаго механизма. Суда короткія—парусныя, какъ видно изъ многихъ указаній, ходили медленнѣе судовъ длинныхъ. Паруса и по числу и по кройкѣ были слишкомъ малыя, сравнительно съ корпусомъ судна. При попутныхъ вѣтрахъ суда ходили скорѣе; нѣкоторыя даже обгоняли щеднихъ на веслахъ. Боковые вѣтры были для нихъ далеко не такъ благоприятны; хотя древніе мореплаватели имѣли понятіе и о *лавировкѣ*, но близко къ вѣтру, какъ нынче, не могли держаться—ихъ сносило въ бокъ, чему опять-таки виною были—несовершенство въ парусности и образованіи подводной части. *Буленей* древніе не знали, по крайней мѣрѣ, ихъ не встрѣчается ни на одномъ изображеніи.

По свидѣтельству Плинія, переходъ изъ Мессины въ Алек-

сандрию совершался купеческими кораблями въ 6 дней. Отъ Геркулесовыхъ столбовъ до Остіи въ 7 дней, а до береговъ Африки — въ 2 дни. Ксенофонтъ въ одномъ мѣстѣ упоминаетъ, что переходъ изъ Византіи до Гераклеи (около 120 миль) на триремѣ можно было совершать на веслахъ въ одинъ день. По этимъ указаніямъ можно судить, что скорость древнихъ судовъ была отъ 5 и не болѣе 8 итальянскихъ миль ($1\frac{3}{4}$ версты) въ часъ.

Гребля (работа веслами) считалась весьма трудной; она сопровождалась извѣстными приемами съ пѣніемъ или свистомъ, для поддержанія однообразія въ движеніи веселъ. Искусство въ греблѣ и маневрахъ на веслахъ доведено было у Грековъ и Римлянъ до совершенства. Ксенофонтъ, Полибій, Арианъ, оставили любопытныя описанія о тяжелой жизни гребцовъ при грубой дисциплинѣ, которая царствовала въ тѣ времена. Наказанія были очень строгія, а берегли ихъ плохо; они были почти полунугие, что можно видѣть по обломку триремы (ф. 17); противу непогодъ, они укрывались небольшими кожами, выдававшимися отъ правительства или арматора, отдыхали на банкахъ и палубѣ и нерѣдко дрогли отъ холода и мокли отъ дождя. Палатки (*тенты*) натягивались только въ тихую погоду или, стоя на якорѣ и то болѣею частію во время продолжительныхъ остановокъ.

Экипажъ на древнихъ судахъ состоялъ изъ гребцовъ и матросовъ. Гребцы работали веслами, а матросы управляли парусами, держали въ порядкѣ такелажъ и гребли только въ крайнихъ случаяхъ. Гребцы дѣйствовали за разъ веслами только въ случаяхъ, гдѣ требовалась особенная быстрота въ движеніяхъ судна, какъ напр. во время сраженій или при усиленныхъ переходахъ, въ обыкновенное же время они раздѣлялись на двѣ и даже на три части; иногда работали двѣ части, а третья отдыхала, иногда на оборотъ.

Начальникъ флота былъ адмиралъ и назывался Навархъ, дуумвиръ. Въ его распоряженіи были начальники отдѣльных частей флота (эскадръ, дивизій, бригадъ) вице-адмиралы.

Командиры смотря по величинѣ судна назывались іерархъ, дуорархъ, тріерархъ или капитанъ. Они были главными распорядителями и отвѣтственными лицами за благосостояніе и порядокъ на суднѣ. Его помѣщеніе было въ

кормовой части подъ трельяжемъ и называлось *thalamos*, *thalamus*.

Кормчій или лоцманъ было первое лицо по капитанѣ; онъ помѣщался на кормѣ и распоряжался ходомъ судна и его направлѣнїемъ, постановкой и перемѣной парусовъ (Овидій). Онъ обязанъ былъ знать всѣ признаки, предвѣщавшіе перемѣну погоды, судить о ней по полетамъ морскихъ птицъ, по движенію рыбъ, по морскому прибою и по такимъ примѣтамъ предсказывать: будетъ ли плаваніе благопріятно (Ксенофонтъ). У кормчаго былъ помощникъ, обязанный знать до тонкости свойства береговъ, около которыхъ приходилось плавать; также знать входы въ заливы и бухты этихъ береговъ.

Hortator remicum—было лицо, наблюдавшее за такелажемъ и за правильной греблей. Онъ обязанъ былъ побуждать гребцовъ къ дружной работѣ и возбуждать въ нихъ энергію. Равномѣрное дѣйствіе веслами онъ поддерживалъ особенными голосовыми звуками, порывистыми или протяжными, смотря по потребности. Гребцы называли это пѣніе *jussio*, отчего гортаторъ назывался иногда *jussor*. Греки называли это пѣніе *χελευσμα*. Нерѣдко мелодіи Гортатора оказывались недостаточными для возбужденія усердія въ утомленныхъ гребцахъ, тогда гортаторъ прибѣгалъ къ болѣе существенному средству и прогуливался по спинамъ несчастныхъ палкой (*portisculus*), которая вмѣстѣ съ тѣмъ служила и знакомъ его достоинства, почему матросы чаще называли гортатора *портискулусомъ*. Его мѣсто было на куршеѣ, по которой онъ неустанно ходилъ взадъ и впередъ во время гребли. Какъ бы въ услуду горькому положенію гребцовъ, при гортаторѣ состоялъ *symphonicus*, музыкантъ, наигрывавшій на флейтѣ или напѣвавшій въ тактъ подъ греблю веселья пѣсни.

Кромѣ этихъ лицъ былъ еще комиссаръ, завѣдывавшій хозяйственной частью на суднѣ и расходомъ провизіи (Аріанъ).

Божества, подъ покровительствомъ которыхъ находилось судно, состояли обыкновенно изъ статуэтокъ и хранились въ капитанской каютѣ. Благочестивые и въ то же время суевѣрные моряки украшали ихъ дорогими орнаментами и костюмами (Петроній).

Морскіе инструменты, для опредѣленія хода корабля

и мѣста на морѣ, были въ древности весьма бѣдны и несовершенны. Глубина моря измѣрялась лотомъ и шестомъ. Ширина мѣста опредѣлялась гномомъ, а пройденное пространство временемъ. Объ опредѣленіи долготы древніе не имѣли никакого понятія.

Такая бѣдность, въ средствахъ обезпеченія себя въ морскихъ путешествіяхъ, вынуждала древнихъ держаться въ виду береговъ, не смотря на всю опасность такого плаванія и руководиться разными береговыми предметами, изучая ихъ со всевозможною тщательностію. Если же по обстоятельствамъ они были вынуждены терять иногда изъ виду берега, то прибѣгали къ помощи небесныхъ свѣтилъ, которыя при счастливомъ южномъ небѣ рѣдко скрывались отъ взоровъ наблюдателя и могли служить имъ довольно вѣрными проводниками.



III.

Римъ.—Первый флотъ Римлянъ.—Первыя морскія побѣды. — Суда употреблявшіяся Римлянами: Либуры, Актуарія, Міолароны, Мессажеры. — Главнѣйшіе эпизоды изъ морской ихъ исторіи.

Римъ. Въ то время, когда Римъ совершалъ свои завоеванія на материкѣ Европы и, развивая свои сухопутныя боевыя силы, подчинялъ своей власти народы, обитавшіе на Апеннинскомъ полуостровѣ, подвигаясь къ Сицилійскому проливу, — на противоположномъ Риму Африканскомъ берегу распространялъ свое могущество Карфагенъ и покорилъ своей власти Сардинію, Корсику и двѣ трети Сициліи. Карфагенъ былъ могучъ своимъ богатствомъ, могъ содержать громадную армію и сильный флотъ, легко переносившій его войско туда, куда стремились завоевательныя его цѣли. Римъ въ это время былъ еще бѣденъ, вся сила его состояла въ мудромъ управленіи, патріотизмѣ народа и превосходно дисциплинированной арміи.

Мамертинцы, жившіе въ Мессинѣ, тѣснимые сиракузкимъ тираномъ Гіерономъ, были первые призвавшіе Римлянъ на помощь. Карфагеняне, державшіе сторону Гіерона разбитаго Римлянами, опасаясь за свои владѣнія на островѣ, сосредоточили свои войска въ Агригентѣ подъ начальствомъ Ганнона въ числѣ 50000 человекъ. Римляне осадили городъ и одержали полную побѣду.

Такая удача ободрила Римлянъ и ожесточила Карфагенъ. Римляне уже начали мечтать о покореніи всего острова, но для этого предпріятія имъ не доставало флота. Римляне не были искусны въ мореплаваніи; до столкновенія съ Карфагеномъ, не обращали на него вниманія и не выказывали никакой наклонности къ морской торговлѣ. Отдаленныя страны востока, богатая Индія не были имъ извѣстны. По свидѣтельству Аппія Клавдія, каботажныя суда Римлянъ немногимъ отличались отъ судовъ плававшихъ по Тибру, такъ

слабо было у нихъ развито искусство судостроенія. Судьба благопріятствовала Риму, на его счастье одна карфагенская галера кенкерема была выброшена на Итальянскій берегъ. Римляне не замедлили воспользоваться столь удачнымъ событіемъ, немедленно приступили къ постройкѣ по ея образцу судовъ и въ 60 дней успѣли спустить 120 кенкеремъ, оснастили ихъ наскоро, посадили войско и поручили командованіе новосозданнымъ своимъ флотомъ консулу Дуилию. Дуилій, сознавая, что наскоро собранныя для флота матросы неопытны въ маневрированіи флота, но надѣясь на превосходство своихъ воиновъ, рѣшилъ сцѣпится съ неприятелемъ на abordажъ и покончить сраженіе рукопашнымъ боемъ. Для этой цѣли онъ придумалъ употребить платформы съ придѣланными къ нимъ небольшими дрекани (четырёхлапые якоря), которые положено было набросить на неприятельское судно и при помощи такихъ импровизированныхъ помостовъ броситься на неприятеля. Внезапный маневръ этотъ вполне удался. Карфагенскій флотъ подъ начальствомъ Анібала, атакованный Римлянами около Милеса, былъ разбитъ совершенно, — Римъ торжествовалъ и почтилъ Дуилия военными почестями.

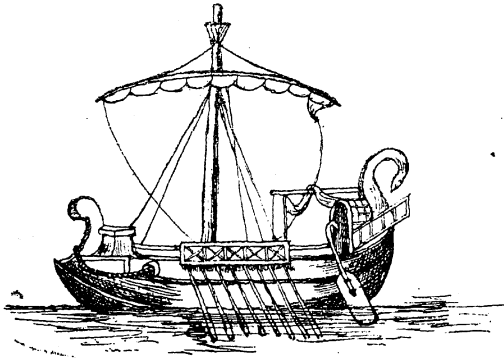
Ободренные первой морской удачей, Римляне раздѣлили свои силы на двое: консулъ Сципіонъ съ флотомъ посланъ былъ преслѣдовать корабли Карфагенянъ; добывая ихъ онъ подошелъ къ Сардиніи и началъ осаду Корсики, а сухопутный отрядъ продолжалъ свои операціи на островѣ Сициліи. Дѣло затягивалось, Амилкаръ сосредоточилъ свои силы въ Дрепанѣ и Лилибей, требовавшихъ долговременной осады. Между тѣмъ, римскій флотъ успѣлъ одержать вторичную побѣду надъ Карфагенянами около Элійскихъ (Ипарскихъ) острововъ. Сенатъ, ободренный второй морской побѣдой, рѣшился на болѣе смѣлое предпріятіе: онъ вооружилъ 330 кораблей съ 100000 матросами, посадилъ на нихъ 40000 легионеровъ, поручивъ командованіе флотомъ двумъ консуламъ Манлію Вульзо и Аттилію Регулу. Флотъ Карфагенянъ въ числѣ 350 кораблей стоялъ не подалеку отъ Гераклеи (въ Сициліи), выстроенный въ одну линію. Лѣвый флангъ изъ 87-ми судовъ примыкалъ къ Сицилійскому берегу и составлялъ съ остальными входящій уголъ. Римляне наступали на неприятеля строемъ треугольника: двѣ дивизіи по 82 корабля составляли

исходящій уголъ, третья дивизія составляла основаніе трехъ-угольника, а четвертая шла параллельно этой послѣдней и составляла резервъ. Цѣль Римлянъ была прорвать центръ, цѣль Карфагенянъ разстроить стороны треугольника. Манервъ Римлянъ удался вполне: ворвавшись въ центръ, они повторили удавшійся имъ опытъ около Милеса; ихъ платформы съ крючьями были ловко и удачно выбрасываемы на суда Карфагенянъ и общая abordажная свалка доставила Римлянамъ полнѣйшую побѣду. Карфагеняне были разбиты на голову. Страженіе это, извѣстное въ исторіи подъ именемъ страженія при Экломѣ (за 256 л. до Р. Х.), рѣшило судьбу первой Пунической войны и упрочило за Римомъ обладаніе Сициліей. Карфагенъ смирился, но не надолго. Борьба между двумя соперниками длилась около ста лѣтъ съ необыкновенной энергіей и съ различными успѣхами, пока Римъ сломилъ противника и сдѣлался полнымъ властелиномъ Средиземнаго моря. Въ сложности, эти войны были для Карфагена также несчастливы, какъ и первая. Римляне хотя и были иногда побѣждаемы на морѣ, хотя и теряли множество судовъ, однакоже окончательный перевѣсъ на морѣ остался за Римомъ. Убѣжденный опытомъ въ несомнѣнной пользѣ отъ военного флота, Римъ, для охраны торговыхъ своихъ сношеній, открылъ при Августѣ морскія станціи въ Равеннѣ, Фрежусѣ, Миссенѣ. Сорокъ военныхъ судовъ и 3000 войска держались у Понта Эвксинскаго, одна эскадра крейсировала въ Британскомъ каналѣ, наблюдая за сношеніями между Британіи и Галлами. Рѣчныя сторожевыя эскадры держались на Дунаѣ и Рейнѣ и защищали границы отъ вторженія сѣверныхъ народовъ.

Такимъ образомъ, раскиданный Римскій флотъ поставленъ былъ въ необходимость бороться съ негостепримными морями на сѣверѣ, противопоставлять искусство разрушительной силѣ ихъ волнъ и слѣдовательно заботиться объ улучшеніи своего судостроенія. Норманы въ тѣ времена еще не были на сценѣ, почему они заимствовались полезными свѣдѣніями отъ Армориканъ, жившихъ на сѣверозападѣ нынѣшней Франціи, а на Средиземномъ морѣ отъ Либурнійцевъ. До того же времени всѣ изображенія древнихъ судовъ на разныхъ римскихъ памятникахъ свидѣтельствуютъ, что торговые и военные суда строились у нихъ по образцамъ судовъ Фини-

киянъ и Грековъ какъ старѣйшихъ приморскихъ народовъ, съ которыми читатель уже ознакомленъ въ первыхъ главахъ.

Либуры. Въ сѣверномъ углу Адриатическаго моря, по сосѣдству съ Венеціей, въ древности жило небольшое племя: Либуриане или Либурийцы. Отважные и искусные моряки, они въ то же время считались и опытными судостроителями. Имъ приписываютъ честь постройки улучшенныхъ морскихъ судовъ, называвшихся либурами. Фиг. 19.



Фиг. 19.

Къ какому времени слѣдуетъ отнести введеніе Римлянами либурнь для своихъ флотовъ?—опредѣлить невозможно. Евтропій хотя и пишетъ, что на пятомъ году первой Пунической войны Римляне дрались на морѣ на корабляхъ, имѣвшихъ тараны и называвшихся либурами, но по другимъ болѣе достовернымъ указаніямъ извѣстно, что Римляне, не имѣвшіе до первой Пунической войны военныхъ судовъ, за образецъ для построения ихъ приняли выброшенную на ихъ берега карфагенскую кенкерему. Извѣстно также, что Юлій Цезарь, вводя разныя полезныя измѣненія въ строившихся въ его время судахъ для высадки въ Британію, ни разу не упоминаетъ въ своихъ „Комментаріяхъ“ о либурнахъ. Вышнее изображение либурнь, встрѣчается въ первый разъ на медаляхъ Клавдія Домиціана, а потому надо полагать, что введеніе ихъ въ римскихъ флотахъ принадлежитъ къ позднѣйшимъ вре-

менамъ существованіи Римской Имперіи. Нѣкоторые писатели полагаютъ, что либуры были введены у Римлянъ послѣ войнъ съ Филиппомъ Македонскимъ (около 150 л. до Р. X.), имѣвшемъ уже ихъ въ своемъ военномъ флотѣ, такъ какъ преимущество ихъ было скоро замѣчено Римлянами; другіе же приписываютъ ихъ введенію Октавію Августу (за 20—15 л. до Р. X.), употребившему либуры въ первый разъ въ сраженіи при Актіумѣ, гдѣ боевыя преимущества этихъ судовъ выказались во всей ихъ полнотѣ и были однимъ изъ главныхъ условий одержанной Августомъ побѣды надъ флотомъ Антонія.

Плутархъ, описывая флотъ Августа, упоминаетъ именно о судахъ называвшихся *либуржис*. Аппіанъ, говоря объ Иллирійской войнѣ, упоминаетъ о либурнійскихъ пиратахъ, бродившихъ на своихъ либурнахъ по Ионическому морю. Вегецій пишетъ, что либуры строились объ одномъ, двухъ, трехъ и т. д. рядахъ весель съ однообразнымъ заостреннымъ носомъ и кормой; но всѣ эти указанія не даютъ никакого яснаго понятія о конструкціи либурнь. Вегецій писалъ въ IV в. по Р. X., слѣдовательно спустя пять, а можетъ быть и шесть вѣковъ до появленія либурнь, которыхъ при немъ не было, также какъ и триремъ, квадриремъ и другихъ *ремъ* высшихъ разрядовъ, вышедшихъ совсѣмъ изъ употребленія.

Какъ бы то ни было, однако либуры составляли переходъ отъ древнихъ высокихъ, неуклюжихъ судовъ къ средне-вѣковымъ галерамъ. По всему видно, что онѣ были очень легки и быстроходны и если дѣйствительно строились въ нѣсколько рядовъ весель, то эти послѣдніе располагались иначе, чѣмъ на обыкновенныхъ многорядныхъ судахъ. Вегецій удостовѣряетъ, что гребцы на либурнахъ размѣщались на уступахъ, шедшихъ отъ борта къ срединѣ въ видѣ лѣстницы. Лейтенантъ французскаго флота Glotin въ брошюрѣ своей, посвященной изслѣдованію о расположеніи весель и ихъ величинѣ на древнихъ судахъ, полагаетъ, что гребцы на либурнахъ помѣщались на банкахъ расположенныхъ не перпендикулярно къ борту, а подъ угломъ, подобно средне-вѣковымъ галерамъ, зензилямъ (ф. 41), съ тою разницей, что на послѣднихъ банки были горизонтальны, а на либурнахъ онѣ понижались отъ борта къ палубѣ. Г. Жаль принимаетъ подобное же расположеніе, подходящее къ размѣщенію гребцовъ

на Малайскихъ буанга (см. суда антиевропейскія), разумѣется безъ балансировъ.

Все это однѣ лишь предположенія, вѣроятно близкія къ истинѣ, но не дающія вѣрнаго понятія ни о самихъ либуринахъ, ни о размѣщеніи на нихъ гребцовъ. Изъ имѣющихся данныхъ можно лишь заключить, что либурины были длинныя суда, быстрыя на ходу, поворотливыя и не высоко сидѣвшія надъ водою. Что постройка ихъ была прочнѣе и отдѣлка тщательнѣе прежнихъ судовъ. Что снаружи по верхнему борту устроенъ былъ проходъ вдоль судна и что на него опирался верхній рядъ веселъ и походилъ на средневѣковья галерныя постицы, которыхъ начало и идетъ отъ либуричь.

Лѣсъ для постройки либуричь состоялъ изъ кипрскаго дерева, ели и сосны. По свидѣтельству Вегенція, гвозди и болты предпочитались мѣдныя, а не желѣзныя.

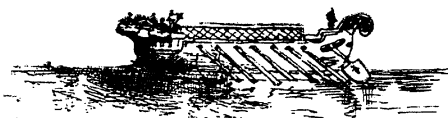
Составляя разрядъ военныхъ судовъ, либурины должны были имѣть тараны. На рисункѣ онъ изображенъ надъ водою, но едва ли это вѣрно, ибо противорѣчитъ назначенію этого орудія. Либурины имѣли также мачты и паруса, какъ необходимое пособіе облегчавшее трудную работу веслами. Быть можетъ, что большія либурины имѣли по двѣ и даже по три мачты и что двѣ изъ нихъ были съемныя. Быть можетъ также, что и самыя весла ихъ не были большія и что при такомъ условіи онѣ не превосходили разряда триремъ, такъ какъ только при этомъ условіи можно помириться, что онѣ были легки, быстры и поворотливы и предпочитались пиратами, но все это не болѣе какъ догадки, остающіяся не разрѣшимыми по неимѣнію точныхъ данныхъ.

Актуаріи, *Actuaria navis*. Значеніе этого рода судовъ отчасти уже было изложено выше. У Цицерона встрѣчается подходящее имъ названіе *actuariolis*. Онѣ были также перевозныя, также ходили на веслахъ и парусахъ и употреблялись при флотахъ. Такъ какъ онѣ были двухъ разрядовъ: большія и малыя, то надо полагать, что первое названіе принадлежитъ большимъ актуаріямъ, а второе малымъ.

Прилагаемый рисунокъ актуарія снятъ съ барельефа при раскопкахъ въ Помпеѣ. Фиг. 20.

Хотя актуаріи не были чисто военныя суда, однако же на изображеніи онѣ сдѣланы съ тараномъ. Любопытное на это разъясненіе, встрѣчается въ комментаріяхъ Юлія Цезаря.

Изъ нихъ видно, что во время борьбы его съ Октавіемъ, флотъ Цезаря, по числу военныхъ судовъ, былъ ничтоженъ, состоялъ по преимуществу изъ перевозныхъ *астуагіа* и находился подъ начальствомъ Ватинія. Намѣреваясь по возможности остановить успѣхи Октавія въ Иллиріи, Ватиній въ то время еще больной, распорядился придѣлать къ своимъ актуаріямъ тараны, присоединилъ такія полувойенные суда къ небольшому военному своему флоту и пошелъ къ Тавру (*Tauris*) отыскивать Октавія. Завидя непріятели, онъ прикасывается убрать паруса, снять мачты и, приготовясь къ abordажу, идетъ на слабѣйшія суда Октавія. Квадрирема Октавія, въ свою очередь нападаетъ на кенкерему Ватинія и отъ сильнаго удара теряетъ таранъ. Начинается abordажная свалка. въ которую вступаютъ суда Ватинія; превосходство боеваго состоянія воиновъ Цезаря обнаруживается очень скоро и побѣда склоняется на сторону Ватинія. Пробитая квадрирема Октавія тонетъ, а онъ спасается на *міопаронъ*; разбитый флотъ бѣжитъ отъ побѣдителей, оставляя въ ихъ рукахъ одну кенкерему, двѣ триремы, семь униремъ и много шѣпныхъ. Ночь прекратила преслѣдованіе.

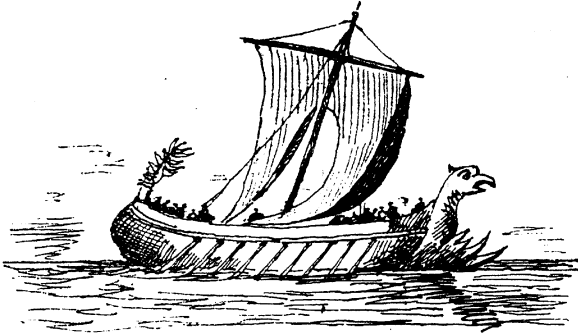


Фиг. 20.

Міопароны. Здѣсь кстати сказать нѣсколько словъ объ этихъ судахъ. Говорятъ, что они употреблялись преимущественно греческими пиратами, ходили подъ парусами и на веслахъ. Валерій Максимъ говоритъ, что ихъ строили съ таранами. Цицеронъ пишетъ, что онъ видѣлъ *міопаронъ* о 6-ти веслахъ. Вотъ и всѣ свѣдѣнія; изъ нихъ кажется можно безошибочно заключить, что *міопароны* были небольшія, очень легкія и быстрыя суда, способныя когда нужно нападать и наносить вредъ ударомъ и избѣгать преслѣдованія сильнаго. (Фиг. 20).

Мессажеры, *Messagères*. — Суда изъ типа *униремъ*, упо-

треблявшіяся Римлянами при военныхъ флотахъ для развѣдокъ, посылокъ, передачи приказаній и т. п. (Фиг. 21).



Фиг. 21.

Сенека въ письмѣ къ Луциллію говоритъ: „сегодня усмотрѣны галеры, именуемыя *messagères*, которыя обыкновенно посылаются впередъ для объявленія жителямъ о возвращеніи флота изъ Александріи. Видъ этихъ кораблей всегда радуется жителей. Весь народъ Пуцоллы лезетъ на дамбы, чтобы посмотрѣть, какъ велико ихъ число. Только одни эти суда имѣютъ особый флагъ, отличающій ихъ отъ прочихъ судовъ флота“.

Такія незначительныя свѣдѣнія о мессажерахъ наводятъ на предположеніе, что онѣ были не велики, скорѣе не имѣли палубъ и быть можетъ были полупалубныя и обладали хорошимъ ходомъ. По рисунку надо заключить, что были красивы и изящны.

Морская исторія Римлянъ полна интересными событіями; нѣкоторыя изъ нихъ заслуживаютъ того, чтобы не были обойдены молчаніемъ.

Выше было упомянуто о поводахъ и времени построенія перваго военнаго флота. Въ длинный періодъ пуническихъ войнъ, флотъ этотъ не разъ былъ уничтожаемъ или непріателемъ или бурями, но всегда возобновлялся съ необыкновенной настойчивостью и быстротой.

Такъ напримѣръ: 270 галеръ разбились у береговъ Сициліи (за 250 л. до Р. Х.). Въ шесть мѣсяцевъ Римляне строятъ 200 новыхъ и блокируютъ ими Дрепанъ и Лиллибею. Клавдію, командовавшему этимъ флотомъ, при которомъ было до 800 транспортныхъ судовъ, совѣтовали снять блокаду въ опасное осеннее время и предсказывали даже погибель, подтверждая предсказаніе на суевѣрной примѣтѣ, что священныя курицы державшіяся на флотѣ отказались отъ пищи; но настойчивый флотоводецъ приказалъ выбросить ни въ чемъ неповинныхъ куръ въ море „чтобы напились“, а блокады не снялъ. Однако курицы были правы, налетѣвшая буря уничтожила всѣ военныя и транспортныя суда, пощадивъ только двѣ галеры!

Считаютъ, что Римляне во время пуническихъ войнъ потеряли до 700 военныхъ судовъ; такая потеря конечно въ сравненіи съ побѣдами, доставившими имъ полное обладаніе на Средиземномъ морѣ, не значительна.

Одолѣвъ соперниковъ на морѣ, Римъ одно время мало заботился о поддержкѣ военныхъ флотовъ въ требуемыхъ для морской державы размѣрахъ и чрезъ это послабленіе допустилъ морскому разбойничеству развиться до такой степени, что рѣдкое торговое судно избѣгало преслѣдованія пиратами и разграбленія.

Смѣлые до дерзости морскіе бродяги, не ограничиваясь морскими грабежами, высаживались на берега, грабили и жгли прибрежные города и села и распространили ужасъ по всему побережью Средиземнаго моря, отъ Геркулесовыхъ столбовъ до береговъ малой Азіи. Частныя преслѣдованія не приносили пользы. Разбойничая на нихъ, они были причиною вздорожанія хлѣба во всей Италіи. Озабоченный сенатъ по предложенію трибуна Габинія, далъ Помпею (167 л. до Р. Х.) полномочіе на неограниченное распоряженіе на моряхъ и 400 стадій во внутрь береговъ; снабдилъ его 500 галерами, 12000 пѣхоты и 5000 кавалеріи. Съ такими громадными силами пираты были уничтожены въ 90 дней. Помпей очистилъ отъ нихъ Средиземное море, Балеары и Тосканское море, гдѣ болѣе всего они гнѣздились. Сжегъ до 1300 разбойничьихъ судовъ, а забранныхъ въ плѣнъ пиратовъ разсѣлилъ по опустошеннымъ ими же городамъ. Однако же эта мѣра не на долго ослабила пиратство (см. ниже).

Численность флотовъ у Римлянъ доходила иногда до весьма большихъ размѣровъ. Такъ: Германикъ, во время экспедиціи своей въ Германіи (около 16 г. по Р. X.), построилъ на Рейнѣ до 1200 судовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что суда были небольшія, перевозныя, однако же на нихъ онъ отважился идти въ море съ цѣлью перевезти войско внутрь страны, пройдя по р. Эмсу. Если бы не буря, потопившая многія изъ нихъ и погубившая значительную часть войска— смѣлый планъ навѣрное удался бы. Выше было уже объяснено устройство этихъ судовъ, подтверждающее сказаніе нѣкоторыхъ древнихъ писателей, что ниня суда имѣли рулевые весла кромѣ кормы и на носу.

Нельзя также умолчать о нѣкоторыхъ морскихъ предпріятіяхъ Юлія Цезаря съ большими флотами, иногда удававшихся, иногда неудачныхъ, но всегда смѣлыхъ и рѣшительныхъ.

Вознабѣрясь покорить Бриттовъ, Цезарь два года сряду неутомимо строилъ суда и дѣлалъ неудачныя высадки на Британскіе берега (55, 54 гг. до Р. X.). Въ первый разъ онъ построилъ въ устьяхъ Лоары и собралъ отъ сосѣдей до 1200 судовъ, а во второй годъ до 800, но уже большихъ размѣровъ (актуарій); на новыхъ его судахъ могло помѣщаться или по 10 лошадей съ фуражемъ и всадниками, или по 120 человекъ войска. Въ обѣ экспедиціи сопротивленіе Бриттовъ, а болѣе буря и не знаніе условій приливовъ, заставляли его отказываться отъ завоевательныхъ замысловъ и наконецъ всецѣмъ оставить ихъ.

Въ борьбѣ Цезаря съ Помпеемъ и его сторонниками, численность судовъ кажется не превышала 200 штукъ; нѣсколько разъ они истреблялись то одной, то другой стороной и опять возобновлялись, продолжая это ожесточенное преслѣдованіе другъ друга до смерти Цезаря.

Въ этотъ періодъ Кассій, сторонникъ Помпея, для истребленія части флота Цезаря, стоявшаго у Мессины, наполнилъ нѣсколько транспортныхъ судовъ горючими матеріалами; пользуясь попутнымъ вѣтромъ, пустилъ ихъ на флотъ Цезаря и сжегъ 35 кораблей. Кажется, это былъ первый случай употребленія *брандеровъ*.

Въ ожесточенной борьбѣ Антонія съ Октавіемъ, при Актіумѣ встрѣчается собраніе громаднхъ сухопутныхъ и мор-

скихъ силъ, рѣшившихъ судьбу Антонія. Исторія такъ описываетъ эту знаменитую битву:

Антоній кромѣ войска, собралъ до 500 военныхъ кораблей, большею частію въ 8 и 10 рядовъ весель; но они были тяжелы, неповоротливы, управлялись плохо по недостатку гребцовъ и не имѣли достаточнаго числа воиновъ. Въ этомъ числѣ было 60 египетскихъ кораблей и на одномъ изъ нихъ находилась Клеопатра. У Октавія было всего 250 кораблей меньшихъ размѣровъ, но легкихъ на ходу, съ отлично обученными гребцами и воинами.

Флотъ Антонія сосредоточился при Актіумѣ (на берегу Акарнаніи). Флотъ Октавія стоялъ около Эпира. Бурная погода нѣсколько дней мѣшала врагамъ сразиться. Антоній, уговариваемый своими подчиненными, долго колебался принять сраженіе, но убѣжденія Клеопатры взяли перевѣсъ надъ благоразумными совѣтами. 2 сентября 31 г. до Р. Х. началось сраженіе. Корабли Антонія, пользуясь легкимъ попутнымъ вѣтромъ, начали наступать. Октавій, желая заманить непріятеля въ море, оставался на мѣстѣ. Когда же расчиталъ, что берега не будутъ мѣшать маневрамъ, то бросился на непріятеля со всею стремительностію. Тяжелые и неповоротливые корабли Антонія окружались легкими судами Октавія по нѣсколькxу заразъ и, бросая на эти пловучія крѣпости заженное тряпье, осыпали воиновъ тучей стрѣлъ и копій. Съ кораблей Антонія бросали камни, но смѣлые и ловкіе воины Октавія сдѣлались на abordажъ и вступали въ рукопашный бой. Агриппа, командуя флотомъ Октавія, пробовалъ обойти правое крыло непріятеля; для избѣжанія обхода Агриколла, командовавшій этимъ крыломъ, растянулъ корабли свои такъ неосторожно, что отдѣлился отъ центра и, оставя его безъ защиты, былъ причиной, что сраженіе было проиграно. Въ это время Клеопатра съ своими судами оставляетъ флотъ Антонія и направляется къ Пелопонезу. Антоній увидѣвъ, что корабль съ пурпуровыми парусами, на которомъ сидѣла Клеопатра удаляется, совсѣмъ растерялся, оставляетъ поле битвы и спѣшитъ на соединеніе съ Клеопатрой, а разбитый его флотъ сдается на великодушіе побѣдителя.

Еще значительный флотъ въ 500 кораблей мы видимъ въ болѣе позднюю эпоху при Императорѣ Юстиніанѣ; впрочемъ

это были транспортныя суда, на которыхъ онъ перевозилъ свои войска и успѣлъ между прочимъ снова овладѣть Карфагеномъ.

Заключимъ эти выдержки изъ морской исторіи Рима однимъ интереснымъ эпизодомъ изъ походовъ Юлія Цезаря на Галловъ. Армориканцы и именно Венеты оскорбили Силлу и Веланія, пришедшихъ къ нимъ за жизненными припасами для Римскаго войска и выказали свою непокорность. Цезарь рѣшивъ строго наказать возмутившихся, приказалъ молодому Крассу построить 22 военныхъ корабля на берегахъ Лоары (*naves longae*) и нанять опытныхъ гребцовъ. Къ веснѣ (56 г. до Р. Х.) суда были готовы и не большой флотъ этотъ поручень былъ подъ команду Брута, который озаботился присоединить къ себѣ еще нѣсколько судовъ отъ сосѣднихъ племенъ, жившихъ въ то время мирно съ своими завоевателями и, посадивъ на суда лучшихъ и храбрѣйшихъ воиновъ, выступилъ противъ Венетовъ, имѣвшихъ до 200 судовъ гораздо большихъ размѣровъ чѣмъ римскіе. Брутъ, видя несомненное превосходство флота Венетовъ, рѣшился на хитрость: онъ запасся длинными жердями, поднявъ ихъ на мачты параллельно реямъ и привязавъ къ ногамъ реевъ и къ концамъ жердей косы, обративъ ихъ левзіями къ носу, съ расчетомъ перерѣзать ими ванты и фалы на непріятельскихъ судахъ, чрезъ что мачты и паруса неминуемо должны были упасть на палубы, накрыть сражающихся и такую неожиданностію привести непріятеля въ замѣшательство. Отданное приказаніе исполняется въ точности. Венеты, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, спускаются на Римлянъ, которые идутъ на веслахъ, направляя свои галеры сколь возможно ближе къ бортамъ непріятеля. Флоты наконецъ сходятся; косы въ одинъ моментъ перерѣзываютъ всѣ снасти; мачты и паруса падаютъ и накрываютъ Венетовъ столпившихся на палубахъ и готовыхъ закидать Римлянъ стрѣлами и камнями. Неожиданность маневра парализируетъ ихъ намѣренія; галеры Брута сбѣляются на abordажъ и храбрые и искусные воины его рѣшаютъ побѣду въ пользу Цезаря.

Выше было сказано, что у Римлянъ для покровительства торговли были въ различныхъ мѣстахъ морскія станціи. У нихъ было даже коммерческое училище въ Ливіи и существовалъ законъ соотвѣтствовавшій конечно настроенію того

времени, что ни одинъ сенаторъ не имѣлъ права заводить корабли. За тѣмъ при Гоноріѣ и Θεодосіѣ начало вкореняться общественное мнѣніе, что торговлей могутъ заниматься только низшіе классы. По этому, аристократія старалась приобрѣтать земли и мало по малу начала выказывать полное равнодушіе ко всему морскому. Сословіе моряковъ даже презиралось ими, почему и морская торговля перешла въ руки низшихъ сословій. По счастью, Риму не было соперниковъ на морѣ, что и способствовало содержанію значительнаго торговаго флота, производившаго торговлю съ Индіей, Египтомъ и Вавилономъ чрезъ Александрію. На востокъ онъ торговалъ съ Испаніей чрезъ новый Карѣагенъ, Сагунтой, Тарагоной и Бильбао. Съ Галліей торговля шла чрезъ Массалию (Марсель), Арль, Нарбонну, Бордо и съ портомъ Itius около мыса Гриница (вѣроятно Булонью). По Светонію тамъ былъ даже поставленъ маякъ.

Въ мореплаваніи и торговлѣ Римъ много заимствовала отъ Родосцевъ, считавшихся весьма искусными моряками и отличавшихся разумной дѣятельностію и честностію.

Остія, Чивитта-Векія, Венеція и другіе приморскіе города обязаны началомъ своимъ цвѣтущему состоянію морской торговли, для которой необходимы были складочные пункты.

Когда разбогатѣвшій Римъ впалъ въ роскошь и безпечность, его начали тревожить (около 217 л. по Р. Х.) сѣверные народы, за тѣмъ завоеванныя имъ государства стали отпадать. Въ 273 г. Римъ потерялъ Египетъ и вообще свою самостоятельность. Незначительный до того времени Константинополь приобрѣтаетъ видное положеніе на востокъ Европы и становится вліятельнымъ торговымъ городомъ, способствующимъ развитію торговыхъ сношеній по Черному и Азовскому морямъ со странами, лежащими за ихъ предѣлами. Въмѣсто Рима на Средиземномъ морѣ, изъ принадлежавшихъ ему же болѣе или менѣе успѣвшихъ приобрѣсти богатство и упрочить свое благосостояніе чрезъ морскую торговлю приморскихъ провинцій, возрождаются небольшія государства и морская дѣятельность на южныхъ моряхъ Европы принимаетъ новыя формы. Около этого времени становятся извѣстными сѣверные народы, изумляющіе своей отвагой и морскими набѣгами. Вынужденные бороться съ суровымъ сѣвернымъ климатомъ и бурными морями, они вводятъ у себя си-

стему судостроенія, отличную отъ только что разсмотрѣнной; послѣдующая глава посвящается имъ всецѣло, не прежде однако же, какъ ознакомимъ читателей съ краткимъ изложениемъ морской тактики этихъ древнихъ народовъ.

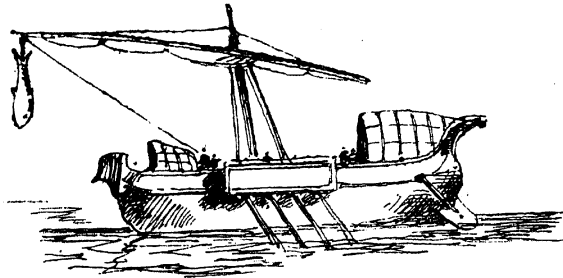
~~~~~

## IV.

Тактика древних народов. Тараны, копы, дельфины, abordажъ и abordажныя крючья, дреги, согчус, палицы, мечи.—Приемы маневрированія и нѣкоторыя правила употреблявшіяся въ сраженіяхъ.—Боевыя строи въ которые строились флоты: строй въ одну линію.—Строй полукружія, стров рогсеръ и сипеус.

Главными боевыми орудіями на судахъ были *тараны*, затѣмъ длинныя тяжелыя копы въ глубокой древности и бревна въ позднѣйшія времена, обитыя на концахъ желѣзомъ или бронзой, висѣвшія на мачтахъ; ихъ раскачивали и били людей, а также пробивали судовыя борты.

У Грековъ встрѣчаются еще металлическія глыбы, поднимавшіяся на покахъ реевъ на веревкахъ. Эти веревки подпрыгивали когда тяжесть висѣла надъ судномъ непріятели и паденіемъ своимъ пробивала палубы и днище. Имъ давали форму *дельфина* и дѣлали чаще изъ свинцу или олова. (Фиг. 22).



Фиг. 22.

Аabordажъ и за нимъ рукопашный бой былъ въ общемъ употребленіи у древнихъ. Для того, чтобы лучше сцепляться, употреблялись тяжелыя металлическія крючья, дреки (храпы), прикрѣпленныя къ дѣлямъ. Они забрасывались на



непріятельскія суда и тяжестью своею углублялись въ палубы. Въ это время атакующіе тянули цѣпи, ловили непріятельскія весла, бросали свои и по такимъ, наскоро устроеннымъ помостамъ, бросались на непріятельское войско.

Римляне, увѣренные въ превосходство своихъ воиновъ, ихъ ловкости и отвагѣ, предпочитали абордажные свалки всѣмъ другимъ маневрамъ и для болѣе свободнаго и удобнаго перехода на непріятельское судно, изобрѣли особаго рода помосты, называвшіеся „*сoguis*“. Эти помосты имѣли на концахъ крючья и бросались на непріятельскія суда, зацѣпля послѣдними за ихъ борта. Черезъ эти помосты воины переходили на непріятельскія суда и вступали въ бой.

Ручное оружіе состояло изъ пращей, стрѣлъ, копій, мечей, палицъ, однимъ словомъ, въ рукопашныхъ свалкахъ дрались съ тѣмъ же оружіемъ, какъ и на сухомъ пути.

Въ позднѣйшія времена введены въ употребленіе суда, наполненныя горючими веществами; въ наше время ихъ называютъ *брэндеры*.

Предъ началомъ сраженій начальники эскадръ и флотовъ, насколько было возможно, старались облегчать боевыя суда отъ лишнихъ тяжестей. Если суда были въ портѣ или около не враждебнаго имъ берега, съ нихъ свозили на берегъ даже провіантъ, оставляя лишь самый необходимый. Если сраженіе ожидалось въ морѣ, то тяжести перегружались на транспортныя суда, всегда сопровождавшія военные флоты. Такія перегрузки дѣлались съ двойкой цѣлью: во первыхъ для полученія большаго простора на судахъ и слѣдовательно большаго удобства въ движеніяхъ воиновъ, а во вторыхъ для скорѣйшей задѣлки пробоинъ (Полибій, Титъ Ливій).

Состояніе погоды играло немаловажную роль у древнихъ моряковъ. Сраженія никогда не начинались въ свѣжій вѣтеръ, такъ какъ взволнованное море затрудняло греблю. Близость берега также считалась препятствіемъ для сраженій. Если же непріятель патискомъ своимъ прижималъ суда къ берегу и не было возможности избѣжать этого обстоятельства, тогда атакованный ставилъ кормы судовъ своихъ на мель, а носы обращалъ къ непріятелю (Аппіанъ).

Выборъ мѣста для боя считался большимъ искусствомъ, которымъ не пренебрегали ни одинъ флотоводецъ. Чтобы напирѣвъ могъ сдѣлать со своимъ небольшимъ сравнитель-

но флотомъ Фемистокль противу громаднаго персидскаго флота, зашедшаго въ Саламинскій проливъ, если бы большая часть Ксерксовыхъ кораблей, стѣсненная въ узкомъ проливѣ, не была лишена возможности маневрировать? (Діодоръ). Извѣстно, что страшный флотъ этотъ былъ уничтожаемъ по частямъ Греками, имѣвшими полную свободу въ своихъ движеніяхъ.

Греческій императоръ Левъ VI въ совѣтахъ своему сыну предостерегаетъ его: никогда не драться очень близко отъ родныхъ береговъ, изъ предосторожности, чтобы болѣе робкіе солдаты не имѣли возможности убѣжать съ кораблей.

Общимъ правиломъ у древнихъ было: предъ сраженіемъ убирать паруса и снимать мачты, укладывая послѣднія такимъ образомъ, чтобы шпоры мачтъ были противъ ихъ гнѣздъ, для того, чтобы ихъ легче было поднять при необходимости. Паруса снимались впрочемъ въ крайности; ихъ держали до нельзя, чтобы не утомлять гребцовъ, игравшихъ большую роль во время боевыхъ маневровъ (Полибій).

Корабли съ таранами старались принимать атаку таранами и сами ими атаковывали, какъ напримѣръ при атакѣ Октавіемъ Ватинія, о которой сказано было выше. Если же обстоятельства не позволяли употребить такого маневра, тогда старались нанести другъ другу удары, сколь возможно ближе къ носу, около мѣстъ прикрѣпленія тарановъ, или по крайней мѣрѣ подъ первое весло таранитовъ. Если и этотъ маневръ оказывался невозможнымъ, тогда старались направлять свой корабль на непріятеля носомъ вдоль весель, чтобы ихъ переломать, для чего свои весла съ той стороны, которая должна была быть обращена къ непріятелю, заблаговременно убирались. Непріятель, лишась такимъ образомъ весель, не могъ уже гнаться и абординовать неудачно атаковавшаго. Къ этому маневру особенно приучались заблаговременно (Силла Италикъ, Титъ Ливій, Квинтъ Курцій, Діодоръ).

Древніе флоты строились въ различные порядки. Эти построенія флотовъ назывались боевыми строями (ордерами баталій), — названіе сохранившееся и въ тактикѣ нашего времени. Иногда флоты строились въ одну линію параллельно одинъ другому, сохраняя болѣе или менѣе значительныя промежутки между судами, и большею частію на столько

малыми, чтобы неприятельскому кораблю не было возможности прорваться через линию. Иногда флот дѣлился на двѣ, три и четыре эскадры, державшіяся одна подлѣ другой, подобно пѣшей колоннѣ. Сраженіе начиналось тогда передовой эскадрой, которой помогала слѣдующая за ней, если передняя ослабѣвала. Иногда командующій приказывалъ заднимъ эскадрамъ обходить и атаковать неприятеля съ фланговъ, охвативъ его полукружіями.

Ордеръ полукружія (*ordo lunatus*) былъ самый употребительный. Въ центрѣ помѣщался главнокомандующій, наблюдавшій за ходомъ битвы; онъ держалъ при себѣ мелкія суда для передачи тѣхъ распоряженій, которыя не хотѣлъ отдавать звукомъ или сигналами (*Cezar—99*). На окраинахъ полукружія помѣщались самые сильные корабли, бывшіе въ состояніи выдержать первый натискъ и не придти отъ него въ расстройство, что считалось весьма важнымъ. Между этими кораблями и центромъ размѣщались остальные боевыя суда, держась въ линіи; задніе корабли не держались имъ въ кильватерѣ, а шли въ шахматномъ положеніи, въ отношеніи передовыхъ, т. е. прикрывая интервалы или промежутки передовыхъ линій.

Иногда во время крейсераства большими флотами, ордеръ могъ разстраиваться, тогда, при встрѣчѣ съ болѣе сильнымъ неприятелемъ, строились постоянно въ ордеръ полукружія таранами внаружу, держась, сколь возможно, ближе другъ къ другу, почти касаясь веслами. Позади полукруга, состоявшаго изъ боевыхъ судовъ, помѣщались грузовыя и мелкія суда, и резервъ, обязанный пополнять убыль въ корабляхъ, если таковая случалась, или замѣщать корабли, ослабленные боемъ.

Всѣ эти правила соблюдались до неизбѣжнаго въ каждомъ сраженіи расстройтва того ордера, при которомъ вступали въ сраженіе, чѣмъ кончаются обыкновенно всѣ сраженія на ходу. Въ этотъ моментъ тактика на время забывалась и каждый командиръ судна, предоставленный самъ себѣ, дѣйствовалъ по своему усмотрѣнію, рассчитывая на то положеніе, въ которомъ находился.

Въ ордерѣ *lunatus* каждое крыло имѣло своихъ отдѣльныхъ начальниковъ, какъ и въ позднѣйшія времена. Центръ и два крыла составляли обыкновенно флотъ (*Діодоръ Сицил.*,

Фукидидъ). Ксенофонтъ, описывая одно сраженіе, начатое Афинянами, говоритъ: „Афиняне шли на непріятеля въ слѣдующемъ порядкѣ: Аристократъ съ пятнадцатью кораблями составлялъ лѣвое крыло, Диомедонъ съ такимъ же числомъ кораблей шелъ правѣе, Периклъ шелъ позади Аристократа, Эразинидъ позади Диомедона. Послѣ нихъ подъ предводительствомъ Гипея Самосскаго шли 10 самосскихъ кораблей, въ нѣкоторомъ разстояніи одинъ отъ другаго. Подлѣ нихъ были корабли резервные и корабли трехъ наварховъ. На правомъ крылѣ былъ Протомакъ съ 15 кораблями, за нимъ слѣдомъ шли корабли Трасила, позади которыхъ шли корабли Аристокгена. Лизій полъ за Протомакомъ“. Діодоръ говоритъ, что такой ордеръ назывался *фалангой*. И такъ, въ этой фалангѣ, какъ видно, были два сильныя крыла и болѣе слабая кордебаталія (середина), составленная изъ Самосянъ, кораблей наварховъ и резервныхъ.

Въ древности употреблялись еще два ордера, которые однакоже рѣдко употреблялись на дѣлѣ. Одинъ въ видѣ буквы U и назывался *рогсеръ*, а другой въ видѣ опрокинутой буквы V ( $\Delta$ ) *сипеус*. Полибій говоритъ о первомъ ордерѣ, описывая флотъ Каррагенянъ. Вегецій разъясняетъ ордеръ угловой, имѣвшій видъ трехугольника, въ вершинѣ котораго былъ корабль главнокомандующаго, опирающійся на основаніе, состоявшее изъ самыхъ сильныхъ кораблей.

Выше было сказано, что древніе, находясь въ необходимости принять сраженіе подъ берегами, становились кормами на мель. Суда древнихъ вообще сидѣли не глубоко въ водѣ и, при относительно небольшой тяжести, легко вытаскивались на берегъ, а иногда и перетаскивались на значительныя пространства. Юлій Цезарь нерѣдко употреблялъ подобный маневръ, подкладывая подъ киль катки.

## V.

Сѣверные народы. Норманы. — Краткій историческій очеркъ ихъ морской дѣятельности. — Набѣги. — Первая суда Нормановъ. — Древній ботъ, найденный въ Даніи. — Подобные же боты, найденные въ Великобританіи. — Суда, употреблявшіяся Норманами: Драконъ, Шнекаръ, Траяъ. Коверъ въ Баіе, какъ драгоцѣнный археологическій памятникъ. — Корабль изъ флота Вильгельма завоевателя. — Два рисунка норманскихъ судовъ изъ сочиненія Струтта. — Щиты на кораблѣ Вильгельма. — Штевни на судахъ, какъ отличительность вѣшной конструкціи. — Внутреннее расположеніе — Украшеніе и роскошь. — Руль, мачты и оснастка. — Паруса. — Снасти. — Флагъ. — Якоря. — Вооруженіе боевое. — Боевая постройка флотовъ. — Мореплаваніе. — Германцы. — Галлы. — Современное состояніе Испаніи и Португаліи. — Славяне. — Британія.

Норманы. Подъ общимъ именемъ Нормановъ извѣстны въ исторіи народы, обитавшіе въ Скандинавіи и Даніи. Воспитанные въ суровомъ климатѣ, на почвѣ непроизводительной, окаймленной пустынными скалистыми берегами, Норманы, терпя нужду и голодъ, искали удовлетворенія потребностей своихъ въ набѣгахъ и разбояхъ.

Линьяръ (исторія Англіи) говоритъ, что до VIII в. они ограничивались набѣгами на берега сѣверныхъ морей; но рассказы о богатствахъ южныхъ странъ и успѣхи ихъ первоначальныхъ походовъ, толкнули ихъ на завоеванія болѣе отдаленныя и болѣе серьезныя.

Говорятъ, что при попутномъ вѣтрѣ они въ три дни доходили до устья р. Сены, чему, впрочемъ, трудно повѣрить. Флотилія ихъ была всегда предводительствуема Кuning'омъ, т. е. королемъ, сохранявшимъ это званіе только во время морскихъ походовъ и сраженій \*). Во всякое другое время,

---

\*) Kuning у древнихъ Скандинавовъ назывались вообще короли.

въ часѣ отдохновеній, въ празднествахъ и пиршествахъ всѣ были равны, всѣ садились за общій столъ; вино и пиво лилось въ изобилии и наполненные ими рога обходили круговую безъ соблюденія какого либо старшинства.

Морской король Нормановъ, какъ храбрѣйшій изъ храбрыхъ, пользовался между ними безграничнымъ довѣріемъ. Онъ руководилъ кораблемъ, какъ искусный наѣздникъ управляетъ лошадыю. Суевѣріе возвышало его еще болѣе въ глазахъ его ватаги; ему приписывали умѣнье разбирать таинственныя на мечахъ знаки, обѣщавшіе побѣду, а также наѣмчать такими же, носы судовъ и вѣсла, знаками, которые оберегали ихъ отъ крушеній. Равные подъ управленіемъ такого избраннаго, добровольно подчиняясь ему въ перенесеніи трудовъ и лишеній въ надеждѣ на обогащеніе, датскіе пираты весело бродили, какъ выражаются древніе ихъ поэты, по *голубиному пути*. Эти неустрашимые пловцы рыскали иногда по берегамъ и подстерегали свои жертвы въ проливахъ, бухтахъ и маленькихъ стоянкахъ, въ *заводяхъ* (wikings), отъ которыхъ и получили общее названіе *викинговъ* или дѣтей бухтъ. Иногда же они устремляли свои набѣги чрезъ Океанъ. Штормы и ураганы сѣверныхъ морей массами истребляли ихъ слабыя суда и хотя, по сигналу ихъ короля, послѣ бури многихъ не досчитывались, но избѣжавшіе погибли ни мало не ослабляли своего къ нему довѣрія и еще менѣе сокрушались о погибшихъ и какъ бы издѣвались надъ безсиліемъ бури, которую такъ счастливо избѣжали. „Сила урагана, пѣли они, помогаетъ гребцамъ; онъ нашъ слуга, онъ переноситъ насъ по нашимъ желаніямъ“ (Авг. Тьери).

Нерѣдко въ минуту страшнаго боя, гдѣ кровь лилась ручьями, иные доходили какъ бы до изступленія, придававшего имъ новыя силы и дѣлало ихъ не чувствительными къ страданіямъ отъ ранъ; имъ казалось, что предъ ними открываются двери храма ихъ бога Одина и блестящіе чертоги Вальгаллы. Иные, не смотря на страшныя мученія пѣли свои боевыя пѣсни, съ которыми и умирали. Такъ, говорятъ, умеръ знаменитый предводитель ихъ Раньяръ Лодборгъ: выброшенный бурей на британскій берегъ, онъ попался въ плѣнъ и былъ посаженъ въ яму, наполненную змѣями. Переноса страшныя муки, онъ слалъ пѣсню, въ которой вспоминалъ о девятидневной битвѣ въ Аіенландіи (Англіи),

о набѣгахъ на Партотиру (Пештъ) и заклиная сыновьямъ своимъ Губбо, Ингвару и Афдеину—такимъ же какъ и онъ удалцамъ отомстить врагу за смерть отца, съ улыбкой на устахъ призывалъ бога *Одина*, прося принять его въ свой храмъ! Эта предсмертная пѣсня одного изъ отважнѣйшихъ королей, занимаетъ и понынѣ почетное мѣсто въ скандинавской поэзіи. Губбо, какъ говоритъ исторія, избранный въ морскіе короли, достойно отомстилъ за смерть отца и брата, убитаго въ одномъ изъ набѣговъ. Онъ собственноручно избилъ 84 монаховъ и замучилъ короля Эсть-Англии Эдгарда.

Религіозный фанатизмъ шоль, какъ видно, рука объ руку съ воинственнымъ увлеченіемъ Нормановъ. При такихъ суевѣрныхъ взглядахъ, они имѣли обычай истреблять духовенство и разорять и осквернять храмы. Опустошивъ христіанскую общину, они издѣваясь говорили, что „отслужили имъ обѣдню на мечахъ“. Во времена Карломана набѣги ихъ были еще не такъ смѣлы, но съ 843 г. они появлялись уже каждый годъ, поднимались по рѣкамъ и завладѣвъ островомъ Вальхерномъ, потомъ островомъ Оиселлемъ, не подалеку отъ Руана, устьемъ Лоары, опустошили Орлеанъ, Парижъ и оставаясь на зимовки, дѣлили тутъ свою добычу, а съ весной пускались опять въ свои раззорительные набѣги.

Одинъ изъ современныхъ хроникеровъ говоритъ, что настоящіе Норманы не были многочисленны, но къ нимъ присоединялись мѣстные жители; отрекаясь отъ христіанства, они принимали ихъ религію и становясь послѣдователями *Одина* и *Тора*, были еще страшнѣе и неистовѣе своихъ покровителей.

Самымъ смѣлымъ, отважнымъ и жестокимъ между ихъ предводителями считается Гастингсъ. Этотъ морской король (842—850), нападая на Бордо, Сентъ, Гарбъ, былъ однакоже разбитъ при этомъ послѣднемъ. За тѣмъ бросился на Испанію и проникъ даже до береговъ Итали, куда завлекла его молва о богатствахъ Рима. Онъ высадился около Луны и, принявъ его за Римъ, прибѣгнулъ къ хитрости, чтобы завладѣть городомъ. Для этого онъ просилъ епископа обратить его въ христіанство; обрядъ былъ совершенъ, но ворота не отворялись. Тогда онъ прикинулся больнымъ и мною-умершимъ, завѣщая всѣ богатства церкви, съ условіемъ быть похороненнымъ въ храмѣ. Городскіе власти под-

дались этой хитрости и позволили Норманам проводить тѣло ихъ начальника до церкви. Но едва Гастингсъ внесенъ былъ въ нее, какъ мнимо-умершій выскакиваетъ изъ гроба, убиваетъ епископа и завладѣваетъ городомъ. Тутъ только узнаетъ онъ, что до Рима еще далеко и возвращается опять въ Лоару.

Усиливаясь постепенно и пользуясь слабостью и безхарактерностью правителей Франціи, Норманы (912) наконецъ окончательно поселяются на сѣверномъ ея берегу, подъ предводительствомъ ихъ начальника Роллона, а занятая ими провинція получаетъ названіе Нормандіи.

Проникнувъ въ Италію и утвердись въ ней, они основали городъ Аверзу (недалеко отъ Неаполя) и торговую республику Амальфи, бывшую одно время однимъ изъ значительныхъ на Средиземномъ морѣ государствомъ, просуществовавшимъ до 300 лѣтъ.

Ободренные успѣхами въ Италіи, они дошли до Константинополя, но были прогнаны Венеціанцами и Греками при помощи Греческаго огня.

Норманы, появившіеся во Франціи, слились съ сосѣдними племенами, но прибрежные жители сохранили за собою имя отважныхъ и искусныхъ моряковъ, остающееся за ними и по настоящее время. Сюркуфъ, Жанъ Бартъ и другіе знаменитые корсары были потомки Нормановъ.

Одноплеменники ихъ Скандинавы и Датчане, долгое время удерживали за собою характеръ отважнѣйшихъ пиратовъ и неустрашимыхъ моряковъ. Они производили набѣги на Британскіе берега, открыли Исландію; имъ же приписываютъ открытіе Винландіи (сѣверной Америки).

Въ числѣ отважныхъ предводителей ихъ считаютъ: Олафа, короля Норвежскаго, канута Датскаго и наконецъ Вильгельма Завоевателя; всѣ трое извѣстны болѣе въ исторіи Англии.

Эти выдержки повторяемъ не составляютъ исторію народовъ; изъ нея приводятся читателямъ на память лишь событія и дѣйствующія лица, имѣвшія вліяніе на развитіе судостроенія и мореходства.

Тацитъ въ своей *Германіи*, говоря о Свевахъ—предкахъ Датчанъ, свидѣтельствуетъ, что „корабли ихъ отличаются отъ кораблей Римлянъ тѣмъ, что носъ и корма имѣютъ у нихъ



одинаковое образование и таранъ всегда готовый для нападенія и абордажа; что весла у нихъ не привязываются къ бортамъ, а переносятся свободно съ одной стороны на другую и что парусовъ Свевы не употребляютъ“.

Aethicus d'Istriae (см. выше), въ своей космографіи „о сѣверныхъ народахъ“, говоритъ, что народы эти употребляютъ суда обтянутые кожами животныхъ, высушенныхъ прежде либо на солнцѣ, либо на очагахъ и потомъ промазанныхъ смолою.

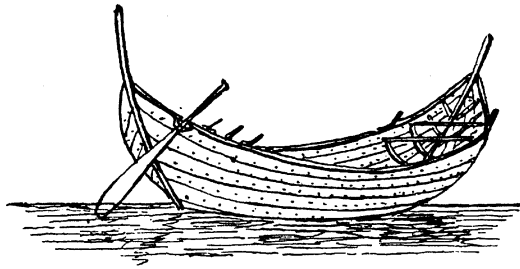
По свидѣтельству Плинія, суда Бретонцевъ, построенные изъ плетеной ивы и обтянутые кожей, ходили отъ Бретонскихъ береговъ, до острова Мистиса.

Цезарь о бретонскихъ судахъ говоритъ, что Бретонцы, при постройкѣ судовъ своихъ, дѣлали изъ легкаго дерева киль и гнутыя части, а стѣны сплетали изъ ивовыхъ прутьевъ и обтягивали кожами.

Сказанія эти на столько однако же поверхностны, что не даютъ возможности сдѣлать никакого вѣрнаго заключенія о древнихъ судахъ сѣверныхъ народовъ. Позднѣйшія свидѣтельства болѣе опредѣлительны, но все таки не полны. По нимъ мы можемъ только заключить, что деревянные суда Нормановъ и вообще народовъ, обитавшихъ по окраинамъ сѣверныхъ морей, имѣли носъ и корму закругленные и что ближе всего предположить, что Германикъ, собирая свою флотилію при экспедиціяхъ по Рейну, Эмсу и Везеру, нашелъ эту систему постройки очень удобной и принялъ ее для своихъ судовъ и наконецъ, что Тацитъ, Плиній и Цезарь Иеронимъ говорятъ о не большихъ судахъ, плававшихъ только по прибрежьямъ. Такія суда или схожіе съ ними по конструкціи, т. е. состояція изъ легкаго деревяннаго набора, обтянутаго кожей, встрѣчаются и въ настоящее время у Алеутовъ, Камчадаловъ, Гренландцевъ, но что морскія ихъ суда были несравненно большихъ размѣровъ и болѣе солидной конструкціи. Скандинавія, имѣя бесплодную почву, обладала въ то же время превосходными лѣсами, дававшими къ тому всѣ средства.

Какъ образецъ такихъ судовъ неоспоримо служить ботъ, найденный въ Даніи. По всему видно, что онъ очень древней конструкціи и справедливо относится учеными изслѣдователями сѣверныхъ древностей къ V вѣку по Р. Х.

Ботъ этотъ, можно сказать, проливаетъ яркій свѣтъ на систему постройки народовъ сѣвера, къ которымъ принадлежали Скандинавскіе Викинги, длина его 77 ф., онъ соразмѣрно пропорционаленъ, имѣетъ большое сходство съ конструкціей современныхъ шотландскихъ клиперовъ и безъ сомнѣнія могъ выдержать дальнее плаваніе. Фиг. 23.



Фиг. 23.

Кромѣ этой счастливой находки, найдены были еще два бота въ Великобританіи. Одинъ дубовый былъ открытъ въ Бенгѣ около Матгама (Matham) на отмели въ 1822 г., длина его 63 ф., а ширина 15 ф., по остаткамъ на бортахъ и днищѣ, надо полагать, что онъ былъ полупалубный и имѣлъ мачту. Другой, найденный въ 1833 г. около Арунделя и хранящійся въ Британскомъ музеѣ не весь дубовый, имѣетъ длины 35 ф., а ширины  $4\frac{1}{2}$  фута.

И такъ изъ всего, что сказано выше и изъ имѣющихся образцовъ, можно утвердительно сказать, что постройка судовъ у сѣверныхъ народовъ не ограничивалась одними небольшими лодками, о которыхъ говорятъ Плиній и другіе; они строили и большія деревянныя суда и строили ихъ прочно и относительно красиво.

Обращаясь затѣмъ къ другимъ писателямъ о сѣверныхъ народахъ и ихъ судахъ видно, что суда Скандинавовъ, Свевовъ, Датчанъ были не только большихъ размѣровъ, но у королей ихъ и богатыхъ людей отдѣлывались съ необыкновенной роскошью.

Таковы корабли Датскаго короля Канута, Норвежскаго короля Олафа, Вальгельма Завоевателя и другихъ.

Первыя свѣдѣнія о большихъ корабляхъ относятся къ IX вѣку и именно постройку ихъ приписываютъ Раньяру Лотборгу. Онъ родился въ Норвегіи, а мать его была дочь короля одного изъ Датскихъ острововъ. Неизвѣстно по родственнымъ ли связямъ или путемъ завоеваній, но одно время онъ носилъ королевскій титулъ надъ всѣми Датскими островами. Однако власть эта скоро была имъ утрачена. Потерявъ свои владѣнія, онъ собралъ около себя толпу пиратовъ и сдѣлался морскимъ королемъ. Счастье 30 лѣтъ ему благопріятствовало. Награбивъ громадное богатство, онъ задумалъ экспедицію съ цѣлью открытій и построилъ два большихъ корабля; жена его Асланга напрасно его отговаривала, предсказывая несчастный исходъ; онъ настоялъ на своемъ и, не умѣя управляться съ большими кораблями, былъ выброшенъ на мель у береговъ Нортумберленда (865 г.), гдѣ и погибъ какъ сказано выше.

Въ скандинавскихъ сагахъ встрѣчаются названія судовъ: *Холкеръ, Дракаръ, Шнекаръ, Транъ, Дуркозъ.*

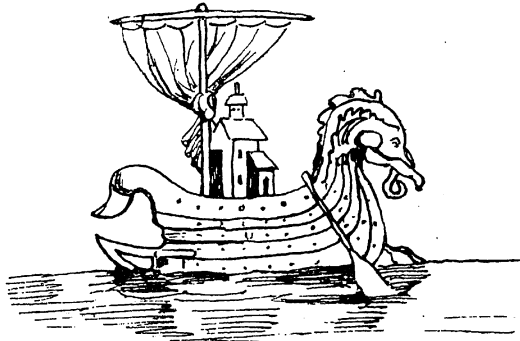
Нолк, по словарю Ира (Ihre), означаетъ долбленный кряжъ. Производя слово holker отъ holk, онъ объясняетъ, что *холкеры* были небольшія лодки однодеревки употреблявшіяся у сѣверныхъ народовъ для прибрежныхъ и рѣчныхъ плаваній.

Дракары по объясненіямъ историковъ Тормодія Торфея (Tormodus Torpheus) и Сакса Грамматика (Saxo Grammaticus) были суда походившія на драконовъ, но только меньшихъ размѣровъ. Иръ не много разъясняетъ наружную форму дракаровъ говоря, что это были родъ кораблей очень длинной конструкціи и имѣли украшенія очень близко пододившія къ украшеніямъ драконовъ.

О судахъ именованныхъ собственно *Драконами* упоминается у Стурлезона (Sturlaeson), истолкованнаго Иромъ и Торфеемъ; онъ описалъ *Драконъ* принадлежавшій Олафу гигантомъ между Скандинавскими драконами того времени, по величинѣ и богатству украшеній. Такимъ образомъ изъ этихъ словъ можно придти къ безошибочному заключенію, что Скандинавы строили большія суда, что суда эти назывались *драконами*, и, что драконы были различныхъ размѣровъ ибо въ отличіе отъ дракона приведеннаго Олафомъ изъ *Галоганди*, меньшихъ размѣровъ, драконъ Олафа назывался *большимъ дракономъ*, а приведенный—*малымъ дракономъ*.

Большой драконъ былъ построенъ корабельнымъ мастеромъ Торбергомъ (Thorberg), имѣлъ по 34 весла со стороны и оконечности, т. е. носъ и корму закругленныя. Носъ заканчивался головой, а корма хвостомъ дракона какими обыкновенно ихъ изображаютъ. Судя по числу весель, надо полагать, что размѣры драконовъ вообще были близки къ размѣрамъ средневѣковыхъ галеръ, т. е. длина его была до 130 футовъ.

Въ одной изъ рукописей парижской библіотеки XI вѣка имѣется слѣдующее изображеніе нормандскихъ кораблей, близко подходящее къ описанію кораблей Олафа. Фиг. 24.



Фиг. 24.

Шнеккаръ (корабль Змѣя). Ирѣ и объ этихъ судахъ даетъ лишь самое поверхностное понятіе и выражается такъ: „родъ кораблей, о которыхъ упоминаютъ средневѣковые писатели“. Деппингъ добавляетъ, что шнеккары имѣли по двадцати банокъ для гребцовъ, — стало быть онѣ были о 40 веслахъ, слѣдовательно меньше драконовъ и вѣроятно были сравнительно уже ихъ и длиннѣе, иначе имъ не присвоили бы такого названія.

Въ Копенгагенскомъ музеѣ, на нѣсколькихъ ножахъ бронзоваго періода, есть изображенія судовъ весьма близко подходящихъ къ свѣдѣніямъ о внѣшней формѣ шнеккаровъ; вотъ одно изъ нихъ (фиг. 25):



Фиг. 25.

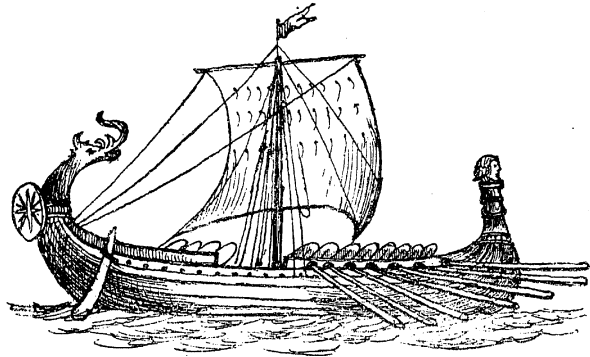
Транъ. Г. Жаль, тщательно изучавшій морскую археологію сѣверныхъ народовъ, встрѣтилъ это названіе только въ поэмѣ Торфея въ слѣдующемъ пассажѣ: „король помѣстился съ своимъ кораблемъ „Большой Драконъ“ въ срединѣ, имѣя по одну сторону „Транъ“, а по другую „Малый Драконъ“, распредѣливъ всѣ остальные корабли по обоемъ сторонамъ за этими судами“. Не находя за симъ ни гдѣ другихъ объясненій и отыскавъ въ словахъ Ира толкованіе, что Трана есть журавль, онъ полагаетъ, что слово „Трана“ не обозначаетъ рода судовъ, а есть ни больше ни меньше какъ собственное имя одного изъ кораблей, бывшихъ во флотѣ Олафа.

На столько же сомнительно и существованіе судовъ, называвшихся „Дуркосы“, о которыхъ патеръ Аббонъ упоминаетъ въ своей поэмѣ „Осажденный Парижъ“. Жаль полагаетъ, что это переименованное названіе Дракона.

Выше сего было сказано, что корабли Нормановъ имѣли закругленные оконечности. Изъ исторіи извѣстно, что Вильгельмъ Завоеватель, намѣреваясь покорить Англію, на которую рассчитывалъ по праву наслѣдства, построилъ, а частію собралъ суда отъ сосѣдей и, составивъ такимъ образомъ флотъ изъ 3000 судовъ, посадилъ на нихъ 60000 войска. Выйдя изъ С-тъ Валлери (портъ въ Нормандіи) онъ сразился съ Гарольдомъ, королемъ Англіи. Гарольдъ былъ убитъ и Англія завоевана.

Болѣ замѣчательные подвиги этой экспедиціи, въ числѣ 57 отдѣльныхъ сценъ, изображены на коврѣ 214 ф. длины и 18 дюймовъ ширины, хранящемся въ Баіе (Bayeux) въ соборной церкви и составляетъ замѣчательную археологическую драгоценность. Фонъ его изъ бѣлаго холста, а вышивка изъ разноцвѣтныхъ нитокъ и шерстей. Иные приписываютъ эту работу Матильдѣ, женѣ Вильгельма при помощи фрейлинъ,

а аббатъ Деларю присвоиваетъ ее Матильдѣ же, но дочери короля Генриха I — послѣдней отрасли герцоговъ Нормандскихъ. Корабли, изображенные на этомъ ковѣ, всѣ и мѣють закругленные носы и кормы. Вотъ одинъ изъ такихъ кораблей, принадлежавшихъ къ флоту Вильгельма. Фиг. 26.



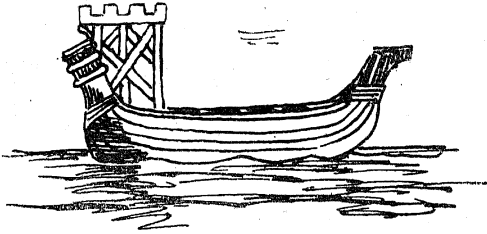
Фиг. 26.

Форма его очень красива и даже изящна; обшивныя доски положены правильно и образуютъ изъ себя плотную выпуклую поверхность, какъ бы ручающуюся за крѣпкую конструкцию корабля. Вооруженіе приспособлено вполнѣ къ плаванію по бурнымъ сѣвернымъ морямъ.

Струттъ въ своемъ сочиненіи „о Норманскихъ древностяхъ“ говоритъ, что военныя суда Нормановъ имѣли на кормахъ надстройки съ бойницами въ видѣ замковъ, и состояли изъ платформъ, на которыхъ помѣщались во время сраженій стрѣльцы и пращники. Эти надстройки назывались *Kastal* (Деппингъ), отъ чего корма получила названіе по шведски *Skants*. Фиг. 27.

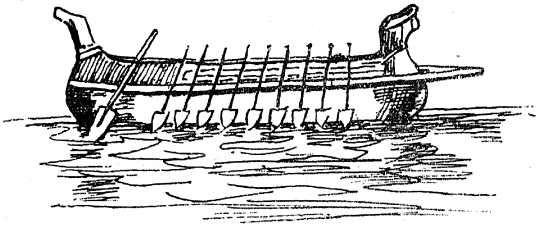
Этотъ рисунокъ находится въ сочиненіи Струтта.

Другой рисунокъ, не менѣе любопытный, взятъ изъ того же сочиненія, а имъ снятъ былъ съ древняго памятника. По немъ можно судить, что Норманскія военныя суда обно-



Фиг. 27.

сидись желѣзными полосами, соединявшимися передъ носомъ подь острымъ угломъ. Фиг. 28.



Фиг. 28.

Торфей упоминаетъ также объ этихъ поясахъ. Они назывались *lagnbardan*, т. е. опоясанные желѣзомъ. Иногда вмѣсто желѣза употреблялась бронза.

Щиты, изображенные на байфскомъ рисункѣ, помѣщались по бортамъ судовъ для защиты гребцовъ и воиновъ отъ стрѣлъ. Когда же они вышли изъ употребленія, тогда вмѣсто ихъ стали возвышать борта деревянными надѣлками (фальшборты).

Форъ и ахтеръ-штевни, какъ видно на всѣхъ рисункахъ, возвышались значительно надъ бортами и оканчивались на военныхъ судахъ различными изображениями. Голова и хвостъ драконовъ, какъ видно, были употребительнѣйшіе. На кораблѣ короля Канута драконы были позолоченные. Вассъ, современникъ Вильгельма Завоевателя, упоминая въ своей поэмѣ о королевскомъ кораблѣ, говоритъ, что на носу помѣщалась фигура стрѣла. Здѣсь кстати замѣтить, что во времена Васса, вѣроятно, входило уже въ употребленіе называть большіе корабли *нефами*.

О внутреннемъ расположеніи судовъ трудно сказать что-либо положительное. Суда малыхъ размѣровъ вѣроятно не имѣли полныхъ палубъ, но должны были имѣть ихъ въ носу и кормѣ для помѣщенія войска во время боя и для сохраненія провизіи. Банки для гребцовъ должны были составлять необходимую и общую принадлежность всѣмъ судамъ. Добыча и плѣнные помѣщались на днѣ судовъ. Большія суда были несомнѣнно палубныя; подъ палубами былъ трюмъ, раздѣлявшійся подобно галерамъ на разныя отдѣлы: для провизіи, воды, парусовъ, корабельныхъ припасовъ и т. п., а для помѣщенія начальниковъ, для больныхъ и, наконецъ, для части экипажа, во время отдыха устраивались каюты.

Украшенія и роскошь составляли, по свидѣтельствамъ Торфѣя, Грамматика, Вильгельма Мальмесбюри и другихъ писателей, необходимую принадлежность владѣтельныхъ особъ и богатыхъ людей. Напримѣръ, на кораблѣ короля Канута носъ былъ украшенъ дракономъ баснословной величины; онъ блестялъ золотомъ и поражалъ зрителей своимъ великолѣпьемъ. О другомъ кораблѣ Канута Торфѣй выражается: что онъ казался облитымъ весь золотомъ, и отражавшіяся отъ него лучи освѣщали далеко весь Океанъ. Мальмесбюри, упоминая о кораблѣ, подаренномъ Годвиномъ королю Гардъ-Кануту, говоритъ, что онъ былъ весь украшенъ позолоченными металлическими листами. Саксъ Грамматикъ приводитъ примѣръ еще болѣе затѣливой роскоши одного изъ владѣтельныхъ особъ, который имѣлъ золоченныя мачты, пурпуровыя снасти и паруса шитые золотомъ. Корабль Олафа *Большой Драконъ* имѣлъ на носу также громаднаго дракона. Изъ нѣкоторыхъ сохранившихся древнихъ актовъ видно, что корабли Свена—отца Канута, на которыхъ онъ высадилъ десантъ въ Норфолькѣ, имѣли возвышенныя палубы въ носу и кормѣ, а носы были украшены головами быковъ, львовъ и дельфиновъ, вылитыхъ изъ мѣди. На вершинахъ мачтъ были флюгарки, изображавшіе птицъ съ распущенными крыльями, а корабль самого Свена имѣлъ видъ дракона \*).

---

\*) Любопытно, что фантастическія изображенія мифическихъ животныхъ на судахъ были вообще не только у Европейцевъ, но и въ Азіи. Такъ, Абулфедахъ въ своихъ лѣтописяхъ (т. II) говоря о багдатскомъ халифѣ Аминѣ, умер-



Изъ всёхъ вообще описаній древнихъ авторовъ о роскоши и украшеніяхъ можно вывести общее заключеніе, что посовыя украшенія состояли изъ головъ различныхъ мивологическихкихъ животныхъ; что ихъ старались дѣлать, сколь возможно, большихъ размѣровъ и какъ бы желая поразить чувствительными изображеніями глазѣющую толпу; помѣщали ихъ преимущественно на большихъ судахъ, такъ какъ размѣры этихъ послѣднихъ, въ свою очередь, внушали къ себѣ почтеніе. Суда малыхъ размѣровъ оставались безъ украшеній. Самыя украшенія были или изъ цѣльнаго металла, кованныя или отливныя, а иногда деревянныя, обложенныя золочеными или посеребренными листами. Такая роскошь обыкновенно поддерживалась владѣтельными особами и богатыми людьми.

Руль состоялъ изъ короткаго съ широкой лопастью весла прикрѣплявшагося на кормѣ, подобно тому, какъ на древнихъ судахъ южныхъ народовъ; имъ управляли посредствомъ рукоятки прикрѣпленной къ головѣ руля.

Мачты. Всѣ сѣверные народы, безъ исключенія, вооружали суда свои одной мачтой однодеревкой. Мачты эти были

---

шемъ въ 812 г. по Р. Хр. на 89 году отъ рожденія, сообщаетъ слѣдующее о немъ описаніе: „Волосы на его головѣ были густы и длинны, за исключеніемъ висковъ, которые онъ брилъ; глаза были маленькіе, носъ острый, тѣло было блѣдъ и красиво, ростъ высокой. Неумѣренность въ гаремныхъ наслажденіяхъ съ раннихъ лѣтъ потрясла его организмъ. Онъ сильно предавался пьянству и любилъ окружать себя шутами и музыкантами, собирая ихъ отовсюду. Живя отдѣльно отъ родителей и братьевъ, онъ всѣ свои и государственныя сокровища расточалъ на распутную жизнь съ женщинами и лѣтними любимцами, дѣлившими съ нимъ праздное время, и любимцами внуками. Слѣдующаго примѣра будетъ достаточно для подтвержденія всего сказаннаго о его пышныхъ и безграничныхъ затѣяхъ: на Тигрѣ для увеселительныхъ своихъ прогулокъ и празднествъ, онъ содержалъ пять лотѣйныхъ судовъ (nagara), стоимыхъ громадныхъ денегъ, какъ и всѣ его безумныя затѣи. Изъ нихъ одно изображало льва, другое слона, третье орла, четвертое змѣю и наконецъ пятое походило на лошадь....“

Абу Навасъ, знаменитый поэтъ при Абдулфедлахѣ, такъ выражается объ этихъ судахъ: „Всемогущій Господь подчинилъ Амину такихъ кобылицъ, какихъ не было даже у Соломона! Дѣйствительно, когда каналерія Соломонова скачетъ по землѣ, Аминъ галопируетъ по водамъ, носимый свирѣпымъ львомъ. Тѣ, которыя лобуются, о Аминъ, твоимъ бѣгуномъ, были бы поражены еще болѣе, видя тебя летящимъ на величавомъ орлѣ съ своимъ грознымъ кловомъ, съ распростертыми крыльями разсѣвающимъ синія волны“.

сьемныя. Они ставились при нуждѣ во время плаваній; приходя же въ портъ ихъ снимали.

Оснастка была не сложная при одной мачтѣ. Она укрѣплялась въ дно судна и поддерживалась съ боковъ вантами, съ переди штагами, а сзади однимъ или двумя бакштагами. Вассъ, говоря о кораблѣ Вильгельма Завоевателя, упоминаетъ, что на вершинѣ его мачты висѣлъ фонарь; изъ чего можно заключить, что у сѣверныхъ народовъ фонари были въ употребленіи также какъ и у южныхъ. На вершинахъ мачтъ втыкались *флюгарки* для обозначенія направленія вѣтра. Вассъ говоритъ, что флюгарки на кораблѣ Олафа были золоченыя.

Паруса. На большей части изображеній, находимыхъ на рисункахъ древнихъ авторовъ, на медаляхъ и наконецъ на Баіесскомъ коврѣ суда изображены съ однимъ четырехъугольнымъ парусомъ привязаннымъ къ реѣ. Почему надо заключить, что Норманы употребляли только одинъ парусъ. Однако же, Торфей передаетъ свидѣтельство командира траны Торкеля Дирдила (Thorkell Dyrðill), что во флотѣ графа Сигвальда онъ видѣлъ суда съ нѣсколькими парусами.

Паруса вообще были холщевые или изъ кожъ морскихъ животныхъ, но на судахъ, принадлежавшихъ морскимъ королямъ, начальникамъ и знаменитымъ и богатымъ пиратамъ, они имѣли различныя украшенія. Такъ напримѣръ они вышивались золотомъ, расписывались разноцвѣтными узорами изъ яркихъ красокъ; иногда были всѣ пурпуровые, иногда голубые; на иныхъ изображались гербы знатныхъ особъ, которымъ принадлежали суда. У Струтта на норманскихъ корабляхъ помѣщены на парусѣ три льва. Гарольдъ, король норвежскій, подарилъ королю Ательстану корабль съ пурпуровыми парусами.

Сейчасъ было сказано, что четырехъугольные паруса привязывались къ реямъ. Въ нижнихъ углахъ ихъ были ввязаны блоки; чрезъ нихъ проходили гитовы для ихъ уборки. Бромѣ того были гитовы промежуточные или *гордени*. Реи имѣли фалы для ихъ подъема, брасы для удержанія ихъ въ желаемомъ положеніи и вѣроятно топенанты, хотя на рисункахъ ихъ и не встрѣчается, но безъ нихъ не было бы возможности поддерживать такое длинное дерево на вѣсу горизонтально. У нижнихъ концовъ парусовъ были шкоты для ихъ растагиванія. Также на рисункахъ XII вѣка встрѣчаются *булени*,

т. е. такія веревки, которыми вытягивались навѣтренныя шкаторины при боковыхъ вѣтрахъ, что давало возможность держаться сколь возможно ближе къ направленію вѣтра (линія вѣтра). На рисункахъ этого же періода видны въ парусахъ *рифта-сезни*, для уменьшенія площади паруса при свѣжемъ вѣтрѣ,—приспособленіе не извѣстное южнымъ народамъ того времени.

Снасти и теланжъ плелись изъ тесьмы нарѣзанной изъ кожъ тюленей, моржей и другихъ морскихъ животныхъ.

Независимо отъ всего этого, на покахъ реевъ придѣлывались крючья въ родѣ абордажныхъ храповъ южныхъ народовъ, для сцепленія на абордажъ и небольшія косы для перѣзыванія непріятельскихъ снастей.

Флагъ на корабляхъ помѣщался на древкѣ съ правой стороны, вѣроятно считавшейся стороною привилегированной (Торфей). Неизвѣстно оставался ли флагъ во время сражений на томъ же мѣстѣ, но по свидѣтельству Торфея видно, что на королевскомъ кораблѣ было особое лицо, обязанное сражаться на носу и защищать королевскій флагъ. Онъ же былъ въ тоже время и флагоносецъ.

Юаннъ Локсенъ, въ своихъ *Antiquitatum Sveo-Gothicarum libri tres*, говоритъ, что на военномъ флагѣ Готфовъ изображался драконъ, а на мирномъ ягненокъ. Въ XI вѣкѣ Датчане имѣли священный флагъ, изготовленный въ одну ночь тремя сестрами короля Свена, на которомъ былъ вышитъ черный воронъ съ поднятыми крыльями и раскрытымъ клювомъ. Флагъ этотъ считался заговореннымъ.

Якоря Нормановъ не отличались отъ якорей другихъ народовъ. На Баіесскомъ коврѣ видны желѣзные якоря безъ штоковъ, похожихъ на дреки; на рисункахъ же другихъ авторовъ встрѣчаются якоря и со штоками. Якоря помѣщались обыкновенно на носу или снаружи корабля или на палубѣ. *Канаты* проходили черезъ *кюзы*. Иногда якоря подвѣшивались на *кранбаллахъ*, устраиваемыхъ на носу и даже на кормѣ. На большихъ корабляхъ было по два и даже болѣе якорей, а на малыхъ судахъ, которыя можно было легко вытаскивать на берегъ было по одному якорю.

Вооруженіе военныхъ судовъ составлялъ, какъ уже было сказано, желѣзный или вообще металлическій поясъ. Назначеніе его состояло въ нанесеніи непріятелю сколь воз-

можно болѣе вѣшнихъ поврежденій. Въ этомъ повидимому и состояла главная тактика Нормановъ. Они били непріятеля этимъ тараномъ; стараясь сбить руль, переломать весла, сбить мачту и паруса, пробить наконецъ бокъ и затопить окончательно. Сцѣпляясь на абордажъ, они дрались какъ бы на сухомъ пути, употребляя при этомъ копья, стрѣлы, пращи, палицы и вообще всё оружія, бывшія въ ходу до изобрѣтенія пороха и огнестрѣльныхъ снарядовъ.

Пращи ихъ нѣсколько отличались отъ пращей другихъ народовъ; по рисунку найденному въ сочиненіи Струтта, гдѣ изображена атака съ моря башни, воины, стоящіе на носу, бросаютъ камни и металлическіе куски положенные въ мѣшечекъ привязанный на палкѣ. Впереди этихъ пращниковъ виднѣнъ воинъ съ бичемъ, поражающій имъ стрѣльцовъ, стоящихъ на атакуемой башнѣ. На виньеткѣ, помѣщенной на романѣ Евстафія, пращники бросаютъ въ непріятеля горшки съ пепломъ. Иногда бросали также толченую известку, засыпавшую глаза непріятелю.

Боевыя построенія были ужь отчасти объяснены въ расположеніи кораблей Олафа; изъ этого объясненія видно, что суда строились въ линію для того, чтобы составить большую массу, которую старались поддерживать безъ разрывовъ. Торфей, сообщая намъ объ этомъ, говоритъ о томъ же сраженіи, что носы кораблей связывались для той же цѣли.

Послѣ перваго натиска ордеръ долженъ былъ нарушиться. За метаніемъ камней въ изъ пращей и выпускомъ стрѣлъ слѣдовала абордажъ. Корабли сцѣплялись храпами, которые бросали на непріятельскіе суда и вмѣстѣ съ тѣмъ бросали деревянные брусья, связанные между собою желѣзными крючьями. Жаль уподобляетъ ихъ тѣмъ бревнамъ, окованнымъ желѣзомъ, которыя употреблялись древними на Средиземномъ морѣ для пораженія непріятеля и подвѣшивались на мачты. И такъ участь морскаго сраженія на сѣверѣ рѣшалась также какъ и у другихъ народовъ на югѣ Европы и приемы для абордажа очень походили на приемы послѣднихъ.

Высаживаясь на берегъ для отдаленныхъ набѣговъ внутрь материка, Норманы избирали близъ лежащіе острова и вытаскивали на нихъ свои суда. Подтверженіе въ томъ находится у поэта Бенуа. Описывая одинъ изъ походовъ Га-

стигса къ Сень-Флорану (около Сомюра), говорить, что Норманы (1015 г.), высадившись на островъ и желая огра- дить себя отъ нечаянныхъ нападений мѣстныхъ жителей, вытащили свои суда на берегъ и устроили изъ нихъ укрѣп- ленный лагерь, установивъ суда въ видѣ круга таранами внаружу. Мачты не снимали, чтобы имѣть возможность по- ражать непріятели съ высоты, а реи положили поперекъ судовъ, перекинувъ ихъ съ одного судна на другое и свя- зали ихъ вмѣстѣ.

Г. Жаль, разбирая этотъ способъ тактическаго приѣма, сравниваетъ его съ тактикой Сципіона, располагавшаго свои суда (во время пуническихъ войнъ), въ видѣ четырехуголь- ника, обращая тараны внаружу, съ тою лишь разницею, что суда послѣдняго были на водѣ и стояли на якоряхъ.

Разсказъ Бенуа заставляетъ предполагать, что Норманы при своихъ набѣгахъ употребляли небольшія суда, чтобы въ крайности легко можно бы было вытащить ихъ на берегъ.

Мореплаваніе состояло въ знаніи направленія вѣтровъ, ихъ силы и стремительности въ извѣстное время года въ мѣстахъ, наиболѣе посѣщаемыхъ Норманами. Вмѣстѣ съ тѣмъ они изучали силу и направленіе теченій, величину и направленіе волнъ, время и высоту приливовъ и положеніе звѣздъ въ то время, когда, удаляясь отъ береговъ, они не имѣли другихъ руководящихъ признаковъ. Они шли при этомъ съ величайшей осторожностью и предусмотритель- ностью, что составляло ихъ несомнѣнное качество. Флокъ пишетъ, что полетъ птицъ принимался также въ соображеніе при плаваніяхъ и что нѣкоторые изъ судовладельцевъ при пере- ходахъ къ Исландіи и Шотландіи брали съ собою воронъ, выпускали ихъ по пути и слѣдовали за ихъ полетомъ. Изу- ченіе всѣхъ свойствъ морей и стихійныхъ явленій очень уважалось ими. Смѣлые пловцы, они не только не пренебре- гали, но, напротивъ, выказывали особое уваженіе и довѣ- ріе опытнымъ и знающимъ людямъ.

Для своихъ набѣговъ, они обыкновенно избирали весну и лѣто, но и, въ такую повидимому благопріятную пору года, имъ нерѣдко приходилось бороться съ бурями и гибнуть въ открытомъ морѣ. Были однакоже исключенія при выборѣ времени гола; отважные моряки, ни мало не задумываясь, пускались въ море и въ осеннюю пору и даже зимою.

Такъ напрямѣръ въ XII столѣтіи Эрикъ вышелъ въ море зимою, чтобы захватить своего брата, жену и дѣтей и ихъ умертвить. Изъ осеннихъ рискованныхъ, однакоже счастливыхъ экспедицій, извѣстенъ походъ Вильгельма Завоевателя въ Англію, предпринятый имъ 27 сентября 1066 года, при чемъ изъ 3000 судовъ онъ потерялъ только два корабля.

Вотъ все, что можно сказать о мореходныхъ обычаяхъ и судостроеніи Нормановъ, долгое время наводившихъ страхъ и вносившихъ разореніе по всѣмъ побережьямъ отъ сѣвера по берегамъ Атлантическаго океана, Средиземнаго моря и Архипелага. Живя преимущественно набѣгами и грабежемъ, они предпочитали строить не большія суда, которые могли бы заходить въ небольшіе и мелководные заливы, подниматься по рѣкамъ и быть при нуждѣ, какъ напрямѣръ во время непогодъ вытаскиваемы на берегъ и также легко спускаемы на воду. Большія суда употреблялись ими для отдаленныхъ предпріятій и начали вводиться съ того времени, когда они начали доходить до береговъ Испаніи, въ моря: Средиземное, Эгейское, Черное. Суда эти отличались не сомнѣнно лучшей и прочнѣйшей постройкой противу судовъ Средиземнаго побережья, обшивка ихъ была надежнѣе, оснастка солиднѣе, при томъ они ходили быстрѣе и вообще были красивѣе судовъ Средиземныхъ, почему и служили образцами для улучшенія судостроенія у народовъ, жившихъ по берегамъ этого моря. Сами же Норманы считались издревле отличными моряками. Островъ Исландія открытъ Норманами, имъ же приписываютъ открытіе сѣверо-восточныхъ береговъ Америки, извѣстныхъ подъ именемъ „Винландія“.

Норманы занимались также торговлей, но она была незначительна. Норвежцы, напрямѣръ, считаясь искусными судостроителями, имѣя превосходный лѣсъ, строили корабли и продавали ихъ сосѣдямъ. Вывозили отъ себя желѣзо, а привозили все необходимое, чего не производила ихъ страна.

Германцы—именно народы, жившіе по берегамъ устьевъ Рейна, Везера, Эльбы, Одера, Балтійскаго и Нѣмецкаго морей, какъ-то: Батавцы, Фрисландцы, Хауцы, Кимвры, Свевы, Англы, имѣли также въ древніе времена флоты и, подобно сосѣдямъ своимъ, Норманамъ, предпочитали грабежи и разбои. Рѣчныя ихъ лоды состояли изъ одного выдолбленнаго кряжа и могли вмѣщать иногда до 30 человекъ.

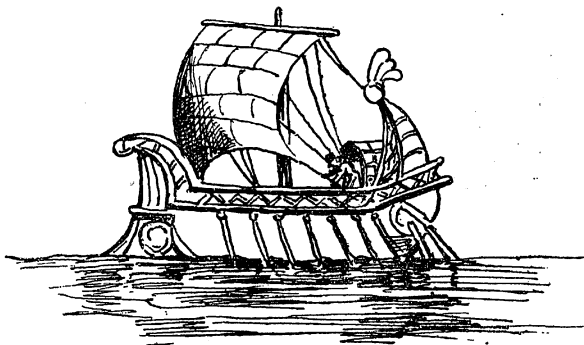
Впоследствии они строили ихъ изъ ивовыхъ прутьевъ и обтягивали кожами, а за тѣмъ, вѣроятно, по примѣру Норманновъ, суда строились уже большихъ размѣровъ изъ дерева; въ постройку вошло желѣзо и нѣкоторыя изъ нихъ были настолько велики, что могли вмѣщать до 200 человекъ.

Грабежъ у древнихъ Германцевъ былъ въ такомъ почетѣ, что считался на равнѣ съ законной войной. О храбрости ихъ, опытности въ мореплаваніи, особливо Саксонцевъ, Фрисландцевъ, Батавцевъ, Аполинарій Сидоній пишетъ: „Между ними самый младшій гребецъ былъ способенъ управлять кораблемъ; они не пропускали ни одного случая обучаться, попеременно исполняли обязанности матроса и начальника. Они самые опасные враги; при защитѣ отступали въ порядкѣ, при нападеніи всегда разбивали своего противника. Имъ не были страшны никакія невзгоды на морѣ, они имѣли самыя вѣрныя свѣдѣнія о меляхъ и подводныхъ скалахъ. Море не составляло для нихъ никакихъ опасностей, съ которыми они не были бы знакомы; самыя бури ихъ не страшили. При отправленіи въ походъ, они выходили при пожеланіяхъ, чтобы небо послало имъ такую бурную погоду, чтобы непріятель не могъ предполагать, что они нападутъ на его берега“.

Галлы извѣстны также между древними народами, славившимися своимъ искусствомъ судостроенія и опытностію въ мореплаваніи.

Приморская Галлія была богата хорошими и безопасными гаванями; греческія и финикійскія колоніи, бывшія въ Галліи и въ особенности Массилія (Марсель), Нарбонъ, Арль, Тулонъ и другія, много способствовали къ оживленію торговли съ внутренними странами. На Атлантическомъ океанѣ, въ землѣ Венетовъ (Вандейцевъ) у нихъ былъ значительный портъ Ванъ, владычествовавшій во времена Юлія Цезаря надъ всѣми приморскими городами Галліи. Черезъ него прозводились торговля сношенія съ британскими островами. Венеты содержали военный флотъ, доходившій при борьбѣ ихъ съ Цезаремъ до 220 судовъ. Суда эти были настолько хорошо построены, что Цезарь перенялъ ихъ конструкцію за образецъ при построеніи своего флота. За Венетами въ построеніи судовъ славилась Марсельцы, по всей вѣроятности, заимствовавшіе многое отъ Венетовъ

Между рисунками древнихъ судовъ, хранящимися въ Парижской библиотекѣ, находится рисунокъ древняго галльскаго корабля (фиг. 29) очень схожій съ древними судами Средиземнаго моря, но отличный отъ нихъ прочностью обшивки. Надо полагать, что послѣдняя позаимствована отъ судовъ Венетовъ.



Фиг. 29.

Юлій Цезарь такъ описываетъ суда Венетовъ: „днище ихъ судовъ болѣе плоско, чѣмъ у нашихъ. Носовая часть и корма весьма возвышены для того, чтобы удобнѣе встрѣчать удары волнъ во время бурь. Корпусъ судна весь дубовый. Банки для гребцовъ сдѣланы изъ брусевъ около фута шириной и скрѣплены съ бортами желѣзными сквозными гвоздями. Якорные канаты цѣпные, паруса изъ гибкой кожи, которую предпочитаютъ холсту за ея крѣпость. Прочность постройки судовъ Цезарь оцѣниваетъ тѣмъ, что они оставались невредимы при ударахъ таранами римскихъ галеръ, а значительная высота ихъ надъ водою много затрудняла нападенію на нихъ на abordaжѣ.

Испанія и Португалія. Оба эти народа въ древніе времена не успѣли проявить себя ни чѣмъ особеннымъ ни въ судостроеніи, ни въ мореходствѣ. Торговая и военная ихъ дѣятельность принадлежитъ къ средневѣковой эпохѣ.

Славяне, также какъ и предыдущіе народы, становятся известными на сѣверѣ Европы съ того времени, когда бе-



рега Балтійскаго моря начали громить Норманы, извѣстные въ нашихъ лѣтописяхъ подъ именемъ Варяговъ и подчинили своей власти весь славянской сѣверъ, а на югѣ съ той поры, когда славянскіе народы вторглись въ изнеможенную римскую имперію и поселились по берегамъ Адриатическаго моря, завладѣли Эпидавромъ (656 г. по Р. Хр.), разорили его и умертвили всѣхъ жителей.

Британія, окруженная морями, представляетъ всѣ выгоды для мореходства. Народы, избравшіе эту страну для поселенія, волей-неволей должны были сообщаться съ материкомъ на судахъ и слѣдовательно подвергаться всѣмъ случайностямъ погоды.

Первые обитатели, безъ сомнѣнія, перешли на нее съ материка на судахъ и слѣдовательно внесли съ собою зачатки судостроенія, существовавшаго въ то время на сосѣднемъ побережьи. Отважившіяся на такой переходъ, весьма естественно должны были быть люди предприимчивые, но не опытные, что и подтверждается свидѣтельствами древнихъ писателей, оставившихъ намъ свѣдѣнія о судахъ Бритовъ, что они были весьма слабой конструкціи. Юлій Цезарь утверждаетъ, что киль и бока вязались изъ легкаго дерева и обшивались кожами. Луканъ, повторяя тоже самое, прибавляетъ, что наборъ судовой (киль, шпангоуты, форъ и ахтеръ-штевни) дѣлались изъ ивы, переплетались вмѣстѣ съ другаго сорта деревьями и покрывались крѣпкими кожами. Такія же суда, какъ мы видѣли, были и у Нормановъ, отъ которыхъ они не сомнѣнно и переняли ихъ постройку. Конечно, при столь слабыхъ свѣдѣніяхъ въ судостроеніи, Бриты не могли ходить далеко. Они огибали лишь свои скалистые берега, занимаясь рыболовствомъ и небольшою торговлей и вѣроятно доходили до сѣверныхъ береговъ Галліи, переплывая чрезъ британскій каналъ.

Познакомясь съ Венетами и ихъ кораблями, они улучшили свое судостроеніе и посѣщали устье Гаронны. По свидѣтельству Юлія Цезаря, корабли Бритовъ дѣйствительно были схожи съ кораблями Венетовъ. При Клавдіѣ, купеческія суда ихъ строились подобно торговымъ судамъ Римлянъ и способны были поднимать грузу до 10 тыс. римскихъ „modia“, или около 312 четвертей пшеницы. Торговля ихъ была предпочтительно рожью, за которой они ходили въ

галльскіе порты. При императорѣ Юліанѣ они имѣли уже до 800 торговыхъ судовъ, ходившихъ и въ Италію.

По словамъ Виргилія, Британія считалась страной богатой золотомъ, серебромъ, жемчугомъ, что будто бы побудило Юлія Цезаря къ ея завоеванію; но вѣрнѣе предположить, что Цезарь опасался дружескихъ сношеній Галловъ съ Бритами. Извѣстно, что предпріятія его были неудачны. Консулъ Агрикола былъ счастливѣе Цезаря, онъ съ флотомъ своимъ проникъ даже до Шотландіи, но завоеванія его не были прочны. Съ этого однакоже времени, Британія около 300 лѣтъ сряду была тревожима Римлянами.

Въ 360 году на Британію напали Саксы. По свидѣтельству лѣтописцевъ, суда ихъ были крытыя. Бриты переняли систему ихъ постройки и употребляли такія суда для перевозки угля. Въ 800 годахъ ихъ начали тревожить Датчане и вредить ихъ торговлѣ. За тѣмъ на нихъ нападалъ Олафъ, король Норвежскій, вмѣстѣ съ Датчанами и набѣги ихъ окончились признаніемъ короля Датскаго Канута своимъ королемъ. Правленіе этого мудраго короля осталось не безслѣдно: онъ увеличилъ военный флотъ, учредилъ морскія станціи и береговую стражу и заботился о развитіи торговли и торговаго судостроенія. Сынъ его Гарди Кануть достойно поддерживалъ память отца; но чрезъ нѣсколько времени Датчане снова возобновили свои нападенія на Британскіе берега, а затѣмъ Англія была завоевана Норманами подъ предводительствомъ Вильгельма Завоевателя.

Нѣкоторые писатели говорятъ, что флотъ его состоялъ въ то время изъ 3000 судовъ, въ числѣ которыхъ было до 700 кораблей большихъ размѣровъ, другіе же, умалчивая о размѣрахъ судовъ, опредѣляютъ ихъ число въ 800 кораблей. Вильгельмъ, задумавъ свой походъ, большіе суда строилъ въ портахъ Нормандіи, а суда меньшихъ размѣровъ собиралъ отъ своихъ графовъ и бароновъ. Такъ Фитцъ Осборнъ далъ ему 600 судовъ, графъ Мортайнъ 120, епископъ байесскій—100, а остальные подарила ему байесская герцогиня Матильда.

Царствованіе Вильгельма было также благотѣльно для Англіи. Онъ особенно заботился о развитіи торговли и усиленіи военнаго флота и издалъ первые морскіе законы.

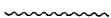
Въ 1190 г. король Ричардъ, увлеченный общимъ рели-

гіознымъ потокомъ, принявъ участіе въ Крестовомъ походѣ. Флотъ его, подъ начальствомъ Роберта де Sabloil'я и Ричарда де Камвиля, вышелъ изъ Дармута, но, отъ неумѣнья управляться флотомъ, разстроился и принужденъ былъ зайти въ Лисабонъ чиниться. Буйство и безчинство экипажей навлекли неудовольствіе жителей, которые взяли въ плѣнъ до 700 человекъ и задержали флотъ до 22 августа. Освободясь отсюда, онъ дошелъ до Марселя, гдѣ опять чинился, и только 14 сентября соединился съ кородемъ своимъ въ Мессинѣ. Висславъ, описавшій этотъ походъ, говоритъ, что всѣхъ судовъ было 100 и 14 буссъ (рыбацкія суда). На большихъ судахъ было по 15 матросовъ, до 40 солдатъ и 40 лошадей и провизіи на 12 мѣсяцевъ. Командиръ имѣлъ сверхъ того до 14 человекъ рабовъ для содержанія чистоты на суднѣ.

Порядокъ слѣдованія судовъ былъ такой: большіе корабли съ солдатами и боевыми припасами составляли первую линію. Вторая была изъ 13 судовъ: дромоновъ и буссъ. Третья изъ 14, четвертая изъ 20, пятая изъ 30, шестая изъ 40 и седьмая изъ 6 судовъ; король со своими галерами составлялъ осьмую линію. Хотя этотъ порядокъ нарушался при каждомъ свѣжемъ вѣтрѣ, однакожъ флотъ прибылъ къ Акрѣ въ мартѣ 1194 г. и способствовалъ ея покоренію. Изъ этого краткаго перечня о развитіи британскаго судостроенія и мореходства видно, что британцы переняли систему постройки судовъ своихъ частію отъ сосѣдей, а частію отъ римлянъ во время ихъ могущества и неутомимо старались развивать свою торговлю, для которой проникли даже въ Средиземное море.

Этимъ перечнемъ заканчивается обзоръ возникновенія и развитія судостроенія и судоходства съ древнѣйшихъ временъ. Съ паденіемъ Римской имперіи, изъ ея развалинъ образовались мелкія государства, долгое время соперничавшія другъ передъ другомъ силою своихъ военныхъ и торговыхъ флотовъ и обширностью торговыхъ сношеній, какъ съ Европейскими государствами, такъ равно съ владѣніями Азіи и Африки.

Открытіе силы магнита, изобрѣтеніе компаса принадлежить уже къ средневѣковой эпохѣ мореходства. Крестовые походы, начавшіяся въ эту же эпоху, много повліяли на улучшеніе постройки судовъ и развитіе мореплаванія. Обзору этой эпохи и посвящаются послѣдующія главы 2-й части.



ЧАСТЬ ВТОРАЯ.  
СУДОСТРОЕНИЕ и СУДОХОДСТВО  
ВЪ  
СРЕДНІЕ ВѢКА.



## I.

Мореплаваніе и судостроеніе въ средніе вѣка.—Греки, Германцы, Фризъ, Ганзейскій союзъ, Марсель, Амальфи, Венеція, Генуя, Болонья, Авьона, Пиза, Флоренція.—Сарацены, Турки, Маавры.—Испанія, Португалія, Славяне, Франція, Англія.

Греція. По раздѣленіи Римской имперіи на восточную и западную, послѣдняя вскорѣ сдѣлалась добычей народовъ, по преимуществу Германскихъ. Изъ нихъ Готы, Вандалы и другіе, были опытны въ мореплаваніи. Такъ напримѣръ, Генсерихъ, завоевавъ часть сѣверной Африки и основавъ тамъ Вандало-Карагагенское государство, приобрѣлъ многочисленный и превосходный флотъ, съ помощью котораго господствовалъ на Средиземномъ морѣ, неоднократно опустошалъ берега Итали и Греціи. Восточные императоры по необходимости должны были имѣть значительныя морскія силы и постоянно заботились о совершенствованіи матеріальной части флотовъ, науки мореплаванія и морской войны. При императорѣ Θεодосіи II, греческій флотъ былъ въ такомъ состояніи, что можно было послать на помощь западному императору Валентиніану противъ Генсериха 1100 большихъ судовъ. Левъ VI (мудрый) вооружилъ (468 г.) противъ Вандаловъ громаднѣйшій флотъ, состоявшій изъ 1130 кораблей съ 100000 экипажа; однакоже, по не опытности и не распорядительности адмирала Василиска, большая часть флота была истреблена неприятелемъ. Послѣ такого удара, морскія силы восточной имперіи уже не могли оправиться. Столь прискорбное обстоятельство не помѣшало однакоже Грекамъ считаться отличными моряками, какъ по опытности такъ и по отвагѣ. Искусное употребленіе Греческаго огня давало ихъ флотамъ возможность не рѣдко торжествовать надъ неприятелемъ; но безпрерывныя внутреннія смуты, тревожившія Грецію въ древнемъ періодѣ Греческаго государства, тревожили ее и въ средніе вѣка. Казна истощалась отъ нихъ,

народная энергія падала и восточная имперія, раздираемая кромѣ того религіозными спорами, не имѣла силы занять между морскими державами то преобладающее положеніе, которое представляли ей народная развитость и счастливое географическое положеніе. Греки правда, неоднократно торжествовали на морѣ надъ Персами, Аравитянами, Турками, Венеціанцами, Болгарами, Варяго-Руссами и проч. но въ XVI вѣкѣ, ослабѣвавшее постепенно государство рушилось подъ ударами Магомета II.

Германцы и другіе народы, жившіе по берегамъ Балтійскаго моря, въ средніе вѣка занимались большею частію морскими набѣгами съ цѣлью грабежа. Читатель отчасти уже ознакомленъ съ походами Нормановъ и другихъ сѣверныхъ народовъ, сдѣлавшихся болѣе извѣстными съ начала VIII вѣка. Франція, Бельгія, Фрисландія и сѣверная Германія страдали отъ нихъ болѣе всего, что вынудило Карла великаго, вооружить флотъ для охраны сѣверо-германскихъ побережій. Ему удалось было изгнать пиратовъ изъ Нѣмецкаго моря; но вскорѣ послѣ его смерти, Норманы (820) ворвались на своихъ льдахъ въ устья большихъ рѣкъ и, проникая во внутрь государствъ, опустошали страну и грабили жителей. Набѣги эти окончились какъ извѣстно полнымъ занятіемъ сѣверной Франціи; отсюда имъ удалось проникнуть въ Средиземное море (см. Норманы), а на востокъ завоевать страну Руссовъ.

Фризы считались самыми отважными между германскими мореплавателями. На сѣверъ они доходили до острова Исландіи, а на югъ подъ предводительствомъ Винкмара проникли до Палестины, куда послѣдовалъ и норвежскій король Сигурдъ. Скоро, за этимъ вошли въ рядъ морскихъ державъ рейнскіе и нидерландскіе города, успѣвшіе обогатиться чрезъ торговлю и приобрѣсть себѣ самостоятельность. Они давали подкрѣпленія императорамъ Конраду III и Фридриху I, въ крестовыхъ походахъ и много пособили при осадѣ Птоломаиды. Въ 1158 г. корабли изъ Бремена, Гамбурга, Любена, проникли въ Рижскій заливъ, заходили въ Западную Двину, добрались до береговъ Швеціи и Россіи и учредили въ Псковѣ и Новгородѣ торговыя конторы.

Ганзейскій союзъ, во второй половинѣ XIII вѣка, основанъ былъ съ чисто торговой цѣлью. Въ концѣ XIV в.

въ немъ считалось 64 города. Въ этомъ числѣ были и наши Псковъ и Новгородъ; въ послѣднемъ находилась нѣмецкая контора. Главнымъ условіемъ союза было: обязанность взаимной защиты союзныхъ владѣній отъ внѣшняго врага и изыятія союзныхъ судовъ, приходившихъ въ союзныя гавани отъ пошлинъ. Такія условія, а также свойственное тому времени морское разбойничество, заставляли союзъ держать для охраны торговли и своей независимости военный флотъ, силою своею превосходившій морскія силы сѣверныхъ современныхъ державъ. Такъ, въ 1361 году, будучи предводительствуемъ бургомистромъ Витемборгомъ, онъ разорилъ Копенгагенъ и завоевалъ островъ Эландъ. Въ 1428 году, флотъ Ганзы былъ еще сильнѣе и, состоя подъ начальствомъ Гергарда-герцога Шлезвигъ Голштинскаго, простирался до 260 кораблей; иные суда были такъ велики, что помѣщали по 1200 человекъ экипажа. Ганза пришла въ упадокъ когда улучшились сухопутныя сообщенія, плаваніе по морямъ сдѣлалось безопаснымъ отъ разбоевъ и грабежей и когда приморскіе города перестали быть единственными владѣльцами Балтійскаго моря. Въ это время нидерландскіе города отдѣлились отъ Ганзы и, подъ мудрымъ управленіемъ герцоговъ Бургундскихъ, сдѣлались сами средоточіемъ европейской сѣверозападной торговли. Богатѣйшими торговыми городами были тогда Антверпенъ и Брюгге, а представителями старой Ганзы остались города Гамбургъ, Любекъ, Бременъ. Торговля Ганзы съ Россіей, прекратилась съ покореніемъ Іоанномъ Грознымъ Новгорода. Въ это время англичанинъ Ченслеръ, первый прошелъ чрезъ сѣверный Океанъ въ Бѣлое море и добрался до Архангельска.

**МАРСЕЛЬ.** О происхожденіи Марсели было уже сказано. Въ древности Массалія процвѣтала торговлей, судостроеніе ея не уступало въ совершенствѣ судостроенію соотечественникамъ ихъ Грекамъ. Благосостояніе рушилось съ завоеваніемъ Галліи Римлянами, противу которыхъ республика пыталась защищаться, но была покорена и разорена Юліемъ Цезаремъ, утративъ вмѣстѣ съ тѣмъ свою политическую самостоятельность, свои колоніи и богатство. Она возродилась однако послѣ паденія Римской имперіи и даже достигла нѣкотораго благосостоянія (771—814). Въ 838 году она опять была разорена Сарацинами, а съ 1164 по 1300 годы она снова пользуется благосостояніемъ и на столько окрѣпла,



что соперничала съ другими республиками, существовавшими въ то время на Средиземномъ морѣ.

Амальфи, основанная Норманами во время набѣговъ ихъ на Средиземномъ морѣ, существовала самостоятельно около 300 лѣтъ и играла замѣтную роль въ политикѣ и морской торговлѣ, но тѣже Норманы подавили ее благосостояніе, когда распространили свое временное владычество въ Италіи.

Венеція. Болотистые острова на сѣверной оконечности Адриатическаго моря, послужившіе впоследствии къ основанію города, а за тѣмъ столицы богатѣйшаго государства, заселены были первоначально выходцами съ материка, спасавшимися отъ преслѣдованія непріятеля. Кассиодоръ, описывая этихъ поселенцевъ, сравниваетъ ихъ съ морскими совами и говоритъ, что они питались одной рыбой и жили въ крайней бѣдности. Единственный предметъ ихъ торговли была соль. Во время владычества Рима, Венеція была главнымъ городомъ небольшой провинціи, занимавшей незначительный земельный участокъ. Провинція эта, пріобрѣтя самостоятельность послѣ паденія Римской имперіи, обязана временному своему величію и славѣ мудрымъ правителямъ и необыкновенной энергіи и способности къ морской торговлѣ ея жителей. Сознавая въ благоустройствѣ флотовъ главное свое могущество, Венеція устроила у себя морской арсеналъ, улучшила судостроеніе, и обратила особое вниманіе на усовершенствованіе галеръ, какъ самыхъ сильныхъ и употребительныхъ боевыхъ судовъ того времени, измѣняя въ нихъ къ лучшему какъ конструкцію корпуса, такъ равно оснастку и вооруженіе. Для охраны своей обширной морской торговли, ею устроены были морскія станціи, а для порядка въ управленіи флотами изданы были законы, опредѣлявшіе правила снабженія судовъ командами, боевыми и хозяйственными припасами, также законы для торговаго мореплаванія. Всѣ эти мѣры скоро оказали самыя удачныя послѣдствія, чрезъ нихъ Венеція стала образцовымъ и сильнѣйшимъ государствомъ на Средиземномъ морѣ.

Въ 774 году, Венеція могла уже дать Карломану 24 галеры для осады Павіи, а съ 1095 она принимаетъ участіе въ крестовыхъ походахъ, посылая на востокъ свои флоты и войска. Въ это же время она была грозой для Мавровъ и Нормановъ и охраняла Далматію и Албанію отъ вторженія

Угровъ. Въ третьемъ крестовомъ походѣ, дожь Дандоло много содѣйствовалъ взятію Константинополя. Помощь его считалась настолько важной, что Балдуинъ графъ фландрскій, избранный въ восточные императоры, уступилъ Венеціи острова на Эгейскомъ морѣ, да сама Венеція купила островъ Кандію и сдѣлалась владѣтельницей всего Архипелага. Въ XIII вѣкѣ она одерживаетъ полную побѣду на морѣ надъ Фридрихомъ Барбаруссой и распространяетъ еще болѣе свои владѣнія на Востокѣ. Въ XIV вѣкѣ она ведетъ долгую и упорную войну съ соперницей своей Генуей, съ нерѣшительнымъ успѣхомъ; въ 1428 году ей удается осилить ее и присоединить къ себѣ Тревизу, Падую, Брессану. Этотъ періодъ былъ самый блестящій для Венеціи, ей принадлежало почти все побережье Адриатическаго моря, острова Ионическіе, Архипелагъ, нѣкоторые участки земли на Морейскомъ полуостровѣ, острова Кандія, Кипръ; на материкѣ владѣнія ея доходили почти до истоковъ Рейна, на Югѣ до рѣки По, а на сѣверовостокѣ почти до рѣки Дравы. Торговля ея въ это же время достигла громаднхъ размѣровъ; не пренебрегая ради наживы ничѣмъ, Венеціане торговали даже невольниками. Замѣчательно, что папы, запрещая торговать христіанамъ съ невѣрными, не только не запрещали постыднаго торго рабами, но даже его поощряли.

Въ 1461 г. Венеція начинаетъ борьбу съ Турками, успѣвшими уже завладѣть Константинополемъ. На первый разъ она теряетъ островъ Негропонтъ и продолжаетъ бороться до 1477 г. Въ 1495 г. она вступаетъ въ лигу противъ Карла VIII, чѣмъ останавливаетъ завоеваніе имъ Неаполя. Почти съ этого времени начинается упадокъ Венеціи; хотя въ 1571 г. Венеціане въ соединеніи съ Испаніей одерживаютъ знаменитую побѣду надъ Турками при Лепантѣ, гдѣ послѣдніе потеряли почти весь свой флотъ, однако въ 1668 г. она теряетъ островъ Кандію, а нѣсколько позже островъ Кипръ, отнятые тѣми же Турками. Въ 1684 г. дожь Морозини завоевалъ было Морею, но въ 1718 г. Турки отняли ее снова. Съ этого времени, можно сказать, морская дѣятельность Венеціанъ становится ничтожной. Гордая олигархія хотя также посбавила спѣси, но не ослабила ненависти Далмаціи и острововъ Ионическихъ за жестокое управленіе ими. За тѣмъ она завоевана была Бонапартомъ, а по Кампо-формійскому дого-

вору часть ее досталась Австрii, другая включена была въ составъ Цизальпинской республики (1797). Четырнадцать вѣковое существованіе Венеціанской республики рушилось окончательно. Въ 1814 г. раздробленія части Венеціи падаютъ подъ власть Австрii. Не однократно и бесполезно возставая противъ ея правительства, онѣ наконецъ въ 1865 г. при помощи Франціи входятъ въ составъ возрожденной Италii.

Лепантская битва, замѣчательна въ исторii морскихъ войнъ по громаднымъ потерямъ понесеннымъ Турками. Это было первое сраженіе между большими флотами, вооруженными артиллеріей. Читатели, полагаемъ, не безъ интересу прочтутъ ее описаніе.

Лепантъ находится на полуостровѣ Мореѣ при Лепантскомъ заливѣ. Турки осаждали его въ 1475 г., но безуспѣшно; въ 1498 г. онъ былъ взятъ султаномъ Баязетомъ.

Венеція, не переносившая усиленія Турецкаго владычества въ Европѣ, вступала въ частыя съ Турками войны; въ соединеніи съ Испаніей она атаковала Турецкій флотъ изъ 300 судовъ, стоявшій въ Лепантскомъ (Коринфскій) заливѣ на якорѣ и бывший подъ начальствомъ Капудана-паши Му-Эззина-Заде-Алли. Соединенный христіанскій флотъ состоялъ изъ 250 судовъ (а по инымъ изъ 311 судовъ) съ 4856 орудіями. Силу артиллерii у Турокъ, судя по взятымъ въ плѣнъ галерамъ, историки опредѣляютъ въ 500—600 орудій. Соединенными флотами командовалъ Донъ-Жуанъ Австрійскій. Битва была ожесточенная, упорная, кровопролитная; обѣ стороны дрались отчаянно, не уступая другъ другу въ отвагѣ. Послѣ долгаго боя, христіане взяли перевѣсъ и на голову разбили Турокъ, потерявшихъ 224 корабля частью потопленными и сгорѣвшими; изъ нихъ въ плѣнъ взято 130 судовъ и болѣе 300 орудій. Вмѣстѣ съ истребленными судами погибло до 30000 матросовъ и войска. Торжествующіе побѣдители, принудили побѣжденныхъ освободить 15000 христіанъ томившихся въ неволѣ. Соединеннымъ флотамъ также не дешево досталась побѣда, они лишились 15 галеръ и 8000 человекъ, павшихъ въ ожесточенной схваткѣ; за то Турціа на долгое время была обезсилена въ своихъ морскихъ предпріятіяхъ.

Въ этой достопамятной битвѣ Донъ-Жуанъ, желая ободрить свое войско, сошелъ съ своей галеры въ маленькую 12 весельную шлюпку и объѣхалъ на ней весь соединенный флотъ,

построенный полудугой и состоявший подъ отдѣльными управленіями христіанскихъ князей, убѣждая не падить своихъ силъ, защищать до невозможнаго честь флага и призывать на помощь Бога даровать побѣду надъ невѣрными. Воодушевленіе было дѣйствительно громадное. Восемидесяти-лѣтній Антоніо Каналь, начальникъ одной изъ венеціанскихъ эскадръ и командиръ галеры, отважно дравшейся съ неприятелемъ на лѣвомъ крылѣ флота, увидавъ, что галера капитана Агостино Барбаджіо окружена солдатами пирата Сироко и должна погибнуть, снимаетъ съ себя латы и сапоги, надѣваетъ буйловую кожу и пеньковые башмаки чтобы не поскользнуться въ крови, вооружается длиннымъ и тяжелымъ мечемъ, который въ наше время рѣдко кому былъ бы подъ силы, направляетъ свою галеру къ галерѣ Барбаджіо, раненному смертельно, и вскакиваетъ на его галеру уже переполненную Турками. Поражая ихъ на право и на лѣво, онъ сбиваетъ ихъ съ куршей; доходить до кормы и не опускаетъ меча до тѣхъ поръ, пока не очищаетъ ее отъ неприятеля. Галера Барбаджіо была выручена, но капитанъ ее не перенесъ жестокой раны и умеръ, не дождавшись торжества христіанскаго флота.

Арсеналъ венеціанскій состоялъ не изъ однихъ запасовъ оружія и военныхъ матеріаловъ. Онъ заключалъ въ себѣ доки, гдѣ производились исправленія и вооруженія военныхъ судовъ, необходимыхъ для службы республики. При надобности она брала купеческія суда и употребляла ихъ на свои нужды. Такъ напримѣръ она посылала ихъ во Фландрію, Англію и т. п.

Арсеналъ этотъ, значительно разграбленный французами при Наполеонѣ I, интересенъ, какъ музей, и въ настоящее время для исторіи флота и артиллеріи. Кажется, онъ былъ основанъ въ XII столѣтіи.

Интересующійся можетъ видѣть въ немъ модели галеръ, гальоновъ, гальасовъ и другихъ судовъ, употреблявшихся въ среднія и новѣйшія времена. Также найдетъ тамъ биремы и триремы, но не болѣе. Въ немъ же хранится бомбарда, уцѣлевшая отъ сраженія при Chioggia между Венеціей и Генуей (1379).—Это короткій цилиндръ, довольно большаго діаметра, составленный изъ кованыхъ желѣзныхъ полосъ, покрытыхъ боченочными досками, связанными желѣзомъ и веревками. Тамъ же хранятся *органы*—это орудія въ родѣ нынѣшнихъ картечицъ; въ XV—XVI столѣтіяхъ ихъ ставили

на кормѣ галерѣ для усмиренія экипажа (*шиурма*) на случай если онъ бунтовался, что случалось нерѣдко, такъ какъ шиурмы составлялись изъ плѣнныхъ и каторжниковъ, которыхъ жизнь была невыносима, какъ читатель увидитъ ниже, — Между моделями старыхъ судовъ есть модель Буцентавра, галеры, на которой дождь Венеціи вѣнчался съ моремъ. Подлѣ модели хранится, какъ святыня, кусокъ отъ настоящаго Буцентавра, сожженнаго французами. Длина Буцентавра была до 110 ф., а гребцовъ было 168 человекъ.

Буцентавръ была обыкновенная галера, только отдѣланная роскошно и изукрашенная золотой рѣзьбой.

Во время празднества устраивались *регаты*, т. е. гонки гребныхъ судовъ и стрѣльба въ дѣль изъ луковъ. Сенатъ особенно поощрялъ какъ то, такъ и другое. Венеціанскіе и генуэзскіе стрѣлки славились своимъ искусствомъ во всей Европѣ, а гондольеры и до сихъ поръ еще соперничаютъ другъ передъ другомъ въ силѣ гребли и понинѣ еще раздѣляются на касты; ихъ можно различить по ихъ краснымъ и синимъ шапкамъ. Въ Венеціи и въ настоящее время можно еще встрѣтить людей, хвастающихся тѣмъ, что никогда въ жизни не ѣздили на лошадахъ. Такъ сильно еще преданіе о морскомъ могуществѣ этой знаменитой въ свое время республики.

Венеція для насъ русскихъ должна имѣть особый интересъ, если припомнимъ, что великій нашъ преобразователь Петръ I. въ 1696 году просилъ Венеціанскій сенатъ выслать ему *добрыхъ судовыхъ мастеровъ*, которые и были отправлены по его просьбѣ и сослужили царю не малую службу. Довольный ими, царь благодарилъ сенатъ и послалъ въ Венецію русскихъ людей Склаева и Верецагина учиться кораблестроенію.

Склаевъ вышелъ отличный знатокъ своего дѣла, выстроилъ первый 54 пушечный корабль нашъ Полтаву. Многие модели судовъ, хранящіяся въ нашемъ Петербургскомъ морскомъ музеѣ, сдѣланы Склаевымъ. Петръ I. очень любилъ Склаева, а Склаевъ любилъ покутить. Возвращаясь изъ Венеціи съ товарищемъ своимъ Верецагиннымъ, они подрались въ Москвѣ съ преображенцами. Ромадановскій, разобравъ дѣло, призналъ Склаева виновнымъ, задержалъ его и приказалъ даже выпороть. Петръ I. очень сѣтовалъ на задержку и писалъ Ромадановскому скорѣе выслать его въ Воронежъ (Устряловъ).

Генуя около 200 лѣтъ находилась подъ владычествомъ Восточной Римской Имперіи и не играла ни какой замѣтной роли. Ей принадлежала однако одна изъ лучшихъ колоній въ Гераклеѣ. Слабая сама по себѣ, она дружила съ греческимъ императоромъ Михайломъ. Развивая мало по малу свою торговую дѣятельность, она постоянно завидовала своей сосѣдкѣ Венеціи. Въ 806 г. она была уже на столько сильна, что отняла у Сарацинъ островъ Корсику и тѣмъ прекратила ихъ разбойничьи набѣги въ окрестныхъ водахъ. Въ послѣдствіи она соединилась съ королемъ Кастильскимъ и графомъ Барселонскимъ и отняла у Мавровъ гг. Альмиру и Тортози (въ Испаніи). Не разъ она нападала на древній Каррагенъ, Тунисъ, Триполи и другіе разбойничьи вертепы, въ наказаніе за ихъ пиратство и наносила имъ чувствительный вредъ. Въ половинѣ XII в., по просьбѣ папы Евгенія, она послала на помощь королю Кастильскому довольно значительный флотъ изъ 63 галеръ и 160 другихъ кораблей. Упоотребляя всевозможныя усилія на расширеніе своей торговли и улучшеніе судостроенія, она учредила торговныя конторы въ Левантѣ и на берегахъ Азіи и Африки. Не смотря однако же на преслѣдованія пиратства правительствомъ, сами Генуэзцы любили пограбить на морѣ и нерѣдко ихъ суда обирали своихъ соотечественниковъ и корабли Венеціанъ. Венеція, въ свою очередь, преслѣдовала генуэзскихъ пиратовъ и однажды даже захватила одного изъ ихъ отважнѣйшихъ морскихъ разбойниковъ. Этого обстоятельства было достаточно для возбужденія раздора между двумя республиками. Венеціанскій флотъ достигъ генуэзскій близъ островъ Крита (1206 г.) и разбилъ его. Обстоятельство это послужило поводомъ къ кровавой войнѣ, — войнѣ за преобладаніе. Генуя выставила 84 галеры, 30 большихъ судовъ и 130 транспортовъ, а въ 1293 г. снарядила 120 галеръ по 220 человекъ войска на каждой и стала угрожать Венеціи. Плодомъ такихъ военныхъ вооруженій былъ составленъ между республиками договоръ, по которому ни одинъ венеціанскій корабль въ теченіи 13 лѣтъ не долженъ плавать по Черному морю и приходиться въ Константинополь. Генуя, какъ уже было сказано, дружила съ Греціей и, пользуясь ея союзомъ, приобрѣла значительныя владѣнія на Черномъ морѣ, гдѣ основала нѣсколько колоній, долгое время пользовавшихся цвѣтущимъ состояніемъ. Остатки

этихъ колоній и до сего времени встрѣчаются въ Крыму, Азовѣ и другихъ мѣстахъ южнаго побережья Россіи. Генуя, въ свою очередь, также помогала императору въ упроченіи династіи. Однако же Генуэзцы, разбогатѣвшіе при содѣйствіи Греціи, скоро забыли ея услуги и не только стали пренебрегать ея дружбой, но даже начали вредить интересамъ ея прибрежныхъ жителей и тѣснить греческое рыболовство. Началась ссора и дошла до разрыва. Венеція, исконный врагъ Генуи, приняла сторону Греціи, къ нимъ присоединились Турки и въ этой распрѣ, въ концѣ концовъ, Греческій императоръ пострадалъ больше всѣхъ. Въ описываемую эпоху всѣ приморскія государства стремились на перебой къ улучшенію судостроеній и замѣтному увеличенію судовыхъ размѣровъ. Генуя въ этомъ дѣлѣ была передовой націей, ея корабельные мастера соперничали съ венеціанскими судостроителями, отличавшимися также искусствомъ придавать изящныя формы своимъ судамъ, въ этомъ случаѣ достаточно предложить читателямъ рисунокъ Генуэзской каракки (ф. 64), чтобы оцѣнить искусство Генуэзцевъ. Генуя имѣла также свои законы для мореплаванія и между прочимъ законы для корсаровъ, которыхъ нельзя сравнивать съ пиратами. Корсаровъ слѣдуетъ сравнить скорѣе съ приватарами. Пираты во всѣхъ націяхъ были лишены покровительства законовъ, тогда какъ корсары и приватары, обязанные наносить вредъ враждебному государству, были защищаемы своими правительствами и даже поощряемы (см. ниже). Въ Генуѣ было много недовольныхъ правительствомъ. Значительное число ихъ было изгоняемо изъ республики. Эти политическіе изгнанники, между которыми было много людей достаточныхъ и хорошихъ фамилій, приобрѣли (около 1323 г.) десять галеръ, вооружили ихъ какъ военныхъ крейсеровъ и беспощадно напали на купцовъ, не разбирая были ли то ихъ соотечественники, или суда дружественныхъ націй или наконецъ враждебныхъ. Не находя добычи въ морѣ, они напали на города и села и въ короткое время награбили добычу, цѣнившуюся въ 300000 золотыхъ флориновъ. Генуэзское правительство, опасаясь какъ за своихъ подданныхъ, такъ тѣмъ болѣе дорожа мирными отношеніями къ прочимъ державамъ, снарядило эскадру для ихъ преслѣдованія и уничтоженія. Они бросились въ Черное море и укрылись въ Синопѣ подъ защиту

тамошняго паши. Хитрый паша, узнавъ о ихъ богатствѣ, прикинулся весьма сочувствующимъ ихъ положенію; пригласилъ пиратовъ на банкетъ, и учинилъ надъ доврчивыми пиратами поголовное избіеніе. Спаслись только три галеры. Генуя имѣла своихъ дождей и подъ именемъ Генуэзской республики существовала до обращенія ея въ республику Лигурійскую, присоединенную потомъ къ Французской Имперіи, а въ 1815 г. она была присоединена къ Цемонту.

Разбойничанье на морѣ имѣло различныя отдѣлки. Читатель найдетъ ниже особый отдѣлъ, въ которомъ будетъ изложена краткая исторія пиратства, приватирства, корсарства, крейсерства и флибустьерства.

Уже было сказано что Генуя постоянно соперничала съ Венеціей. Ея примѣру слѣдовали Болонья и Анкона. Безсильныя сами по себѣ, они соединялись въ Истріянами, возмущившимися противъ Венеціи, отказавшимися платить ей извѣстныя пошлины.

Пиза держалась довольно твердо и самостоятельно между сосѣдками; ее даже остерегались Венеція и Генуя. Отличаясь своею притворною набожностію, она между тѣмъ не очень дорожила честностію въ своихъ торговыхъ сношеніяхъ. Ближе всѣхъ она сходилась съ Палермо и около середины XI вѣка успѣшно торговала съ Сарацинами и по берегамъ Африки. Однажды подъ предлогомъ возмездія за какую-то несправедливость, она завладѣла королевской резиденціей въ Тунисѣ и удерживала за собой, пока не получила удовлетворенія. На Средиземномъ морѣ Пизанцы также вели хорошую торговлю. Въ XII вѣкѣ Пиза считала до 200000 жителей и имѣла много кипитальныхъ построекъ, свидѣтельствовавшихъ о ея благосостояніи. Суда Пизанцевъ были схожи съ судами Венеціанцевъ, но, по духу того времени, они также стремились къ улучшенію судостроенія съ цѣлью имѣть боевое превосходство. Для этого на корабляхъ своихъ они устраивали высокія башни и ставили на нихъ военныя машинны, которыми атаковали непріятеля съ большимъ искусствомъ и потому всегда одерживали надъ нимъ превосходство. Ихъ экспедиціи на Мавровъ на Балеарскихъ островахъ и набѣги на Корсику и Сардинію укрѣпили за Пизой военное могущество; оно было однакоже (въ 1120 г.) потрясено Сарацинами, овладѣвшими Пизой, Сардиніей и



Корсикой. Пизанцы возвратили столицу только при помощи крестоносцевъ. Торговля Пизанцевъ велась болѣе компаниями съ половиннымъ участіемъ монастырскихъ и правительственныхъ капиталовъ. На такихъ же основаніяхъ и черезъ посредство такихъ же капиталовъ они вели торговлю въ Азіи и Африкѣ, имѣя свои учрежденія въ Тирѣ, Триполи, Антиохіи и Акрѣ; а въ 1171 г. они устроились въ Константинополь. Черезъ посредство Венеціи они торговали съ Левантомъ, Адриатикой и Архипелагомъ.

Флоренція одно время также участвовала въ торговлѣ и политикѣ. Ея торговые дома были во Франціи и Англии. Въмѣстѣ съ Ломбардцами она имѣла учрежденія въ разныхъ частяхъ Европы и держала морскія станціи въ Ломбардіи, Миланѣ, Паченцѣ, Сиенѣ и Лукѣ (1318). Флоренція была полезна и папамъ, которымъ она передавала деньги, получаемыя для святѣйшаго престола; дѣлала выгодные для нихъ обороты, за что получила дозволеніе выгружать товары свои въ Пизѣ, но, приобрѣтая для себя отъ Генуи портъ Лекторнъ за 1000000 флориновъ, Пиза была оставлена. Флоренціи хотя и имѣла свои корабли, но выражала болѣе склонности къ комиссіонерской торговлѣ, чѣмъ къ судостроенію и мореходству. Первые суда ея явились въ Александрію—и это было ея торжествомъ; ибо съ этого времени начинаются ея сношенія съ востокомъ, Испаніей, Англійей, Франціей и Фландріей. Она мечтала даже о подражаніи древнему Тиру, имѣла много банковскихъ конторъ. Слѣдуетъ замѣтить, что богатство Флорентинцевъ ихъ не избаловало; они вообще были сдержаны и не рисковали въ предпріятіяхъ. Военный флотъ ихъ состоялъ всего изъ 15 не большихъ галеръ, содержавшихся больше для приличія.

Казалось, что все благоприятствовало благосостоянію маленькихъ республикъ, которыя мы перечислили. Но предсудительность ихъ рушилась подъ давленіемъ западныхъ державъ. Какъ болѣе сильныя и болѣе населенныя, они въ XV вѣкѣ вліяли на ихъ разстройство, за которымъ наступилъ совершенный ихъ упадокъ, особливо когда Англія завязала свои торговые сношенія съ востокомъ.

Сарацены, пользуясь распаденіемъ римской Имперіи и слабостію Византіи, мало по малу овладѣли всѣмъ побережьемъ сѣверной Африки до Атлантическаго океана и мно-

гими островами Средиземнаго моря и наконецъ Константинополемъ (675 г.), не смотря на греческій огонь уже извѣстный въ то время. Сарацины были однакоже скоро изгнаны. Между 718 и 1453 годами они снова заняли Константинополь и снова были изгнаны. Однакоже 13 мѣсяцевъ ихъ пребыванія и хозяйничанья, порядкомъ разстроили торговлю; она оправилась, только благодаря мудрому правленію греческихъ императоровъ. Гиббонъ говоритъ, что при завоеваніи Крита, греческій флотъ состоялъ изъ 112 галеръ и 75 кораблей панфилъ, собранныхъ въ столицѣ, на островахъ Эгейскаго моря и въ портахъ Македоніи, Греціи и Азіи. На этомъ флотѣ находились 34000 моряковъ, 7340 солдатъ и 700 русскихъ. Въ этотъ періодъ времени, кромѣ панфилъ, встрѣчается еще названіе судовъ: дромоны. Императоръ Левъ Филосовъ упоминаетъ о нихъ въ наставленіяхъ своему сыну.

Турки замѣтно усиливаются съ XIII вѣка и заводятъ флотъ, сосредоточиваемый въ Смирнѣ. Въ немъ насчитываютъ до 300 судовъ разнаго рода. Здѣсь встрѣчаются названія судовъ: *карамуссалы* и *паландры*. Замѣчательно, что Генуя, воюя съ Венеціей, вступала въ союзъ съ турками. Наводя страхъ на Европу своими многочисленными и свирѣпыми ордами, они овладѣваютъ даже частью римскихъ провинцій и Фракіи (1360 — 1389), а въ 1453 году Константинополь окончательно подпалъ ихъ власти.

Испанія и Португалія. Во времена преобладанія на морѣ Финикіи и Кореагена и торговли ихъ съ Британіей, западной Африкой, средній Азіей и берегами Средиземнаго моря, доля Испаніи была весьма незамѣтная; торговля ея начала распространяться въ то время, когда завязались сношенія ея съ Римомъ и наибольшаго значенія достигла въ первые четыре вѣка по Р. Х. Нашествіе Вандаловъ и владычество Визиготовъ подорвало ее. За тѣмъ она опять оправилась и велась успѣшно до нашествія Сарацинъ. Послѣ основанія Кордовы оживилась меркантильная торговля, но никогда не достигала до такого развитія какъ въ Итальянскихъ республикахъ. Такъ оставалась она въ Испаніи до тѣхъ поръ, пока Фердинандъ II Арагонскій вступилъ въ бракъ съ Изабеллой Кастильскою. Они возстановили въ Испаніи христіанство и дали толчокъ народному движенію. Съ начала XIV в.

королевство Аргонское завязало сношеніе съ Тунисомъ, Марокко и Варварійскими владѣніями. Около этого времени путешествіе Марко-Поло способствуетъ къ упроченію торговли съ Азіей.

Испанцы, и въ особенности Каталонцы и Арагонцы, извѣстны были какъ смѣлые и искусные моряки; но непрерывная борьба ихъ съ Маврами много мѣшала ихъ морской дѣятельности.

Португальцамъ досталась лучшая доля; ихъ плаванія къ берегамъ Африки, начавшіеся еще до открытія новаго свѣта, имѣли большое вліяніе на развитіе идей о возможности совершать отдаленные морскіе переходы и служили несомнѣнной подготовкой къ величайшему міровому событію, осуществленному гениальнымъ Христофоромъ Колумбомъ. Около этого времени былъ изобрѣтенъ компасъ. Отважный мореплаватель избираетъ его своимъ пособникомъ и съ твердою увѣренностію въ непреложность своихъ предположеній о существованіи водянаго пути къ восточнымъ окраинамъ древняго міра, смѣло идетъ на западъ, открываетъ міръ новый, доселѣ невѣдомый, а съ нимъ и новые источники къ обогащенію. Проложенный имъ путь находитъ множество смѣлчачковъ идущихъ по его слѣдамъ; эти смѣлые плователи совершаютъ новыя открытія и узкая до того времени морская дѣятельность начинаетъ быстро развиваться, а судостроеніе и мореплаваніе вступаютъ въ новый періодъ.

Славяне. Морская исторія этого народа начинается около VII вѣка по Р. Х. На сѣверѣ она тѣсно связана съ началомъ и развитіемъ нашего отечества, почему и входитъ въ обзоръ русскаго судостроенія и судоходства.

Исторія южныхъ славянъ начинается, какъ уже было сказано, съ 656 года. Поселившись по восточному берегу Адриатики, они хотя и утратили свою политическую независимость, но удержались на занятыхъ ими мѣстахъ и какъ извѣстно живутъ въ Албаніи (15000 Болгаръ), Далмаціи (44000 Сербо-хорваты) въ Истріи кромѣ Триеста и на островахъ Квартерскихъ (до 20000).

Множество портовъ, бухтъ, заливовъ по этому побережью, дѣлаютъ его весьма удобнымъ для мореплаванія и даютъ возможность ихъ обитателямъ вознаграждать морской торговлей и промыслами безплодіе ихъ гористой почвы, почему

Славяне издревле извѣстны какъ искусные мореходцы. Константинъ Багрянородный упоминаетъ о Далматинскомъ флотѣ, состоявшемъ изъ 80 большихъ и 100 малыхъ кораблей, созданномъ для огражденія торговли отъ Пиратовъ и Сарацинъ. Пиратствомъ занимались жители Жупы, Омиссы, Полецъ. Ускоки были самые ловкіе и отважные разбойники, нападавшіе исключительно на Турокъ и Венеціанъ. Первые покорены были дожемъ Піетро Урсоло (997). Вторыхъ покорила Венеція не раньше XII вѣка, а Ускоки были покорены императоромъ Фердинандомъ.

Морская торговля Славянъ началась въ Дубровикѣ (Рагуза). Дубровчане въ союзѣ съ Неретвянами (Жупа) отбили нападеніе Оттона, хотѣвшаго ихъ завоевать (X вѣкъ). Въ XIII вѣкѣ они подпали подъ зависимость Венеціи и флотъ ихъ пришелъ въ упадокъ, но въ началѣ XIV вѣка онъ снова оправился и расширилъ свою торговлю съ Левантомъ, Индіей и Африкой. Въ XVI вѣкѣ самостоятельная дѣятельность его нѣсколько ослабла; тѣмъ не менѣе Дубровицкіе корабли ходили въ Италию, Францію, Испанію, Англию и даже въ Америку. Дубровчане пробовали заводить сношенія съ Индіей и Персіей, но попытка не удалась. Карль V, нуждаясь въ сильномъ флотѣ для походовъ своихъ на Алжиръ, Тунисъ и Триполи, употребилъ на это до 300 Дубровицкихъ кораблей, которые погибли почти всѣ отъ бурь. За тѣмъ землетрясеніе 1667 года окончательно разстроило уже ослабѣвшій флотъ. Онъ нѣсколько оправился въ началѣ XIX вѣка, пользуясь нейтральнымъ правомъ перевозить товары обѣимъ воюющимъ сторонамъ; но съ уничтоженіемъ Французами Венеціанской республики (1806) и это право было уничтожено. Въ настоящее время Дубровицкое мореходство снова поднимается, благодаря двумъ судоходнымъ обществамъ Дубровицкому и Шелешцкому, имѣющимъ до 100 большихъ кораблей, совершающихъ дальнія плаванія.

Рагуза въ первые времена своего существованія была свободной республикой, корабли ее имѣли свой флагъ бѣлаго цвѣта съ надписью *libertas*, но самостоятельность ея не была постоянна; она то подпадала подъ власть Венеціи, то Турокъ, то Венгерцевъ и наконецъ Австріи. Будучи католиками, Рагузцы въ войну нашу съ Французами (1806) вооружились противу насъ, за что были жестоко наказаны Черногорцами.

Бока Которская и острова Квартерскіе имѣютъ также свои корабли, но надо замѣтить, что Славяне давно уже не самостоятельны и, находясь нынѣ въ полной зависимости отъ Австріи, доставляютъ ей богатый матеріалъ для комплектованія своего военнаго флота. Лучшіе шкипера, штурманы, матросы на торговомъ флотѣ считаются Дубровичане.

Франція. Освободясь изъ подъ власти Рима, — Франція долгое время страдала отъ внутреннихъ неурядицъ и отъ внѣшнихъ враговъ. Нашествіе Нормановъ, занятіе ими всего сѣвернаго берега, набѣги ихъ во внутреннія ея провинціи можно считать самымъ бѣдственнымъ для нее періодомъ. За тѣмъ, непрерывныя и ожесточенныя войны съ Англіей не давали ей возможности ни укрѣпиться на морѣ, ни тѣмъ болѣе развить свое мореплаваніе. Когда Лудовигъ IX собрался въ первый крестовый походъ, онъ не имѣлъ ни одного порта на Средиземномъ морѣ, ибо Марсель принадлежалъ брату его графу Прованскому. По сему онъ нашелся вынужденнымъ купить у монаховъ Псалмодійскаго аббатства небольшой городокъ Aigues-Mortes, расположенный на озерѣ соединявшемся каналомъ съ Средиземнымъ моремъ, откуда и отправился на востокъ на нефѣ (см. это). До крестовыхъ походовъ Франція не имѣла даже порядочныхъ дорогъ; только толчекъ, данный этимъ религіознымъ движеніемъ, отразился благоприятно и на внѣшней ея торговлѣ. Пути сообщенія начались улучшаться, а купцы большихъ городовъ вступили во взаимныя сношенія; торговые люди Ліона, Авиньона, Марсели дважды въ годъ отправлялись въ Александрію, откуда вывозили восточныя произведенія и разсылали по Франціи. Бордо началъ торговать винами съ Англіей и Фландріей. Изъ Лангедока вывозилось оружіе, изъ Корду—кожи и ковры, а байонскіе и біарицкіе моряки начали заниматься китоловнымъ промысломъ. Въ Парижѣ основалось торговое товарищество для сбыта товаровъ, доставлявшихся водяными путями. Въ царствованіе Филиппа IV Красиваго, французскій флотъ былъ уже на столько силенъ, что во время войны съ Англіей (1296) сдѣлалъ набѣгъ на Дувръ и его разграбилъ. Въ войну между Англіей и Франціей при Филиппѣ VI и Эдуардѣ III за обладаніе Фландріей (1337), французскій флотъ сразился съ англійскимъ и по неопытности командировъ и адмирала потерпѣлъ пораженіе при

Эклезіа (1340). У Французовъ было до 400 судовъ, изъ нихъ 120 большихъ кораблей, построенныхъ въ Генуѣ. Эдуардъ III лично командовалъ флотомъ изъ 260 судовъ. Французы потеряли до 30000 человекъ и до 200 судовъ, взятыхъ въ плѣнъ, Англичане считаютъ свою потерю до 4000 человекъ. Это пораженіе стоило Французамъ Кале, оставшееся во власти Англичанъ болѣе 200 лѣтъ. При королѣ Іоаннѣ, Франція утратила Нормандію и почти всѣ устья судоходныхъ рѣкъ достались Англичанамъ. При Карлѣ V дѣла нѣсколько поправились, Французы взяли у Англичанъ Ларошель (1372), а при Карлѣ VII возвращены были Нормандія (1449) и Бордо (1451). Открытіе Америки не имѣло сначала ни какого вліянія ни на мореплаваніе, ни на торговлю во Франціи. Она занята была своими внутренними политическими и религіозными движеніями. Только со времени Франциска I можно считать ее морской державой. Это время относится уже къ новѣйшему періоду мореходства.

Англія. Альфредъ (871) былъ первый правитель Англіи, обратившій вниманіе на созданіе флота для противудѣйствія Датчанамъ. Онъ построилъ для флота своего галеры отъ 40 до 60 весель на каждой сторонѣ, превосходившія величиной и быстротой суда Датчанъ. Цѣль Альфреда при введеніи галеръ состояла въ томъ, чтобы имѣть возможность помѣстити на нихъ наибольшее количество войска и удобнѣе защищать свои берега. Преемники Альфреда продолжали поддерживать ту же систему, не покидая однакоже постройку парусныхъ судовъ и даже старались ее поддерживать въ коммерческомъ флотѣ, для чего, въ поощреніе выдавали право на почетъ тѣмъ судовладѣльцамъ, которые перейдутъ на своемъ суднѣ чрезъ *широкое море* не менѣе трехъ разъ. Здѣсь кстати замѣтить, что употребленіе парусныхъ судовъ было болѣе распространено у сѣверныхъ народовъ, чѣмъ у средиземныхъ и что этой системы преимущественно придерживались Датчане и Норвежцы. На сѣверѣ невольничества не было, почему не могло быть и избытка въ даровой силѣ для управленія веслами. Парусныя суда были поэтому выгоднѣе для торговли,—они не требовали такого большаго количества людей, какъ гребныя.

Флотъ Вильгельма Завоевателя при покореніи Англіи (1066) состоялъ, по указанію однихъ, изъ 900 судовъ, а

по другимъ изъ 3000; но суда эти были, какъ видно, ничтожныхъ размѣровъ, ибо вмѣщали не болѣе 66 человѣкъ. Ричардъ Львиное сердце, идя въ крестовый походъ, имѣлъ только 38 галеръ, остальные суда были парусныя; изъ нихъ 150 были большихъ размѣровъ. По покореніи же Кипра, въ его флотѣ считалось 254 большихъ кораблей и 60 гальотовъ, частью нанятыхъ, а частью взятыхъ въ плѣнъ.

Дѣйствительное начало существованія короннаго флота въ Англіи слѣдуетъ отнести къ царствованію Эдуарда III. При немъ считалось даже 25 собственно королевскихъ кораблей, а на нихъ всего 419 матросовъ, употреблявшихся имъ для военныхъ цѣлей; корабли эти, какъ видно, были весьма небольшихъ размѣровъ, конечно о 17 человѣкахъ, приходившихся на каждый, слѣдуетъ понимать, что они составляли экипажъ, обязанный специально управлять парусами, не считая солдатъ, и что число это, при не сложной парусности того времени, было достаточно, тѣмъ болѣе, что оснастка состояла изъ однихъ мачтъ, даже безъ бушприта. На основаніи такихъ свѣдѣній, слѣдуетъ полагать, что флотъ Эдуарда III въ Экюзскомъ сраженіи (см. Франція, 1340), состоявшій изъ 260 парусныхъ судовъ, по обычаю того времени, былъ составленъ больше изъ купеческихъ кораблей, выставленныхъ приморскими городами. Въ 1344 г. Эдуардомъ собрано было 710 кораблей съ 14150 матросами, принимавшими участіе въ осадѣ Кале, при чемъ, какъ свидѣлствуютъ нѣкоторые писатели, на этомъ флотѣ были пушки (см. артиллерія). Портсмутъ, какъ военный портъ, былъ созданъ королемъ Жономъ. Короли того времени имѣли собственные свои флоты, которые со времени Эдуарда употреблялись ими и для государственныхъ цѣлей. У короля Генриха V было 6 большихъ кораблей, 11 караккъ, 9 баржъ, 19 баленеровъ и 6 разныхъ судовъ (1417).

Около этого времени величину судовъ начали измѣрять по числу тонновъ (бочекъ, butts, tonne, tonneau) груза, поднимаемаго судномъ.

По смерти Генриха V, флотъ его пришелъ въ совершенный упадокъ и всѣ королевскіе корабли были проданы частнымъ лицамъ, подъ условіемъ не перепродавать ихъ иностранцамъ (1423). Только въ 1443 г. парламентъ обратилъ серьезное вниманіе на флотъ, какъ на могущественное

средство для защиты государства, вслѣдствіе чего приказано было, чтобы 8 кораблей съ *форкастелемъ* и 150 чел. экипажа находились постоянно въ морѣ съ февраля до ноября. При каждомъ кораблѣ была баржа съ 80 чел., баленеръ съ 40 чел. и 4 спинасы съ 25 чел. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что внутреннія войны, терзавшія Англію въ XV в., имѣли большое вліяніе на развитіе ея военнаго и коммерческаго флотовъ. Ни тотъ, ни другой не имѣли морскаго значенія, не смотря на громадный толчекъ, данный всѣмъ флотамъ другихъ государствъ открытіемъ Америки. Порядокъ началъ возстановляться только съ воцареніемъ Генриха II, но этотъ періодъ принадлежитъ уже къ новѣйшей эпохѣ, о чемъ и будетъ сказано ниже.

Слѣдующія двѣ главы посвящаются исключительно описанію судовъ, употреблявшихся въ средніе вѣка.





## II.

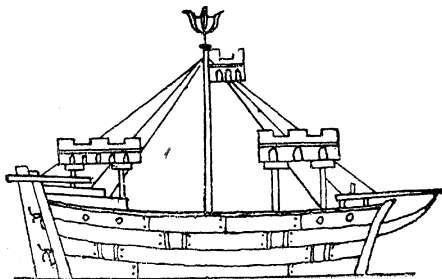
Судостроеніе и судоходство въ средніе вѣка. — Длинные суда: драконы, памфили, галеры. — Галера Будентавръ. — Гондолы. — Галера Фаусто. — Галеасы. — Гаты или Каты. — Шеланды. — Гиппагоги. — Шеланды-памфили. — Уксеры. — Рамберги. — Гальоты. — Пинасы. — Бригантинъ. — Кастаделлы. — Фслуки. — Фрегаты. — Флейты. — Фюсты. — Баркалоны. — Турецкія суда: галеры. — Галеасы. — Гальоты. — Бригантинъ. — Саетты. — Мавританскія уксеры. — Турецкія: фелуки, фюсты, самки, канки, кочеринъ. — Шурма (галерный экипажъ). — Жизнь галерниковъ, описаніе очевидца. — Галерные капитаны, ихъ значеніе на галерѣ, ихъ паншечность. — Капитанскій смотръ галерѣ. — Украшенія. — Флаги, гвидоны, щегольство ими, ихъ значеніе.

Длинные суда. Суда, употреблявшіяся въ позднѣйшій періодъ древности и въ первое тысячелѣтіе христіанства, раздѣлялись также какъ и въ древніе времена на суда длинные и короткія.

Первыя строились исключительно для военныхъ цѣлей, вторыя для торговли, перевозки войска и военныхъ грузовъ, а при надобности ихъ приспособляли и для боя наравнѣ съ длинными судами. Тѣ и другія, оставаясь попрежнему гребными и парусными судами, совершенствовались весьма медленно въ морскихъ своихъ качествахъ и въ различныя эпохи появлялись подъ различными названіями, вслѣдствіе тѣхъ измѣненій во внѣшности, которыя въ длинныхъ судахъ имѣли цѣлью усилить средства для атаки непріятели и защиты войска и гребцовъ отъ непріятельскихъ стрѣлъ, копій и снарядовъ, бросавшихся метательными машинами. Главная забота судостроителей, повидимому, состояла въ увеличеніи размѣровъ судовъ, что въ особенности замѣтно со времени крестовыхъ походовъ, требовавшихъ перевозки большихъ грузовъ; но съ увеличеніемъ размѣровъ росло и затрудненіе въ увеличеніи движущей силы для управления веслами, достигавшими до громадныхъ размѣровъ. Это послѣднее об-

стоятельство послужило поводомъ къ замѣнѣ весель парусами и къ не долгову сравнительно существованію гребныхъ судовъ наибольшихъ размѣровъ, съ большимъ числомъ весель въ нѣсколько рядовъ. Гребныя (длиныя) суда этого періода назывались дромонами, панфилами, галерами, галеасами, галейми, гаттами, шеландами, пинассами, бригаantinaми и многими другими.

Дромонаы были старѣйшими изъ всѣхъ этихъ судовъ; онѣ составляютъ какъ бы переходъ отъ либурнѣ. За ними встрѣчаются панфилы, далѣе галеры съ ея видоизмѣненіями и потомъ уже остальные. Какое государство ввело у себя первые дромоны— неизвѣстно. Названіе это встрѣчается первый разъ у Сосклеуса, въ его жизнеописаніи Тсодорика короля Остроготфовъ (около 540 г. по Р. Х.). Онъ говоритъ, что дромоны были военные и грузовые. Въ слѣдующемъ столѣтіи, Императоръ Маврикій въ своемъ „*военномъ искусствѣ*“ упоминаетъ о дромонахъ какъ о судахъ легкихъ, исключительно годныхъ для сраженій. Императоръ Левъ Философъ (IX вѣкъ) дѣлаетъ о дромонахъ нѣсколько болѣе точныхъ указаній, дающихъ возможность опредѣлить ихъ размѣры. Наконецъ Матѣе Пари и Гальфридъ Винеславъ, описывая походъ короля Ричарда къ острову Кипру (1191 г.), говорятъ объ огромномъ дромонѣ принадлежавшемъ Сарацинамъ, атакованномъ Ричардомъ и потопленнымъ. Приводимый здѣсь рисунокъ дромона (фиг. 30), взятый съ печати города Дамъ, составляетъ вѣроятно позднѣйшій періодъ ихъ существованія, что можно заключить по рулю, замѣнявшему древнія короткія весла.



Фиг. 30.

По всѣмъ этимъ даннымъ видно, что дромоны употреблялись въ сѣвернымъ и южныхъ моряхъ, вѣроятно исключительно за ихъ легкость и быстроту и считались лучшими боевыми судами. Г. Жаль полагаетъ однакоже, что первоначально они введены были Греками.

По описанію Льва Философа, самые большіе военные дромоны въ его время были тоже, что, во времена болѣе отдаленныя для военнаго флота—триремы. Онъ же сообщаетъ, „что хорошій дромонъ долженъ быть длиненъ, соразмѣрно широкъ и имѣть два ряда весель, расположенныхъ одинъ надъ другимъ. Въ каждомъ ряду должно быть не менѣе 25 банокъ со стороны, а съ обѣихъ 50. Число солдатъ, которые въ то же время и гребцы, должно быть 100 чело-вѣкъ. Изъ этого слѣдуетъ, что дромоны были усовершенствованныя биремы, имѣвшія двѣ палубы: одну открытую или верхнюю, а другую ниже, — закрытую. „Стѣны (борта) не должны быть ни очень толсты, ни очень тонки, ибо въ первомъ случаѣ дромоны будутъ тяжелы на ходу, а во второмъ легко пробиваемы при ударахъ.“ (Левъ). Теодорикъ, давая приказаніе префекту Абундантіусу построить 1000 дромон-овъ для Италіанскаго королевства, указываетъ на породы деревь, изъ которыхъ слѣдуетъ приготовить шпангоуты, обшивку, палубы, мачты и опредѣляетъ качество парусины для парусовъ. При такихъ условіяхъ, говоритъ восторженный король, „наши дромоны быстротою своею превзойдутъ самыхъ птицъ!“

И такъ, всѣ эти данныя заставляютъ заключить, что дромоны были суда быстроходящія, поворотливыя, носили паруса, имѣли два ряда весель и если судить по рисунку—то были довольно высоки отъ воды, имѣли высокой бортъ, защищавшій гребцовъ и войско и боевые бапни на носу и кормѣ, подобно башнямъ на судахъ болѣе древней эпохи. Что же касается до ихъ длины, то принявъ во вниманіе общее правило, что разстояніе между банками должно быть отъ 3 до 4 футъ, пространство для весель должно было занимать до 100 ф., да для кормы и носа вмѣстѣ слѣдуетъ прибавить 30 или 35 ф., что взятое вмѣстѣ составитъ длину дромона до 135 ф. Нѣкоторыя данныя указываютъ, что дромоны строились и большихъ размѣровъ. Число экипажа по указаніямъ Константина Багрянороднаго состояло изъ 300 чело-

вѣкъ; изъ нихъ 70 собственно солдатъ, а остальные 230 человекъ служили гребцами, способными однако же драться, если бы то потребовалось. Существованіе дромоновъ было довольно продолжительное; еще въ XIV вѣкѣ у Венеціанъ было два дромона; позднѣе же они не встрѣчаются.

Памфи́лы. О нихъ упоминаетъ также въ своихъ наставленіяхъ сыну императоръ Левъ VI. По его словамъ: „они составляли родъ дромоновъ.“ Левъ, въ своихъ совѣтахъ сыну, говорить „если ему случится командовать флотомъ, то чтобы для себя выбрать дромонъ изъ разряда памфилъ.“

При сынѣ его, Константинѣ Багрянородномъ, въ Греческомъ флотѣ считалось 40 памфилъ; изъ нихъ 20 имѣли по 160 чел. экипажа, а на другихъ 20-ти по 130 чел. Изъ документовъ современныхъ Константину видно, что памфилы строились и меньшихъ размѣровъ. Болѣе точныхъ свѣдѣній о памфилахъ не имѣется; по этимъ же отрывкамъ можно только предположить, что хотя они были меньше дромоновъ, но имѣли также по два ряда весель. Можно также предположить, что суда этого рода были легки на ходу и поворотливы, почему и признавались удобными для употребленія въ военныхъ операціяхъ. Также можно допустить, что рангоутъ и оснастка памфилъ походила на вооруженіе и оснастку дромоновъ. О памфилахъ встрѣчаются еще свѣдѣнія въ XIII вѣкѣ въ исторіи Генуи, въ числѣ военныхъ судовъ ея флота. Въ концѣ XIII вѣка, Генуезцы употребляли памфилы только какъ суда транспортныя при галерахъ, составлявшихъ тогда главную боевую силу. Такъ, отправляя флотъ свой противъ Пизанцевъ, они при галерахъ послали *корабли* и 8 памфилъ. Нѣтъ сомнѣнія, что памфилы, о которыхъ упоминаетъ Левъ Философъ и восхваляетъ ихъ хорошія качества, употреблялись во всѣхъ современныхъ флотахъ.

Галеры. Изъ разныхъ гребныхъ судовъ, употреблявшихся въ военныхъ флотахъ всѣхъ націй, самое совершенное было галера. Переходя изъ вѣка въ вѣкъ, она подвергалась различнымъ измѣненіямъ и улучшеніямъ и долгое время служила, какъ единственное боевое судно. Галеры употреблялись еще во второй половинѣ прошлаго столѣтія въ русскомъ и шведскомъ флотахъ. Выродившійся типъ галеръ—канонирскія лодки строились нами даже въ войну 1853—56 годовъ и теперь еще употребляются въ Швеціи и Норвегіи.

Венеція, нѣкогда владычица на Средиземномъ морѣ, болѣе всѣхъ трудилась надъ улучшеніемъ свойства галеръ; архивы ея морскаго управленія сохраняютъ самые любопытные материалы, какъ для постройки галеръ, такъ и для снабженія ихъ всѣмъ необходимымъ для боевой службы.

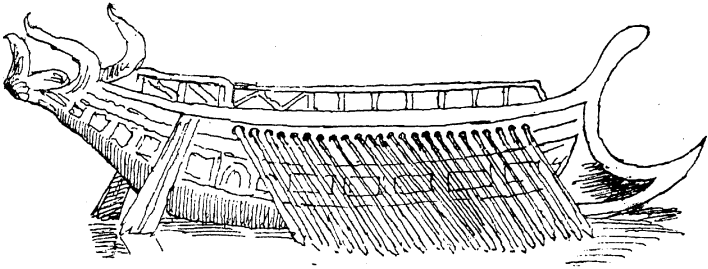
Надъ происхожденіемъ слова Galée трудились многіе антикваріи. Нѣкоторые производятъ его отъ шлема (Galea), которымъ въ древности украшали иногда носовыя фигуры триремъ; но оно не было слѣдовательно всеобщимъ. Филиппъ Пигафетъ, кажется, ближе другихъ подходитъ къ истинѣ: онъ говоритъ, что слово ταχία, встрѣчающееся въ тактикѣ Льва Философа, было производное отъ ταχότης, принадлежащее одной породѣ рыбъ, называемой Итальянцами spada, т. е. шпага, эспадронъ (рыба мечъ), такъ какъ остроконечный носъ галеръ (ф. 35, 41, 43), употреблявшихся въ средніе вѣка и замѣнившій древніе тараны, имѣетъ сходство съ передней частью туловища этой рыбы.

Какъ бы то ни было, но въ IX вѣкѣ существовалъ родъ судовъ, называвшійся ταχία. Левъ Философъ сравниваетъ ихъ съ дромонами и говоритъ, что онѣ были удобоповоротливы и легки на ходу, и потому способны на всѣ порученія, требовавшія скорости и ловкости.

Ни одинъ изъ древнихъ писателей не оставилъ никакихъ точныхъ свѣдѣній, по которымъ можно было сказать, что галеры древнихъ Грековъ, Римлянъ и другихъ народовъ, имѣвшихъ военные флоты, походили бы на галеры среднихъ вѣковъ. Можно только сказать, что суда длинныя, были суда военныя; судить о ихъ внѣшней конструкціи можно только по фрескамъ и барельефамъ и, зная, что средневѣковыя галеры были суда, имѣвшія одинъ рядъ весель, подобрать подходящія имъ типы, дошедшіе до нашихъ дней въ весьма ограниченномъ числѣ.

О самомъ древнемъ изъ такихъ изображеній говорено въ началѣ книги при разсмотрѣніи египетскихъ судовъ. Какъ оно ни не совершенно, однакоже, глядя на него можно сказать, что средневѣковая галера сохранила много сходства со своей прародительницей. Болѣе близкое сходство можно видѣть въ древней униремѣ (фиг. 14). Изображеніе на моголь, найденной въ Пуццолло, имѣетъ еще болѣе поразительное

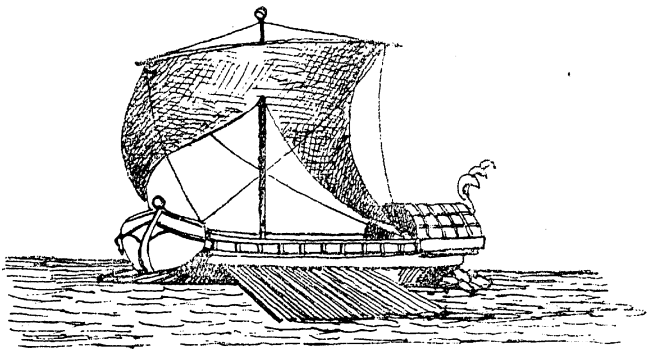
сходство съ галерами XV и XVI вѣковъ, въ особенности по числу весель (фиг. 31).



Фиг. 31.

По всему видно, что художникъ желалъ этимъ изображеніемъ передать съ возможною точностію видѣнную имъ галеру, довольно удачно изобразивъ ея конструкцію отъ верхняго борта до киля. Внѣшнія украшенія переданы ими очень отчетливо.

На стѣнахъ Помпей находится также изображеніе галеры, хотя грубо отдѣланное, но внѣшній видъ (фиг. 32) ея весьма мало различествуетъ отъ средневѣковыхъ галеръ, строившихся уже по извѣстнымъ утвержденнымъ тогда правиламъ,

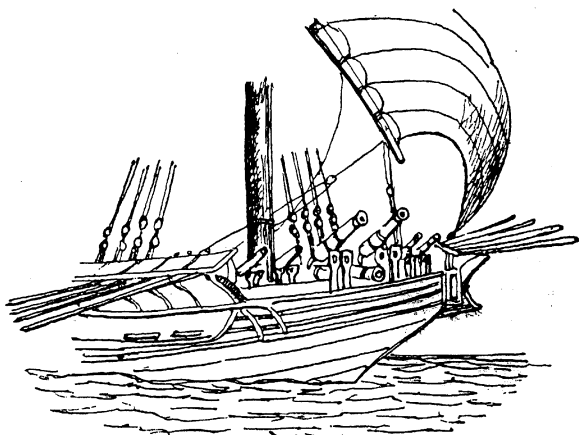


Фиг. 32.

составленнымъ, въ свою очередь, безъ сомнѣнія, изъ предшествовавшихъ опытовъ и практическихъ указаній. И такъ, галеры составляютъ разрядъ судовъ, употреблявшихся всѣми народами Средиземнаго моря съ древнѣйшихъ временъ, только подъ другими названіями. Онѣ обязаны своему продолжительному существованію своимъ отличнымъ качествамъ, почему на нихъ и обращалось больше вниманія; ихъ старались отдѣлывать не только съ изяществомъ, но даже съ роскошью. Документы, сохранившіеся отъ среднихъ вѣковъ, показываютъ, что Генуэзцы, Венеціане, Византійскіе Греки, Марсельцы, Каталонцы, Англичане, старались прибавлять такія качества въ конструкціяхъ, которыя, увеличивая скорость хода, вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивали бы ихъ прочность и боевую силу, для чего ставили на нихъ боевыя машины, приспособляя ихъ къ возможно быстрому дѣйствію. Длина галеръ доходила до 7,  $7\frac{1}{2}$  и даже до 8 ширинъ и болѣе. Дожъ Марино Санутто предлагалъ папѣ Іоанну XXII строить галеры въ 130 ф. длины, 16.9 ф. ширины, при высотѣ отъ килы до палубы 8 ф. Галеры были палубныя, на палубахъ устраивались скамьи (банки) для гребцовъ. По срединѣ палубы, вдоль всего судна оставлялся проходъ въ 2 ф. шириной для сообщенія кормы съ носомъ. На немъ помѣщались обыкновенно лица, обязанныя наблюдать за гребцами и правильной греблей и возбуждать въ нихъ энергію.

Главнымъ орудіемъ для нанесенія вреда непріятелю были *тараны*; о нихъ уже было упоминаемо. Тараны употреблялись долгое время и утратили свое значеніе не ранѣе, какъ съ усовершенствованіемъ артиллеріи. Тогда ихъ стали дѣлать иначе и давать болѣе красивыя формы, отчасти украшавшія носовую оконечность галеръ, но болѣе служившія для растягиванія передняго паруса, почему ихъ стали помѣщать не на линіи погруженія галеръ, а на продолженіи верхней палубы (ф. 33, 41, 43).

Во время абордажныхъ свалокъ, такіе тараны составляли удобное средство для перехода на непріятельскія суда. Для прочности ихъ оковывали по краямъ полосовымъ желѣзомъ. Прилагаемое изображеніе головы древняго тарана (ф. 34) снято съ оригинала, поднятаго со дна венеціанскихъ лагуновъ и хранящагося въ венеціанскомъ арсеналѣ, — голова эта изъ литой бронзы.



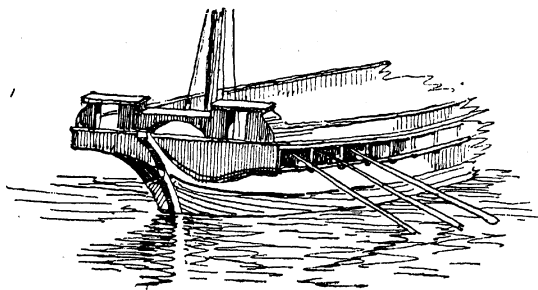
Фиг. 33.

Съ XVI в., когда артиллерія была достаточно усовершенствована, носовыя оконечности галеръ приняли слѣдующую форму (ф. 35).



Фиг. 34.

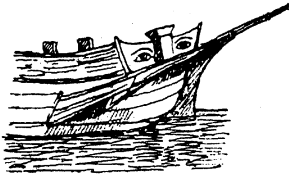
Ее передалъ Доминикъ Тинторетто на своей картинѣ „осада Константинополя Дожемъ Дандоло“, хранящейся въ Венеціи, въ залѣ Дожей. Такіе удлиненные носы упо-



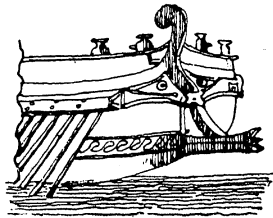
Фиг. 35.



треблялись и на другихъ судахъ, скорѣ по традиціи, чѣмъ для пользы и составляли какъ бы рутинное наслѣдство, перешедшее къ намъ отъ древнихъ Грековъ и Римлянъ. Калабрійскія шебеки ( ф. 36) украшались такими же носами и сверхъ того на носахъ рисовались глаза, которые можно встрѣтить и въ настоящее время. Глаза изображались и на галерахъ по сторонамъ форъ-штевней (ф. 37).

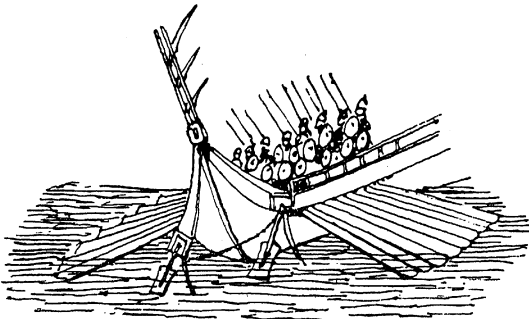


Фиг. 36.



Фиг. 37.

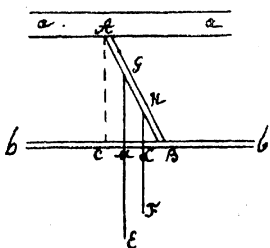
Привѣски рулевыхъ весель по времени также измѣнились; онѣ не прицѣплялись болѣе съ боковъ, а выпускались, какъ видно изъ прилагаемаго рисунка (ф. 38), изъ нарочно устроенныхъ въ кормахъ гнѣздъ. Это изображеніе найдено на одномъ изъ фресковъ Помпеи.



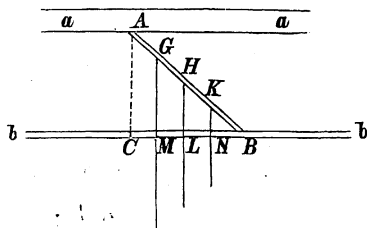
Фиг. 38.

Такіе рули употреблялись еще въ XVI в., но съ этого столѣтія, по свидѣтельству Пьетро Лоретти, рули на галерахъ стали подвѣшивать на крючьяхъ позади кормы.

Самый затруднительный и до сих поръ еще не разрѣшенный вопросъ о конструкціи древнихъ галеръ, состоитъ въ расположеніи веселъ на галерахъ, биремахъ, триремахъ и проч. при томъ условіи, что ряды веселъ располагались одинъ надъ другимъ, о чемъ уже было отчасти сказано. Такая система существовала почти до XVI вѣка и замѣнена другой, хотя менѣе сложной, но также не удобной. Въ этомъ столѣтіи начали располагать весла въ одинъ рядъ, размѣщая ихъ по 2, 3, 4 и 5 на одной банкѣ; для чего эти послѣднія устраивали не перпендикулярно килю, а болѣе или менѣе наклонно, увеличивая уголъ уклона при увеличеніи числа веселъ. Фиг. 39 и 40.



Фиг. 39.

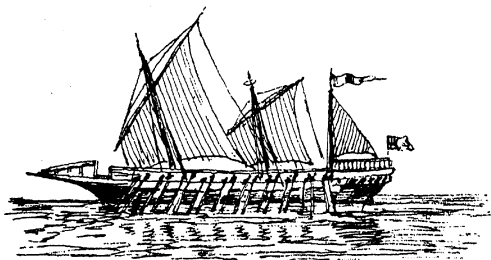


Фиг. 40.

Такъ на примѣръ: два эти чертежа (фиг. 39 и 40) представляютъ расположеніе для двухъ и трехъ веселъ на банкѣ: Аа направленіе киля отъ кормы къ носу, АВ—банки bb—постицы, углы САВ—углы наклоненія банокъ къ килю, G, H, K, мѣста для гребцовъ, а GM, HL, GM, HL, KN суть весла,—L, M, N—мѣста для уключинъ или строповъ, охватывающихъ весла. Впрочемъ съ XVI столѣтія банки даже и для галеръ въ одинъ рядъ веселъ имѣли небольшой уклонъ къ направленію киля. При двухъ веслахъ СВ имѣла 3 ф., а при трехъ—5 фут. разстоянія между гребцами GH и HK были въ 3 ф. Длина веселъ при двухъ веслахъ на банкѣ была для GE 20 ф. 9 дюйм.; изъ нихъ до 6½ ф. полагалось на валець GM, а для HF длина была 12 ф., при чемъ на валець полагалось до 9 ф.—9 дюйм. для трехъ веселъ—

ныхъ; самое длинное весло было до 20 ф. 9 д., среднее въ 15 ф., а малое въ 9½ ф.

По свидѣтельству капитана венеціанскаго галернаго флота Пантеро-Пантера, Венеція предпочитала строить галеры въ три весла на банкѣ. Такія галеры назывались *галера-зензиль*; а изъ шведскихъ документовъ видно, что король Густавъ I (1540 г.) строилъ галеры по 4 весла на банкѣ и для сооруженія ихъ вызывалъ мастеровъ изъ Венеціи. Для болѣе нагляднаго объясненія распредѣленія весель на галерахъ-зензилахъ помѣщается здѣсь рисунокъ двурядной зензили, находящейся на картинѣ Пьетро-Лоратти (XIV в.) во Флоренціи. Фиг. 41.



Фиг. 41.

Галеры зензили имѣли по одному гребцу на веслѣ и выведены изъ употребленія въ концѣ XVI в. вѣроятно потому, что одному гребцу было весьма трудно ворочать весло почти 21 ф., т. е. около трехъ сажень, да и самое размѣщеніе нѣсколькихъ весель на банкахъ было также неудобно. Ихъ замѣнили галерами съ однимъ рядомъ весель, которыя въ свою очередь стали дѣлать на столько длинными, что для управленія ими потребовалось сажать по 3, 4, 5 и даже 7 человекъ на каждое; вальки наполнялись какъ и прежде свинцомъ для сохраненія равновѣсія между имъ и лопастью. Къ валькамъ придѣлывались деревянные скобы по числу гребцовъ. Фиг. 42. Длина такихъ весель доходила до 40—50 ф.; изъ нихъ 10—13 фут. была надъ палубой, а 30—37 фут. надъ водою, самыя же весла опирались не на борта галеръ, а на наружныя выступы, устроенныя вдоль бортовъ,

гдѣ и дѣлались уключины. Такіе выступы назывались *постыи*.

ВАЛѢКЪ ГАЛЕРНАГО  
ВЕСЛА.



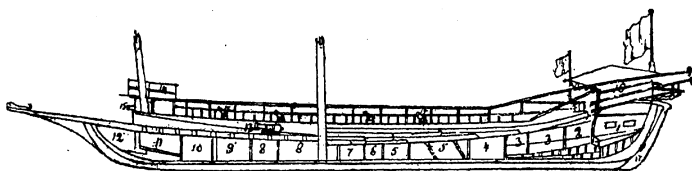
Фиг. 42.

Банки для гребцовъ устраивались, какъ уже сказано, подъ нѣкоторымъ угломъ къ килю и были шириною въ 1 и  $1\frac{1}{2}$  фута, а разстояніе между банками было до 4 фут. Ноги гребцовъ опирались на брусья въ родѣ скамѣекъ, возвышавшихся надъ палубой около фута, для того, чтобы предостеречь ноги гребцовъ отъ мокроты, ибо въ свѣжій вѣтеръ вода, попадая на палубу, стекала къ бортамъ, такъ какъ палуба въ срединѣ имѣла нѣкоторое возвышеніе. Къ этимъ брусьямъ приковывали гребцовъ одной ногой, о чемъ будетъ сказано ниже. По бортамъ между банокъ устраивались рундуки, на которыхъ команда спала и отдыхала въ свободное время. Ширина этихъ рундуковъ доходила до 2-хъ футовъ. Надъ палубой растилался тентъ для предохраненія гребцовъ отъ солнечныхъ лучей и дождя, когда это было удобно.

Прилагаемый здѣсь продольный разрядъ галеры (фиг. 43) дастъ достаточное понятіе о внутреннемъ размѣщеніи на этихъ судахъ: 1) Каюта капитана, 2) залъ совѣта, 3) погребъ капитана, 4) для вина, воды и мяса, 5) для сухарей, 6) для пороха, 7) комиссара, 8) каюта парусная, 9) якорные канаты, 10) каюта для медика или фельдшера, 11) для больныхъ 12) угольная яма, 13) руль, 14) киль, 15) помость, 16) мѣста для пушекъ, 17) трельяжная бесѣдка, подъ которой помѣщались офицеры, рыцари, находилось кресло капитана и отправлялось богослуженіе.

Кормовой флагъ въ католическихъ государствахъ имѣлъ изображеніе Богородицы. Флагъ національный помѣщался у начала трельяжа съ правой стороны. На носкахъ реевъ висѣли красные гвидоны, испещренные бѣлыми лиліями съ очень длинными концами.

Въ Парижскомъ музеѣ хранится предѣстная модель галеры la réale.



Фиг. 43.

О ПАРУСАХЪ, употреблявшихся въ древніе времена, было уже сказано, они были четырехугольные. Въ средніе вѣка вошли въ употребленіе треугольные паруса, которые впрочемъ не вытѣснили окончательно четырехугольные; послѣдніе употреблялись на мѣстахъ и отчасти на самыхъ галерахъ, но общимъ правиломъ было принято: паруса четырехугольные употреблять на короткихъ судахъ, а треугольные на длинныхъ. Послѣдніе давали возможность держаться ближе къ вѣтру и лавировать. Ихъ было также нѣсколько размѣровъ, каждый поднимался смотря по силѣ вѣтра; съ изобрѣтеніемъ *рифъ-сезней* паруса не мѣнялись, а только уменьшались соразмѣрно силѣ вѣтра, почему и необходимость имѣть нѣсколько парусовъ для одной и той же мачты уничтожилась сама собою.

Средневѣковыя галеры имѣли по двѣ и даже по три мачты; переднія мачты ставились наклонно къ носу; при двухъ мачтахъ паруса были треугольные рейковые, т. е. привязывавшіеся къ реямъ; при трехъ, на передней мачтѣ поднимался четырехугольный парусъ, а два задніе были треугольные.

Необходимость сохранять жизнь экипажа, заставляла придумывать разныя защиты; поэтому стали дѣлать высокіе борта болѣе или менѣе толстые или обстановкаивать борта щитами, изъ-за которыхъ воины метали стрѣлы. Впослѣдствіи стали возвышать носъ и корму и устраивать на нихъ башни для стрѣлковъ. Въ IX вѣкѣ эти башни исчезаютъ, а вмѣсто ихъ вокругъ мачты, около половины ея высоты, устраиваются платформы, защищенныя брустерами.<sup>2</sup> Съ изобрѣтеніемъ греческаго огня, для метанія его устраивали на носу особыя платформы. Дождь Цѣтро Кандіано I, для

загражденія лагуновъ отъ нападеній непріятеля, обстанавливалъ ихъ старыми галерами, съ четырёхугольными башнями въ срединѣ, похожими на отрѣзокъ пирамиды. Съ введеніемъ огнестрѣльныххъ орудій, башни были совершенно покинуты. Пушки ставились обыкновенно на носу безъ прикрытія (рис. 33) и въ первое время изъ нихъ бросали желѣзныя куски и каменя; по килу ставилась одна большая пушка, а по бокамъ на брусьяхъ утверждались маленькія орудія; въ послѣдствіи ихъ стали защищать надстройками (брустверы), а во время сраженій обкладывать мѣшками, наполненными землею, койками и вообще мягкими предметами; устраивали изъ нихъ же поперекъ галеръ траверзы. Носовая часть галеръ получила лучшее скрѣпленіе, для выдержанія давленія артиллеріи. Число орудій на большихъ галерахъ доходило до 13 и болѣе (см. артиллерія).

Корма при самой постройкѣ галеръ дѣлалась нѣсколько выше носа; обносилась сначала зубчатымъ брустверомъ, а позднѣе защиту устраивали изъ довольно тонкихъ досокъ. На кормѣ обыкновенно помѣщался капитанъ или адмиралъ; для такихъ почетныхъ лицъ устраивалось на нѣкоторомъ возвышеніи кресло. Лица эти большею частію происходили изъ извѣстныхъ аристократическихъ фамилій, прославившихся своими боевыми подвигами. Обыкновенно имъ довѣрялось и командованіе галерой; имъ воздавались особыя почести и ихъ сопровождала свита изъ молодежи (см. ниже).

Въ средніе вѣка и даже въ XVI столѣтіи на галерахъ, кромѣ экипажа, находились рыцари, отправлявшіеся искать славы въ бояхъ съ невѣрными. Ихъ обязанность состояла въ защитѣ кормоваго флага, что считалось большимъ почетомъ. Для нихъ существовали особыя законы, такъ наприкладъ: если кто-либо изъ рыцарей во время боя оставитъ корму, того сажали на шесть мѣсяцевъ въ башню. Венеціанское правительство всячески поощряло своихъ гражданъ къ изученію морскаго дѣла, почему дозволяло молодымъ людямъ хорошихъ фамилій поступать на суда для практики.

Въ XVII вѣкѣ, надъ кормой стали устраивать трельяжи и покрывать ихъ матеріями, болѣе или менѣе дорогими, смотря по состоянію командира. Трельяжи впрочемъ не составляли что-либо новое, они встрѣчаются на самыхъ древнихъ судахъ, какъ на примѣръ рис. 22. Иногда командиры галеръ, вмѣсто

трельяжей, устраивали тенты, т. е. шатры, покрывая ихъ богатыми тканями, на столько длинными, что концы, украшенные золотыми кистями, волочились по водѣ. Также украшали кормы богатой скульптурой и живописью. Такія надстройки хотя были большой помѣхой при боковыхъ и противныхъ вѣтрахъ, но на это обстоятельство, повидимому, мало обращалось вниманія. Особенная роскошь введена была во французскомъ галерномъ флотѣ, гдѣ командиры разорялись на украшенія галеръ и одежду галерной команды. Иные шили куртки изъ кармазиннаго бархата. Все это, конечно, отражалось на содержаніи команды и служило въ прямой ущербъ ея пищевому довольствію. Галеры въ различныя эпохи, во первыхъ, строились различно, а во вторыхъ, имъ давали и различныя размѣры. Общій характеръ былъ тотъ, что они сидѣли мелко въ водѣ. Къ болѣе сильнымъ слѣдуетъ отнести биремы, триремы и т. д., а къ меньшему разряду принадлежали униремы и однорядныя галеры, но и эти послѣднія различались по числу веселъ и потому получали различныя названія *галей*, *галеаса*. Эти послѣднія хотя и вооружались для войны, но были способны перевозить тяжести и даже лошадей. Венеціане употребляли ихъ въ XIV—XV вѣкахъ для торговли съ Генуей, Англіей, Фландріей и съ колоніями на Черномъ морѣ

Документы среднихъ вѣковъ указываютъ, что галеры различались по числу банокъ и числу гребцовъ на каждой банкѣ. Такъ: были галеры отъ 20 до 40 банокъ на сторонѣ. Потомъ строились (1351 г.) по 27 банокъ. Галеры непобѣдимой армады (1588 г.) имѣли до 306 гребцовъ. Были такъ называемыя галеры средней величины въ 24 и 25 банокъ по 4, 5 и 6 гребцовъ на веслѣ, послѣднія встрѣчались болѣе у турокъ; на другихъ сидѣло только по 3 человека. Послѣднія признавались Венеціей за самыя удобныя. Малыя галеры имѣли по 100 гребцовъ сидѣвшихъ по 2 на веслѣ. Галеры зенгилы имѣли по два (были и по 3) весла на банкѣ и были о 104, 112, 116, 140, и даже 180 веслахъ. При такой разницѣ въ числѣ веселъ и размѣры галеръ были различны; *длина* ихъ была отъ 120 до 150 ф. и распредѣлялась такимъ образомъ: 8 или 9 ф. отдѣлялись для носовой части (безъ тарана), 12 и 13 ф. для кормовой, 2 ф. для рудевого. Таранъ былъ 10 и 12 ф., слѣдовательно съ тараномъ галеры

имѣли отъ 130 до 162 ф. *Ширина* въ срединѣ отъ 15<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до 30 ф.

Палуба въ срединѣ возвышалась надъ килемъ до 7—8 ф. а къ бортамъ склонялась до 1 фута. Возвышеніе бортовъ отъ воды было на 3—4 ф. Надъ серединой по длинѣ устроенъ былъ помостъ или *куршея* въ 2 ф. ширины и до 2 ф. высоты отъ палубы. Значеніе куршей объяснено было выше.

Серъ Гренвиль Темплъ, путешествуя по Греціи и Турціи, сообщаетъ, между прочимъ, что Мальтійскія галеры имѣли въ длину 169 ф., ширину 36 ф. 6 д., рангоутъ изъ трехъ мачтъ съ латинскими парусами. Весель было 49,—каждое длиною въ 44 ф. 5 д. Вооруженіе составляли одна 36 ф. пушка двѣ 24 ф. и четыре 6 ф. поставленныя на форъ-кастелѣ, позади котораго по бортамъ стояли еще четыре 6 ф. орудія. Полное число экипажа 540 человекъ.

Скорость галеръ подъ веслами доходила до 6—7 узловъ въ часъ. Средняя скорость считалась 6 узловъ.

Гребцовъ собственно, было отъ 200 до 500 человекъ. Кромѣ того, въ военное время сажались войска отъ 40 до 80 челов. Независимо отъ гребцовъ на галерахъ были матросы, обязанные исполнять работы при парусахъ, якоряхъ и т. п. Наконецъ на галерахъ были: командиръ, начальники надъ галерниками, коки, фельдшеръ, комисаръ.

Галеры, на которыхъ сидѣли адмиралы завѣдывавшіе флотомъ и его частями (дивизіи), были самыя большія и назывались *la réalé, réale*.

Купцы также строили галеры. Купеческія галеры (XV в.) нѣсколько отличались отъ военныхъ тѣмъ, что весла размѣщали между носовой частью и средней мачтой, ихъ было 17 на сторонѣ, а на каждомъ веслѣ 4 гребца. Остальная часть галеры предназначалась для груза. Такія галеры имѣли по 3 мачты: двѣ заднія были съ латинскими парусами, а передняя имѣла четырехугольный парусъ.

Всѣ приморскія націи Средиземнаго моря заботились о расширеніи и защитѣ торговли и учреждали въ приморскихъ городахъ консульства. Въ тѣ времена болѣе всего наносили вредъ пираты, грабившіе суда и уводившіе въ плѣнъ и неводо экипажъ. Чтобы ослабить сколько возможно ихъ разбойничьи нападенія, всѣ націи и въ особенности Венеція держала особыя эскадры на тѣхъ станціяхъ, гдѣ угрожала



болѣе всего опасность. Кромѣ того Венеція, Генуя, Пиза, Анкона имѣли особые для арматоровъ законы, которыми указывались размѣры судовъ, ихъ оснастка, парусность, число и величина якорей, число гребныхъ судовъ, число гребцовъ и число военной команды. Указывалось также какъ и чѣмъ они должны быть вооружены, напр. число латъ, пикъ, интрепелей (топоровъ), луковъ, стрѣлъ; а со введеніемъ огнестрѣльнаго оружія назначалось число орудій, ихъ калиберъ, количество пороху, ядеръ, картечи, и т. п. По борту судовъ отъ киля, вертикально, прикрѣплялось шкало, раздѣленное на футы, по немъ наблюдалось чтобы суда не грузились болѣе опредѣленной закономъ глубины и тѣмъ не отягчали бы ходъ судна, такъ какъ перегруженныя суда могли быть настигнуты пиратами и ограблены. На судахъ должно было имѣться извѣстное число фонарей, по числу команды. Наконецъ назначалось время года для плаванія. Весьма естественно что лѣто считалось самымъ благопріятнымъ временемъ.

За исполненіемъ всѣхъ этихъ правилъ наблюдалось очень строго. Въ особенности надзоръ былъ строгъ за нагрузкой, для чего въ портахъ держались особые чиновники. Нарушавшіе законъ подвергались отвѣтственности, на нихъ налагалась болѣе или менѣе высокая пеня, запрещалось торговать или временно или вовсе; наконецъ виновныхъ лишали даже свободы и все имущество отбиралось въ казну.

Вотъ нѣкоторыя любопытныя статьи изъ статута: За недостающую тетиву у арбалета 5 су. За недостающую кирасу 5 флориновъ. За недостающій средній (запасный) парусъ 100 жевевскихъ ливровъ. Каждый офицеръ, компаньонъ или морякъ, должны имѣть для своей защиты оружіе для себя, для спины (латы) и головы (шлемъ) и два арбалета. Чего же не будетъ на лицо, за то взыскивается 25 ливровъ и т. д.

До XV в. компань не было далеко не совершеннѣе, почему мореплаватели мало вѣрили въ его пригодность и, отправляясь въ путь, держались береговъ, стараясь не терять ихъ изъ виду; къ такому способу плаванія вынуждали ихъ также какъ дурная конструкція судовъ, такъ и не совершенство вооруженія (парусность). Суда ихъ не могли ходить при боковыхъ вѣтрахъ, а тѣмъ болѣе при противныхъ (лавировать). Такіе вѣтры сбивая ихъ съ пути, заставляли заходить въ ближайшіе порты и выжидать

попутья. По этому и плаваніе судовъ было весьма продолжительно.

Авраамъ Фаризоль, извѣстный болѣе подъ именемъ Перистоля, авиньонскій раввинъ конца XV в., оставилъ любопытное описаніе путешествіе его собственныхъ Венеціанскихъ галеръ, посылаемыхъ имъ съ товаромъ во Фландрію. Вотъ его переводъ: „я слышалъ отъ Венеціанскихъ купцовъ, торговавшихъ съ Фландріей на торговыхъ галерахъ и самъ нерѣдко испытывалъ, что ихъ плаваніе продолжается 18 мѣсяцовъ а иногда и 2 года. Путь проходимый ими дѣйствительно великъ и простирается отъ 3 до 4 тысячъ миль (итальянскихъ). Бываютъ однако случаи, когда все благоприятствуетъ, то путешествіе ихъ совершается въ 8 мѣсяцовъ. Вотъ ихъ путь за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда имъ приходится завозить часть груза въ другіе порта или въ нихъ нагружаться или заходить въ нихъ при буряхъ или противныхъ свѣжихъ вѣтрахъ: изъ Венеціи они идутъ на востокъ до береговъ Далмаціи и Македоніи (Албанія и Славонія), около которыхъ и держатся до выхода изъ Адриатическаго моря. Здѣсь сворачиваютъ на право, идутъ мимо Колабрии по Средиземному морю, проходя въ виду Отранто, Тарентскаго залива и огибаютъ Италію. При этомъ въ правой рукѣ они видятъ Леццію и Монтеальто и входятъ въ Мессинскій проливъ, по которому идутъ 8 миль между Мессиною и Калабрійскимъ берегомъ. Отсюда, огибая до 2000 миль берега Средиземнаго моря, они заходятъ иногда въ Реджію, Салерну, Неаполь, Гаэтту, Остію, Пиомбино, Ливорну. Въ лѣво онѣ видятъ Корсику, довольно впрочемъ далеко отъ материка; заходятъ при надобности въ Зарзану, Геную, Савону, Моначко, Ниццу. Далѣе проходятъ восточный берегъ Сардиніи, Марсель, устья Роны, мертвые Лагуны (Aigues-Mortes), весь берегъ Арагоніи, Перпиньяна, Валенсіи, Барселонны; острова Балеарскіе остаются влѣвѣ; проходя вдоль Андалузіи доходятъ до Гренады и Малаги. Когда галеры будутъ въ Гибралтарскомъ проливѣ, то идутъ изъ него на право и такъ продолжаютъ идти до тѣхъ поръ, пока придутъ на видъ Британскихъ острововъ, откуда идутъ во Фландрію чрезъ не широкій проливъ Ламаншъ, вотъ настоящій путь купцовъ, которому они слѣдуютъ неизмѣнно, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда ихъ застигнутъ противные вѣтры или погонятся пираты“.

Такъ робко и осторожно ходили наши, безъ сомнѣнія отважные предки-мореходы! Какая громадная часть времени и усилій расходовались вслѣдствіе недостатка въ мореходныхъ средствахъ и не совершенства судостроенія. Для того чтобы обогнуть часть Европы отъ Венеціи до Фландріи, имъ надо было пройти 4000 миль, на которыя при счастливой случайности расходовалось 8 мѣсяцевъ, а чуть не повезетъ—такъ и два года! Читая эту почтенную и правдивую старину и соображая, что при нынѣшнемъ состояніи мореходнаго дѣла, корабль при среднемъ ходѣ по 10 миль въ часъ, четыре тысячи миль пройдетъ въ 16 дней,—какъ то трудно вѣрится въ правдивую древность!

Несомнѣнно что родина галеръ есть Средиземное море; съ XII в. онѣ введены уже въ Норвегіи и настолько размножились, что Эрикъ XII обязался снабдить 200 галерами франц. короля Филиппа Красиваго, воевавшего съ Эдуардомъ англійскимъ. Слѣдовательно галеры были приняты въ сѣверныхъ государствахъ еще ранѣе этого времени. Графъ Жираръ (Girard la bariller), принимавшій участіе въ снаряженіи французскаго флота, говоритъ что у Филиппа были какъ свои галеры, такъ и другія, принадлежавшія нѣкоторымъ аристократамъ Руана, Гарфлера и другихъ Нормандскихъ портовъ. Въ 1403 г. португальскія галеры, послѣ высадки въ Тулонъ и Испанію, ходили для той же цѣли въ Англію. Торговья галеры ходили изъ Средиземнаго моря въ Англію и Фландрію еще въ XIV столѣтіи. Было уже сказано, что галеры считались въ древніе и средніе вѣка лучшими боевыми судами, какъ имѣвшія два двигателя, т. е. весла и паруса. Признавая за ними несомнѣнныя морскія качества, ихъ еще въ XVIII в. держали нѣкоторое время при парусныхъ флотахъ и употребляли на такія же надобности какъ въ наши дни паровыя суда. Такъ: въ сраженіи при Велець-Малагѣ 24 августа 1704 г. между соединенными флотами голландскимъ и англійскимъ съ одной стороны и Испанскимъ, Италіанскимъ и Французскимъ съ другой, послѣдній находился подъ вѣтромъ и былъ выведенъ на вѣтеръ съ помощью галеръ, чрезъ что сраженіе было выиграно.

Исторія галеръ, какъ уже было сказано, заканчивается XVIII вѣкомъ. Предлагая ее въ возможно сокращенномъ изложеніи, слѣдуетъ еще сказать нѣсколько словъ о галерѣ

буцентавръ, игравшей долгое время не послѣднюю роль въ венеціанскихъ морскихъ празднествахъ и галерѣ построенной докторомъ Фаусто, замѣчательной по своей необыкновенной величинѣ.

Названіе *буцентавръ*, принадлежавшее галерѣ, на которой Венеціанскій дожъ торжественно вѣнчался съ моремъ, происходитъ, какъ полагають, иныя отъ фигуры центавра украшавшей носовую оконечность нѣкоторыхъ галерѣ. Первая галера-буцентавръ, безъ сомнѣнія, была построена не съ цѣлью извѣстнаго праздника, называвшагося *regia*, ведущаго свое начало съ 1177 г., оно не составляло имя собственнаго, а было нарицательное, принадлежавшее нѣсколькимъ галерамъ извѣстнаго типа, чему подтвержденіемъ служатъ распоряженія венеціанскаго сената, составлявшаго эскадры изъ буцентавровъ; онѣ посылались на извѣстныя станціи для преслѣдованія пиратовъ и защиты отъ нихъ купеческихъ судовъ.

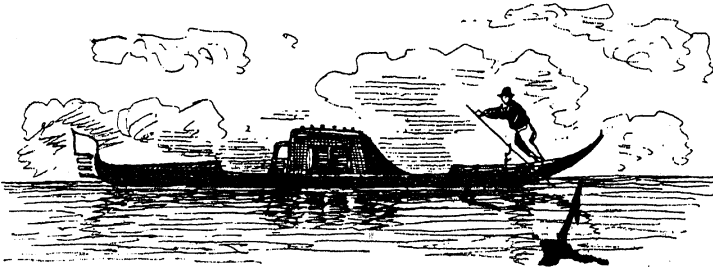
Въ этомъ году папа Александръ III, узнавъ о побѣдѣ одержанной Оттономъ надъ гордымъ Фридрихомъ Барбаруссой, вышелъ на большой галерѣ изъ типа буцентавровъ къ Лидо встрѣтить побѣдителя. Она была особенно богато изукрашена для этого торжества живописью, разцвѣчена флагами и на кормѣ имѣла тронъ поставленный на возвышеніи, на которомъ возсѣдалъ глава церкви.

Съ той поры, въ память такого важнаго событія, установлено было праздновать этотъ день выѣздомъ на море Венеціанскаго дожа, для чего построена была особая галера сохранявшая, какъ видно даже по модели находящейся въ Венеціанскомъ арсеналѣ, типъ галерѣ XII вѣка, разряда буцентавровъ. Галера эта имѣла всего 104 ф. длины и въ то время считалась огромнымъ судномъ; для послѣдующихъ столѣтій она не представляла уже типа большихъ судовъ и отличалась лишь своей конструкціей. Ширина ее была 23.3 ф., высота палубы 11.6 ф., а высота отъ кила до верхняго края борта 18.9 ф.; она имѣла по 23 банки на сторонѣ, слѣдовательно всего 46 веселъ. Каждое весло управлялось 4 гребцами, которые гребли стоя, имѣя надъ собою шатеръ съ помостомъ на верху. На немъ устроены были сидѣнья для свиты дожа; самъ же дожъ помѣщался въ кормѣ на богато устроенномъ тронѣ. Хроника говоритъ, что Буцентавръ была тяжелая

галера не отличавшаяся ходкостью, но роскошно убранная, съ богатой скульптурой на кормѣ и носу; послѣдній оканчивался двумя таранами устроенными однимъ надъ другимъ.

Кромѣ воспоминанія торжества побѣды надъ Барбаруссой, этотъ праздникъ имѣлъ болѣе серьезное значеніе: поддерживать соревнованіе къ морю въ морскомъ сословіи. Въ это время производились гонки на гребныхъ судахъ (гондолахъ) и побѣдителю надѣвался вѣнокъ самимъ дожемъ.

Гондолы были исключительно гребныя суда, употреблявшіяся для сообщеній съ берегомъ большихъ судовъ. Ихъ поднимали во время походовъ на галеры, подобно тому какъ и въ настоящее время поднимаютъ на корабли всѣ гребныя шлюпки. Кромѣ того, гондолы въ Венеціи употреблялись, да и нынѣ употребляются для сообщеній по каналамъ. Фиг. 44.



Фиг. 44.

Въ началѣ XVI в. въ Венеціи жилъ инженеръ Пишерони Мирандола, предложившій сенату построить громаднхъ размѣровъ галеру бирему, подобную древнимъ, длиною въ 149.7 ф., шириною 24.9 ф. и глубиною отъ киля до нижней палубы 39.5 ф., отъ этой до верхней 4.4 ф., на которой было бы экипажу галерниковъ 394 человекъ, а длина весель 46.79 и 61.1 ф., но проектъ этотъ не былъ принятъ. Счастливецъ Мирандола былъ Витторе Фаусто, ученый и математикъ, пользовавшійся большимъ уваженіемъ. Онъ предложилъ построить галеру кенкерему по системѣ галеръ-зензелей. Понятно, что такая галера размѣрами своими должна была превзойти всѣ галеры, строившіяся гдѣ либо до того времени.

Сенатъ одобрилъ проектъ Фаусто; галера его въ 1529 году была спущена на воду и испробована. Ее заставили состязаться съ обыкновенной однорядной галерой, которая сначала, казалось, не отставала отъ кенкеримы-зензили, но дружная гребля послѣдней скоро взяла перевѣсъ и далеко оставила за собою свою маленькую соперницу. „Казалось, вся Венеція“, передаетъ хроникеръ этого событія, „перевралась на суда и гондолы, чтобы подивиться на галеру-чудовище. Лагуна, гдѣ производилась проба, загромождена была ими. Воздухъ оглашался громкими немолкаемыми одобреніями. Торжество Фаусто было полнѣйшее, сенатъ рукоплескалъ, а самъ дождь, какъ передаетъ тотъ же хроникеръ, „даже прослезился!“

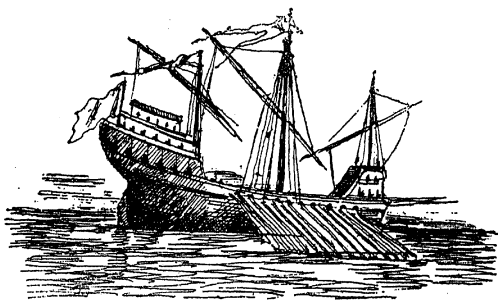
Сенатъ, довольный результатами, составилъ новый уставъ для этой галеры, назначилъ командира, опредѣлилъ составъ команды и служащихъ и всѣмъ положилъ увеличенное содержаніе.

Изъ этого устава видно, что галера Фаусто должна была имѣть 200 весель; онѣ распредѣлялись по 5 на каждой банкѣ. Слѣдовательно всѣхъ банокъ было по 20 на сторонѣ. При этомъ условіи, необходимо было дать между банками (фиг. 39) СВ разстоянія до 10 ф., слѣдовательно одни гребцы занимали 200 ф., а съ кормой и носомъ вся ея длина по палубѣ была не менѣе 240 ф., ширина до 33.2 ф.; осадку въ водѣ надо положить не менѣе 12—13 ф. Вооруженіе состояло изъ 300 орудій различныхъ калибровъ. Эту галеру чудовище употребляли только въ крайнихъ случаяхъ надобности.

Галеасы (большія галеры). Пантеро-Пантера даетъ имъ слѣдующее опредѣленіе: „Галеасы были суда превосходящія своею величиною всѣ существующія какъ парусныя, такъ и имѣющія весла. Длина ихъ пропорціональна ширинѣ. Вообще они очень схожи съ галерами, но длиннѣе ихъ, шире и выше на пѣтую треть. Весла на галеасахъ гораздо болѣе галерныхъ и отстоятъ одно отъ другаго на большее разстояніе. Каждое весло приводится въ движеніе 6—8 человекъ. Длина галеасовъ доходитъ до 270 ф. На нихъ всегда три мачты и три паруса. По бокамъ кормы выкидывается по большому веслу для того, чтобы помогать судну при поворотахъ. Галеасы массивны и тяжелы, вооружены сильной

артиллеріей, размѣщенной на кормѣ и на носу за высокими и прочными прикрытіями, изъ-за которыхъ солдаты стрѣляютъ также изъ своихъ мушкетовъ и аркебузовъ. На галеасахъ одна палуба; подъ ней находится много каютъ и погребовъ (люковъ). Число пушекъ на галеасахъ до 60 разныхъ калибровъ; изъ нихъ самая большая помѣщена на носу на куршеѣ; она можетъ выбрасывать отъ 50 до 80 фунтовъ желѣзной картечи. Двѣ другія пушки, поменьше, помѣщены по ея сторонамъ. Полупушки, полукулерины и сакры, или среднія, помѣщаются на кормѣ“.

Англійскій писатель Эвелинъ (1645) сообщаетъ, что „венеціанскіе галеасы имѣли 150 ф. длины и 30 ширины, не считая возвышеній на носу и кормѣ. Имѣли три мачты и три паруса, а число экипажа доходило до 1300 человекъ. Весла не составляли главнаго движущаго средства и употреблялись только при маловѣтріяхъ. У галеасовъ, для лучшаго помѣщенія весель, борта наклонялись внаружу“. О неуклюжей формѣ галеасовъ XVI в. можно судить по слѣдующему рисунку. Фиг. 45.



Фиг. 45.

Въ XVII в. галеасы были уже рѣдкостью и не походили на своихъ неуклюжихъ предшественниковъ; кормовыя надстройки почти исчезли, носовая защита была понижена; вообще форма галеасовъ значительно облагородилась и за ними остались только ихъ большіе размѣры.

Галеасы, какъ военныя суда, употреблялись въ разныхъ сраженіяхъ; такъ: въ Лепантской битвѣ ихъ было 7; въ непобѣдимой армадѣ — 4, французы имѣли также нѣсколько галеасовъ, употреблявшихся ими съ неоднократными успѣхами противъ англійскихъ рамбергъ, вооруженныхъ слабѣйшей противу нихъ артиллеріей.

Гаты или Каты (Gates, chats) были суда, ходившія на веслахъ и носившія мачты и паруса. Архіепископъ Тирскій свидѣтельствуетъ, что они имѣли по 100 веселъ и по 200 гребцовъ и при флотахъ ходили вмѣстѣ съ грузовыми судами. По свидѣніямъ у Эвелина видно, что они отличались отъ галеасовъ тѣмъ, что борта ихъ значительно уклонялись внутрь. Вообще полагаютъ, что это были суда на половину грузовыя и боевыя, размѣрами своими превосходившія размѣры галеръ.

Шеланды, хеланды. Дитмаръ, писавшій въ X вѣкѣ, говоритъ, что шеланда есть корабль необыкновенной длины и поразительной быстроты, имѣющій по два ряда веселъ со стороны и 150 матросовъ. Императоръ Левъ Философъ нигдѣ не говоритъ о шеландахъ, хотя нѣтъ сомнѣній, что онѣ употреблялись въ его время. Онъ упоминаетъ о *Гиппагогахъ*, судахъ, какъ извѣстно, служившихъ въ греческомъ флотѣ для перевозки лошадей и указываетъ на необходимость снабжать экипажи гиппагогъ луками, стрѣлами и копыями для защиты на случай встрѣчи съ непріателемъ. Но гиппагоги были суда короткія, ходившія только подъ парусами, почему ихъ помѣщали въ послѣдней линіи и нерѣдко водили на *буксиръ*.

Константивъ Багрянородный упоминаетъ нѣсколько разъ о шеландахъ и даже говоритъ, что когда стратегъ Самосскій былъ посланъ къ о-ву Криту, то въ его эскадрѣ были шесть *шеландъ-памфиллъ* съ 150 человекъ на каждой и шесть шеландъ (*chelandes-huissûrs, chelandis-usiacis*) по 108 человекъ. Иоаннъ и Асцента вели въ Африку три шеланды и четыре дромона, имѣя на каждомъ суднѣ по 220 человекъ и т. д. Изъ этихъ указаній можно заключить, что шеланды были большія и длинныя грузовыя суда. Зная что такое были памфилы, и по отсутствію точныхъ указаній о конструкціи шеландъ простыхъ и шеландъ-памфилъ, должно придти къ такому предположенію, что суда эти походили на дромоны вооруженіемъ и оснасткой и вѣроятно имѣли нѣкоторое раз-



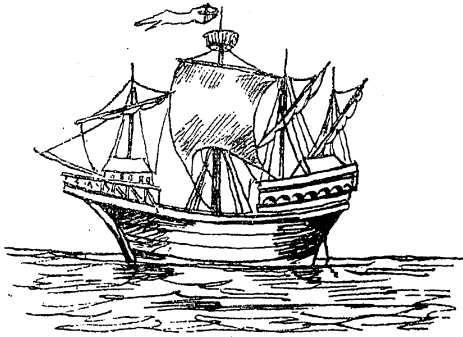
личіе во внутреннемъ размѣщеніи, сохраняя тоже вооруженіе. Что же касается до *шеландъ-usiacis*, то будучи также изъ семейства дромоновъ, онѣ имѣли просторный трюмъ, нарочно приспособленный для перевозки лошадей, для чего въ кормѣ надъ ватеръ-линіей у нихъ было устроено особое окно, чрезъ которое вводились лошади. Догадка эта основывается на томъ, что такіа же приспособленія имѣлись на *usiaticis* XII, XIII и XIV вѣковъ; у нихъ *huis* (дверь) отворялась въ кормѣ и по минованіи надобности запиралась плотно и конопатилась. Подтверженіе такому предположенію встрѣчается въ отчетахъ по снаряженію флота для крестоваго похода предпринятаго Людовикомъ IX, когда на одинъ нефъ можно было помѣстить 50 лошадей. Вся разница между шеландами—*usiaticis* и нефами состояла кажется въ томъ, что первые не были такъ велики и не могли забирать такого количества лошадей какъ нефы и принадлежали къ разряду судовъ длинныхъ, хотя и грузовыхъ.

Уксеры были въ значительномъ употребленіи въ Каталоніи и на югѣ Франціи въ XIII и XIV вѣкахъ. Это были также галеры, конструкціей своей походившія на галеры—*usiaticis* (*huissier* по французски), почему въ кастильскомъ флотѣ ихъ называли *usser*, *usserius*; они вмѣщали въ себѣ по 40 лошадей. Такая конюшня должна была имѣть до 40 ф. длины, а вся уксера въ длину доходила до 140 фут. при 30 фут. ширины и 23 ф. (7 м. 49 с.) вышины. Въ хроникѣ короля кастильскаго дона Педро говорится, что когда онъ собирался войной на короля арагонскаго, то въ составъ своего флота включилъ очень большую галеру, носившую названіе *уксела* (*Uxel*). Онъ отнялъ ее у Мавровъ и употреблялъ при осадѣ Аржезираса. Мавры имѣли не только эту уксеру, но много другихъ, построенныхъ ими одновременно и употребляли ихъ для перевозки многочисленнаго войска изъ Сеуты въ Гибралтаръ и Алжезирасъ. Кромѣ людей, каждая уксела должна была вмѣщать подъ палубой по 40 лошадей. На взятіи укселѣ донъ Педро поставилъ три башни: одну на носу, другую на кормѣ и третью по срединѣ. Хроника сохранила даже имена рыцарей, командовавшихъ башнями, вмѣщавшихъ по сту восьмидесяти солдатъ, не входившихъ въ составъ судоваго экипажа, управлявшаго парусами и веслами. Кампаньи (*Campani*), въ своихъ историческихъ за-

пискахъ, упоминаетъ также объ уксерахъ, говоря, что этотъ разрядъ гребныхъ судовъ, упоминаемый часто въ средневѣковыхъ хроникахъ, былъ гораздо массивнѣе большихъ галеръ. Во время сраженій ихъ помѣщали обыкновенно въ центрѣ линіи баталіи. Къ сожалѣнію, объ уксерахъ нѣтъ никакихъ болѣе подробныхъ свѣдѣній, по которымъ можно было бы судить точнѣе о ихъ вооруженіи. Надо полагать, что оно походило на вооруженіе современныхъ галеръ, что же касается до башенъ, то уксера дона Педро кажется составляла исключеніе.

Рамберги были суда, ходившія на веслахъ и имѣвшія паруса. Онѣ были суда собственно англійскія и рѣдко заходили въ Средиземное море. Мартинъ дю Беллей (du Bellay), описывая сраженіе адмирала Аннебо съ англійскимъ флотомъ у о-ва Вайта (юль 1545 г.), говоритъ, что у непріятеля были особаго рода суда, скорѣе длинныя, чѣмъ короткія и болѣе узкія, чѣмъ галеры, чтобы легче бороться съ теченіями, очень сильными въ томъ морѣ. Моряки отзываются о нихъ съ похвалой, говоря, что въ скорости онѣ не уступаютъ галерамъ, называютъ ихъ рамбергами. Суда эти очень легкія и поворотливыя, преслѣдуя наши (т. е. французскія) галеры, стрѣляли имъ въ корму, а наши галеры, не имѣя на кормахъ орудій, должны были поворачиваться носами, чрезъ что замедляли свой ходъ и легко могли быть атакованы на абордажъ. Изъ этого описанія слѣдуетъ заключить, что рамберги походили на галеры своимъ вооруженіемъ, были однакоже легче на ходу и поворотливѣе. Въ одномъ изъ англійскихъ сочиненій помѣщенъ рисунокъ рамберги, но на столько безобразный и не согласный съ описаніемъ, что скорѣе походитъ на плотъ съ одной мачтой, чѣмъ на легкое морское судно. Рамберги XVII в. были уже суда грузовыя. Фурнье говоритъ, что они поднимали отъ 120 до 200 тоннъ груза и ходили на веслахъ и подъ парусами. Вотъ рисунокъ рамберги, взятый изъ Парижской бібліотеки. Фиг. 46.

Гальоты. У Винеслафа въ его описаніи „царствованіе короля Рагарда“ гальоты встрѣчаются подъ именемъ *гальотовъ* (конецъ XII в.). Онъ говоритъ о нихъ какъ о судахъ, имѣвшихъ одинъ рядъ весель, меньшихъ размѣровъ чѣмъ галеры, болѣе короткихъ чѣмъ длинныхъ, очень поворотливыхъ и быстро ходящихъ, употреблявшихся преимущественно для



Фиг. 46.

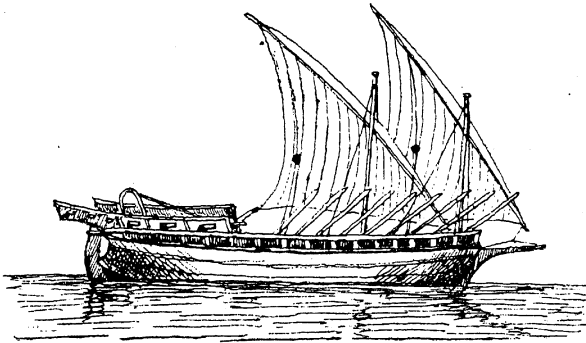
метанія греческаго огня. По этому ихъ считали очень опасными противниками нефовъ и большихъ галеръ. Исслѣдователи старины полагають, что суда, извѣстныя у Льва VI подъ именемъ *Galaio*, были тѣ же гальоты. Гальоты времени императора Ивана Палеолога имѣли по 200 человекъ экипажа, почему полагають, что это были небольшія галеры, не превышавшія 120—125 ф. длины. Гальоты XII и XIII вѣковъ не слѣдуетъ конечно смѣшивать съ гальотами и гальонами XV, XVI и XVII столѣтій; послѣдніе имѣли совершенно другую конструкцію, о чемъ будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ.

Пинасы, спинасы, (*Spinnaces, pinaces*). Шарпрокъ, сравнивая ихъ съ рамбергами, говоритъ, что они ходили подъ парусами и на веслахъ и принадлежали къ разряду фрегатовъ, употреблявшихся въ Средиземномъ морѣ. Обинъ (*Aubin*) пишетъ, что это были небольшія суда Бискайскаго залива, имѣвшія не круглую, а плоскую корму, длинныя и узкія, а потому легкія на ходу вооружались тремя мачтами, имѣли три паруса, но ходили и на веслахъ.

Въ XVII в. подъ именемъ пинасъ извѣстны были Голландскія суда въ 134 ф. длиною, но не имѣли никакого сходства съ *пенишамми*. Происхожденіе слова *пениша* французское, отъ *pinasse*; оно взято отъ Испанскаго *pinaza*, а это слово происходитъ отъ *pine*—породы дерева, изъ котораго строились у Испанцевъ эти суда. По инымъ свѣдѣніямъ пинасами назывались небольшія шлюбки, вмѣщавшія до 25 человекъ.

Ихъ употребляли для разсылокъ вездѣ, гдѣ требовалось скорое исполненіе порученія.

Бригантины также родъ галеръ, походившихъ на нихъ по вооруженію и парусамъ, но гораздо меньшихъ размѣровъ. Въ XVI в. бригантины имѣли отъ 8 до 16 весель, палубы и одинъ или два паруса. Въ XVII в., по отзыву Обина (Aubin), бригантины строились безъ палубъ, но имѣли помость ниже ватеръ линіи, подъ которымъ хранились провізія и судовые припасы. Всѣ матросы были въ то же время и солдаты, вооруженные мушкетами, прикрѣплявшимися подъ вальками весель. Aubin очень хвалитъ подобное приспособленіе, потому что мушкетъ защищенъ отъ мокроты и въ то же время уравниваетъ валекъ съ лопастью. Название бригантины производятъ отъ brigand (Cange, Cambragny), пиратовъ, у которыхъ бригантины были въ ходу по ихъ легкости. Фиг. 47. Бригантины исчезли не давно; въ позднѣйшій періодъ парусныхъ судовъ, бригантинами называли малыхъ размѣровъ бриги (см. ниже).



Фиг. 47.

Кастаделлы, фелуки, фрегаты, флейты были также весьма небольшія средневѣковыя суда, употреблявшіяся въ Средиземномъ морѣ; онѣ ходили на веслахъ, имѣя ихъ не болѣе десяти, отличались легкостью и поворотливостью и употреблялись только какъ суда каботажныя. Въ позднѣйшее время первыя исчезли вовсе. Фелуки плаваютъ въ Сре-

земномъ морѣ и по сіе время и парусностью походятъ на ф. 47 съ наклоненой впередъ фокъ-мачтой. Флейты еще въ началѣ нынѣшняго столѣтія были извѣстны какъ грузовыя суда и въ военныхъ флотахъ вооружались пушками. Фрегаты въ парусное время преобразились совершенно и считались лучшими боевыми и красивѣйшими судами во всѣхъ флотахъ. Даже и въ настоящее, бросеносныхъ флотовъ время, во многихъ государствахъ существуютъ деревянные паровыя фрегаты и названіе фрегата даютъ по преимуществу большимъ и сильнымъ броненосцамъ (см. Это).

Фюста—родъ маленькой галеры, гораздо мѣньше гальота, въ XIII в. находилась въ разрядѣ военныхъ судовъ, имѣвшихъ паруса и весла очень легкія и не большія. Въ XVI в. они употреблялись Турками. Баифъ, описывая пребываніе свое въ Венеціи, говоритъ, что онъ видѣлъ тамъ фюсты, у которыхъ въ носовой части было по одному веслу на банкѣ, а отъ мачты къ кормѣ по два, подобно какъ у галеръ везилей. Вообще это были легкія разсыльные суда при флотахъ.

Баркалоны (Baque—longue) въ XVII в. очень походили на *корветы* того времени. Имѣли одну мачту и большой косой парусъ, привязанный къ рею какъ на корабельныхъ бизань-мачтахъ и треугольный фокъ. Самыя большія вооружались 10 пушками. При безвѣтріи могли ходить на веслахъ. Употреблялись въ Англіи, Франціи и Испаніи и въ началѣ XVIII в. вышли совсѣмъ изъ употребленія.

Сарадины, Мавры, Арабы, Турки имѣли также свои флоты. Въ средніе вѣка Сарадинами называли всѣхъ магометанъ вообще, съ которыми воевали христіане въ Испаніи, Италіи, Африкѣ и Азій. Нѣкоторые ихъ суда походили на Европейскія; другія же имѣли своеобразныя конструкціи и носили свои названія. Суда военныя были судогребныя, какъ галеры съ ихъ видоизмѣненіями; а коммерческія и грузовыя ходили подъ парусами. Они строили также суда большихъ размѣровъ, иногда превосходившихъ европейскія; какъ напримѣръ, Сарацинскій дромонъ, взятый королемъ Ричардомъ. Папы, покровительствуя республикамъ въ ихъ торговлѣ по Средиземному и другимъ морямъ, съ цѣлью защиты Св. креста, запрещали имъ всякое сношеніе съ невѣрными. Булла Александра III опредѣляла конфискацію всего имущества того, кто будетъ снабжать Сарацинъ оружіемъ и судовыми

принадлежностями; отлучала виновниковъ отъ церкви и предавала проклятію Ватикана. Не смотря на это, выгоды торговли съ востокомъ были такъ заманчивы, что всѣ строгія мѣры не имѣли практическаго примѣненія и торговля съ востокомъ производилась безпрерывно. Извѣстный фанатизмомъ Раймондъ Люлли увѣрялъ даже, что запрещеніе торговли съ Египтомъ подорветъ окончательно его благосостояніе и Египтяне разорятся не болѣе какъ въ шесть лѣтъ, но на дѣлѣ вышло, что отъ запрещенія страдали болѣе купцы христіане.

Въ XVI в. *Турецкія галеры*, по свидѣтельству Ванъ-деръ-Гамена и Пьетро Контарини, строились съ носами и кормами болѣе возвышенными чѣмъ галеры христіанскія и съ приподнятыми таранами, что служило большой помѣхой для дѣйствія артиллеріей и было замѣчено особенно въ лепантскомъ сраженіи. У турокъ были также *Галеасы*, весла которыхъ вѣшались пятью и шестью невольниками. По свидѣтельству Пантеро-Пантеры „у нихъ (турокъ) было много *гальоттовъ*, они предпочитали ихъ другимъ судамъ“. „Также ихъ строили въ Варварійскихъ владѣніяхъ, говорить Пастеро, величиной и формой очень близкой къ обыкновеннымъ галерамъ, но безъ передней мачты и безъ носовой защиты для орудій, что владѣльцы гальоттовъ дѣлали съ цѣлью чтобы ихъ суда не походили совершенно на галеры и не были бы взяты султаномъ для военной службы. Турки очень любятъ *бригантины* за ихъ легкость въ конструкціи и ходкость.“

Саэтты, sagitta, sagetia, saettia, sagitaire отъ sagette— *стрѣла*, суда, называвшіяся такъ за ихъ необыкновенную быстроту и увертливость въ движеніяхъ, ходили подъ веслами и парусами. Теперь они исчезли, но въ средніе вѣка пользовались большой извѣстностью. Въ исторіи Пизы очень часто встрѣчается это названіе и почти всегда говорится, что онѣ принадлежали пиратамъ, которые, конечно, дорого цѣнили ихъ за превосходныя качества. Изъ этихъ же документовъ видно, что онѣ имѣли до 24 весель, и были нѣчто среднее между малыми галерами и бригантинами и иногда покрывались палубами. У Мавровъ строились *уксеры*, одну изъ которыхъ взялъ у нихъ король донъ-Педро. *Фелуки* были также суда, строившіяся Турками; ихъ названіе производятъ отъ турецкаго fulk или fulouga; онѣ употреблялись и теперь употребляются въ каботажныхъ плаваніяхъ.

Турки, какъ было уже сказано, имѣли *флюсты*; они гонились на нихъ за торговыми судами, грабили ихъ и увозили экипажъ въ неволю. У Турокъ были еще суда, называвшіяся *саики* (saik). Греки, какъ сосѣди, ввели ихъ у себя; суда эти существовали еще въ XVIII в., но теперь ихъ уже не видно. Они имѣли очень возвышенную корму, ходили безъ весель, были очень тяжелы и не поворотливы. Ихъ вооруженіе состояло изъ двухъ мачтъ и бушприта. На фокъ-мачтѣ выстрѣивалась стеньга, и были два паруса. Въ настоящую пору суда, подходящія къ настоящему описанію, у Турокъ на Черномъ морѣ извѣстны подъ названіемъ *кочермы*; рисунокъ этого судна помѣщается въ обзорѣ русскаго судостроенія и судоходства, тамъ же выставленъ и кругъ ихъ дѣятельности.

Каикъ турецкій есть легкое, гребное перевозное судно или просто лодка, употребляемая на тихихъ водахъ Босфора. Корма его нѣсколько выше носа (общій характеръ турецкихъ судовъ). Султанъ, паши и вообще богатые и состоятельные Турки имѣютъ свои каики, на которыхъ катаются по свѣтлымъ и спокойнымъ водамъ Золотога рога и переѣзжаютъ на азіатскій берегъ. Такіе каики отдѣланы роскошною рѣзбой и окраской и, конечно, рѣзко отличаются отъ каиковъ перевозныхъ, которыми владѣютъ простолюдины. Наружность каика при семъ прилагается. Фиг. 48.



Фиг. 48.

Штурма (сіурта, shiourme) такъ называлась въ средніе вѣка галерная команда у Итальянцевъ и Французовъ.

Г. Пантеро-Пантера, въ своихъ замѣткахъ о Средиземномъ морѣ, пишетъ, что „штурма состоитъ изъ трехъ разрядовъ

людей: каторжниковъ, невольниковъ и добровольцевъ, отличающихся другъ отъ друга по внѣшнимъ признакамъ.

Каторжники состоятъ изъ лицъ, приговоренныхъ по суду къ галерной службѣ за какое-нибудь преступленіе, на болѣе или менѣе продолжительное время. Они постоянно прикованы за одну ногу къ подножкѣ и никогда не спускаются на берегъ. Ихъ обязанность состоятъ въ греблѣ, шитьѣ парусовъ, тентовъ, одежды и вообще исполненіи всего, что прикажутъ. Имъ брѣютъ голову, усы и бороду. Ежедневная ихъ пища состоитъ изъ трехъ унцовъ сухарей и воды. Супъ дается въ морѣ черезъ день, а у береговъ ежедневно; на человѣка полагается три унца фигъ, сваренныхъ съ четырьмя унцами масла. Въ морѣ супу не даютъ каждый день потому, чтобы не отягощать пищей людей, несущихъ тяжелую работу?! Говядину даютъ четыре раза въ годъ: въ Рождество, Святую недѣлю, масляницу и въ Духовъ день. Невольники набираются изъ Турокъ, Мавровъ и Негровъ, купленныхъ или взятыхъ въ плѣнъ; изъ нихъ лучшіе люди Мавры, захваченные съ флютъ, бригантинъ, гальотовъ, галеръ и другихъ судовъ, потому что уже привыкли къ тяжелой жизни. Но они грубы и способны къ измѣнѣ и нерѣдко покушаются на заговоры противъ капитана. За ними идутъ Турки, знакомые съ морской службой. Они кротки и прилежны. Негры не годны ни къ чему и большей частью мрутъ съ тоски. Невольникамъ также брѣютъ голову, оставляя однако же клокъ на темѣ. Кормятъ ихъ одинаково съ каторжниками и держатъ прикованными. Добровольцы состоятъ или изъ выдержавшихъ срокъ наказанія каторжниковъ, изъ бродягъ, бездомниковъ, искателей приключеній, поступающихъ на галеры, чтобы зашибить копѣйку игрой, которую они очень любятъ. Это преимущественно Испанцы и Итальянцы. Добровольцы получаютъ жалованье. Ихъ также брѣютъ, оставляя для отличія усы. На ночь ихъ приковываютъ, а днемъ они свободно ходятъ по галерѣ, имѣя на ногѣ колодку. Сидя въ веслѣ вмѣстѣ съ прочими, они и невольники свозятся на берегъ для приноски припасовъ и всегда ходятъ подъ конвоемъ. Добровольцы считаются лучшими людьми изъ шіурмы, почему командиры галеръ всегда старались приобрѣтать ихъ для своей службы. Во время сраженій ихъ нерѣдко вооружали и они часто способствовали къ одержан-



нію перевѣса надъ непріятелемъ. Кромѣ этого на галерахъ держатся матросы.

Аргузинъ или альгвазиллъ (arguzino, agozino) есть начальникъ шіурмы. Онъ смотритъ, вся ли шіурма прикована. Заботится о заготовкѣ воды и топлива, и вмѣстѣ съ тѣмъ наблюдаетъ днемъ и ночью за порядкомъ службы матросовъ и поведеніемъ шіурмы. Конечно, онъ долженъ быть строгъ и безкорыстенъ, но это бываетъ не всегда. Строгость альгвазилловъ доходила нерѣдко до жестокости, употреблявшейся ими для вымоганія денегъ отъ несчастныхъ галерниковъ; они надѣвали на нихъ двойныя цѣпи, прибѣгая къ такой свирѣпой мѣрѣ преимущественно во время работъ, били ихъ нещадно, что нерѣдко бывало причиной побѣговъ. Альгвазиллы были вмѣстѣ съ тѣмъ и палачи, состояли на жалованьи и получали раціонъ. На эскадрахъ бывалъ главный альгвазиллъ, которому подчинялись судовые. Мѣсто это считалось мѣстомъ *доходнымъ*. Два первыхъ разряда шіурмы были одѣваемы отъ правительства, а добровольцы шили одежду изъ жалованья. Въ одеждѣ шіурмы непремѣнно соблюдалось однообразіе. Для всѣхъ вообще работъ на галерахъ, какъ во время якорной стоянки, такъ и въ походахъ, существовало особое распisanіе; въ немъ указывалось кто какую работу долженъ выполнять, какъ на-примѣръ ставить и убирать паруса и тентъ, мести и чистить палубу, поднимать якорь, служить офицерамъ и т. п. Во время маневровъ и сраженій должны были дѣйствовать всѣ весла, но въ простомъ походѣ шіурма дѣлилась на три части и каждая гребла поочередно; иногда соединялись двѣ части, а отдыхала одна третья.

Такъ какъ гребля было дѣло очень трудное и отъ равномѣрнаго движенія весель зависѣла ходкость галеры, то для этого держались музыканты, обязанные держать тактъ. Они выбирались изъ шіурмы по 8 человекъ. Хорошая музыка считалась щегольствомъ; музыкантамъ отпускалось улучшенное содержаніе. На рукоятки (ручка) весель сажались лучшіе и болѣе сильные люди; изъ нихъ же два сильныхъ и ловкихъ сажались на два первыхъ весла съ кормы, это были *за-ребные*; командиры галеръ дѣлали имъ отличіе, давали даже награды. Если приходилось передать какое либо приказаніе съ кормы на носъ, то его сообщали за-ребнымъ, а они въ

свою очередь передавали его слѣдующему за нимъ на ручкѣ и т. д.

На галерахъ должностными лицами, кромѣ альгвазила, были: писарь, обязаный вести списки всего экипажа, держать счетоводство по приходу и расходу пищевыхъ и другихъ припасовъ. Это былъ такъ сказать судовой комиссаръ, чело-вѣкъ свободный. Онъ назывался *Scrivano*. Въ помощь ему давался изъ каторжниковъ *Scrivanello*. *Муссъ* зависѣлъ также отъ комиссара и обязанъ былъ раздавать провизію командѣ. На галерахъ держался фельдшеръ; его называли *barbierotto*; въ помощь ему преимущественно изъ добровольцевъ давался слуга *barbinetto*. Фельдшеръ обязанъ былъ имѣть уходъ за больными и ранеными и закупалъ медикаменты, а *barbinetto* брилъ шпурму. Экипажный *Кокъ* и капитанскій поваръ были также галерники. Они обязаны были готовить пищу для экипажа и офицеровъ и потому были прикованы около камбуза. Составъ галернаго экипажа былъ почти общій во всѣхъ націяхъ, но нельзя сказать чтобы былъ постоянный. Онъ въ разныя періоды подвергался различнымъ измѣненіямъ даже въ одномъ и томъ же государствѣ, смотря по обстоятельствамъ“. Это извлеченіе изъ записокъ капитана Пантеро-Пантеры, не даетъ еще точнаго понятія о жизни галерниковъ, жизни конечно суровой, безотрадной. Во время гоненія протестанства, гоненія жестокаго, неумолимаго, несчастныхъ, не признававшихъ папизма, также ссылали на галеры. Одинъ изъ такихъ горемыкъ католическаго фанатизма оставилъ по себѣ записки, которыя обрисовываютъ болѣе яркими красками галерную жизнь, чѣмъ передаетъ ее галерный капитанъ, служака и католикъ. Вотъ дословный переводъ:

„Комитъ, который есть въ тоже время и начальникъ шпурмы, хозяинъ или правильнѣе жестокой тиранъ по тому варварскому обращенію, которое онъ употребляетъ съ несчастными невольниками:—онъ находится всегда столъ въ кормовой части около капитана, для полученія отъ него приказаній. Два подкомита стоятъ одинъ на среднѣхъ, а другой на носу, вооруженные плѣтьми; они бьютъ ими по обнаженнымъ спинамъ невольниковъ, не переставая вглядываться въ малѣйшія движенія комита.

Когда капитанъ отдаетъ приказаніе начать греблю, комитъ

даетъ объ этомъ знать въ серебрянный свистокъ, висящій у него на шеѣ. Этотъ сигналъ повторяется подкомитами и невольники спѣшаютъ ворочать весла. Такиъ дается столь отчетливо, что пятьдесятъ весель кажутся однимъ; такъ продолжается гребля до новаго сигнала. Необходимость ровной гребли неизбѣжна, потому что, если бы которое либо весло ей измѣнило, то гребцы получали бы удары по головамъ слѣдующимъ за ними весломъ и сами били бы своихъ передовыхъ. Работа галерниковъ вошла въ поговорку и не безъ основанія, потому что она должна считаться самой тяжелой изъ всѣхъ, которымъ могутъ подвергаться эти несчастные. Представьте шесть человѣкъ прикованныхъ къ одной скамьѣ, нагихъ, какъ при рожденіи, упирающихся одной ногой на подножку, а другой на переднюю банку, держащихъ въ рукахъ громадной тяжести весло; взгляните какъ изгибается ихъ тѣло къ кормѣ и растягиваются руки чтобы толкать весло надъ спинами, находящихся впереди ихъ товарищей, распинаящихся также какъ и они! Достигши извѣстнаго предѣла, они поднимаютъ вальки и едва лопасть начинаетъ тонуть въ водѣ, какъ всѣ державшіе валежъ тянутъ его отъ кормы къ носу съ такимъ усиленіемъ, что скорѣе падаютъ чѣмъ садятся на свою банку, которая гнется подъ ними отъ стремительности движенія и съ которой они только что приподнялись, заноса валежъ къ кормѣ. Ни одинъ свободный человѣкъ не былъ бы въ состояніи выдержать и часа такой пытки, но галерники-невольники продолжаютъ эту работу 10, 12 и даже 20 часовъ безъ отдыха. Въ такихъ случаяхъ комиты или кто либо изъ матросовъ, суютъ несчастнымъ гребцамъ въ ротъ по куску хлѣба обмоченнаго въ винѣ, чѣмъ предотвращается разстройство гребли, неизбѣжное при утомленіи и голодѣ. Если же кто либо изъ галерниковъ падаетъ отъ потери силъ, что случается не рѣдко, тогда его начинаютъ угощать плетями до тѣхъ поръ, пока онъ теряетъ всѣ признаки жизни; затѣмъ онъ выкидывается въ море какъ дѣйствительный трупъ!“

Галеры, благодаря Бога, уже не существуютъ; религіозный фанатизмъ принявъ другіе болѣе мягкія формы, но впечатленіе галерной жизни не изгладилось между каторжниками; многія названія съ галеръ перешли въ приморскіе остроги и до сихъ поръ сохраняются острожниками, которые напр. свое сословіе называютъ шіурмой, нары—банками и т. п.

До сих поръ не было еще сказано ничего о *командирахъ галеръ*, избравшихся большей частью изъ лицъ вліятельныхъ и богатыхъ въ особенности во времена рыцарства, которыхъ гордость и напыщенность не имѣла можно сказать предѣловъ, почему и вступленіе такого капитана аристократа на галеру, сопровождалось особенными, не лишѣнными интереса церемоніями, соблюдавшимися въ особенности въ XIII и XIV вѣкахъ. Когда вооруженіе, оснастка и нагрузка галеры окончены, экипажъ и офицеры собраны, тогда трубачи оповѣщаютъ о прибытіи командира особымъ сигналомъ и идутъ впереди церемональнаго шествія. Капитанъ входитъ на галеру, сопровождаемый свитой дворянъ, обязавшихся защищать корму. Всѣ безмолствуютъ и ожидаютъ вопросовъ капитана, комиты стоятъ у входа. Капитанъ идетъ на корму, садится на кресло, стоящее на нѣкоторомъ возвышеніи, украшенное разными затѣйливыми орнаментами. Это его тронъ, съ котораго онъ отдаетъ всѣ приказанія сидя и встаетъ только при приближеніи непріятеля, одѣтый въ полное боевое вооруженіе. И такъ, капитанъ садится и принимаетъ почетныя привѣтствія отъ подчиненныхъ ему офицеровъ. Восемь оруженосцевъ распределяются на кормѣ и носу. Начальникъ арбалетчиковъ становится на одной сторонѣ судна, подкомить на куршеѣ, на носовой ея оконечности, а комить—на кормовой. Капитанъ, прежде чѣмъ оставить свой постъ, осматриваетъ флагъ, подъ которымъ онъ сидитъ, потомъ обзрѣваетъ оружіе (арсеналъ), расположенное подъ трельяжемъ, украшенномъ рѣзбой и скульптурой и покрытомъ огромнымъ дорогимъ покрываломъ, котораго концы волочатся непремѣнно по водѣ, хотя бы и было заткано золотомъ, такъ требуетъ капитанъ—этотъ важный, богатый баринъ, желающій поражать всѣхъ своею роскошью и отвагой. Гербовый флагъ, распущенный на древкѣ, стоитъ съ правой стороны трельяжа и едва раздувается подъ тяжестью матеріи,—это флагъ капитана. Другіе флаги помѣщены на оконечностяхъ кормы—это флаги королевскій и адмиральскій, т. е. начальника флота. Около каждой уключины помѣщены небольшіе флажки съ гербомъ капитана; раздуваемые вѣтромъ, они шумятъ подобно шуму отъ тучи стрѣлъ (Жуанвиль, о флотѣ графа Яффы). За тѣмъ капитанъ приступаетъ къ обзрѣнію галеры. Онъ начинаетъ съ гребцовъ и весель, удостовѣряется хороши ли гребцы, сильны ли; при

чемъ комитъ рекомендуетъ ему крайнихъ гребцовъ управляющихъ ручкой (ихъ называютъ portolat, загребные). Производится пробная гребля при звукахъ трубачей, всѣми веслами за разъ или по очереди, впередъ, назадъ, тихо или наваливаясь. Послѣ этой пробы отдають паруса и галера мчится повинуваясь вѣтру и опытной рукѣ дюжого рулевого. Въ это время экипажъ беретъ оружіе и размѣщается по мѣстамъ, назначеннымъ для сраженія; паруса убираются и воздвигается моментально около гротъ мачты башня во всю ширину галеры, а длиною до 20 футовъ, на которую взлѣзають лучники. Эта башня ставится такъ, что подъ нею свободно проходятъ люди, а полъ ея защищенъ брустверомъ съ амбразурами (бойницами). На носу, въ кормѣ, въ срединѣ размѣщаются каменометныя машины. У концовъ банокъ по бортамъ помѣщаются арбалетницы и 40 арбалетчиковъ образуютъ какъ бы плотную живую защиту. Приносятся камни различныхъ размѣровъ для машинъ и рукъ и по 10 арбалетчиковъ становятся на носу и кормѣ. Тутъ же, подлѣ каменьева, кладутся зажигательные горшки, бросаемые и съ башни вмѣстѣ съ камнями. Горшки съ жидкимъ мыломъ, сосуды съ извѣстью—все это размѣщается также по бортамъ и на башнѣ. Пока все разстановливается, капитанъ, чтобы не терять времени, осматриваетъ свою каюту, *бродъ-камеру* и всѣ помѣщенія подлѣ палубой. Все въ отличномъ порядкѣ, — онъ выходитъ на верхъ, все повѣряетъ, все осматриваетъ, удостовѣряется въ качествѣ оружія, латъ, налокотниковъ, шлемовъ, щитовъ и прочаго боеваго вооруженія. Заставляетъ команду дѣлать примѣрныя движенія оружіемъ и оцѣниваетъ степень ихъ умѣлости. Всѣ вещи, найденныя не удовлетворительными, выбрасываются за бортъ. Окончивъ обзоръ, онъ возвращается къ своему посту, музыка играетъ воинственные аріи и пурпуровый гвиздонъ торжественно поднимается на гротъ мачтѣ. Послѣ всѣхъ такихъ продѣлокъ галера возвращается въ портъ и капитанъ съ такой же церемоніей съѣзжаетъ на берегъ.

Венеція еще параднѣ снаряжала свои суда и сопровождала свои церемоніи освященіемъ оружія духовенствомъ при епископѣ.

Украшенія. Читатели уже знакомы съ обычаями древнихъ народовъ украшать свои суда окраской, рѣзбой, узорами

и т. п. Средніе вѣка перенесли этотъ обычай на свои суда и еще болѣе увеличивали роскошь. Въ древности паруса шили изъ пурпура съ золотомъ; въ 1520 г. на кораблѣ Генриха VIII паруса, выщела, флаги шились изъ золотой ткани. Въ это же время, на парусахъ владѣтельныхъ особъ и богатыхъ людей помѣщались изображенія ихъ гербовъ, разныхъ аллегорій, символическихъ знаковъ, мифологическихъ божествъ, напр.: тритона, наядъ, сиренъ и т. п. У купцовъ изображались лики святыхъ, Божіей Матери, писались избранныя молитвы, таинственныя слова, долженствовавшія предохранять корабль отъ опасностей и вліянія злаго духа. На судахъ купцовъ и рыбаковъ флаги, гвидоны, вымпела дѣлались обыкновенно изъ шелковыхъ тканей яркихъ цвѣтовъ и имѣли форму четырехугольниковъ, треугольниковъ, четырехугольниковъ съ вырѣзаннымъ при внѣшнихъ концахъ угломъ (гвидонъ) и составляли различныя значенія, смотря по тому, на какомъ мѣстѣ были подняты. Своеобразная на галерахъ роскошь состояла въ томъ, чтобы имѣть флаги такихъ большихъ размѣровъ, чтобы концы ихъ и концы вымпеловъ тащились по водѣ. Хроника передаетъ, что флагъ герцога Орлеанскаго (впослѣдствіи Людовика XII), командовавшаго флотомъ, посланнымъ въ 1494 г. въ Геную, шилъ придворный портной королевскихъ конюховъ *Sehan Pielles*. Это былъ огромный штандартъ изъ желтой и красной тафты, длиною въ 50 локтей, а шириною въ 30. Онъ поднимался на шесть, помѣщавшемся на мачтѣ. Другой флагъ былъ меньшихъ размѣровъ въ 15 локтей длины для сигналовъ и еще третій четырехугольный. Эти три флага герцогскихъ цвѣтовъ имѣли на каждой сторонѣ изображеніе Божіей Матери въ серебряномъ облакѣ. Графъ Перисонъ сообщаетъ, что образа были писаны на тафтѣ королевскимъ художникомъ Бурдинсономъ и стоили 448 ливровъ. Флагъ у тамплеровъ (рыцарей храмовниковъ) назывался *Vauseant*. Онъ поднимался въ крайнихъ случаяхъ и служилъ символомъ отчаяннымъ и смертельнымъ войнамъ. *Vauseant* шили изъ красной тафты длиною въ 30, а шириною въ 3 локтя. На галерахъ мальтійскихъ рыцарей, паруса украшались огромной величины крестами этого ордена. Въ 1570 г. христіанская лига имѣла свой штандартъ, полученный 14 августа въ Неаполѣ, въ церкви св. Клары. Кардиналъ Гранвель вручилъ его донъ-Жуану Австрійскому.

На немъ было изображено распятіе Спасителя, а подъ нимъ помѣщены гербы папы, Венеціи и католическаго короля, соединенныя цѣпью въ знакъ союза. Ниже ихъ былъ гербъ донъ-Жуана. У Али, адмирала султана Селіма, былъ въ Лепантѣ санджакъ (флагъ) краснаго цвѣта, обшитый желтой по краямъ матеріей. Въ срединѣ нарисованъ былъ широкій обоюдоострый мечъ или двѣ скрещенныя сабли. Надъ ними видѣлись надписи, вzywавшія къ Богу и его пророку, писанныя на арабскомъ языкѣ. Послѣ лепантскаго погрома, гдѣ Али былъ убитъ, флагъ этотъ былъ отнятъ у Турокъ и въ настоящее время хранится въ венеціанскомъ арсеналѣ.

Съ наступленіемъ времени перерожденія искусства и вкуса въ новѣйшую эпоху, средневѣковая затѣйливая арабески, дорогіе флаги, раскрашенные паруса, религіозныя символическія изображенія уступаютъ мѣсто утонченному вкусу новѣйшихъ художниковъ и мѣняютъ направленіе. Въ XIV в., галера въ рукахъ этихъ талантливыхъ людей становится драгоценною, изящною вещью, обдѣланной художественною рукою, подобно куску благороднаго металла въ рукахъ Беневенту-Челини; неизвѣстныя аллегоріи съ кормы ея исчезаютъ и замѣняются мѣологіей, изображаемой въ самыхъ утонченныхъ намекахъ. Филиппъ II, заказывая галеру для своего брата (1568), которому поручилъ командованіе флотомъ, пригласилъ для составленія украшеній художниковъ и скульпторовъ и вотъ на кормѣ галеры появилась исторія Язона и корабля Арго, что было очень кстати, ибо донъ-Жуанъ былъ кавалеромъ ордена Золотога руна, а также и потому, что экспедиція на Мавровъ предполагалась на столько же опасной, какъ и первый походъ аргонафтовъ. Эта исторія была украшена статуями, изображавшими осторожность, отвагу, силу и справедливость. Въ одномъ изъ фризозъ была группа ангеловъ, поддерживающихъ эмблемы добродѣтели. По бокамъ кормы были: воинственный Марсъ, краснорѣчивый Меркурій, Прометей, Улисъ, затыкающій уши отъ пѣсней соблазнительныхъ сиренъ; съ другой стороны кормы, помѣстили Палладу, Александра Великаго, Аргуса и Діану. Во фризахъ группировались нимфы, тритоны, Эолъ, мореплаваніе, дельфины, черепахи, ликорнъ гонящій морскихъ чудовищъ, голуби, морскіе львы, олени, сатиры, Геркулесъ, случай, компасъ, водяные часы, астрономическія инструменты, носорогъ,

слоць и т. п. Обшивка, окрашенная бѣлой краской, была украшена гербами Испаніи и донъ-Жуана. Фантазія художниковъ подобнымъ же образомъ тѣшилась и надъ судами богатыхъ людей; въ 1698 г. на королевской галерѣ la Favorite, была изображена въ честь г-жи Ментенонъ полная исторія Паллады.

Во времена Людовика XIV декоративная часть на судахъ была особенно въ модѣ; для этого держались особыя художники, а директоромъ *декоративнаго корабельнаго отдѣла* былъ знаменитый скульпторъ *Люже*. Многіе изъ его прекрасныхъ работъ хранятся въ парижскомъ музеемѣ. Съ конца XVI в. и далѣе клерикализмъ вытѣсняетъ мифологію и на кормахъ судовъ начинаютъ помѣщать изображенія религіозныя: образа Спасителя, Божіей Матери и святыхъ.





### III.

Короткія суда. — Медленное улучшение судостроения. — Значение слова нефь въ среднѣ вѣка. — Нефь какъ названіе судна особаго, своеобразнаго типа. — Первые положительныя свѣдѣнія о нефахъ. — Нефы во флотѣ Лидовика IX, ихъ конструкція, размѣры, внутреннее размѣщеніе и рангоутъ. — Окраска нефовъ. — Нефы торговые и военныя, ихъ боевое вооруженіе. — Нефь, подаренный Венеціанцами императору Эммануилу Комнину. — Перевозка на нефахъ богомольцевъ. — Египетскій корабль Иссыя. — Нѣкоторые законы о числѣ экипажа и вооруженіе его на нефахъ. — Нефь позднѣйшихъ временъ по введеніи артиллеріи. — Каракки. — Нѣсколько свѣдѣній о французскихъ караккахъ. — Большой каракконъ Франциска I. — Каракка Генуэзская. — Гальоны. — Гальоты. — Гукоры. — Марсильяны. — Бертоны. — Маоны. — Карамуссалы. — Паландры. — Бизандеры. — Жермы. — Полярны. — Тартаны. — Барки. — Барк-боты. — Скафы. — Коки. — Фильвы или Коки. — Буссы. — Шняки. — Габары. — Шебеки. — Баленеры. — Карабеллы.

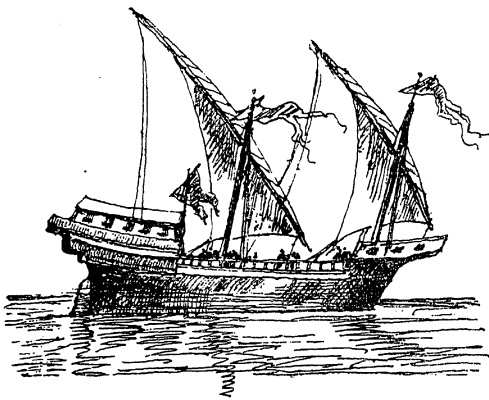
Начало короткихъ судовъ на столько же древнее, какъ и судовъ длинныхъ. Сущность ихъ уже объяснена въ началѣ книги. Перехода изъ вѣка въ вѣкъ, они долго сохраняли свои существенныя признаки и подчинялись лишь улучшениямъ соотвѣственно современному прогрессивному движенію въ судостроеніи, вызывавшемуся въ свою очередь международными потребностями. Очевидность послѣднихъ явственно выражается на однообразіи въ типахъ судовъ, существовавшихъ во всѣхъ націяхъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ незначительныхъ уклоненій въ построеніи каботажныхъ судовъ; при этомъ слѣдуетъ однакоже сказать, что измѣненія къ лучшему шли очень туго; надо было нѣсколько столѣтій, чтобы прибавилась мачта, или парусъ; что же касается до рулей въ видѣ весель, то они употреблялись нѣсколько тысячелѣтій. Документы для короткихъ судовъ, къ сожалѣнію, также какъ и длинныхъ, очень не многочисленны. Многіе авторы, упоминая названіе судна, ничего или очень мало говорятъ о его конструкціи и вооруженіи.

Названія *нефь*, *судно*, *корабль* встрѣчаются не рѣдко въ старыхъ документахъ, но ни одно изъ нихъ не имѣло точнаго опредѣленія и скорѣе принадлежало вообще всѣмъ судамъ, чѣмъ какому нибудь разряду исключительно. Такъ, что всѣ эти названія были, такъ сказать, нарицательныя. *Нефь*, *Nef* названіе французское, вѣроятно получило начало отъ *navē*, принятаго въ Италіи. У сѣверныхъ народовъ оно измѣнено въ *neve*, отсюда происходитъ *navige*. Какъ бы то ни было, но оно весьма часто употреблялось поэтми XII вѣка. Въ „осадѣ Іерусалима“ *nef* употребляется какъ однозначащее съ *vaisseau*, т. е. корабль. Въ исторіи Англии упоминается о *бѣломъ нефѣ*, на которомъ погибли двое сыновей короля Генриха, при переходѣ изъ Гарфлера въ Англию (1108—1152); но какихъ размѣровъ былъ этотъ нефъ, какое имѣлъ вооруженіе—не извѣстно; сохранились только свѣдѣнія, что онъ принадлежалъ нормандцу Томасу, предложившему свои услуги королю и просившему осчастливить его тѣмъ, чтобы перевезти его въ Англию на бѣломъ нефѣ; но король отказался, а довѣрилъ Томасу своихъ сыновей и свиту, состоявшую изъ 300 человекъ лучшихъ фамилій. Исторія передаетъ намъ, что молодые люди, оставшись безъ присмотра подпоили экипажъ и хотя ночь была лунная, тихая, но отъ безурядицы корабль приткнулся къ Катвильской мели и получилъ столь сильную течь, что всѣ бывшіе на нефѣ потонули; спасся только мясникъ изъ Руана, который и рассказалъ о случившемся несчастіи.

Первыя, довольно подробныя, свѣдѣнія о нефяхъ находятся въ документахъ XIII в., а именно въ контрактахъ, заключавшихся довѣренными короля Людовика IX, съ Венеціей, Генуей, Марселемъ, когда онъ собиралъ флоты для двухъ Крестовыхъ походовъ. Эти суда не имѣли веселъ и должны были строиться по образцу нефа, называвшагося *Comtesse de l'Horipal*. За наемъ этихъ нефовъ платилось по 1,300 маркъ-стерлинговъ. Документы XIV и послѣдующихъ столѣтій становятся гораздо полнѣе и опредѣлительнѣе. Изъ нихъ видно, что названіе нефъ принадлежало особаго рода судамъ самыхъ большихъ размѣровъ. По этимъ документамъ можно прослѣдить всѣ измѣненія въ конструкціи и вооруженіи, которымъ подвергались эти суда; что нефы были военные и купеческіе; что изъ обыкновенныхъ нефовъ стали строить

нефы-каракконы, т. е. въ конструкціяхъ судовъ соединять типы нефа и каракки. Наконецъ, какъ тѣ, такъ и другія, улучшаясь въ своихъ качествахъ, утрачиваютъ свои названія и перерождаются въ XVII вѣкѣ въ линейные корабли; эти въ свою очередь растутъ до громаднхъ размѣровъ и уступаютъ мѣсто судамъ броненоснымъ.

Изъ всего сказаннаго очевидно, что нефы были суда, положившія въ средніе вѣка начало къ переходу отъ весель къ парусности и что имъ суждено было испытать всѣ перемѣны въ судовомъ совершенствованіи. Исторія эта любопытна и предлагается здѣсь читателямъ вкратцѣ. Прилагаемый рисунокъ можетъ дать понятіе о внѣшности въ конструкціи и вооруженіи нефовъ XIII в. Фиг. 49.



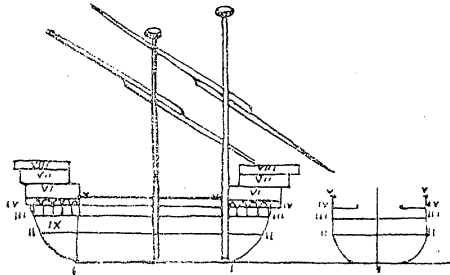
Фиг. 49.

Обращаясь къ документамъ времени Людовика IX, когда онъ готовился къ первому крестовому походу, видно, что самыя большіе нефы были построены въ Венеціи; между ними наибольшій былъ *la Roche-Forte*, имѣвшій въ длину по верху 110 футъ, не считая кормовыхъ и носовыхъ надстроекъ \*). Во флотѣ Людовика IX было до 1800 судовъ

---

\*) Во всѣхъ послѣдующихъ объясненіяхъ о надстройкахъ, слова надстройка, арусъ, этажъ просимъ считать равнозначущими.

разныхъ размѣровъ, собранныхъ изъ различныхъ государствъ сѣверныхъ и южныхъ морей; нося одни и тѣ же названія, они имѣли одинаковыя конструкціи и вооруженія, почему для нефовъ XIII в. предлагается описаніе нефа la Roche-Forte. Фиг. 50.



Фиг. 50

Здѣсь изображены два вертикальных сѣченія la Roche-Forte: продольное и поперечное, длина по килю I—I—70 ф., а по верхней полупалубѣ IV—IV—110 ф.; разстояніе первой палубы (нижней) II—II отъ киля 11½ ф., верхняя палуба III—III отстояла отъ нижней на 6 ф., высота полупалубы или корридоровъ IV—IV отъ верхней—5 ф. Между первой и второй палубами въ кормѣ устраивалось помѣщеніе для капитана. IX называлась *парадизъ*. V—V—верхняя линія борта надъ корридорами возвышалась на 7 ф., слѣдовательно вся высота нефа I—V безъ надстроекъ доходила до 29 ф. Надстройки дѣлались на кормѣ и носу и составляли двѣ каюты въ носу и столько же въ кормѣ, расположенныя одни надъ другими; нижнія назывались *ballium*, а верхнія *superballium*, а надъ ними на крышѣ верхнихъ каютъ устраивались площадки, огражденныя бортами (*bellalogium*), дѣлавшимися иногда въ видѣ бойницъ, гдѣ помѣщалось во время сраженій войско и откуда бросались abordажныя крючья (дрекы). Каюты эти строились, какъ видно на чертежѣ, уступами, выходившими за судно. Онѣ во внѣшнихъ концахъ своихъ были уже внутреннихъ и походили на отрѣзки пирамидъ. Надстройки эти дѣлались изъ легкихъ досокъ, а иногда состояли изъ тонкаго переплета, въ родѣ клятки, обтягивавшагося парусиною или иной тканью. Каж-

дая нзъ надстроекъ, начинаясь отъ концовъ верхней палубы, имѣла по 11 ф. длины. Носъ и корма самаго корпуса судна имѣли одинаковые размѣры въ ширинѣ и закруглялись одинаково у форъ и ахтеръ штевней, отъ чего горизонтальное сѣченіе у *грузовой ватерлинии* походило на четырехугольникъ, съ закругленными углами, да и самое судно походило на ящикъ съ тупыми углами и нѣсколько заостреннымъ дномъ. Длина нефа съ надстройками была въ 132 ф., а полная высота отъ кила до верхней палубы надстроекъ доходила до 39 ф. Ширина нефа была въ 41 ф., осадка по ватеръ-линію до 12 ф., а водоизмѣщеніе было въ 500 тоннъ или 30000 пудовъ.

Въ кормовой части, съ обеихъ сторонъ устраивались отверстія для короткихъ съ широкими лопастями весель, исправлявшихъ должность руля; впрочемъ такое устройство рулей было общее для всѣхъ судовъ того времени. Въ палубахъ устраивались *люки*, т. е. отверстія для пропуска свѣта. Въ нихъ же ставились *трапы* для сообщеній. Для освѣщенія каютъ въ бортахъ прорѣзывали *порты*, что подтверждается слѣдующимъ разсказомъ Жувиля, сопутствовавшаго короля Людовика IX, въ его первомъ крестовомъ походѣ: „когда въ парадизѣ королевы Маргариты отъ неосторожности ея фрейлины загорѣлись занавѣски, королева сорвала ихъ и выбросила изъ порта, чѣмъ предотвратила на нефѣ пожаръ“. Ночью нефы освѣщались фонарями. Изъ законовъ того времени видно, что на каждомъ нефѣ число фонарей равнялось числу команды. По всей вѣроятности, они зажигались всѣ за разъ только въ крайнихъ случаяхъ.

Полупалубы поддерживались *миллерсами* (колонами) и вмѣстѣ съ тѣмъ служили сообщеніями между носомъ и кормой. Въ кормовыхъ и носовыхъ надстройкахъ устраивались каюты для служащихъ на нефахъ и пассажировъ, послѣдніе помѣщались также подъ полупалубами.

На нефахъ было по двѣ мачты однодеревки. Задняя ставилась на срединѣ и почти равнялась длинѣ кила, а передняя ставилась на оконечности кила и была выше первой. На вершинахъ мачтъ насаживались коробки или бесѣдки, для наблюденій что происходитъ на морѣ: нѣтъ ли судовъ, много ли ихъ, дружественныя ли они или враждебныя, не

видѣнь ли берегъ и т. п. На мачтахъ было по одному треугольному рейковому парусу (латинскому). Реи составлялись изъ двухъ деревъ, какъ изображено на продольномъ разрѣзѣ la Roche-Forte. Длина рея на передней мачтѣ равнялась длинѣ кила, на задней—онъ былъ короче, какъ и самая мачта.

При такихъ размѣрахъ мачтъ и реевъ, паруса конечно были очень велики. Хотя на нихъ были рифъ-сензи, съ помощью которыхъ можно было соразмѣрять ихъ площадь съ силой вѣтра, но во всякомъ случаѣ управляться съ ними было очень трудно, въ особенности при переходѣ съ одной *линии вѣтра* на другую (поворотѣ), когда приходилось переносить и реи. Надо думать, что реи не рѣдко ломались, потому что на нефахъ полагалось имѣть въ запасѣ по три рея для каждой мачты.

Нефы окрашивались различными красками, смотря по прихоти и фантази владѣльцевъ. Впрочемъ каждая нація имѣла свои любимыя цвѣта. Генуэзскій историкъ Бартоло Скриба упоминаетъ о нефахъ, окрашенныхъ бѣлой краской, на которой были красныя кресты и цитѣть Св. Георгія Побѣдоносца въ бѣломъ полѣ. Въ XVI в. въ Генуѣ былъ въ ходу красный цвѣтъ. Такой же употреблялся и въ Венеціи, и на картинахъ того времени суда и галеры окрашены киноварью или сурикомъ. Красный цвѣтъ былъ въ такой модѣ, что вымпела и флаги шились изъ красной матеріи. Кормы окрашивались иногда синей краской, а иногда синей, бѣлой и красной вмѣстѣ. Для выраженія печали окрашивали: иногда всѣ суда черной краской, иногда одну корму, а иногда проводили только черныя полосы. Иные капитаны галеръ и другихъ судовъ, носившіе по комъ-либо трауръ, заводили на это время черныя паруса. Иногда даже и флаги поднимались черныя. Черныя паруса поднимались и помимо траура по ночамъ, для того, чтобы не быть замѣченными неприятелемъ.

Такія паруса въ этомъ случаѣ назывались *волчьими*, потому что судно, убѣгая преслѣдованія неприятеля, уходило отъ него со всѣми предосторожностями, крадучись какъ волкъ.

При каждомъ нефѣ было по три шлюпки; двѣ меньшія во время походовъ поднимались на палубу; самая большая

не помѣщалась, почему привязывалась позади нефа и тащилась во время плаванія. Длина ея доходила до 47 ф. Она была 24 весельная, имѣла *камбузъ* и два якоря. Сохранилось любопытное преданіе, что Людовикъ IX сажалъ во время плаванія на эти шлюпки провинившихся пилигримовъ изъ низшихъ классовъ. Такъ какъ на шлюпкѣ былъ камбузъ, то они могли варить себѣ пищу; не менѣе того наказаніе было жестокое, ибо въ свѣжій вѣтеръ волны попадали въ шлюпку и ее непрерывно надо было отливать. Послѣ Людовика такая исправительная мѣра долгое время употреблялась въ нѣкоторыхъ европейскихъ флотахъ, но только во время якорныхъ стоянокъ, потому что съ усовершенствованіемъ кораблестроенія, всѣ гребныя суда во время похода начали поднимать на палубу и подвѣшивать по бортамъ на *шлюпъ-балмазъ*. Якорей было 20, но вообще ихъ было 7, 15 въ 65—98 пуд. и зависѣло отъ величины судна. Такое громадное число не покажется страннымъ, если принять во вниманіе отсутствіе всякихъ механизмовъ для подъема ихъ изъ воды. Якоря поднимались или шлюпками или канаты якорные тянулись въ ручную (воротовъ ни горизонтальныхъ, ни вертикальныхъ не было); если сила не одолевала, то канаты обрубали и бросали возню съ якоремъ, что случалось обыкновенно при твердыхъ грунтахъ и въ особенности послѣ бурь, когда якорныя лапы глубоко заходили въ морское дно. Канатовъ полагался двойной комплектъ. Они были пеньковые. Всѣ этихъ 20 якорей почти равнялся вѣсу 5 якорямъ, составлявшимъ наибольшее число якорей на судахъ XVII и XVIII вѣковъ; слѣдовательно каждый якорь нефа былъ въ четыре раза легче позднѣйшаго корабельнаго якоря. Провизія, вода, вино и другіе судовые запасы помѣщались въ трюмъ, который раздѣлялся для сего перегородками. Между нижней и верхней палубами жила команда; на военныхъ большихъ нефахъ подобно описываемому она доходила до 130 челов. На нефахъ, составлявшихъ флоты Крестовыхъ походовъ, перевозилась, кромѣ пѣхоты, и кавалерія съ лошадьми. Лошадей помѣщали въ трюмахъ, на нарочно для того устроенныхъ помостахъ около 5 ф. отъ кила, такъ что высота отъ него до нижней палубы равнялась почти 7 ф. При длинѣ кила въ 47 ф., т. е. гораздо меньшихъ размѣровъ противъ la Roche Forte, помѣщали 50 лошадей. Для

ввода ихъ туда, устраивались въ кормѣ двери также какъ въ шеландахъ. Помѣщеніе, безъ сомнѣнія, было тѣсное. Несчастныя животныя, лишеныя свѣта, не могли лежать, ибо были подвѣшены на широкихъ подпругахъ; ноги ихъ едва касались полу и безъ сомнѣнія должны были отекать; для устраненія этого ихъ стегали бичами, чтобы онѣ не заставались.

Нефы должны были быть вообще судами помѣстительными; Жуанвилъ свидѣтельствуетъ, что на нефѣ, перевозившемъ короля Людовика IX, было 800 человѣкъ. Если принять во вниманіе, что въ этомъ числѣ были 500 человѣкъ войска съ оружіемъ и боевыми запасами, рыцарей изъ аристократическихъ фамилій, требовавшихъ хотя нѣкотораго комфорта, свита короля и королевы, и что возвратный путь короля изъ похода съ острова Кипра до Герскихъ острововъ продолжался 10 недѣль, не терпя нужды въ провизіи и водѣ, то надо сознаться, что судостроеніе въ XIII вѣкѣ было развито весьма значительно и что суда, называвшіяся нефы, были дѣйствительно велики и вмѣстительны.

Здѣсь кстати замѣтить, что большіе корабли строились еще раньше и припомнить читателямъ нѣкоторыя указанія, какъ напримѣръ о корабляхъ Филофатора и Герона Сиракузскаго, но эти рассказы носятъ на себѣ характеръ басни и были помѣщены ранѣе, чтобы не нарушать порядка въ интересѣ изложенія; позднѣйшія же свидѣтельства не похожи вовсе на вымыселъ и подтверждаются несомнѣнными фактами.

Такъ, Синами въ жизнеописаніи императора Эммануила Комнина, по поводу событій 1172 года, говоритъ, что одинъ богатый и знатный Венеціанецъ построилъ такой громадный корабль, какого никогда не встрѣчалось ни въ одномъ изъ византійскихъ портовъ. Владѣлецъ продалъ его венеціанскому правительству, а оно подарило его императору Эммануилу, бывшему въ то время въ дружескихъ съ нимъ сношеніяхъ. Между тѣмъ, поведеніе Венеціанъ, проживавшихъ въ Константинополѣ и другихъ византійскихъ городахъ, было на столько нагло и не выносимо, что императоръ Эммануилъ, раздраженный ихъ поступками (1172 г.), приказалъ всѣхъ подданныхъ Венеціанской республики, гдѣ бы они ни были, арестовать и рассадить по тюрьмамъ. Одному изъ задержанныхъ въ Константинополѣ, удалось какъ-то достигнуть до им-



ператора и уговорить его, оставить его как заложника; дѣло удалось и соотечественники Венеціане были освобождены. Не довѣряя однако же двуличному поведѣнію императора, Венеціанцы рѣшились бѣжать. Въ это время на Константинопольскомъ рейдѣ стоялъ корабль—подарокъ ихъ правительства, они воспользовались этимъ случаемъ перенбрались на него ночью и вышли въ море. Утромъ истина открылась, поднялась тревога и за бѣглецами была послана погоня изъ судовъ, метавшихъ греческій огонь; догнавъ уведенный корабль въ Абидосскомъ проливѣ, они пытались его сжечь, но Венеціане, знавшіе какимъ средствомъ можно сдѣлать этотъ огонь безвреднымъ, обложили корабль сукномъ, намоченнымъ въ уксусѣ, не переставая метать въ Грековъ стрѣлы и копья. Корабль былъ очень высокъ, почему и положеніе бѣглецовъ было выгоднѣе Грековъ, которые много страдали отъ защитниковъ. Между тѣмъ и вѣтеръ имъ благопріятствовалъ и бѣглецы благополучно избѣжали преслѣдованія.

Нельзя не пожалѣть что исторія не оставила никакихъ данныхъ о размѣрахъ корабля гиганта. Есть только одно свидѣтельство грека Нисетиса о томъ, что онъ былъ трехъ мачтовый, а дождь Дандоло, упоминая о событіи, приравниваетъ его величину—величенъ двадцати галеръ! По всей вѣроятности почтенный дождь дѣйствовалъ по пословицѣ „у страха глаза велики“, но въ Марсельскихъ статутахъ есть одна статья закона, по которому частнымъ арматорамъ дозволялось принимать на свои суда до 1000 пилигримовъ. По уставу, на такихъ большихъ судахъ было не менѣе 100—150 человекъ экипажа, а потому едвали будетъ ошибка предположивъ, что бѣглецовъ на уведенномъ кораблѣ было до 1500 человекъ. Въ этомъ же уставѣ опредѣляется порядокъ размѣщенія и указанъ порядокъ какъ должны спать эти peregrini и наконецъ плата за переѣздъ. Имъ обыкновенно подвѣшивали койки, т. е. четырехугольную парусину въ  $5\frac{1}{4}$  ф. длины и  $1\frac{1}{2}$  ф. ширины. Она подвязывалась за углы подъ палубой и въ ней должны были спать два человекъ такимъ образомъ, чтобы гдѣ была голова одного тамъ были ноги другого. Нечего и говорить, что ни тотъ, ни другой не могъ похвалиться просторомъ и удобствомъ, но фанатическое усердіе къ путешествію ко святымъ мѣстамъ было до того сильно въ тѣ

времена, что каждый стремился совершить его, не смотря ни на какія неудобства и лишеныя. Старый, малый, богатый и бѣднякъ, купецъ, рыцарь и монахъ, мужчины и женщины шли на перебой и наполняли суда, отправлявшіяся въ Палестину. Въ числѣ путниковъ находились и искатели приключеній, съ жаждой подрагаться съ невѣрными и вкусить прелѣсти бродячей жизни исполненной всякихъ лишеній, случайной наживы грабежемъ, игрой, пьянствомъ и развратомъ, въ который впадали зачастую ревностныя богомолки, сопровождавшія войска въ Палестину подъ личиною благочестія. Историки того времени свидѣтельствуя о современномъ религиозномъ броженіи, говорятъ, что не смотря на массы судовъ, занимавшихся перевозкой богомольцевъ, ихъ часто не доставало чтобы удовлетворить всѣхъ путешественниковъ; что судухозяева мало имѣли выгоды отъ такого промысла, по тому что пассажиры авантюристы часто не платили за проѣздъ, не смотря на уговоръ, да сверхъ того, по понятіямъ того времени, многіе судухозяева, какъ люди религиозные, забирали бѣдняковъ богомольцевъ бесплатно, „ради Христа“, а многіе хотя бы и не хотѣли перевозить ихъ даромъ, но не рѣшались отказать чтобы не сочли ихъ за богоотступниковъ.

Плата за перевозъ одного человѣка въ большихъ каютахъ полагалась въ 4 ливра, подъ верхней и средней палубами 60 су., въ помѣщеніи же надъ трюмомъ и надъ конюшнею, гдѣ почти не было свѣту и мало воздуха 40 су.

Другое свидѣтельство о вмѣстительности нефовъ встрѣчается въ разсказѣ Жофруа де-Виль-Гардуена объ осадѣ Константинополя; онъ говоритъ, что вмѣстѣ съ посольствомъ прибыли пять нефовъ, полные пилигримовъ и рыцарей, всего въ количествѣ 7000 человѣкъ. Слѣдовательно на каждомъ изъ нихъ было почти по 1170 человѣкъ конечно съ багажемъ, оружіемъ и т. п. Надо вообще сказать, что документы о морскомъ судостроеніи въ XII в. не многочисленны, а потому тѣмъ болѣе драгоцѣнны при изслѣдованіи старинны и постепеннаго движенія въ совершенствованіи судостроенія. Если очевидное улучшеніе существовало въ гребныхъ или такъ сказать длинныхъ судахъ, то нѣтъ сомнѣнія, что современно ему улучшались и увеличивались въ размѣрахъ и суда парусныя. Когда развилась торговля и упрочились международныя сношенія, перекинувшись за Геркулесовы

столбы и въ Черное море, тогда судостроеніе началось быстро улучшаться; начались неизбѣжныя заимствованія этихъ улучшеній одной націи отъ другой; океанъ указалъ на необходимость прочной и крѣпкой стройки, а торговля потребовала судовъ большихъ размѣровъ для перевозки наибольшихъ грузовъ. Вотъ тѣ причины, которыя заставили правительства и арматоровъ строить большія суда, и съ грузовыми качествами соединять качества мореходныя.

Люціанъ упоминаетъ о египетскомъ кораблѣ *Исисъ*, длиною въ 180 фугъ, шириною въ 45 фугъ и вышиною отъ кила до верхней палубы 43 ф., который за одинъ разъ могъ поднять годовой урожай ржи всей Аттики и это было во II в. нашей эры. Если сравнить его съ недавно брошенными деревянными кораблями, то размѣры Исиса почти подойдутъ къ размѣрамъ 84 пуш. корабля. Какъ же не дивиться предпримчивости и искусству древнихъ и какъ можно отказаться отъ прогресса нашихъ предковъ? Вообще, разбирая документы, относящіяся до судостроенія, можно придти къ такому заключенію, что въ постройкѣ и сооруженіи судовъ, начиная отъ XIII в. и даже до XVI в. включительно, есть много сходства. Однако же въ XVI в. среднюю мачту у гальоновъ и нефовъ (*naves*) стали дѣлать равную длинѣ судна по килю и носовую парусность начали уменьшать, увеличивая ее въ то же время на срединѣ. За тѣмъ переднюю мачту отодвинули нѣсколько къ срединѣ, а на носу и кормѣ стали прибавлять по не большому парусу, поднимая мачту временно. XVI вѣкъ можно признать за родоначальника современныхъ намъ судовъ, но современные суда (разумѣя суда парусныя первой половины нашего столѣтія) различествуютъ отъ своихъ родоначальниковъ болѣе смѣлыми отступленіями, чѣмъ таковое существуетъ въ судахъ XIII—XVI вѣковъ. Любопытно, что въ XIII в. каждый матросъ и лоцманъ могли имѣть при себѣ матрацъ не болѣе 15 ф., если же вѣсъ его превосходилъ эту цифру, то они обязаны были платить хозяину судна какъ бы за наемъ матраца.

XIV в. также какъ и XIII имѣлъ свои большіе корабли. Было уже сказано, что торговые выгоды заставляли увеличивать ихъ размѣры. Необходимость защищать торговлю, побуждала къ тому же и правительства. Они старались о сильномъ вооруженіи кораблей и снабженіи ихъ многочислен-

нымъ экипажемъ. Опытъ и военныя средства того времени, указывали на необходимость строить ихъ высокими, чтобы поражать противника съ высоты, имѣть большую парусность для скорого хода и солидную постройку, чтобы бороться съ непогодой. Купцы и арматоры сознавали ту же потребность для возможности сопротивляться кораблямъ враждебныхъ націй и отбиваться отъ пиратовъ. Такъ напримѣръ, четыре каталонскіе купеческіе корабли (1334 г.) на пути въ Сардинію были атакованы десятью генуэзскими галерами и отбились. Исторія говоритъ, что на четырехъ изъ нихъ было кромѣ экипажа въ 80—90 чел., 1800 солдатъ и около 500 рыцарей. Бартоломей Феррарскій рассказываетъ, что въ 1355 г. каталонскій нефъ завезъ изъ Сардиніи въ Испанію 480 чел. плѣнныхъ генуэзцевъ и, къ сожалѣнію, разбился. На этомъ нефѣ было 80 чел. экипажа.

Законы того времени опредѣляютъ число экипажа по числу тоннъ водоизмѣщенія. Такъ напр. каждое судно, будетъ ли то нефъ, кокъ или иное, поднимающее 1500 тоннъ (20000 квинталовъ), должно имѣть въ мирное время 120 чел. экипажа, а въ военное на каждую тысячу квинталовъ по человѣку добавочныхъ, т. е. 140 человѣкъ.

По уставу дона Педро Аррагонскаго 1354 г., каждый трехпалубный нефъ могъ ходить свободно куда хотѣлъ, кромѣ непріятельскихъ земель, но при этомъ долженъ имѣть 150 чел. экипажа, въ томъ числѣ 80 матросовъ, 40 арбалетчиковъ и 30 чел. разной прислуги. Для двухпалубныхъ нефовъ полагалось 100 чел., изъ нихъ 60 матросовъ, 20 арбалетчиковъ и 20 служителей. Арбалетчики должны были имѣть латы на груди и спинѣ, шлемы, налокотники, наколенники, арбалеты. На каждомъ нефѣ должно было находиться достаточное число пикъ, интрепелей и вообще всякаго оружія. Въ томъ же уставѣ постановлено, чтобы всѣ суда обшивались снаружи кожей, вѣроятно для предохраненія отъ греческаго огня. Что суда, отправляясь въ дальнія плаванія, не должны покидать другъ друга, развѣ что будутъ разлучены бурей, для того, чтобы имѣть возможность подать взаимную помощь отъ нападенія пиратовъ. Въ статьѣ о галерахъ было упомянуто о числѣ ихъ, выставленныхъ королемъ Эрикомъ Норвежскимъ для Филиппа Красиваго, короля французскаго, во время войны его съ Англіей. Эрикъ заключилъ особый

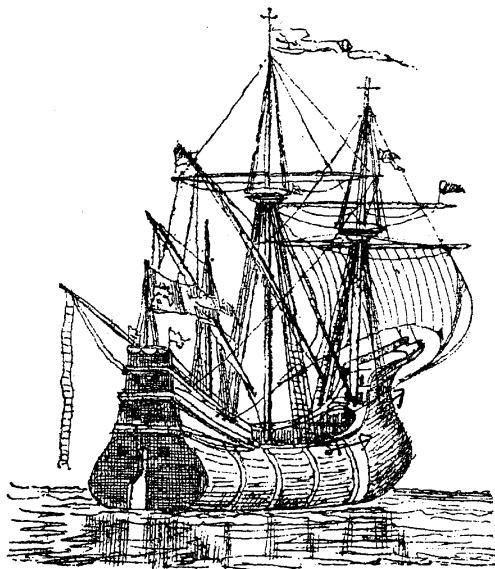
договоръ съ Филиппомъ и кромѣ галеръ вооружилъ еще 200 нефовъ; они посланы были къ берегамъ Гасконіи, съ обязательствомъ захватывать всѣ англійскія суда, какія имъ встрѣтятся. Такимъ образомъ флотъ Филиппа состоялъ изъ 57 галей и галготовъ и 223 нефовъ, кромѣ галеръ. При этомъ Эрикъ договорился, что кампанія должна была продолжаться только четыре лѣтнихъ мѣсяца до сентября.

До введенія на судахъ огнестрѣльныхъ орудій, средства для нападенія и защиты оставались тѣ же, что и прежде. Въ одномъ изъ нормандскихъ статутовъ XIV в. помѣщено, что арбалетчики, т. е. стрѣлки, получали жалованье болѣе простыхъ матросовъ и пять процентовъ изъ призовъ. Имъ также отдавались въ собственность стрѣлы, дротики и всѣ вообще призовые боевые снаряды. Въ средніе вѣка военные нефы снабжались еще желѣзными шариками съ тремя заостренными иглами (*tribuli trivulgi, trivoli*); ихъ бросали въ непріятели. Шарикъ эти, падая на палубы, мѣшали свободно ходить, ибо ступившіе на нихъ накалывали себѣ ноги. Слануто упоминаеть о разведенномъ мылѣ, которое разливали на непріятельную палубу, отъ чего она становилась скользкой и заставляла людей падать. Также бросали горшки съ зажигательными составами, которые, разбиваясь, самовозгорались. Употребляли мелкую известь и также бросали въ лицо противнику.

Въ нефахъ XVI столѣтія видно много измѣненій противъ своихъ предшественниковъ. Въ конструкціи первыхъ носъ и корма имѣли одинакія закругленія, ихъ можно по просту назвать скуластыми или пузатыми; въ нефахъ XVI в. корма строятся обрубленною, плоскою. Бока старыхъ нефовъ были прямые безъ уклоновъ, отъ чего ширина всѣхъ палубъ была одинаковая. Въ XVI в. ширина у грузовой ватеръ-линіи болѣе чѣмъ у верхней палубы. Система такой постройки первый разъ замѣчена у англичанъ и введена была съ цѣлю, чтобы затруднить переходъ на суда во время абордажей. Надстройки, правда, оставались долгое время, но получили также нѣкоторыя измѣненія. Въ XVI в. уже введена была артиллерія, которую начали ставить въ палубахъ и въ бортахъ прорѣзывать порты.

Вооруженіе и оснастка также значительно измѣнились. На нефахъ и другихъ парусныхъ судахъ начали ставить по

три и даже по четыре мачты и на передних двух мачтах поднимать прямые, т. е. четырехугольные паруса, по два на каждой, одинъ надъ другимъ. Но пушекъ ставили еще немного, какъ это видно изъ приведеннаго рисунка генуэзскаго нефа этого столѣтiя. Фиг. 51.

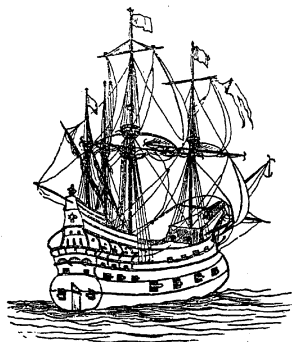


Фиг. 51.

Существенное усовершенствованiе замѣтно въ устройствѣ руля: его стали навѣшивать на крючьяхъ, прикрѣпившихся къ рулю и входившихъ въ петли, прикрѣпленныя къ ахтерштевню.

Къ концу XVI в. на нефахъ носовая часть уже оканчивается не козырькомъ, а надстройкой, нѣсколько выдающейся за форъ-штевень, состоявшей изъ двухъ вертикально поставленныхъ стѣнокъ, сходящихся подъ острымъ угломъ, въ родѣ того, какъ на фиг. 44, изъ которой исходитъ наклонная мачта (*бушпритъ*), на ней подвѣшивался *блинда-рей* и растягивался (ставился) парусъ *блиндъ*. *Фокъ* и *грозъ* мачты

имѣютъ *стенги* и *марсы*; два нижнихъ паруса *фокъ* и *гротъ* и *форъ* и *гротъ марсели*. Двѣ заднія мачты одnodеревки имѣютъ по одному косому парусу и марсы. На нокахъ фокка



Фиг. 52.

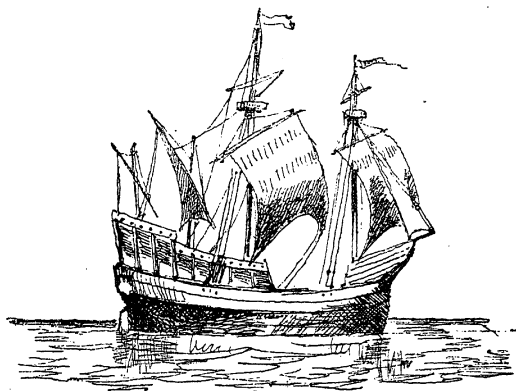
и грота реевъ, а также на концѣ буншприта у военныхъ нефовъ дѣлались абордажные крючья, которыми зацѣплялись за *снасти* неприятельскаго корабля. Фиг. 52.

Въ конструкціи замѣтно, что носовая часть остается также скуластой, какъ и прежде, но къ кормѣ корпусъ какъ будто нѣсколько суживается, заканчиваясь прямой срѣзной кормой, идущей къ верху надстройками, уменьшающимися по мѣрѣ ихъ возвышенія въ своей ширинѣ и обнесенными галлереями

для постановки орудій. Въ нижней палубѣ въ кормѣ прорѣзаны порты для стрѣльбы при отступленіи, а бортовые орудія размѣщены по двумъ палубамъ не по всей ихъ длинѣ и нижнія отстоятъ отъ воды довольно близко. Общій видъ военнаго нефа (фиг. 52) довольно красивъ и внѣшностью своею близко походятъ на генуэзскую каракку (фиг. 54) и разнится отъ нее числомъ мачтъ и оснасткой буншприта. На такомъ нефѣ ставилось до 36 орудій различныхъ, впрочемъ, небольшихъ калибровъ (см. артиллерія). Большіе нефы имѣли до 1000 тоннъ водоизмѣщенія.

**К а р а к к и** — парусныя суда, пользовавшіяся большою извѣстностію въ XIV, XV и XVI столѣтіяхъ. Общее мнѣніе современниковъ относятъ ихъ введеніе португальцамъ. Венеція строила ихъ для себя въ XIV вѣкѣ и употребляла какъ транспортныя суда. Донъ Педро въ своей хроникѣ говоритъ, что „семь кастильскихъ галеръ, крейсеровавшія около Маіорки (1359 г.), захватили венеціанскую каракку и привезли ее въ Картагену; что она была трехпалубная“ и слѣдовательно была высокая. Другой случай плѣненія каракки разсказывается въ хроникѣ Педро-Нино подъ 1401 годомъ. Дальѣйшихъ свѣдѣній о караккахъ XIV в. не имѣется, почему и

приходится помѣстить здѣсь рисунокъ каракки XV столѣтія, взятый изъ собранія рисунковъ судовъ Парижской библіотеки. Фиг. 53.



Фиг. 53.

Въ XVI в. каракки начали вводиться въ употребленіе во французскомъ флотѣ. Каракка *la Belle Cordeliere*, построенная Армориканцами на суммы королевы Анны Бретаньской, считалась красивѣйшимъ судномъ во французскомъ флотѣ. При Людовикѣ же XII съ ней соперничала каракка *шаранта*, красивѣйшая и сильнѣйшая изъ всѣхъ судовъ того времени. Она находилась въ эскадрѣ подъ командой адмирала Филиппа de Ravestain, снаряженной въ Средиземныхъ портахъ для войны противъ турокъ. Жанъ д'Отонъ, видѣвшій эту каракку, говоритъ, „что на ней было 1200 чел. экипажа, 200 орудій, изъ которыхъ 12 были на колесныхъ станкахъ и стрѣляли большими камнями и кнпелами. Провизіи она могла помѣстить на 9 мѣсяцевъ и считалась отличнымъ ходякомъ, обгонявшимъ любаго пирата, потому что она могла носить много парусовъ, превосходно размѣщенныхъ“.

Изъ исторіи французскихъ войнъ (1545 г.) видно, что Францискомъ I было нанято для содѣйствія флоту въ войнѣ съ Англійей 10 Генуэзскихъ караккъ и что большая ихъ часть погибла по небрежности лопмановъ, при проводѣ ихъ въ устьѣ нижней Сены. Въ 1545 г. Францискъ I постро-

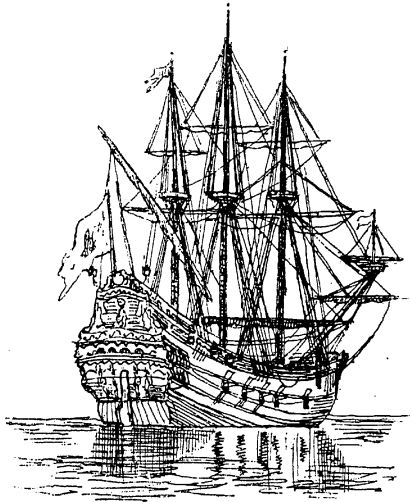


иль въ Нормандіи прелестную каракку богато изукрашенную рѣзбой, съ такими высокими палубами и замками (надстройки) и столь сильно вооруженную, что, въ отличіе отъ прочихъ, король прозвалъ ее *большая каракка* или *каракконъ*. На ней стояло 100 мѣдныхъ орудій разныхъ калибровъ; она имѣла прочную оснастку и считалась отличнымъ ходокомъ и сильнѣйшимъ современнымъ судномъ. Назначивъ ее въ эскадру для военныхъ дѣйствій противъ Англичанъ, король избралъ ее для мѣстопробыванія адмирала Клодъ-д'Анебо. Экспедиція готовилась въ бухтѣ de la ville Française. Адмиралъ поднялъ свой флагъ, вышелъ на рейдъ и ожидалъ короля, желавшаго посѣтить флотъ передъ кампаніей. Король вышелъ изъ Гонфлера, сопровождаемый многочисленной и блестящей свитой. Адмиралъ разцвѣтилъ ее флагами и въ ожиданіи посѣщенія приготовилъ роскошное угощеніе. Музыка играла, палили пушки, пажы уже разносили вино и фрукты; король любовался образцовымъ порядкомъ на караккѣ, которая на другой день должна была бить Англичанъ своими 100 орудіями. Вдругъ раздаются крики: пожаръ, спасайте короля! Крики были справедливы, загорѣлось около камбуза и пламя быстро побѣжало по рангоуту. Со всего флота понаѣхали шлюпки для спасенія людей и всего что было по цѣннѣ; каракку же спасти не было возможности, огонь быстро охватывалъ палубы и чрезъ два часа отъ 800 тоннаго судна осталось только днище, а на берегу, отъ выстрѣловъ разгоряченныхъ орудій, недосчитались нѣсколькихъ зрителей! Много было толковъ по этому несчастію, его считали дурнымъ предзнаменованіемъ въ исходѣ сраженія, однако, не смотря на катастрофу, французы разбили Англичанъ, у острова Вайта.

Фурнье говоритъ, что, въ концѣ XVI и въ началѣ XVII вѣковъ, строились каракки еще большихъ размѣровъ и въ особенности въ Португаліи, гдѣ они доходили до 2000 тоннъ и даже болѣе, сидѣли въ водѣ не меньше 17 — 19 футъ. Въ такихъ караккахъ устраивались 4 палубы на столько высокихъ, что большаго роста человѣкъ могъ ходить свободно: Носъ и корма возвышались надъ верхней палубой надстройками въ 3 и даже 4 роста человѣка. Ихъ вооружали 35 и 40 бронзовыми орудіями, вѣсомъ каждое въ 4 и 5 тысячъ фунтовъ. Самые малые вѣсили не менѣе 3000 фунтовъ.

Кромѣ этихъ орудій ставились еще каменометы и малыхъ калибровъ пушки (springale) помѣщавшіяся на марсахъ, гдѣ свободно могли помѣститься 12 человекъ. Мачты были на столько высокія, что ихъ дѣлали составными (стеньги). При попутныхъ вѣтрахъ каракки ходили отлично, но при боковыхъ плохо. Тотъ же Фурнье свидѣтельствуетъ, что каракки, въ описываемое время, были употребляемы исключительно для торговыхъ цѣлей, но изъ военныхъ флотовъ были уже выключены. Людей могло на нихъ помѣщаться отъ 600 до 1300 человекъ, въ томъ числѣ до 700 и 800 солдатъ. Вообще каракки были въ то время въ такомъ же ходу какъ и Испанскіе гальоны ходившіе въ Америку за золотомъ.

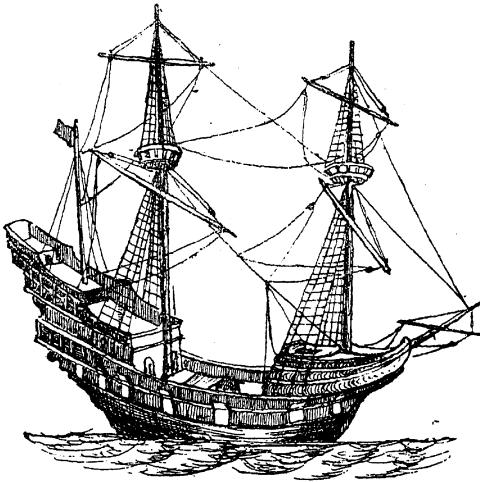
Шарроукъ въ своей „History of marine architecture“, помѣстилъ рисунокъ Генуэзской каракки 1542 года, имѣющей весьма близкое сходство съ кораблями XVII в. Фиг. 54.



Фиг. 54.

Обводы внѣшнихъ линий здѣсь очень красивы, *но* хотя и возвышенъ, но далеко не такъ, какъ на нефахъ и другихъ судахъ, современныхъ или ближайшихъ предшествующихъ періодовъ, даже позднѣйшаго столѣтія. Число орудій

хотя не велико, но размѣщеніе ихъ очень правильно. Шаррокъ упоминаетъ еще о другой караккѣ 1592 г., имѣвшей 1600 тоннъ водоизмѣщенія; на долю торговаго груза приходилось 900 тоннъ. На ней было 32 мѣдныхъ орудія и помѣщалось отъ 600 до 700 человѣкъ пассажировъ; 7 палубъ составлявшихъ 7 этажей (одна изъ которыхъ имѣла большой уклонъ отъ кормы къ носу), изъ нихъ три сходящихся очень близко (вѣроятно поверхъ этой), надстройку въ носовой части и проходной навѣсъ соединявшій носъ съ кормою. Длина ее была 165 ф., ширина 47 ф. и 100 ф. по килу. Гротъ-мачта имѣла 121 ф. высоты и 11 ф. окружности, грота рей—106 ф. За неизмѣнимъ рисунка этого корабля, здѣсь помѣщается другой, снятый съ модели, находящейся въ Венеціанскомъ арсеналѣ (ф. 55), изображающей собою типъ судовъ строившихся между 1590 и 1610 годами. По немъ читатель можетъ себѣ составить понятіе о расположеніи носовыхъ и кормовыхъ надстроекъ, конечно стѣснявшихъ свободу дѣйствій на верхнихъ палубахъ и вредно вліявшихъ на ходъ корабля при боковыхъ вѣтрахъ.



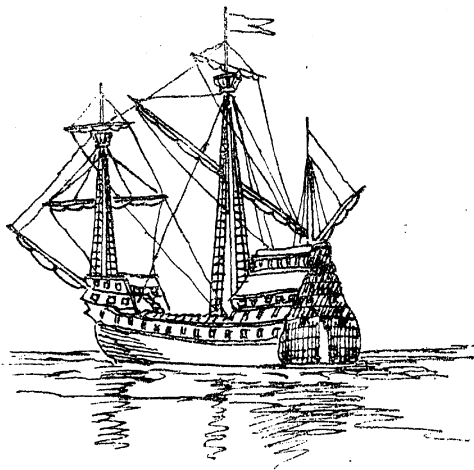
Фиг. 55.

Галъоны. Названіе происходящее отъ „галеры“ было

присвоено судамъ нѣсколько болѣе длиннымъ противу нефовъ и съ менѣе крутыми боками, почему, хотя они и поднимали менѣе груза, за то ходили лучше и въ особенности при боковыхъ вѣтрахъ. Большіе гальоны строились о трехъ палубахъ; въ концѣ XVI вѣка встрѣчались гальоны о семи палубахъ. Испанцы очень любили такіе громады. Ихъ гальонъ Madre de Dio имѣлъ 1600 тоннъ; длина по палубѣ доходила до 175 ф., ширина 47 ф., а въ водѣ сидѣлъ онъ до 31 ф.; малые гальоны строились о двухъ палубахъ и поднимали грузу отъ 2 до 12000 сальмовъ. Венеція, недовольствуясь галерой Фаусто, построила (1559 г.) гальонъ превосходившій величиною эту знаменитую галеру; но онъ затонулъ въ свѣжій вѣтеръ на Маламокскомъ рейдѣ отъ неосторожности, потому что орудія были дурно прикрѣплены; онъ перекатился на подвѣтренную сторону и увеличили своею тяжестью крыльз на столько, что корабль черпнулъ подвѣтренными портами, и пошелъ на дно. Случайъ этотъ, къ сожалѣнію не единственный въ исторіи флотовъ, подробно разсказанъ Ноэлемъ Конти въ исторіи своего времени (1579). Здѣсь помѣщается только извлеченіе: „въ Венеціи во время сильнаго шторма, къ глубокому сожалѣнію всей націи, затонулъ красивѣйшій и громаднѣйшій корабль, о которомъ можно сказать, что онъ походилъ на пловучій городъ выросшій изъ морской пучины. 500 солдатъ могли свободно на немъ защищаться во время боя. Онъ вооруженъ былъ безъ малаго 300 орудій различныхъ калибровъ и наименованій. Имѣлъ множество боченковъ съ порохомъ, здеръ и другихъ металлическихъ снарядовъ. Патрицій Александръ Бони, присутствовавшій при вооруженіи корабля, приказалъ поставить его близъ двухъ замковъ, но по небрежности, или по недостатку команды, это приказаніе не было еще исполнено, когда въ Адриатикѣ напелъ сильнѣйшій шкваль, накренившій его такъ сильно, что орудія и другія тяжести перевалились на подвѣтренную сторону, и такъ какъ порты не были закрыты, то онъ черпнулъ бортомъ и затонулъ. Всѣ труды и усилія инженеровъ поднять его остались безуспѣшны“. Крессентіо разсказываетъ о другомъ случаѣ, скорѣе забавномъ, чѣмъ плачевномъ, что въ Неаполѣ для Испанскаго короля былъ построенъ рагузскимъ капитаномъ Піетро Велліа такой большой гальонъ, что его никакъ не могли спустить на воду;

его принуждены были положить на бокъ и сплхнуть въ воду въ такомъ положеніи.

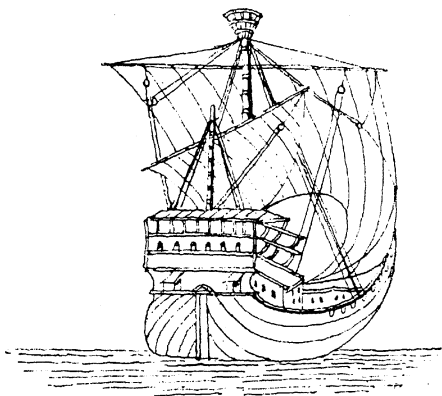
Въ первой половинѣ XVI вѣка гальоны употреблялись не въ одномъ Средиземномъ морѣ. Жакъ д'Отонъ (d'Auton) упоминаетъ, что большое число фламандскихъ и нѣмецкихъ гальоновъ, нагруженные драгоценными металлами, были застигнуты на пути въ Испанію сильнымъ штормомъ, потопившимъ нѣсколько изъ нихъ; другіе были выброшены на берега и весьма не многіе спаслись въ Англію, причемъ погибло до 4000 человекъ. Капитанъ Пантеро-Пантера, о рангоутѣ и вооруженіи гальоновъ, говоритъ, что оно тоже что на корабляхъ самыхъ большихъ размѣровъ, слѣдовательно схоже съ нефами и каракками. Прилагаемый рисунокъ (ф. 56) изображаетъ гальонъ участвовавшій въ походѣ „непобѣдимой армады“ (см. ниже). На Испанскихъ гальонахъ, ходившихъ въ Левантъ, помѣщалось иногда болѣе 200 орудій.



Фиг. 56.

Гальоты были у Голланцевъ въ XVII в., строились прочно, имѣли широкія скулы, круглые бока, сферическую корму и очень походили по своей конструкціи на нефы XIII вѣка, сохраняя отношеніе длины къ ширинѣ, какъ 4:1. Испа-

ния строили также гальоты весьма схожія съ Голландскими и употребляла ихъ для плаванія по Атлантическому океану, посылая въ новооткрытыя страны Америки. Прилагаемый рисунокъ (ф. 57) Испанскаго гальота относится къ XV и XVI в. Прочность такого гальота очевидна, почему онъ вѣроятно и былъ принятъ образъ для за атлантическихъ сношеній и для перевозки цѣнныхъ грузовъ.



Фиг. 57.

Гукоры употреблялись въ сѣверныхъ моряхъ. Название ихъ производятъ различно, то отъ *holk.*, то отъ *hoeker*, отсюда *houcke*, *houque*. *Hoeker* было у Голландцевъ рыболовное судно. Впослѣдствіи его приспособили къ перевозкѣ грузовъ, а потомъ и къ военному дѣлу, какъ о томъ пишетъ Фруассаръ.

**Марсильяны.** Пантеро-Пантера, говоря о гуркахъ и марсильянахъ, приравниваетъ ихъ къ нефамъ и присовокупляетъ, что оба эти судна схожи между собою, но отличаются отъ нефовъ тѣмъ, что носовыя ихъ обводы круглыя, а отъ середины къ кормѣ борта ихъ суживаются. Они меньше нефовъ и гальоновъ и не носятъ больше 7 парусовъ, изъ которыхъ 6 четырехугольныхъ, а одинъ латинскій и поднимаютъ грузу отъ 1500 до 2000 сальмъ и рѣдко больше. Изъ этого описанія слѣдуетъ заключить, что гукоры и марсильяны были трехмачтовые суда и что на *бизань-мачтѣ* былъ крьюсель и рейковая *контръ-бизань*.

Въ 1589 г. изданъ былъ законъ (во Франціи), по которому налагался штрафъ на тѣхъ судовладѣльцевъ, которые построятъ марсильяны и другія подобныя имъ суда съ тремя палубами вмѣсто двухъ. Очевидно, что суда эти были двухпалубныя и что комерческіе люди стремились къ разнымъ обходамъ закона, запрещавшаго помѣщать грузы на палубахъ, ибо при встрѣчахъ съ неприятелемъ они мѣшали свободной защитѣ и дѣйствию артиллеріей, а во время бурь затрудняли управленіемъ парусами. Въ XVII в. марсильяны, говоритъ Дерошъ, строились съ прямой кормой, очень скулистымъ носомъ, иногда имѣли по 4 мачты какъ у старыхъ нефовъ. Въ XVIII в. онѣ были уже небольшія суда отъ 70 до 80 тоннъ.

**Бертоны**—суда строившіяся первоначально въ Англіи (breton). Суда крѣпкія, очень высокія, не очень длинныя; очень широкія; приватеръ-линіи выше ея они нѣсколько съ уживаются; хорошо держутся подъ парусами, имѣя ихъ 7 штукъ подобно нефамъ; способны поднимать грузу отъ 1500 до 3000 сальмъ.

**Маоны**—суда употреблявшіяся въ Левантѣ, гдѣ также встрѣчались не часто. Это очень большія грузовыя суда, похожія на венеціанскіе галеасы; онѣ носятъ парусность сходную съ нефами, весель не имѣютъ; по причинѣ массивности ходятъ очень тихо. Надо очень сильный и попутный вѣтеръ чтобы ускорить ходъ. Турки употребляютъ маоны для перевозки лошадей, войскъ, артиллеріи и вообще военныхъ запасовъ (Пантера). Гайдъ (Нуде) сообщаетъ, что турки называли maın или maıné большія галеры съ 5 и 6 гребцами на веслѣ. Мавры называли ихъ tarida или trega. Мало по малу, измѣняя формы и размѣры, суда эти начали строить высокими надъ водою и уничтожили весла; такимъ образомъ они преобразились въ специально парусныя суда, но сохранили свое первоначальное названіе maoupa, отсюда maoune (французское).

**Тариды**—парусныя суда употреблявшіяся въ Средиземномъ морѣ, въ XII и XIII вѣкахъ. Ихъ встрѣчаютъ, у Арабовъ, Мавровъ, Грековъ, Венеціанъ. У Мавровъ оно походило на родъ маона, было транспортнымъ тяжелымъ судномъ. Томасъ Гайдъ тоже самое говоритъ про тариды Арабовъ. У Грековъ были суда называвшіяся *галея-тарида*; полагаютъ, что оно имѣло весла и было сходно съ мусульманскими

таридами, но къ сожалѣнію о судахъ этого рода нѣтъ никакихъ документовъ. Изъ каталонскихъ документовъ видно, что тариды составляли часть флота Іакова I, короля Арагонскаго, снаряженнаго имъ для завоеванія Минорки (1228). О таридяхъ венеціанскихъ встрѣчаются только указаніе въ хроникѣ Андрѣя Дандоло, что въ 1275 г. Генуэзцы отняли ихъ у Венеціанъ. Изъ трактата Венеціанъ съ Константинопольскимъ Императоромъ Филиппомъ 1291 г. видно, что Тариды принадлежали къ разряду судовъ короткихъ и что на нихъ можно было помѣстить 30 лошадей и 30 всадниковъ съ ихъ оружіемъ, багажемъ и прислугой. Вообще полагаютъ, что тариды были отъ 100 до 110 ф. длиной и что онѣ существовали въ Красномъ морѣ еще въ XVI в. Изъ всѣхъ этихъ свѣдѣній слѣдуетъ заключить, что тариды были суда грузовыя, употреблявшіяся при военныхъ флотахъ и для торговли и были какъ и всѣ суда того времени способны бороться съ непріателемъ, о чемъ свидѣлствуютъ документы, сохранившіяся въ венеціанскихъ архивахъ. Изъ нихъ видно, что три торговыя венеціанскія тариды были въ разное время захвачены въ плѣнъ на Тунисскомъ рейдѣ, что онѣ сдались только по тому, что на нихъ нападали по два и по три непріятельскихъ судна по нѣскольку разъ.

**Кара муссалы.** Грузовыя турецкія суда подобныя маонамъ. Томасъ Гайдъ названіе карамуссалъ производитъ отъ кара (черный) мурсаль (посоль). Слѣдовательно по происхожденію своему суда эти должны имѣть хорошей ходъ и употребляться для посылокъ. Пантеро-Пантера опредѣляетъ ихъ дѣйствительно какъ хорошихъ ходяковъ, длинныхъ, узкихъ, высокихъ отъ воды, съ одной палубой, способныхъ ходить близко къ вѣтру. Парусность состояла изъ пяти парусовъ, а грузу могли поднимать отъ 1000 до 1500 сальмъ, ихъ строили изъ платановаго дерева и окрашивали черной краской. Аубін пишетъ, что въ XVII в. карамуссалы имѣли одну большую мачту и другую маленькую на кормѣ. На большой выстрѣливалась *стенга*. Паруса состояли изъ фока и марселя прямыхъ, а на задней мачтѣ парусъ былъ треугольный, такой же былъ и на бушпритѣ (квиверъ).

**Паландры** были также турецкія транспортныя суда, о которыхъ Пантеро-Пантера (XVI в.) говоритъ, что онѣ служили для перевозки лошадей и походили на старинныя шеланды, утратившія весла.



Биландеры—каботажныя суда нидерландовъ, ходившія и теперь ходящія только въ ближайшіе порты, заходятъ въ каналы, озера, имѣютъ смѣшанное вооруженіе. На передней мачтѣ паруса рейковые, а на задней въ видѣ трапеціи.

Жермы или Гермы—торговья транспортныя суда употреблявшіяся въ XVI в. въ Левантѣ для перевозки товаровъ. Онѣ не очень длинны и довольно широки, порядочно ходятъ подъ парусами, которыхъ у нихъ четыре. Имѣютъ одну палубу и могутъ поднять грузу до 1500 сальмъ. Жермами называются также суда, плавающія по Нилу, къ берегамъ Индіи и въ Бейрутъ, по конструкціи ихъ отлична отъ первыхъ.

Полякры, по отзыву Пантеры, были въ большомъ употребленіи въ Италіи; очень длинныя и пропорціонально широкія суда. Имѣютъ четыре паруса; изъ нихъ два прямые на большой мачтѣ, а два латинскіе на носу и кормѣ; одну палубу и могутъ поднимать отъ 800 до 1000 тоннъ. Онѣ отличаются отъ другихъ судовъ тѣмъ, что имѣютъ длинный *шекъ*, т. е. удлинненную носовую часть подобно какъ у галеръ XVI и XVII в., похожей на копье (*polax*), отъ котораго онѣ, какъ полагаютъ, и получили свое названіе.

Тартаны, по замѣчанію Пантеро-Пантеры, были суда (XVI в.) обѣ одной палубѣ; о трехъ, а иногда и болѣе небольшихъ мачтахъ и парусахъ, расположенныхъ такимъ образомъ, что могли противостоять самымъ свѣжимъ вѣтрамъ. Употреблялись преимущественно въ Провансѣ.

Барки, баркасы, баркъ-воты суда строившіяся и употреблявшіяся въ сѣверныхъ и Средиземномъ моряхъ и преимущественно въ Италіанскихъ провинціяхъ. Названія двухъ первыхъ судовъ часто встрѣчаются въ исторіи войнъ XV и XVI в. Aubin (1702 г.) опредѣляетъ ихъ какъ суда съ одной крытой палубой и полупалубой въ кормѣ по верху полной палубы, имѣвшихъ три вертикальныхъ мачты. Jean d'Auton (1501—1507) рассказываетъ какъ корсаръ Антоній d'Auton командовавшій баркомъ, а Шапперонъ кораблемъ, были атакованы въ морѣ двумя сильными фламандскими кораблями, имѣвшими большую артиллерию. D'Auton, имѣя сравнительно маленькія пушки, рѣшился сдѣлаться на бордажъ съ однимъ изъ нихъ и одержалъ полную побѣду. Види что положеніе Шапперона не завидно и что онъ не можетъ одолѣть другаго фламандца, онъ послѣдилъ къ нему на помощь и пособилъ одолѣть и этого. Баркъ-воты были также однопалубными.

дубныя суда съ округлыми оконечностями и выпуклыми бортами.

Скаффы были суда очень длинныя, имѣли большіе латинскіе паруса.

Кокъ (сосса, сого, сошо, согге, сог, сок). Многие писатели, говоря объ этихъ судахъ, согласны что онѣ принадлежатъ сѣвернымъ морямъ и относятъ ихъ начало ко времени завоеванія Англіи Норманами. Кокку приравниваютъ они къ нефу, говоря, что она коротка, сравнительно очень широка, высока и сидитъ глубоко въ водѣ, почти на глубину равную своей ширинѣ, но сравнительно съ нефами легче на ходу и быстрѣе при поворотахъ. Кока встрѣчается въ документахъ XIII в. и доходить до XVI в. Англичане называли ее *cock-boat*. Въ 1331 г. была кока *San Clementi* о трехъ палубахъ и съ 500 человѣками матросъ и войска, но были и такія, на которыхъ помѣщалось до 800 и болѣе. Казари опредѣляетъ кокамъ грузу до 1500 тоннъ. По Сицилійскимъ хроникамъ, коки входили въ составы флотовъ какъ суда военныя, вмѣстѣ съ галерами и другими боевыми кораблями. Изъ всего этого слѣдуетъ заключить, что коки были большія грузовыя суда, имѣвшія сходство съ нефами, способныя и къ военному дѣлу. Надо полагать (за неимѣніемъ другихъ данныхъ), что вооруженіе и парусность были также подходящія, мѣнявшіяся къ лучшему сообразно съ временемъ. Байона первая ввела у себя коки и распространила по Средиземному морю. Вотъ нѣсколько интересныхъ эпизодовъ для исторіи кокъ:

Вилани, въ исторіи Флоренціи, пишетъ, что въ концѣ августа 1304 г. генуэзецъ *Regnier de Grimaldi*, начальствуя 16 французскими галерами и 20 короткими кораблями вооруженными въ Кале, настигъ *Guido di Flandria*, т. е. *Gu* начальнича фландрскаго флота, имѣвшаго подъ своей командой 80 нефовъ или кокъ съ башнями, въ которыхъ находилось по малой мѣрѣ 100 человѣкъ фламандцовъ помимо большаго числа войска. *Gu* слѣдовательно былъ гораздо сильнѣе Французовъ и напасть на нихъ такъ стремительно, что галеры какъ низкія суда, очень страдали отъ ихъ выстрѣловъ. Ренѣе придумываетъ тогда хитрость, онъ удаляется съ поля битвы, представляя на жертву свои тяжелья суда, но когда эти послѣднія начали ослабѣвать отъ неравнаго боя, и *Gu*

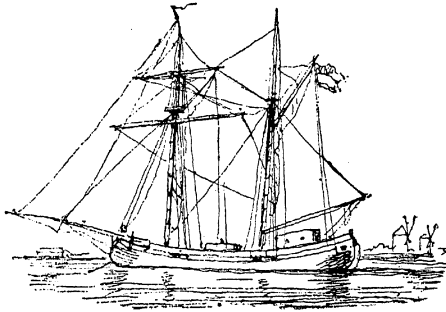
считалъ уже себя побѣдителемъ, онъ нападаетъ на утомленныхъ фламандцевъ и самъ съ четырьмя галерами избираетъ коку, на которой сидѣлъ *Guu*, беретъ его въ плѣнь и тѣмъ совершенно разстроиваетъ громадный Фламандскій флотъ.

Въ исторіи осады Даміетты епископомъ Кельнскимъ, одна башня долго не сдавалась, не смотря на тучи стрѣлъ, каменье, бросавшихся осаждающими со своихъ судовъ. Пробовали нѣсколько разъ взлѣзть на стѣну, но осажденные отбили штурмы. Тогда осаждавшіе связали вмѣстѣ двѣ коки и на мачтахъ и реяхъ устроили помость и обнесли его кожами въ родѣ бруствера. Когда все было готово, на помость поставили лѣстницы до 45 ф. длиною и, придвинувъ такую импровизованную башню къ башнѣ непріятельской, влѣзли на нее свободно и взяли ее. Въ Сицилійскихъ хроникахъ упоминается, что при прорывахъ флотовъ на рейды загражденныя *бонами*, коки посылались впередъ, чтобы разрывать эти загражденія съ расходу ударами своихъ массивныхъ корпусовъ.

Фильвы или копы (*cora cirra, sifa*) были также грузовыя торговыя суда. Надо полагать что нынѣшнія голландскіе *куфы*, которыхъ изображеніе здѣсь помѣщается, отчасти сохранили формы своей конструкціи въ корпусѣ, по крайней мѣрѣ въ очертаніи выдающихся скулъ въ носу и въ кормѣ; что же касается до рангоута и оснастки, то нѣтъ сомнѣнія, что въ нихъ видны современныя улучшения. Суда эти способны поднимать большія грузы, но не отличается особенною ходкостью; при боковыхъ вѣтрахъ опускаютъ крылья съ боковъ, для уменьшенія *дрейфа*. Строятся очень прочно и вообще долговѣчны. Голландцы не выводятъ ихъ изъ употребленія потому, что система постройки даетъ возможность судамъ этимъ, не глубоко сидящимъ въ водѣ, свободно ходить по ихъ каналамъ. Фиг. 58.

Буссы (*buzia, butzo, bucea bujssa*). Въ венеціанскихъ документахъ названія нефовъ, буссъ и буссо-нефовъ встрѣчаются всегда вмѣстѣ. Надо полагать, что названіе *butzo* (брюхо, отсюда брюхатый) дано было этимъ судамъ по ихъ крутобокости. Вѣроятно суда этого рода способны были поднимать большіе грузы. Буссы имѣли двѣ мачты какъ и нефы; нѣкоторыя по значительной своей величинѣ имѣли ихъ и по три. На венеціанскихъ буссахъ передняя мачта имѣла четыре

паруса, средняя три, но они никогда не ставились вмѣстѣ и соразмѣрялись съ направлениемъ и силой вѣтра. Въ настоящее время, Голландцы и побережные жители Норманди строятъ буссы для ловли рыбы вообще и сельдей въ особенности. Въ современныхъ буссахъ сохранилась старинная конструкція, онѣ вообще короткія и крутобоя. Въ XVII в. строились военныя буссы для огражденія рыболовства и вооружались четырью пушками, ставившимися въ носовой части.



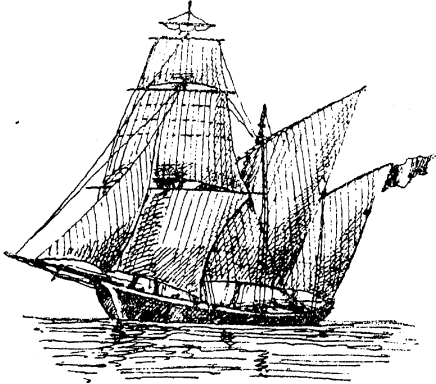
Фиг. 58.

Шняки были на столько же употребительны въ средневѣковыя торговыя сношенія между сѣвернымъ и средиземнымъ морями, какъ и буссы. По всей вѣроятности, они заимствовали свое названіе отъ древнихъ нормандскихъ *Snek-kars*. Въ 1177 г. шняки не имѣли веселъ и принадлежали къ разряду небольшихъ короткихъ судовъ.

ГАВАРЫ (*sumbaries, dumbaria, habarah*). Левъ Философъ говоритъ, что эти суда употреблялись Сарацинами. Были очень большія и тяжелыя на ходу. Въ X вѣкѣ венеціанскій дожъ посылалъ гавары противъ нарентинскихъ Славянъ, и тогда они составляли нѣчто въ родѣ дромоновъ. При Карлѣ VII, королѣ французскомъ, гавары были простыми грузовыми судами.

ШЕВЬКА небольшое палубное трехмачтовое судно, употреблявшееся въ Средиземномъ море для каботажныхъ плаваній и нынѣ совсѣмъ исчезающее. Прилагаемый рисунокъ (фиг. 59) помѣщается здѣсь, какъ образчикъ красоты въ корпусѣ и пропорціональности въ оснасткѣ. Сидя низко отъ

воды, оно носитъ довольно высокую парусность, почему считается однимъ изъ быстроходныхъ судовъ. Въ Парижскомъ морскомъ музеѣ хранится прекрасная модель шебеки.



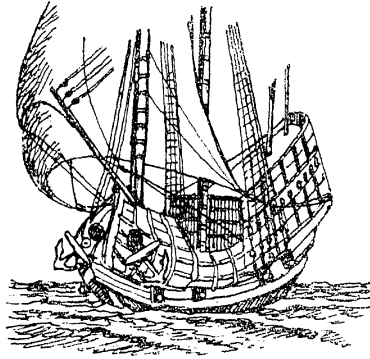
Фиг. 59.

**БАЛЕНЕРЫ** (*baléna, balingéra, baléner, baléniér*). Первый разъ построено было Англичанами въ XIV вѣкѣ, и впослѣдствіи перешло къ народамъ Средиземнаго моря. Названіе балены, безъ сомнѣнія, происходитъ отъ кита и усвоено было кораблю, котораго носовая часть была сходна съ головою огромнаго животнаго. Баленеры были военные и торговые о двухъ палубахъ и доходили отъ 900 до 1350 тоннъ (*Samragu*). Суда эти давно исчезли и развѣ что были замѣчательны по оригинальности своей постройки. Прилагаемый рисунокъ (фиг. 60) ознакомитъ читателей съ баленерами.

**КАРАВЕЛЛЫ** родъ судовъ, сдѣлавшійся извѣстнымъ какъ первыя переплывшія океанъ и способствовавшія Христофору Колумбу обезсмертить свое имя открытіемъ Европѣ новаго пути къ ея обогащенію. Ученые производятъ названіе каравеллы отъ *carabus*, что очень возможно; но для читателя, безъ сомнѣнія, интересно не названіе, а самая конструкция каравеллы, совершившей отважное для того времени путешествіе.

Въ концѣ XV вѣка компасъ былъ уже извѣстенъ въ томъ видѣ, въ какомъ мы знаемъ его въ наше время. Не-

обходима была отвага, неуклонная воля и твердое убѣжденіе въ непреложности тѣхъ доводовъ, какими обладалъ Колумбъ, чтобы исполнить и совершить задуманное путешествіе. Собираясь въ дальній путь, онъ зналъ, что ему нужно судно прочное, ходкое, помѣстительное—онъ избралъ карабеллу.



Фиг. 60.

До XV столѣтія карабеллами назывались маленькія безпалубныя суда, почему, вѣроятно, біографы знаменитаго мореплавателя впадали въ грубую ошибку, заставивъ переплывать его Океанъ, такъ сказать, „на скорлупѣ“! Во времена Колумба, карабеллы уже не были таковыми. Пантеро-Пантера, показаніямъ котораго можно вѣрить вполне, какъ лицу весьма почтенному, уважаемому за его правдивость, къ тому же моряку, знавшему въ совершенствѣ свое дѣло, говоритъ, что „каребеллы очень легкія, ходкія суда, употребляемыя Португальцами. Онѣ сравнительно не велики, имѣютъ четыре мачты, на передней парусъ четырехугольный, сверху котораго поднимается марсель; три остальные носятъ латинскіе паруса. Съ такимъ вооруженіемъ карабеллы ходятъ при всѣхъ вѣтрахъ не хуже французскихъ тартанъ и отлично лавируютъ, поворачивая съ одного *галса* на другой, какъ будто у нихъ были весла. Онѣ имѣютъ одну палубу и большихъ грузовъ не поднимаютъ“.

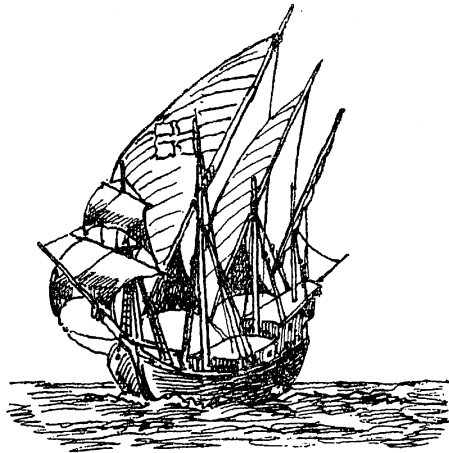
Извѣстно, что Колумбъ, оставляя портъ Палось (іюнь

1492 г.), имѣлъ на своей каравеллѣ 80 человекъ экипажа, для котораго нуженъ былъ запасъ провизии и воды на продолжительное время. Извѣстно также, что недостатка ни въ томъ, ни въ другомъ не было до самаго того дня, какъ онъ открылъ новый мѣръ. Колумбъ и самъ подтверждаетъ все это и Lass Casas (Валингтонъ Ирвингъ, Жизнеописание Колумба), описывая бурю, застигнувшую его у Азорскихъ острововъ на обратномъ пути, говоритъ, „что онъ избавился отъ гибели только благодаря крѣпкой конструкціи и хорошимъ качествамъ своей каравеллы“. Эти данныя лучше всего свидѣтельствуютъ о мореходныхъ качествахъ, прочности и вмѣстительности каравеллы. Точные размѣры Колумбовой каравеллы хорошо не извѣстны, но судя по описаніямъ судовъ этого рода, находящихся въ другихъ документахъ XV столѣтія, видно, что каравеллы назначались въ дальнія плаванія и были длиною отъ 70 до 80 ф. Такія каравеллы проходили 600 италіанскихъ (морскихъ) миль со скоростью 36 часовъ, или до 15 миль въ часъ. Изъ журнала Колумба видно тоже самое, хотя скорость эта была не ежедневная и соразмѣрялась, конечно, съ силою и направленіемъ вѣтра. Изъ того же дневника видно, что каравелла имѣла возвышенные ютъ и бакъ съ каютами, въ которыхъ помѣщались капитанъ, экипажъ и офицеры, слѣдовательно она походила нѣкоторымъ образомъ на нефы и скорѣе на каракки; послѣднія, будучи легче нефовъ, имѣли также надстройки. Каравеллы строились различныхъ размѣровъ, въ чемъ удостоверяютъ документы путешествія Колумба 1502 г. Между четырьмя каравеллами, составлявшими его эскадру, на одной изъ нихъ было всего 25 чел. экипажа. Эти послѣднія назывались *caravelleta*, а большія носили названіе *caravelione*. Прилагаемый рисунокъ каравеллы (фиг. 61) относится къ началу XVI столѣтія, слѣдовательно къ эпохѣ, въ которую Колумбъ совершалъ свое третье путешествіе.

Нѣтъ сомнѣнія что и первыя каравеллы, избранныя Колумбомъ для отысканія Америки за 10 лѣтъ тому назадъ, имѣли тотъ же типъ.

Этимъ перечнемъ заканчивается описаніе парусныхъ судовъ; онъ конечно не полонъ; но изъ длиннаго списка судовъ избраны только тѣ, которыя были болѣе общи всѣмъ приморскимъ государствамъ и съ помощью которыхъ или

поддерживались торговля международныя сношенія, или велись болѣе или менѣе ожесточенныя войны, имѣвшія несомнѣнное вліяніе на возвышеніе одного государства и на паденіе другаго. Исслѣдователи морской старины признають, что вооруженіе двухъ огромныхъ флотовъ Людовикомъ IX,



Фиг. 61.

для задуманныхъ имъ крестовыхъ походовъ, походовъ безъ сомнѣнія неудачныхъ и современный имъ религиозный фанатизмъ, имѣли большое вліяніе на улучшеніе судостроенія и его обобщеніе для всѣхъ государствъ, принимавшихъ въ нихъ участіе. Въ заключеніе настоящаго отдѣла остается еще сообщить нѣсколько выдержекъ изъ тактики, которой придерживались воюющія стороны съ первыхъ временъ христіанства до того времени, когда гребныя военныя суда были окончательно вытѣснены парусными флотами.





## IV.

Тактика средневѣковаго періода до введенія огнестрѣльнаго оружія. — Тактичскіе приемы предлагавшіеся Львомъ VI, Константиномъ Багрянороднымъ и другими. — Позднѣйшія тактичскія правила предложенны Пантеро-Пангера, когда парусныя суда включены были въ разрядъ беевыхъ судовъ. — Нѣсколько приѣздовъ гдѣ пользовались такими правилами. — Первое сочиненіе о морской тактикѣ Ливейра. — Истребленіе королемъ Ричардомъ Сарацилскаго дромона. — Водолазы. — Греческій огонь и употребленіе его на военныхъ флотахъ.

Тактичскіе приемы этого періода мало чѣмъ отличаются отъ древнихъ временъ даже и со введеніемъ греческаго огня. Приводимыя здѣсь извлеченія изъ правилъ для военныхъ, гребныхъ, парусныхъ и смѣшанныхъ флотовъ взяты изъ тактичскихъ указаній императоровъ Маврикія, Льва Философа, Константина Багрянороднаго и другихъ авторовъ и преимущественно изъ сочиненія Венеціанскаго капитана Пантеро-Пантера.

1) Если число дромоновъ велико, ихъ слѣдуетъ раздѣлить на три части, наблюдая чтобы при каждой были суда для развозки приказаній и сигнальныя трубы. 2) Трубы были введены съ IV вѣка. Подавались сигналы днемъ, ночью, въ туманъ, если только вѣтеръ не былъ очень силенъ и не заглушалъ звуковъ. 3) Всѣ дромоны или по крайней мѣрѣ большая ихъ часть должны имѣть *кранцы* изъ конскаго волоса или пеньковыхъ бичевокъ; ихъ назначеніе состоитъ въ предохраненіи дромоновъ отъ ударовъ приближающагося непріятельскаго судна. 4) Дромоны усиливаютъ башнями, за которыми находится достаточное число стрѣлковъ съ луками. 5) Когда приходятъ на мѣсто якорной стоянки, повѣряютъ гнѣтъ ли остальныхъ судовъ. 6) Выходя въ море, дромоны идутъ впереди, за ними слѣдуютъ грузовыя суда; но такъ какъ эти послѣднія тяжелы на ходу и могутъ отставать, то къ нимъ отряжается нѣсколько дромоновъ. Грузовыя суда слѣдуютъ

тѣмъ же порядкомъ какъ и дромоны и должны держаться сколь возможно ближе къ послѣднимъ. 7) Если подходить непріятель и сраженіе неизбежно, то дромоны строятся въ линію, сохраняя между собою такіе интервалы, чтобы весла не задѣвали сосѣднія. Если линія слишкомъ велика, тогда излишніе дромоны идутъ во вторую линію и держатся отъ первой на разстояніе полета стрѣлы. Третья линія составляется тѣмъ же порядкомъ. 8) Лучшіе солдаты составляютъ верхній рядъ гребцовъ на дромонахъ \*) такъ какъ они первые должны сразиться съ непріятелемъ. Если между ними окажутся слабосильные и робкіе, ихъ перемѣщаютъ въ нижній рядъ. Если солдаты верхняго ряда ослаблены ранами, ихъ слѣдуетъ замѣнять свѣжими изъ нижняго ряда. 9) Когда готовятся къ бою, то суда слѣдуетъ ставить не въ прямую линію, а вогнутой дугой въ видѣ луннаго серпа, для того чтобы окружить непріятеля если бы онъ покусился бѣжать. При этомъ сильныя галеры ставятся впереди. Онѣ должны принимать на себя и выдерживать первый натискъ непріятеля и дать самый сильный отпоръ. 10) На возвышенныхъ помостахъ галеръ устанавливаются по краямъ щиты такъ, чтобы одинъ прикрывалъ другой. 11) При нападеніяхъ на какой нибудь городъ или мѣсто, требующихъ нечаянности съ цѣлью разграбленія, галерный экипажъ увеличивается и для такой экспедиціи посылаются небольшія, но ходкія галеры. 12) Ордеръ луннаго серпа, о которомъ говоря о тактикѣ древнихъ народовъ сообщаютъ Фукидидъ и Императоръ Левъ, употреблялся и въ средніе вѣка. Даже въ XVI вѣкѣ галерные флоты сохраняли такой порядокъ при вступленіи въ бой. Конечно ордеръ скоро разстраивался. При этомъ строѣ флотъ дѣлился на четыре части: корь-де-баталія (средина), правый рогъ, лѣвый рогъ и резервъ или арьергардъ. Такой порядокъ строя былъ употребленъ союзнымъ флотомъ въ Лепантскомъ сраженіи. 13) По введеніи орудій, предъ сраженіемъ, когда тревога была пробита, на галерахъ устраивали траверзы, т. е. поперекъ галеръ на носу, и около обѣихъ мачтъ, дѣлали въ родѣ стѣнокъ изъ холста а въ средину его укладывали бунты персти, старыя снасти, тенты, ма-

---

\*) На греческихъ военныхъ судахъ не было гребцовъ невольниковъ.

трацы, одежду галерниковъ, однимъ словомъ все, что только могло защитить людей отъ непріятельскихъ снарядовъ. Связывали вмѣстѣ весла, накидывали на нихъ старыя паруса и все, что оставалось отъ устройства траверзовъ и брустверовъ около орудій. 14) При осадѣ города, галеры становились носами къ крѣпостнымъ стѣнамъ и стрѣляли изъ куршейныхъ и другихъ носовыхъ орудій. Иногда устраивались изъ галеръ нѣчто въ родѣ плавучихъ батарей, когда не было при флотахъ нефовъ. Такой способъ употребленъ былъ Гарсіей-де-Толедо при взятіи Африки, онъ снялъ съ двухъ галеръ мачты и связалъ ихъ вмѣстѣ, устроилъ на нихъ помость и поставилъ на него четыре пушки. Эта импровизированная батарея рѣшила судьбу города.

Въ Генуѣ, во дворцѣ Андрея д'Орїи есть картина, изображающая атаку Короны въ 1533 г. соединенными флотами Испаніи, Генуи, папы и Мальтійскимъ. Нефы въ числѣ 35 атакуютъ правыя укрѣпленія, держась подъ парусами, а 48 галеръ обстрѣливаютъ лѣвыя; онѣ раздѣлены по группамъ, три изъ нихъ въ двѣнадцать судовъ стоятъ полудугами, а остальные двѣнадцать галеръ, раздѣлены по шести, связаны носами вмѣстѣ, и между группами оставленъ интервалъ.

Таковы были приемы, употреблявшіеся въ сраженіяхъ между гребными флотами. Въ древнія времена участь боя рѣшалась непремѣнно абордажемъ, во времена позднѣйшія флоты противниковъ ослаблялись греческимъ огнемъ, а съ изобрѣтеніемъ пороха и огнестрѣльныхъ орудій преобладалъ артиллерійскій огонь и рукопашныя схватки составляли частныя случаи. Такъ было въ знаменитомъ Лепантекомъ сраженіи, гдѣ абордажъ составлялъ исключенія и гдѣ для защиты отъ дѣйствія непріятельской артиллеріи устроены были также траверзы.

Съ того времени, какъ начали совершенствоваться парусныя суда и въ особенности когда наши возможнымъ ставить на нихъ артиллерію, ихъ начали употреблять въ сраженіяхъ и боевая роль этихъ судовъ мало по малу начала получать болѣе значенія. Опытъ указалъ на тѣ мѣста, которыя они должны были занимать въ различныхъ постоеніяхъ флотовъ; чрезъ это выработались нѣкоторыя правила, переданныя Пантеро-Пантера. Онѣ приводятся здѣсь также въ извлеченіи, для сравненія съ предъидущими: „ордеръ баталіи для нефовъ

измѣнялся сообразно обстоятельствамъ, смотря потому стояли ли нефы на якорѣ или имъ приходилось драться подъ парусами. Еще Титъ Ливій рассказываетъ, что Сципіонъ, поставленный въ необходимость отразить атаку, при которой счелъ нужнымъ уберечь гребныя суда въ цѣлости для окончательнаго рѣшенія битвы, расположилъ свой флотъ въ видѣ четырехугольника, гдѣ по сторонамъ его были поставлены грузовыя суда, а галеры помѣстилъ въ срединѣ; для того же, чтобы стороны не растроились, соединилъ суда помостами изъ мачтъ и реевъ, чрезъ что образовался какъ бы обширный плацъ-дармъ (place d'armes), по которому войско могло свободно сообщаться и подавать взаимную помощь; при чемъ, между судами оставлены были интервалы для того, чтобы мелкія шлюпки могли проходить подъ помостами и нападать на неприятельскія суда, тамъ, гдѣ онъ не ожидалъ такой печальности. Квинтъ-Курцій, описывая осаду Тира, говоритъ, что Македоняне связали двѣ квадриемы носами подъ нѣкоторымъ угломъ, такъ, чтобы между носами и кормами можно положить бревна и на нихъ устроить помосты, на которыхъ были собраны войска. Такія импровизованныя платформы подведены были къ укрѣпленіямъ осажденнаго города.

Въ XI вѣкѣ Венеціане воспользовались тактикой Сципіона и употребили тѣ же приемы въ сраженіи при Дураццо противу флота Роберта Гюйскара. Анна Комненъ, описывая приготовленіе къ сраженію, говоритъ, что когда вѣтеръ стихъ и нефы не могли обогнуть мыса, ихъ построили въ одну линію и связали одинъ съ другимъ на такомъ разстояніи, чтобы между нефами можно было помѣстить суда малыхъ размѣровъ, а для того чтобы большія суда не могли сдвинуться, между мачтъ привязали распорки изъ запасныхъ деревьевъ.

Пантеро-Пантера отдаетъ полное предпочтеніе построенію въ одну прямую линію парусныхъ судовъ и говоритъ, что оно считалось самымъ удобнымъ всѣми опытными флотоводцами, которые не разъ на дѣлѣ испытывали его выгоду объясняя приемъ этотъ тѣмъ, что линія баталіи болѣе пространныя, что нефы не тѣснятъ другъ друга и что флотъ въ этомъ случаѣ не можетъ быть атакованъ съ фланга. Къ тому же, такъ какъ парусныя суда зависятъ въ своихъ движеніяхъ отъ направленія вѣтра, то не всегда бываетъ возможность

расположить свой флотъ на разныхъ линіяхъ вѣтра, ибо что выгодно для однихъ кораблей, то не выгодно для другихъ. По этой причинѣ въ правилахъ для парусныхъ судовъ, ордеръ серпа (demi lune) не примѣнимъ и остается удобнымъ только для гребныхъ судовъ, такъ какъ независимо отъ вѣтра онѣ всегда имѣютъ возможность охватить своими серповидными концами непріятеля съ фланговъ и въ случаѣ неудачи отступить безъ замѣшательства. Послѣ этихъ доводовъ Пантера совѣтуетъ располагать парусные флоты слѣдующимъ порядкомъ: 1) Если флотъ многочисленъ, то корабли отдѣльныхъ эскадръ должны слѣдовать за своими командирами въ такомъ порядкѣ чтобы лучшіе ходоки шли первыми, а за ними держались бы остальные, наблюдая чтобы разстоянія между судами не превышало трехъ ширинъ судна и не болѣе четырехъ. 2) Адмиралъ долженъ быть въ срединѣ линіи. Если она очень длинна и ему затруднительно передавать приказанія, въ такомъ случаѣ, онъ отдаетъ лучшіе и сильные корабли подъ начальство лицъ опытныхъ, осторожныхъ и довѣренныхъ, которые будутъ управлять ими согласно приказанію адмирала или помѣщаетъ ихъ по окраинамъ флота. 3) Передовые корабли должны быть всегда самыя сильные и лучше другихъ вооруженные. Ихъ въ этомъ случаѣ можно сравнить съ брѣстверами, подъ защитой которыхъ будутъ слабѣйшіе, а эти послѣдніе должны быть подъ вѣтромъ. 4) Во время сраженія должно стараться чтобы одинъ корабль не имѣлъ дѣло съ нѣсколькими непріятельскими. 4) Въ линіи баталіи помѣщается резервъ, на обязанности котораго лежитъ подавать помощь болѣе потерпѣвшимъ кораблямъ. Такъ поступилъ маркизь Сень-Круа когда шолъ на встрѣчу Донъ-Жуана Португальскаго. Онъ помѣстилъ въ срединѣ линіи баталіи гальоны, а на флангахъ поставилъ нефы, рассчитывая на ихъ сильную артиллерію, расположенную на нефахъ болѣе по бортамъ; на самой оконечности праваго фланга находился очень большой гальонъ св. Матеей, а на лѣвой самый большой нефъ подъ командой капитана Бовадигліа, для котораго въ резервъ поставилъ четыре нефа. На гальонѣ св. Мартигъ онъ сдѣлалъ самое тщательное распредѣленіе командъ и оружію. 5) Малыя суда, какъ: патани, карабеллы должны находиться позади линіи баталіи или противъ центра, или про-

тивъ фланговъ. Какъ легкія суда, онѣ могутъ всегда оказывать помощь большимъ при нуждѣ и тревожить непріятеля, а во время сраженія очень вредить ему, не разстраивая главной линіи. 6) Если случится, что короткіе корабли предвидятъ атаку непріятелемъ при безвѣтріи галерами и линія будетъ растянута, тогда спускаются шлюпки; они буксируютъ корабли къ центру, чтобы сблизить разстоянія между ними; соединенные такимъ образомъ корабли оборачиваются къ непріятелю бортами, чтобы поражать нападающія галеры продольными выстрѣлами. 8) Если во время штиля приходилось ставить парусныя большія суда впереди галеръ или когда вѣтеръ былъ съ кормы, тогда при этихъ невыгодныхъ обстоятельствахъ ихъ располагали такимъ образомъ, чтобы онѣ не мѣшали гребнымъ судамъ. Иногда ихъ ставили въ ряду съ галерами, когда ихъ число было не велико, когда вѣтеръ былъ не очень силенъ, когда ихъ вооруженіе было хорошо и онѣ своими высокими бортами могли защитить низкія галеры. 9) Когда сраженіе происходило вблизи берега, то стараться помѣстить свои корабли такъ, чтобы между ими и берегомъ непріятель не могъ пройти. Несоблюденіе этого правила въ Лепантскомъ сраженіи было ѡбдственно для Августа Барбаджіо и Марка Квирина. Сирокко (пиратъ) атаковалъ флангъ столь стремительно, что эта атака стоила жизни Барбаджіо (см. выше).

Въ Эклюзскомъ сраженіи (1340), между англійскимъ и французскимъ флотами, Англичане построили свои нефы въ нѣсколько линій, большіе помѣстили въ первой линіи; кромѣ того, ими составленъ былъ резервъ, державшійся подлѣ главной линіи. Французскій флотъ составленъ былъ изъ судовъ съ необученными матросами, да и сами адмиралы были совершенно неопытны въ морскомъ дѣлѣ. Они приняли сраженіе, находясь въ Эклюзскомъ заливѣ и допустили непріятеля обойти себя такимъ образомъ, что въ моментъ нападенія (около 11 часовъ) солнце свѣтило Французамъ прямо въ глаза. Извѣстно, что Французы были разбиты Англичанами. Фруассаръ, разбирая дѣйствія обоихъ флотовъ, замѣчаетъ, что Англичане въ это время отдавали предпочтеніе высокимъ судамъ, доставлявшимъ надежную защиту сражающимся и сравниваетъ ихъ съ большими пловучими, трудно одолимыми крѣпостями.

Мартинъ де-Беллей въ отчетѣ о сраженіяхъ между Французами и Англичанами при островѣ Вайтѣ (1545) говорятъ, что французскій адмиралъ Анебо, готовясь къ сраженію, помѣстился съ кораблемъ своимъ въ головѣ флота, сопровождаемый тридцатью избранными судами; съ праваго фланга шелъ Буатіеръ, сопровождаемый также тридцатью шестью судами; баронъ Куртонъ составлялъ лѣвое крыло съ такимъ же числомъ судовъ. Галеры составляли авангардъ и были обязаны, схватываясь съ непріятелемъ, завлечь его на линію короткихъ кораблей. Эти галеры, въ небольшомъ впрочемъ числѣ, подошли къ острову, за которымъ скрывались Англичане и, пользуясь штилемъ, сильно беспокоили его своими носовыми пушками, при чемъ корабль *Harry Grace à Dieu* едва не погибъ отъ пробойнъ, но когда наступилъ отливъ и галеры должны были отходить, тогда Англичане погнались за ними на своихъ рамбергахъ и въ свою очередь били ихъ изъ носовыхъ орудій; галеры, не имѣя чѣмъ защищаться, должны были заворачиваться носами и много страдали отъ натиска и абордажа Англичанъ. Это обстоятельство не помѣшало, однако, Французамъ выиграть сраженіе; галеры сдѣлали свое дѣло и Англичане были разбиты.

Въ 1535 г. Ливейра издалъ первое сочиненіе о морской тактикѣ. Онъ совѣтуетъ не употреблять устарѣлаго ордера полукруга (*demi lune*), а строить флоты въ прямыхъ линіяхъ по эскадрамъ. Въ это время пушечные порты уже были извѣстны и противники могли поражать другъ друга бортовыми орудіями, но судостроеніе и артиллерія были тогда далеко не совершенны, суда не имѣли надлежащихъ морскихъ качествъ, въ бейдевиндъ не ходили, поворачивали плохо; вѣтеръ, ударяя въ ихъ высокія надстройки (замки), валилъ ихъ въ бокъ. Больше всего подвергались такой невзгодѣ испанскія гальоны, ихъ били Голландцы, Англичане, Французы, раньше другихъ отказавшіеся отъ неуклюжихъ большихъ судовъ. Это обстоятельство и малая польза, доставляемая въ бояхъ артиллерій, были, безъ сомнѣнія, одними изъ главныхъ причинъ, что указанія Ливейра вводились медленно и абордажныя свалки долго еще оставались рѣшителями морскихъ сраженій.

Въ заключеніе настоящей статьи о тактикѣ, не лишнимъ

будетъ познакомить читателей съ любопытнымъ эпизодомъ изъ Крестовыхъ походовъ, сообщаемымъ Гальфридомъ Винеславомъ, историографомъ короля Ричарда. Львиное сердце, объ истребленіи Сарацинскаго дромона, достигнутаго королевскимъ флотомъ во время похода его отъ острова Крита къ святымъ мѣстамъ. Винеславъ, какъ очевидецъ, говоритъ: „8 іюля 1191 г. англійскій флотъ, идя отъ острова Крита къ сторонѣ Іерусалима, встрѣтилъ огромной величины сарацинскій дромонъ. Король любовался имъ и дивился его громаднымъ размѣрамъ, солидной постройкѣ и изящной оснасткѣ. На дромонѣ было три высокихъ мачты и столько же большихъ парусовъ. Окраска была затѣйливая: одинъ бортъ его былъ окрашенъ зеленою краскою, другой желтой. Снасти исправно вытянуты и хорошо приспособлены, однимъ словомъ это былъ морской красавецъ. Дромонъ снабженъ былъ большимъ запасомъ греческаго огня, закупореннаго въ значительномъ количествѣ стеклянныхъ сосудовъ и, кромѣ того, для истребленія христіанъ были собраны 200 ядовитыхъ большихъ змѣй... Король далъ приказъ атаковать непріятеля, въ моментъ на него посыпались тучи стрѣлъ и дротиковъ, на которыя непріятель тотчасъ же отвѣчалъ щепнемъ и копьями. Въ это время вѣтеръ стихъ, гребля у непріятеля ослабла и онъ подвигался очень медленно. Солдаты-водолазы англійскихъ галеръ бросились въ море, ныряя подплыли къ рулю и стали привязывать къ нему веревки, чтобы помѣшать его движенію, но не видя въ этомъ успѣха, хватались за снасти и лѣзли на корабль. Тогда Ричардъ далъ знакъ галерамъ пробить его таранами, приказаніе было исполнено такъ удачно, что пробитый въ нѣсколькихъ мѣстахъ корабль началъ тонуть. Матеей Пари говоритъ объ этомъ случаѣ нѣсколько иначе. Изъ его словъ видно, что корабль этотъ шелъ на выручку гарнизона, осажденнаго въ Акрѣ и имѣлъ большой грузъ провизіи. Вооруженіе его состояло изъ греческаго огня и большаго количества змѣй, сохранявшихся въ стеклянныхъ банкахъ. Увидя многочисленный христіанскій флотъ, корабль началъ уходить, но вѣтеръ стихъ и онъ подвергся сильнѣйшей атакѣ водолазовъ, которымъ король приказалъ плыть къ кораблю и сверлить его подводную часть. Сарацины бросали въ атакующихъ греческій огонь и банки со змѣями, но неустранимость Англичанъ взяла пере-



вѣсъ и непріятель не имѣлъ возможности отбиться отъ дружнаго ихъ нападенія; корабль началъ тонуть; Сарацины просили пощады, но король былъ неумолимъ къ невѣрнымъ, взялъ съ корабля только 200 человекъ для своихъ нуждъ, а остальные 1100 человекъ потонули съ кораблемъ.

Изъ этихъ двухъ разсказовъ, первый, безъ сомнѣнія, правдоподобнѣе. Корабль затонулъ, вѣроятно, отъ ударовъ таранами, потому что трудно допустить, чтобы водолазы могли скоро насверлить столько отверстій, чтобы Сарацины не успѣли ихъ закрыть; гораздо правдоподобнѣе, что они привязывали руль. Разсказъ же Пари наводитъ на случай сообщить читателямъ о водолазахъ древнихъ временъ.

Водолазы въ старыя годы славились своимъ искусствомъ. Эти знаменитые *scaphogates*, могли оставаться подъ водою довольно продолжительное время. ныряя подъ воду, они набирали въ ротъ масла, которое и выпускали по каплямъ. Фукидидъ разсказываетъ, что, при осадѣ Сиракузъ, они ныряли, чтобы подпилить подводную палисаду. Аррианъ упоминаетъ о водолазахъ, подрѣзавшихъ якорные канаты. Люціанъ описываетъ водолаза, потопившаго своего врага и потомъ всплывшаго на воду почти безъ одышки. Геродотъ пишетъ, что онъ зналъ нѣкоего Сциллу, могшаго проплыть подъ водою до восьмидесяти стадій. Изъ всѣхъ извѣстныхъ въ тѣ времена водолазовъ, онъ былъ самый знаменитый. Водолазы были вообще въ большомъ ходу до конца среднихъ вѣковъ и оказывали не мало услугъ въ военное время при нападеніяхъ и оборонахъ. Исторія сохранила нѣсколько весьма любопытныхъ эпизодовъ, гдѣ водолазы приносили большую пользу. Такъ напр., при осадѣ Мальты Мустафой пашой, (1565 г.), великій магистръ мальтійскаго ордена, опасаясь атаки Турокъ на Санглею, о которой сообщилъ ему грекъ Ласкарисъ изъ признательности, что магистръ спасъ ему жизнь, приказалъ устроить палисаду между Санглей и Коррадино. Свѣденія оказались вѣрны; Мустафа, задерживаемый ею съ своими судами и, поражаемый защищавшими палисаду войсками Лавалетты изъ аркебузъ и луковъ, приказалъ бригадѣ своихъ водолазовъ рубить палисаду, какъ это дѣлалось подъ Сиракузами. Едва турки спустились въ воду, какъ были встрѣчены мальтійскими водолазами, издревле славившимся своимъ искусствомъ и между ними завязалась отчаянная, схватка въ то-

поры и сабли. Борьба длилась только нѣсколько минутъ; Турки должны были отступить потерявъ половину людей и оставя поля битвы за мальтійцами, возвратившимися на берегъ въ плавь, поддерживая какъ своихъ раненыхъ, такъ и тѣхъ, которые имѣли поврежденную одежду, мѣшавшую имъ плыть свободно.

О греческомъ огнѣ, игравшемъ не малую роль въ непрерывныхъ войнахъ того времени и даже въ первое время по изобрѣтеніи пороха и орудій, когда они производили больше шуму чѣмъ пользы, не бесполезно сказать слѣдующее. Его изобрѣтеніе приписываютъ греческому архитектору Калинику, уроженцу города Геліополиса; говорятъ, что онъ заимствовалъ его тайну у аравитянъ (668 г., а по инымъ 673 г.) и предложилъ секретъ греческому императору Константину III. Составъ огня намъ не извѣстенъ, но судя по описаніямъ нѣкоторыхъ его дѣйствій, надо полагать, что въ него входили селитра, сѣра, уголь, нефть, а можетъ быть и смола. Онъ употреблялся въ различныхъ видахъ. Такъ напримѣръ: его составомъ начинали длинные тростниковые стволы, что походило на наши ракеты. Ихъ зажигали и бросали въ непріятеля. При императорѣ Львѣ Философѣ, независимо отъ первыхъ, употреблялись короткіе стволы, которые бросали греческіе солдаты въ лицо своихъ противниковъ. Были также въ употребленіи горшки, начиненные греческимъ составомъ, загоравшіеся чрезъ извѣстное время. Ихъ подкладывали подъ тѣ сооруженія, которыя хотѣли сжечь. Говорятъ, что онъ горѣлъ подъ водою, а по нѣкоторымъ извѣстіямъ употреблялся какъ метательная сила, чтобы выбрасывать изъ металлическихъ стволовъ каменныя ядра. При Львѣ Философѣ каждое военное судно вооружено было подобной трубой, помѣщавшейся на носу для метанія огня, что лежало на обязанности гребцовъ сидѣвшихъ на носовыхъ банкахъ. При тогдашнихъ средствахъ обороны и нападенія, греческій огонь производилъ сильно разрушающее дѣйствіе, въ особенности въ первое время его употребленія. При помощи его, Греки во время императора Константина Погоната (673) сожгли флотъ Сарацинъ, осаждавшій Константинополь. По свидѣтельству Анны Комненъ, императоръ Алексѣй, въ войну съ Пизанцами, поставилъ у своихъ судовъ на бакѣ бронзовыя изображенія дикихъ звѣрей и въ пасти ихъ вставилъ метательныя

для огня трубы, бросавшія его въ непріятели. Когда Норманы осаждали Дураццо (1106), то осажденные употребляли греческій огонь. При осадѣ Константинополя султаномъ Магометомъ II, Турки отъ греческаго огня потеряли 50 галеръ. Въ томъ ли составѣ или какомъ другомъ, но греческій огонь былъ извѣстенъ Сарацинамъ, которые, во время похода Людовика IX въ Египеть, много вредили его войскамъ и производили въ его лагерѣ значительныя опустошенія. Жуанвиль, рассказывая объ этомъ, говоритъ, что французамъ удалось наконецъ гасить огонь, употребляя уксусъ смѣшанный съ пескомъ и уриной, а также свѣжими кожами животныхъ. Говорятъ также, будто бы у восточныхъ народовъ былъ свой составъ для греческаго огня. Если вѣрить одной древней арабской рукописи, хранящейся въ Лейденской библиотекѣ, то ихъ было нѣсколько рецептовъ. Эта рукопись озаглавлена такъ: „Трактатъ о военныхъ хитростяхъ какъ брать города и защищать дефилеи по совѣтамъ и инструкціямъ Александра сына Филлиппа“. Хотя въ послѣдующія времена изобрѣтены были многіе составы, имѣвшіе громадную зажигательную и слѣдовательно разрушительную силу, не уступающую греческому огню, какъ напр. конгревовы ракеты, однакоже составныя части древняго греческаго огня совершенно утрачены. Былъ ли составъ огня утраченъ дѣйствительно или нѣтъ, но по нѣкоторымъ корабельнымъ документамъ англійскаго флота XII в. видно, что онъ отпускался на суда. При Людовикѣ XV, говорятъ, что нѣкто Дюпре предлагалъ королю какое то средство для истребленія огнемъ непріяТЕЛЬСКИХЪ судовъ, но король, пораженный этимъ *варварскимъ*, по его понятіямъ, средствомъ, не только не принялъ предложенія Дюпре, но даже будто запретилъ сообщать кому либо свой секретъ.

---

## V.

Артиллерія. — Первая о ней свѣдѣнія. — Медленное введеніе ея въ военныхъ флотахъ. — Причины медленности. — Артиллерія впервые поставленная на галерахъ. — Первое артиллерійское морское сраженіе и его неудача. — Время когда она начала входить во всеобщее употребленіе на военныхъ судахъ. — Правила: сколько, гдѣ и какія орудія слѣдуетъ ставить на галерахъ, нафахъ и другихъ судахъ и снаряды для нихъ. — Мортиры. — Время приспособленія артиллеріи на десантныхъ гребныхъ судахъ. — Колесные станки. — Названія и размѣры орудій употреблявшихся въ минувшихъ столѣтіяхъ. — Способы заряжанія стрѣльбы, снаряды. — Выдержки изъ нѣсколькихъ сраженій съ артиллеріей. — Пушка *la consulaire* взятая французами въ Алжирѣ.

Артиллерія. Положительныхъ свѣдѣній о времени изобрѣтенія пороха и огнестрѣльнаго оружія не имѣется; хотя это и приписываютъ Бертольдъ Шварцу, но изъ рукописи нѣкоего Марка Гракка, хранящейся въ Оксфордѣ, видно, что еще въ IX в. извѣстенъ былъ составъ весьма близкій къ составу пороха; въ него входили 6 частей селитры, 2 части сѣры и 2 части угля. Первые орудія, сколько извѣстно, составлялись изъ двухъ кованыхъ желѣзныхъ цилиндровъ; меньшій предназначался для заряда, а большій для снаряда. Изъ нихъ стрѣляли камнями, но они производили болѣе грома чѣмъ вреда. Болѣе практичное примѣненіе огнестрѣльныхъ орудій встрѣчается въ первый разъ въ Испаніи (1340 г.) Въ лѣтописяхъ Испанца Цурито упоминается что Донъ-Педро IV, посаженный королемъ Кастильскимъ въ Барселонѣ (1359), стрѣлялъ по непріятельскому флоту изъ 4-хъ пушекъ съ берегу, а одна бомбарда бросала снаряды съ корабля.

Въ Англіи, какъ видно изъ списковъ судовыхъ клерковъ, пушки употреблялись съ 1338 г.; онѣ были мѣдныя и желѣзныя съ нѣсколькими камерами. По свидѣтельству Комде-на Эдуардъ III, осаждая Кале (1347), употреблялъ пушки. Фруассаръ говоритъ, что въ сраженіи между Англійскимъ флотомъ подъ начальствомъ графа Пемброка и соединеннымъ

Французско-Испанскимъ подъ командой генуэзца Амброзіо Боканегро, на испанскихъ караккахъ были пушки, но какія— не извѣстно. Чинаццо сообщаетъ, что Венеція, воюя съ Генуей (1379), имѣла на галерахъ бомбарды, установленныя на носу; онѣ и послужили главнѣйшей причиной, что въ сраженіи при Чюццо, Генуэзцы были побѣждены и весь ихъ флотъ достался въ руки побѣдителей. Впрочемъ, всѣ документы стараго времени свидѣтельствуютъ о весьма плохомъ состояніи артиллеріи при началѣ ея изобрѣтенія. По чему орудія на судахъ вводились медленно и не охотно. По неопытности въ отливкѣ, стѣны ихъ были слабы, отъ чего не рѣдко орудія разрывались и поражали свою же прислугу, которая говорила *что это чертова изобрѣтеніе, вышедшее изъ подъ монашеской рясы*. Весьма естественно что къ такой артиллеріи не возможно было имѣть большаго довѣрія. Самый способъ заряжанія былъ также не только неудовлетворителенъ, но даже опасенъ. Порохъ всыпался въ пушки шудлами (совками на длинныхъ палкахъ), отъ чего заряжаніе шло медленно и суда вступая въ бой, обыкновенно дѣлали по одному выстрѣлу, а потомъ сбѣгались на abordажъ. При такомъ порядкѣ и пороху отпускалось не много. Даже въ половинѣ XV вѣка, для каждаго орудія на 4-хъ мѣсячное плаваніе, полагалось всего 30 выстрѣловъ, а прежде и того меньше.

Вооруженіе галеръ въ XIV и даже до исхода этого столѣтія, состояло изъ одной бомбарды, помѣщавшейся на носу и нѣсколькихъ небольшихъ пушекъ на подставкахъ. Сначала его ввели у себя Венеціане, а отъ нихъ оно перешло къ французамъ и потомъ къ Англичанамъ.

Первый бой съ артиллеріей между этими двумя націями былъ въ 1387 г. около устья р. Темзы. Французы охраняли большой торговый голландскій флотъ отъ нападенія Англичанъ, но проиграли сраженіе не смотря на свою артиллерію и на большія пушки, которыми былъ вооруженъ ихъ флагманскій корабль, метавшій столь тяжелые камни, что они пробивали английскія суда.

Артиллерія, какъ постоянная боевая принадлежность на флотахъ, можно сказать введена съ половины XV в. Но первое систематическое распредѣленіе ея на судахъ, началось со времени Людовика XII, когда французскій инженеръ де Шаржъ

изобрѣлъ пушечные порты. Порты прорѣзались однако безъ всякой системы и безъ всякой симметріи; разстоянія между ними были произвольныя, а по недостатку въ опытѣ, ихъ пробивали иногда такъ низко отъ воды, что суда при малѣйшемъ кренѣ черпали воду и гибли. Такъ погибъ караконъ *May-Rose* въ 1542 г.; борта его отстояли отъ воды всего на 16 дюймовъ. По генуэзскимъ статутамъ 1441 г., нефы должны были имѣть слѣдующую артиллерію: на верхней палубѣ 8 бомбардъ, для нихъ назначалось 200 каменныхъ ядеръ и 3 бочки пороху (въ бочкѣ считалось до 1000.), слѣдовательно зарядъ былъ въ  $1\frac{1}{2}$  ф., а ядро около 4 ф., чугунныя ядра появились около 1493 г. Изъ другихъ статутовъ видно, что каждое судно отъ 30 до 40 тоннъ, должно было имѣть команды 14 человекъ: *два* двойныхъ и *два* простыхъ *барса*, шесть полушпикъ, четыре аркебузы съ достаточнымъ количествомъ снарядовъ. Судно въ 110—120 тоннъ палубное; 45 чел., 2 *кардиналы* съ достаточнымъ количествомъ ядеръ, 12 *барсовъ*, 24 пики, 12 полушпикъ, 12 ружей, окованныя марсовыя копыя и 12 арбалетъ или аркебузовъ. Прошло около столѣтія, пока артиллерія получила подобающее ей значеніе и когда Брантомъ, о гальонѣ великаго герцога Тосканскаго, писалъ Козьмѣ 1-му Медичису, что онъ вооруженъ 100 орудіями. Почти современникъ Брантому, знаменитый артиллеристъ Жироламо Катанео (1560) предложилъ слѣдующее вооруженіе артиллеріей большаго нефа или гальона: На носу на верхней палубѣ 2 *пушки* въ 50 ф. или 2 *кулеврины*. По каждому борту 4 *пушки* въ 50 или 40 ф. На кормѣ по 1 *каменомету* въ 100 ф. съ каждаго борта. Подъ верхней палубой по 3 *пушки* на сторонѣ въ 20 ф. Около руля для отступленія 2 *пушки* или *кулеврины* въ 50 ф. На первой палубѣ по бокамъ руля *бомбарды* для бросанія коробокъ съ камнями или желѣзныхъ обрѣзковъ. По сторонамъ рядомъ съ бомбардами по 2 *пушки* въ 50 ф. Впереди каюты 2 *пушки* въ 20 ф. На верхней палубѣ кромѣ восьми сказанныхъ еще 3 *фальконета* въ 6 ф. на каждой сторонѣ и по 12 фунт. *сакръ*. Подъ кормовой надстройкой по 2 *пушки* въ 20 ф. на сторонѣ и по *полукулевринѣ*. Въ наружной галлереѣ по *коробочному мушкетону* со стороны. На задней надстройкѣ 4 или 5 *фальконетовъ* въ 3 ф. со стороны и по 2 *сакры* по угламъ. Во-

кругъ столько *мушкетоновъ* въ 1 ф. сколько помѣстится. На верхней грани кормовой надстройки (гакабортъ) 4 *мушкетона*. Въ 1-мъ этажѣ носовой надстройки 2 *фалькона* въ 6 ф. по одному на сторонѣ. На галлерей по 2 *коробчатыхъ мушкетона*. Въ двухъ верхнихъ этажахъ таже артиллерія. На гротъ-марсѣ 4 *мушкетона*, на форъ-марсѣ 2. Въ капитанской каютѣ и въ кормѣ по 4 *мушкетона* или *фальконета* въ 3 ф.

Конечно такое правило не было всеобщимъ, отъ него дѣлались отступленія; каждая нація вооружала суда по своему, слѣдуя указаніямъ своихъ опытныхъ артиллеристовъ. Катанео совѣтуетъ вооружать нефы сколь возможно большимъ числомъ орудій, по возможности большихъ калибровъ и отдавать преимущество кулевринамъ и серпентинамъ, какъ длиннымъ орудіямъ стрѣляющимъ далѣе другихъ, весьма полезнымъ для помѣщенія въ носу и кормѣ для погони за неприятелемъ и при отступленіи. Совѣтуя ставить ихъ также по бортамъ, онъ замѣчаетъ, что ихъ выстрѣлами можно наносить большой вредъ, стрѣляя въ подводную часть, чтобы потопить неприятельское судно.

Пантеро-Пантера въ своей *armate navale* говоритъ, что парусные нефы второй половины XVI в. имѣли двѣ крытыхъ батареи. Въ нижней помѣщались товары, а въ верхней пушки и лошади, когда приходилось перевозить кавалерію. На одной Миланской фрескѣ того времени изображенъ нефъ съ двумя рядами пушекъ, постановленныхъ очень часто и симметрично; верхній бортъ очень высокъ.

Нефы и караки, строившіяся для военныхъ флотовъ, имѣли пушки и въ нижней палубѣ (фиг. 52, 54). Напр. у французовъ *le grand Sagasson* и у англичанъ *Harv Grace a Dieu* имѣли по 100 орудій, у Венеціанцевъ былъ построенъ нефъ, посадившій 300 пушекъ. Нефы и караки о 200 пушкахъ не были рѣдкою во флотахъ средиземныхъ республикъ.

Съ постепеннымъ совершенствованіемъ артиллеріи вооруженіе галерей также было усилено. Сначала пушки ставились только на бакѣ, а потомъ и на кормѣ и по бортамъ. Для этого усилены были скрѣпленія оконечностей и устраивались возвышенныя платформы (*rembate*), на которыхъ помѣщали мелкія орудія. По свидѣтельству Пантеро, у галерей на бакѣ, по срединѣ становили 50 ф. пушку (крупней), по сторонамъ

по двѣ кулевины; изъ нихъ одна пара стрѣляла по направленію *кранбалъ*; рядомъ съ ними ставили по 3 фунт. фальконенту. На кормовой галереѣ ставили фальконъ, а на самой кормѣ 12 ф. сакръ на станкѣ безъ колесъ. Въ *ростражъ* стоялъ пасволантъ на козлахъ, а по бортамъ два 30 ф. каменомета или 20 ф. пушки, одинъ сакръ и два аспида (аспикъ). Всего же 16 орудій. На галерахъ меньшихъ размѣровъ ставили по 11 и 13 пушекъ. На знаменитой галерѣ Фаусто (см. галеры) было 100 пушекъ, изъ нихъ большихъ всего 8.

На галасахъ куршейное орудіе было въ 50 и 80 ф. По бокамъ его, по одной меньшей пушкѣ, за тѣмъ 10 полупушекъ, 10 полукулевринъ на носовой галереѣ, а на кормовой 8 такихъ же орудій. Между банками по бортамъ ставили 30 и 50 ф. каменометы, очень удобные для заражанія по малой своей длинѣ. Число этихъ орудій соотвѣтствовало числу весель. Всего на галасахъ въ 170 ф. длины насчитывалось до 70 пушекъ. Въ высокихъ бортахъ этихъ судовъ продѣланы были бойницы для пальбы изъ мушкетонровъ.

Гальоны трехпалубные вооружались не меньше какъ 30 орудіями; напримѣръ гальонъ времени герцога Альбы *J'nquisition* имѣлъ 30 мѣдныхъ литыхъ орудій Семипалубный Испанскій гальонъ *Madre de Dio* былъ вооруженъ 50 орудіями большого калибра.

Орудія большихъ калибровъ устанавливались на козлахъ или крѣпкихъ брусьяхъ, на которыхъ они лежали своими цапфами, а малыя на вертлюгахъ какъ изображено на ф. 33.

Мортиры появились около половины XVI в. По свидѣтельству Тибольта онѣ въ первый разъ употреблены были Турками при осадѣ острова Родоса (1552), стрѣлявшими мѣдными ядрами, начиненными сѣрой и другими горючими веществами. Около этого же времени Шведы ввели у себя снарядъ изъ двухъ ядеръ связанныхъ цѣпью для удобнѣйшаго перебиванія снастей (книпели). Впослѣдствіи ядра стали насаживать на стержни до 2-хъ футовъ.

Въ этомъ же столѣтіи начали приспособлять орудія на гребныхъ судахъ, при береговыхъ высадкахъ войскъ и уменьшать число орудій на военныхъ судахъ, ограничиваясь 60 пушками для вооруженія гальотовъ и большихъ караккъ; начали вводить однообразную артиллерію, соразмѣряя калиберъ



по декамъ и ставить ее на колесныхъ станкахъ. Орудія малыхъ калибровъ, какъ фальконы и фальконеты размѣщавшіяся прежде по галереямъ и бортовымъ планширамъ и стѣснявшія свободныя движенія другими орудіями, были совершенно выкинуты изъ употребленія. Заряжаніе орудій насыпкой въ дуло пороху посредствомъ шуфля отмѣнены; пороховые заряды начали помѣщать въ картузы и подносить къ орудіямъ въ кокоряхъ (Фурье).

Разнокалиберность орудій, употреблявшихся въ предшествующихъ столѣтіяхъ любопытна какъ сама по себѣ, такъ и по названіямъ, которыя давали этимъ орудіямъ, такъ:

| Названія.                       | Длина орудій.     | Вѣсъ ядра.          |
|---------------------------------|-------------------|---------------------|
| Эмерильонъ . . . . .            | 3 ф. 9 д.         | отъ 9 до 24 унцовъ. |
| Мушкетонъ . . . . .             | длиннѣе           | ” 2 ф.              |
| Фальконетъ . . . . .            | до 30 длинъ кал.  | ” 2 до 3 ф.         |
| Фальконъ . . . . .              | въ 28 ” ”         | ” 4 ” 6 ”           |
| Сакра . . . . .                 | ” 28 ” ”          | ” 9 ” 12 ”          |
| Аспикъ (у насъ аспидъ). . . . . | немного короче    | ” 9 ” 12 ”          |
| Пушка . . . . .                 | отъ 17 до 22 кал. | ” 20 ” 100 ”        |
| Пушка двойная . . . . .         | нѣсколько короче  | ” — ” 120 ”         |
| Полупушка . . . . .             | ”                 | ” — ” 30 ”          |
| Четвертная пушка . . . . .      | ”                 | ” — ” 12 ”          |
| Каменометъ . . . . .            | въ 5 калибровъ    | ” 20—100 и 250 ф.   |
| Кулеврина . . . . .             | ” 33 ”            | ” 20 до 50 ф.       |
| Полукулеврина . . . . .         | ” 32 ”            | ” 12 ” 30 ”         |
| Salta-martino . . . . .         | } до 50 калибровъ | ” — ” 6 ”           |
| Passavolante . . . . .          |                   |                     |

Орудія отъ 100 до 250 ф. были вообще коротки, стѣны ихъ тоньше, чѣмъ у длинныхъ и зарядъ опредѣлялся въ  $\frac{1}{5}$  противу вѣса ядра, тогда какъ въ длинныхъ орудіяхъ вѣсъ заряда доходилъ до  $\frac{1}{3}$  вѣса ядра. Во Франціи 33 ф. (т. е. вѣсъ ядра въ 33 фута) имѣла 10 футъ длины; 16 фунт. кулеврина также до 10 футъ, 2 фунт. фальконетъ въ 7 футъ, а въ Голландіи 33 ф., орудіе было длиною до  $11\frac{3}{4}$  футъ.

Вообще подъ словомъ *пушка* разумѣлось орудіе длинное съ большимъ калибромъ. Ихъ употребляли какъ самое разрушительное орудіе для корабельныхъ стѣнъ. *Кулеврина* длинное съ малымъ калибромъ, изъ нихъ стрѣляли на дальнихъ разстояніяхъ. Орудія такого рода называли по большей части именами хищныхъ животныхъ, какъ напр. драконы,

василиски, серпентины, кулеврины, коршуны и т. п. *Каменометъ*—короткое съ большимъ калибромъ. Изъ нихъ стрѣляли съ близкихъ расстояній бомбами, ядрами, камнями, рубленымъ желѣзомъ или свинцомъ, гвоздями и т. п. Для зажиганія непріятельскихъ парусовъ совѣтывали употреблять старую смоленую рубаху, вымоченную въ смѣси масла съ водкой, которую забивали въ дуло.

Разнокалиберность въ орудіяхъ на одномъ и томъ же суднѣ, отсутствіе картузовъ и насыпка пороху въ дуло посредствомъ шуфля, конечно были главной причиной, что въ старые годы въ сраженіяхъ ограничивались однимъ, двумя и много тремя выстрѣлами изъ каждаго орудія, и этотъ недостатокъ старались замѣнить количествомъ орудій. Враждебные флоты сходясь начинали страженіе, поражая другъ друга дальнобойными орудіями, потомъ открывали огонь изъ каменометовъ, которые легче было заряжать второй и третій разъ. Такъ, въ описаніи Лепантской битвы упоминается какъ о необыкновенномъ подвигѣ, что союзники, обстрѣливая Турокъ, заряжали свои орудія два, три и даже четыре раза. Турецкая артиллерія была вообще слабѣ союзной, да и вполѣдствіи Турки не отличались ни хорошимъ устройствомъ судовъ, ни вооруженіемъ артиллеріей, ни морскими эволюціями. Еще въ XVII вѣкѣ англійскій коммерческій бригъ Дельфинъ, вооруженный 18 орудіями и имѣвшій всего 36 человекъ экипажа, отбилсѣ отъ Турецкой эскадры изъ пяти кораблей съ 148 пушками и 1400 человекъ экипажа, на которую онъ наткнулся въ Средиземномъ морѣ.

О томъ, какъ мало въ старые годы рассчитывали на второй выстрѣлъ, не лишнимъ будетъ привести слѣдующій примѣръ: Капитанъ Поленъ, идя въ морѣ съ небольшою эскадрой (1551), встрѣтилъ 24 богато нагруженные испанскіе гальона. Вознамѣрясь завладѣть ими, но въ тоже время, желая избѣгнуть вреднаго дѣйствія отъ ихъ выстрѣловъ, онъ прибѣгнулъ къ хитрости, поднялъ императорскій флагъ и объявилъ, что идетъ въ Испанію съ венгерской королевою, родственницей императора Карла V, почему и проситъ испанскаго главнокомандующаго флотомъ отдать должную почесть флагу высокой особы и отсалютовать изъ всѣхъ своихъ орудій. Едва испанскій адмиралъ, не подозрѣвая обмана, приказалъ произвести салютъ, какъ Поленъ съ своими

судами набросился на испанскіе суда и взялъ ихъ на аборажъ, прежде чѣмъ тѣ успѣли опомниться и зарядить орудія вторично.

Всѣ указанныя неудобства устранены были въ XVII столѣтіи; разнокалиберныя орудія, не удовлетворявшія современной потребности флотовъ, строившихся изъ судовъ болѣе совершенныхъ конструкцій, были выкинуты вовсе; признанныя годными, получили правильное распредѣленіе по декамъ (см. ниже). Лучшіе корабли строились въ Англии, Франціи и Голландіи; такъ, еще въ 1610 году Англичане имѣли 60-пушечный корабль Prince, имѣвший до 140 ф. длины по килу. Въ 1637 г. они построили первый 3-хъ-дечный корабль Royal Sovereign о 122 пушкахъ въ 1630 тоннъ. Пушки размѣщены были правильно по декамъ, именно: въ гонь-декѣ и мидель-декѣ ихъ было по 30, въ оперь-декѣ 26, кварталъ-декѣ 14; кромѣ того, на бакѣ стояло 12 орудій и на кормѣ 10. Его признаютъ родоначальникомъ исчезнувшихъ въ настоящее время 100-пушечныхъ кораблей, считавшихся въ теченіи трехъ столѣтій сильнѣйшими боевыми судами въ военныхъ флотахъ.

Въ заключеніе статьи объ артиллеріи, нельзя не упомянуть, что въ Парижскомъ морскомъ музеѣ хранится модель огромной пушки (конечно для того времени) la Conspicua. Самая пушка громадной величины, длиною въ 22½ ф., находится въ Брестѣ и составляетъ трофей, взятый при бомбардированіи въ 1830 г. Алжира. Она была отлита въ 1542 г. однимъ Венеціанцемъ по распоряженію Дея для пораженія европейскихъ кораблей и получила печальную извѣстность при бомбардированіи Алжира адмираломъ Дюкеномъ. Турки, въ безсильной злобѣ на побѣдителей, стрѣляли изъ нея по французскимъ кораблямъ членами несчастныхъ христіанскихъ плѣнниковъ; при чемъ былъ убитъ французскій консулъ *Vaise* и изрѣзанъ на куски, попавшій въ дуло пушки вмѣстѣ съ другими жертвами турецкаго варварства! Это печальное событіе послужило поводомъ къ приведенному названію неповинной пушки.

---

## VI.

Пираты.—Флибустьеры.—Корсары.—Приватирры.—Торгъ Неграми.—Кораблекрушенія.—Китовая ловля.—Повѣрья моряковъ.—Морскіе законы.—Сигналы.

**Пираты.** Такъ называютъ всѣхъ людей, занимающихся морскимъ разбоемъ. Этимологія слова пиратъ въ точности неизвѣстна, его производятъ отъ греческаго *pur*—огонь, такъ какъ пираты, нападая на побережья и на суда, грабили и жгли ихъ безъ всякой пощады. Происхожденіе пиратства весьма древнее. Морскіе грабежи начались вмѣстѣ съ мореплаваніемъ, слѣдовательно были присущи во времена доисторическія и прежде всего, безъ сомнѣнія, начались въ Средиземномъ и Эгейскомъ моряхъ. Ремесло пиратствомъ можно найти въ исторіи всѣхъ народовъ, занимавшихъ морскія побережья. Въ древнія времена, когда уважалось удалство, сопряженное съ опасностью, пиратство было дѣломъ обыкновеннымъ и не только не постыднымъ, но почетнымъ, открывавшемъ путь къ славѣ и обогащенію. Сила обычая была такова, что купецъ, путешественникъ, пиратъ пользовались одинаковыми правами гостепріимства. Мелкіе острова древняго Эгейскаго моря и другіе раскинутые по побережьямъ моря Средиземнаго съ его заливами, были обыкновенными притонами отважныхъ искателей морскихъ приключеній. Скрываясь на своихъ небольшихъ судахъ въ маленькихъ заливахъ и бухточкахъ, они подстерегали купеческіе корабли, стремительно нападали на нихъ, грабили, топили, жгли и нагруженные добычей, возвращались въ свои становища никѣмъ не преслѣдуемые.

Фукидидъ свидѣтельствуетъ, что *арматоры* (хозяева) пиратскихъ кораблей подбирали въ свои экипажи самыхъ смѣлыхъ, самыхъ отчаянныхъ и искусныхъ моряковъ со всего архипелага. У Фокеанъ пиратство долгое время считалось

почетнымъ ремесломъ. Діодоръ и Плутархъ говорятъ про уваженіе къ разбоямъ у Лузитанійцевъ и Иберійцевъ. Изъ исторіи извѣстно, что могущественные древніе германскіе владѣтели жили грабежемъ и разбойничьими набѣгами и гордились быть во главѣ шайки. Независимая жизнь и легкая нажива мало по малу усиливали страсть къ пиратству, которое въ XII в. до Р. Хр. дошло до такихъ опасныхъ размѣровъ, что Критскій король Миносъ (1300 г.) вооружилъ сильный военный флотъ для преслѣдованія пиратовъ, наводившихъ архипелагъ и Понтъ Эвксинскій, при чемъ онъ завладѣлъ Цикладами. Около этого времени Авиняне, хотя не довольно еще сильныя войскомъ, образовали однакоже милицію, обязанную защищать купеческіе корабли отъ захвата пиратами. Пуническія войны, раззорившіе Карфагенъ, способствовали образованію въ прибрежныхъ его колоніяхъ колоній пиратовъ. Усиливаясь постепенно, они устроили на своихъ выгодныхъ пунктахъ свои разбойничьи притоны и даже арсеналы. Къ нимъ стекались самыя отчаянныя люди всѣхъ націй, между которыми были люди самыхъ почетныхъ и знатныхъ фамилій. Они вооружали свои суда, отдѣлывали ихъ роскошно и украшали дорогой и изящной рѣзбой. У такихъ пиратовъ-аристократовъ паруса были красныя, а весла съ серебрянными насѣчками. Владѣя не одной сотней прибрежныхъ городовъ, они были грозны для Италіи; заходили даже до Остіи, истребляли римскіе военные корабли, рѣшавшіеся на нихъ нападать и однажды взяли даже въ плѣнъ двухъ преторовъ. Въ одномъ Селевкидскомъ портѣ насчитывалось до 1200 пиратскихъ судовъ \*).

Римъ, желая ослабить могущество пиратовъ, послалъ противу нихъ флотъ подъ начальствомъ Марка-Антонія. Послѣ неудачнаго нападенія на нихъ у острова Крита, онъ долженъ былъ со стыдомъ отступить, за что былъ прозванъ „Creticus“. Пираты одно время завладѣли даже Тескапскимъ моремъ. Римъ, опасаясь за свою торговлю, снарядилъ вторую уже сильную экспедицію, подъ начальствомъ Помпея; эта бы-

---

\*) Въ одномъ изъ разсказовъ о пиратахъ намъ случилось прочесть, что они взяли въ плѣнъ Юлія Цезаря, возвращавшагося изъ Вифиніи. Его выкупили жители Милета за 20 талантовъ и что Цезарь въослѣдствіи жестоко наказалъ ихъ, взявъ множество въ плѣнъ и казнилъ ихъ въ Пергамъ.

ла удачнѣе первой: онъ въ 40 дней совершенно уничтожилъ пиратовъ, взявъ до 24000 въ плѣнъ и всѣ ихъ города присоединилъ къ Риму (см. ч. I, гл. III). Во время триумвирата, Помпей, какъ извѣстно, былъ изгнанъ; въ отмщеніе онъ захватилъ нѣсколько кораблей, соединился съ бандой пиратовъ и началъ тревожить Римъ. Флотъ Октавія удачно разрушилъ всѣ попытки своего противника и съ того времени о пиратахъ не было слышно лѣтъ 50. Нѣсколько позже, Готы и Вандалы, утвердись въ нынѣшней Украинѣ, сдѣлались страшны своими набѣгами на Черномъ морѣ и проникли во Фракію и Грецію. Императоръ Клавдій разсѣялъ ихъ флотъ, побралъ многихъ въ плѣнъ и поселилъ въ разныхъ провинціяхъ. Поселенцы въ Понтѣ, задумавъ уйти, завладѣли нѣсколькими кораблями, проникли въ Босфоръ, Геллеспонтъ, оттуда въ Средиземное море и, пройдя Геркулесовы столпы до Сѣвернаго моря, соединились съ Норманами. Около 450 г. по Р. Х. Генсерикъ, король Вандаловъ, поселяется на берегахъ Африки, сооружаетъ большой флотъ и пускается въ разбой. Неустрашимый, отважный, обожаемый своими моряками, онъ съ дружиной своей скоро дѣлается обладателемъ Средиземнаго моря. Нападая и грабя, онъ не истреблялъ однако же жителей, не уводилъ ихъ въ неволю, и вообще не допускалъ между своими подчиненными кровавой расправы. Лигурія, Этрурія, Кампанья, Бриндизи, Луканія, берега Испаніи, Греціи, Эпира, Сициліи и Сардиніи, много терпѣли отъ его набѣговъ. Призванный на помощь Императрицей Евдоксіей, которую заставляли выйти замужъ за убійцу ея мужа, онъ высадился въ Остіи и пошелъ на Римъ; завладѣвъ имъ, грабилъ 14 дней сряду и возвратился на суда съ громадной добычей; при чемъ увезъ священные сосуды Евреевъ, золотой столъ и подсвѣчникъ съ семью рожками, вывезенный Титомъ изъ Іерусалима. О подвигахъ пиратовъ Нормановъ и Генуэзцевъ было уже говорено выше, остается сказать нѣсколько словъ о пиратѣ Захѣ (Zachas). Захъ, родомъ Сарацинъ, вооружилъ четыре бригантины и пошелъ разбойничать въ Архипелагъ, гдѣ завладѣвъ нѣсколькими островами, былъ признанъ Смирнскимъ королемъ. Солиманъ выдалъ даже за него свою дочь, но узнавъ, что онъ разоряетъ его владѣнія, закололъ его.

Пиратство развивалось вмѣстѣ съ морской торговлей, до-

ставлявшей ему всё къ тому средства. Прикрываясь коммерціей, оно вкоренялось также между Генуэцами и Флорентинцами, которые вооружали суда подъ благовиднымъ предлогомъ торговли, между тѣмъ многіе арматоры шли прямо разбойничать. Страсть къ приключеніямъ и задоръ къ грабежу были такъ сильно развиты въ характерѣ моряковъ того времени, что Генуэзское правительство издало законъ, по которому отъ каждаго судохозяина брался залогъ, въ обезпеченіе чтобы не грабили и не разбойничали и въ особенности не тревожили суда венеціанскіе и пизанскіе, какъ дружественныхъ націй; при чемъ дѣлалось различіе между судами гребными и парусными, наприм. большая вооруженная галера вносила 3000 ливровъ, а большой кокъ только 1000 ливровъ, потому, что галера считалась болѣе быстрымъ судномъ и слѣдовательно могущимъ наносить болѣе вреда. При стоянкахъ на рейдахъ отъ нихъ отбирались рули, чтобы не могли уйти нечаянно, прежде исполненія всѣхъ формальностей. Крестовые походы, наполняя Средиземное море кораблями, хорошо вооруженными боевыми принадлежностями, много способствовали къ ослабленію пиратства; но съ охлажденіемъ страсти къ пилигримству, пираты снова усилились.

Въ началѣ XVI в., сынъ бѣднаго Митилетскаго горчечника, Хоросъ (пѣтухъ) дѣлается Турецкимъ пиратомъ, принимаетъ исламизмъ, становится извѣстнымъ подъ именемъ Барбаруссы (онъ имѣлъ рыжую бороду) и разбойничаетъ во главѣ пиратовъ на Средиземномъ морѣ. Принятый ласково Тунисскимъ беємъ и нападая, грабя и захватывая безъ разбора суда всѣхъ націй, онъ не разъ вынуждалъ снаряжать противу себя значительные флоты, нерѣдко истреблявшіе его корабли, но смѣлый пиратъ не остывалъ въ своей энергіи и, то милостію, то уступчивостію, то коварствомъ достигъ до того, что Арабы провозгласили его Алжирскимъ деємъ. Венеція, Генуя и другія провинціи, сильно страдали отъ его разбоевъ; въ это же время, Ускоки (пираты изъ моряковъ сѣверовосточнаго побережья Адриатики) наводили страхъ на берега Венеціанскаго залива. Папа Павелъ IV согласился съ Императоромъ Фердинандомъ ихъ уничтожить, но Фердинандъ употребилъ полумѣру, онъ предложилъ имъ содержать стражу по прибрежью (1540) и назначилъ имъ городъ Сегну (Ségne), гдѣ они держались до 1618 г., не отставая отъ своихъ ста-

рыхъ привычекъ, пока соединенныя усилія Венеціи и Австріи не положили конецъ ихъ разбоямъ въ Адриатикѣ; но главное и самое опасное гнѣздо пиратовъ составилось на Варварійскихъ берегахъ и преимущественно въ Алжирѣ, Марокко, Тунисѣ, Сале и Триполи. Основанное Хоросомъ Барбаруссой, оно перешло въ наслѣдство не менѣе кровожаднаго брата его Хаиръ-Эддина, принявшаго также названіе Барбаруссы. Варварійскіе пираты были страшны для оплошныхъ мореходовъ не одной своей отвагой и ловкостію, ихъ воодушевлялъ религіозный фанатизмъ и безграничное презрѣніе къ христіанамъ. Тысячи плѣнныхъ, захваченныхъ ими во время нападений на суда и набѣговъ на берега, или томились въ душныхъ казематахъ и умирали отъ истязаній и голоду или продавались въ рабство. Вліяніе пиратовъ на страну было настолько сильно, что Хаиръ—Эдинъ получилъ званіе Алжирскаго дея чрезъ ихъ содѣйствіе, откуда они изгнали Испанцевъ. Съ этого времени они дѣлаются еще болѣе дерзкими и отважными. При Эдинѣ считалось болѣе 12000 плѣнныхъ христіанъ \*). Карлъ V, съ цѣлью уничтоженія пиратства, снаряжалъ экспедицію противъ Туниса; въ ней принимала участіе Испанія, Неаполь, Генуя и Сицилія. 18 октября 1541 г. флотъ изъ 70 галеръ и болѣе 100 грузовыхъ судовъ съ 12000 матросовъ и 25000 солдатъ, подъ начальствомъ Андреа Даріи, подошелъ къ Алжиру; высаженные войска скоро сбили Арабовъ, но въ ночь съ 27 на 28 октября буря съ градомъ и морозомъ разметала суда по берегу; 180 изъ нихъ разбились и 8000 человѣкъ потонули. Ободренные Арабы сдѣлали вылазку и истребили часть осаднаго корпуса. Неудача вынудила Карла снять осаду, а ободрившіеся Арабы захватываютъ Константину Мостаганамъ и вытѣсняютъ Испанцевъ изъ Орана. Янычаре правятъ страной неограниченно и по прежнему пиратствуютъ и тиранствуютъ. Въ продолженіи двухъ вѣковъ Испанцы, Французы, Англичане пытались уничтожить пиратство и подчинить себѣ Алжиръ, но безуспѣшно. Въ 1663 г. Испанскій флотъ захватилъ Джирджели, но буря вынудила ихъ возвратиться въ Испанію. Въ 1682 г. Людовикъ XIV посылаетъ сильный флотъ подъ командой извѣст-

---

\*) Знаменитый авторъ Донъ-Кихота Сервантесъ былъ нѣсколько лѣтъ Алжирскимъ плѣнникомъ.



наго адмирала Дюкена (Duquesne); онъ бомбардируетъ Алжиръ, разоряетъ его, но не уничтожаетъ живучести пиратства. Бомбардированіе Алжира повторяется въ 1682, 1687, 1688 годахъ, но едва Французы удаются — разбои возобновляются. Въ 1732 году Испанцы захватываютъ Оранъ и держатся въ немъ до 1790 года, но потомъ оставляютъ. Въ концѣ XVIII в. Англичане бомбардируютъ Алжиръ и, дорого купленной побѣдой, заставляютъ дея освободить 1000 человѣкъ христіанъ. Въ 1819 г. французскій флотъ опять является предъ Алжиромъ, требуя уничтоженія пиратства, но ретерируется, получивъ отвѣтъ „что Алжирцы будутъ продолжать пиратствовать и захватывать корабли всѣхъ націй не платящихъ имъ дани.“ Наконецъ французы серьезно и систематически берутся за завоеваніе Алжира (1830—1865) и только послѣ окончательнаго его покоренія былъ положенъ конецъ долговременнымъ и раззорительнымъ морскимъ разбоямъ на Средиземномъ морѣ. Въ настоящее время пираты изрѣдка появляются въ греческомъ архепелагѣ, представляющемъ много удобствъ для избѣжанія преслѣдованія и укрытія за скалистыми и пустынными берегами и около береговъ Марокко. Въ Азіи около Китайскихъ береговъ и Зондскихъ острововъ, разбойничаютъ и по сіе время Китайцы и Малайцы, не смотря на то что ихъ сильно преслѣдуютъ военные паровые крейсера, которыхъ впрочемъ они очень боятся. Изъ отдѣльныхъ личностей, прославившихся своими пиратскими подвигами, кромѣ Хороса и Хаира Барбарусса, изъ которыхъ послѣдній, своею кровожадностію, превзошелъ даже брата, былъ извѣстенъ пиратъ Драгутъ, а въ послѣднія времена (около 1850 г.) былъ повѣшенъ по приговору Гибралтарскаго суда пиратъ Бенедиктъ Соло, разбойничавшій на Средиземномъ морѣ десять лѣтъ сряду съ неумолимою жестокостію.

Пиратство въ старые годы было развито и по рѣкамъ. На Сенѣ его ввели Норманы; за ними, по ихъ слѣдамъ, долгое время разбойничали люди изъ всякаго сброда. Норманы же разбойничали по устьямъ рѣкъ впадающихъ въ Нѣмецкое море. На Темзѣ пиратство въ XVII в. было развито очень сильно. Число пиратовъ насчитывали до 1000 человѣкъ. Между ними были водолазы, корабельные плотники, кузнецы; каждый преслѣдовалъ свою специальность, преимущественно

по ночамъ. Таможенные чиновники потворствовали грабить суда и были въ долѣ; они ложились въ это время спать, какъ бы ничего не зная. Низовья нашей Волги, Донъ, Днѣпръ также были ареной для разбоевъ, которымъ преимущественно занималось казачество.

Суда пиратовъ были вообще не велики, легки, быстры на ходу и поворотливы. Суда древнихъ греческихъ пиратовъ назывались *мигароны*, но о нихъ нѣтъ никакихъ положительныхъ указаній, говорятъ что ихъ строили иногда съ таранами; между ними были и такихъ малыхъ размѣровъ, что управлялись всего шестью веслами. У тѣхъ же греческихъ пиратовъ были *камеры*. Титъ Ливій, Страбонъ, Тацитъ описываютъ ихъ какъ суда, имѣвшія одну палубу, съ виду короткія, узкія, легкія, съ бортами суживающимися къ верху и имѣвшими отъ 25 до 30 человекъ экипажа. Онѣ ходили на веслахъ и подъ парусами и *биремы* очень схожі съ фиг. 12, только корма острѣе. У пиратовъ Гирканіи были *ибериоты* или *ибериоты*, которыя описываютъ какъ узкія, ходкія, защищенныя по бортамъ ивовымъ плетнемъ обтянутымъ козлиными или медвѣжьими шкурами, защищавшими ихъ отъ волнъ. На нихъ они грабили сосѣдніе острова. Пираты среднихъ вѣковъ употребляли небольшія галеры, фелуки, шебеки, бригантины, саэты или сагиты. Чтобы не быть замѣченными издали, они красили свои суда синей краской подъ цвѣтъ моря; когда нужно было, то снимали мачты и подкрадывались на веслахъ; однимъ словомъ не было такой хитрости, къ которой бы они не прибѣгали для того, чтобы ловчѣе нападать на свои жертвы или избѣгать преслѣдованій военныхъ крейсеровъ (см. ниже и ч. III).

Флибустьеры. Въ царствованіе Лудовика XIII (1626 г.), нѣсколько отважныхъ Діепскихъ моряковъ снарядили нѣсколько судовъ и отправились въ Америку. Цѣль ихъ была воевать съ Испанцами, безпрестанно нападавшими на французскія колоніи Антильскихъ острововъ для грабежей. Первые ихъ предпріятія были вполнѣ удачны. Они основали отдѣльную колонію на Черепашьемъ островѣ, отстоявшемъ около 8 километровъ (около 8 верстъ) отъ острова Сень-Доминго и очистили его отъ Испанцевъ. Такъ основалось сословіе флибустьеровъ. Названіе это производятъ отъ небольшихъ судовъ употребляемыхъ Англичанами, Французами и Голландцами:

flyboat, flibot, flieboat, на которыхъ они перешли за Океанъ. Члены новой колоніи раздѣлились на три класса: къ первому принадлежали лица обязанные заниматься земледѣліемъ, второй классъ принялъ на себя обязанность звѣролововъ; шкуры добываемыя чрезъ охоту за дикими животными, составили выгодную статью промысла. Ихъ называли *буканьерами*. Третій разрядъ составили собственно *флибустьеры*, нѣчто въ родѣ корсаровъ, принявшіе на себя обязательство вести непрерывную войну съ Испанцами. Эти послѣдніе раздѣлялись на нѣсколько отрядовъ и отлично вооруженные нападали и грабали своихъ противниковъ. У нихъ были свои законы, которыми опредѣлялись вознагражденія при дѣлѣжъ добычи и обезпеченія при увѣчьяхъ. Напримѣръ: за потерю глаза выдавалось 100 червонцевъ, руки—200, а обѣихъ рукъ—600 червонцевъ или шесть певольниковъ и т. п. Правильные и болѣе раззорительные набѣги этихъ смѣльчаковъ начались около 1660 года. Испанцы вооружали противъ нихъ цѣлыя эскадры; но флибустьеры не робѣли и въ свою очередь снаряжали свои отряды, выбирали удобный случай для нападеній и почти всегда выходили побѣдителями. Между ними нашлись отважные и разумные предводители: Nau d'Olonais и Michel le Vasque; они собрали однажды 400 удалцовъ и завладѣли городомъ Маракайбо, защищенными флотами и гарнизономъ. Въ 1683 г. Montbars l'Exterminateur съ шайкой въ 1200 человекъ завладѣлъ Вера-Круцомъ, а Pier le grand, родомъ изъ Діеппа, командуя баркомъ съ 22 человекъ матросовъ, около мыса Тюбюрона (на западной оконечности Сень-Доминго), атаковалъ 52 пушечный Испанскій корабль и взялъ его на абордажъ.

Суда флибустьеровъ сначала были простыя лодки (barques), помѣщавшія отъ 50 до 100 человекъ храбрецовъ, но впоследствии они запаслись военными судами, приобретаая ихъ болшею частью захватми; нѣкоторые изъ нихъ были о 32 пушкахъ. Флибустьеры не лишены были суевѣрія, какъ и всѣ моряки того времени. Готовясь къ нападеніямъ, они просили у Бога покровительства и дарованія успѣха какъ бы въ правомъ дѣлѣ и давали различныя обѣты Пресвятой Дѣвѣ Маріи. Если набѣгъ удавался, устраивалось празднество и веселыя пѣсни раздавались по всему острову; вмѣстѣ съ тѣмъ возносились благодарственные молитвы Богу и дѣлилась добыча со строгимъ соблюденіемъ установленныхъ правилъ.

Когда силы флибустьеровъ достаточно возросли и образовалась самостоятельная колонія, французское правительство назначило губернатора и не разъ прибѣгало къ ихъ содѣйствию во время экспедиціи на Голландскую колонію Табаго и Испанскую Картагену, и успѣху своему была обязана флибустьерамъ (1697 г.). Рисвикскій миръ положилъ конецъ флибустьерскимъ подвигамъ. Въ то время губернаторомъ острова былъ Дюкасъ, обожаемый флибустьерами за свою прямоту и честность. Онъ объявилъ, что дальнѣйшіе ихъ разбои будутъ безславны для Франціи и поставятъ правительство въ затрудненіе и предложилъ имъ перейти къ мирной жизни поселенцевъ. Большинство согласилось, а неутомонные поселились около Картагены и Порта-Белло; но выборъ оказался неудачнымъ, почему часть перешла въ Бокаторъ, гдѣ сдружилась съ дикарями, а часть переселилась въ англійскія колоніи. Англія при ихъ помощи завладѣла Ямайкой. Франція жалѣла впоследствии о разрушеніи колоніи флибустьеровъ. Губернаторъ Сень-Домингской колоніи, графъ Шуазель Бопре пытался возстановить ее, но умеръ не успѣвъ докончить начатое.

Флибустьеры, какъ уже было сказано, нападали на Испанцевъ какъ непримиримыхъ враговъ Франціи; они защищали также дикарей, для которыхъ не было той жестокости, которую не придумали бы Испанцы при истязаніяхъ этихъ несчастныхъ дѣтей природы. Во свою очередь и дикари были безпощадными мстителями за ихъ притѣсненія.

Изъ флибустьеровъ, кромѣ упомянутыхъ выше, были замѣчательны Монбаръ, Грамонъ и англичанинъ Морганъ, прославившійся необычайною смѣлостью, благородствомъ и великодушіемъ. Онъ завладѣлъ многими испанскими городами на американскомъ материкѣ, а въ 1670 г. собралъ флотъ изъ 30 судовъ, въ числѣ которыхъ были суда о 30 пушкахъ, взялъ городъ Панаму и возвратился съ громадной драгоценной и военной добычей. Получивъ значительную долю богатства, онъ оставилъ опасное ремесло флибустьера и переселился на Ямайку, гдѣ купилъ богатое помѣстье, женился и, какъ умный человекъ, былъ избранъ на почетную должность.

Хотя флибустверы были грубы, мстительны и безжалостны къ непріятелямъ, но всегда щадили безоружныхъ, дорожили честнымъ словомъ и держали его твердо. Такъ, однажды,

Монтобанъ, командуя флибустьерскимъ кораблемъ, обязался за известную сумму проводить испанское судно до известнаго порта. Одинъ изъ флибустьеровъ сталъ уговаривать товарищей ограбить Испанца. Когда такое предложеніе дошло до Монтобана, онъ выяснилъ экипажу всю гнусность поступка и требовалъ, чтобы заговорщика высадили на берегъ. Команда образовалась, устыдилась затѣянному грабежу и, убѣжденная краснорѣчивыми доводами ихъ предводителя, въ свою очередь осудила неосторожнато товарища и при первомъ удобномъ случаѣ высадила его на берегъ.

Корсаки, приватиры, крейсеры. Главная цѣль воюющихъ сторонъ состоитъ въ нанесеніи сколь возможно болѣе вреда противнику, чтобы тѣмъ ослабить его средства и вынудить къ прекращенію военныхъ дѣйствій на болѣе выгодныхъ для побѣдителя условіяхъ. Въ древніе и средніе вѣка, частная собственность на сухомъ пути и на морѣ не была обезпечена ни какими международными законами. Въ повѣйшее время воюющія государства уговорились не вредить мирнымъ жителямъ и не разорять ни сель, ни городовъ. Но вопросъ о неприкосновенности частной собственности на морѣ, какъ прежде такъ и теперь не разрѣшенъ удовлетворительно, почему морскія державы вооружаютъ для захвата торговыхъ судовъ и ихъ истребленія или привода въ свои порты суда, которые называютъ *крейсерами*. Чѣмъ болѣе крейсеровъ тѣмъ разумѣется и вредъ отъ нихъ значительнѣе, по чему кромѣ правительственныхъ крейсеровъ, которыхъ по дороговизнѣ расходовъ на содержаніе ни одно изъ нихъ не могло довести до желаемой цифры, враждебныя государства прибѣгали къ пособію частныхъ арматоровъ, дозволяя имъ вооружать суда на ихъ счетъ и страхъ и ловить купцовъ враждебныхъ націй, нападать на враждебныя берега, разорять ихъ и истреблять военныя силы противника, на сухомъ пути и на морѣ. Арматоры такихъ судовъ получали отъ своего правительства свидѣтельства (патенты) на право носить военный національный флагъ и на нихъ смотрѣли уже не какъ на пиратовъ, а скорѣе какъ на морскихъ партизановъ. Если попадались они въ плѣнъ, то считались военно-плѣнными. Захваченная неприятельская собственность сдавалась ими правительству и часть ея, опредѣленная закономъ страны, выдавалась въ вознагражденія какъ правительственнымъ крейсерамъ, такъ и

частнымъ арматорамъ. Эти послѣдніе въ отличіе отъ правительственныхъ крейсеровъ назывались *корсарам* и *приватирами*.

Начало корсарства относится къ XIV столѣтію и въ первые было учреждено и даже узаконено Генуэзцами, а приватирство въ XVI в. появилось у Англичанъ и именно когда съ открытіемъ Америки открылись новые источники къ обогащенію, когда морская торговля начала развиваться въ большихъ размѣрахъ а съ нею начало усиливаться и морское могущество приморскихъ государствъ и родилось неизбежное соперничество и жажда къ морскому преобладанію. Отсюда начинаются нескончаемыя между ними войны, прекратившіяся только тогда, какъ Англія подобно древнимъ Карфагену, Риму и Венеціи сдѣлалась дѣйствительной владычцею морей. Въ этихъ войнахъ принимали постоянное участіе Испанія, Португалія, Англія, Голландія и Франція, то вступая попеременно въ союзы между собою противу одной какой либо державы, то соединяясь въ группы; при чемъ не малую роль играли религіозная рознь и борьба за наслѣдство престоловъ. Къ корсарству прибѣгали Греки въ войну за освобожденіе изъ подъ власти Турокъ, Американцы южныхъ штатовъ въ послѣднюю свою войну за отдѣленіе отъ сѣвера, но большая часть ихъ дѣйствій походила на пиратство англійскихъ приватировъ (см. ч. III, Греки и Крейсера).

Первое приватирство въ Англіи началось въ войну ее съ Испаніей. Правительство, не будучи въ состояніи вооружать много судовъ на свой счетъ для нанесенія вреда испанской торговлѣ, придумало выдавать свидѣтельства на право вооруженія ихъ частнымъ лицамъ и дозволяло поднимать свой флагъ, которымъ какъ бы признавало законность ихъ дѣйствій. Арматоры въ свою очередь, сознавая въ себѣ силу вызванную правительственною слабостью, переступали за предѣлы своихъ правъ и нападали и грабили не только суда непріятельскія, но и суда дружественныхъ державъ и даже на свои собственныя; однимъ словомъ, сдѣлались изъ приватировъ настоящими и безжалостными пиратами. Купцы англійскіе и дворяне, которыхъ имѣнія находились на берегахъ Англіи, вооружали корабли и посылали ихъ прямо для морскихъ грабежей и разбоевъ. На такое постыдное ремесло отваживались даже лучшія фамиліи. Между послѣдними изъ

вѣстенъ Томасъ Сеймуръ, задумавшій устроить на островахъ Сцилли (у югозападной оконечности Великобританіи), нѣчто въ родѣ отдѣльнаго государства. Положеніе этихъ острововъ, со множествомъ заливовъ и бухточекъ, представляло всѣ къ тому удобства, давая полную возможность скрываться отъ преслѣдованій. Не довольный оцѣнкой своихъ заслугъ правительствомъ, онъ явно враждовалъ противу него. Лѣтописи того времени неоднократно упоминаютъ имена судовъ, шедшихъ изъ Антверпена въ Кадиксъ, не дошедшихъ до назначенія и пропавшихъ безъ вѣсти, при всемъ томъ, что на морѣ не было ни бурь ни штормовъ и время было вполне благоприятное. Безъ сомнѣнія, они были пойманы приватирами-пиратами и потоплены съ людьми, а грузъ свезенъ на берегъ и скрытъ въ подвалахъ и погребахъ прибрежныхъ замковъ пиратовъ-собственниковъ. Они держали для этого особые фургоны и лошадей, на которыхъ торопливо свозили награбленное, истребляя всѣ слѣды, могущіе открыть ихъ беззаконія.

Исторія Англіи называетъ не одного Сеймура въ числѣ пиратовъ-приватировъ, а также сыновей лорда Кобгана и, въ особенности Томаса Кобгана, какъ отважнѣйшаго. Они воевали съ двойкой цѣлью, конечно главной изъ нихъ была нажива, а за тѣмъ защита протестантства, которому они были ревностными послѣдователями. Королева Елизавета не разъ грозила имъ наказаніями, но они оставляли угрозы безъ всякаго вниманія. Во время возстанія на островѣ Уайтѣ, онъ и братъ его стали рыцарями реформатства, но защищали его дѣйствительно только въ тѣхъ случаяхъ, когда интересы ихъ были связаны съ ихъ собственными. Въ числѣ такихъ беззаконниковъ былъ одинъ маіоръ изъ Дувра; говорятъ, что онъ потопилъ и взялъ до 700 призовъ французскихъ и нейтральныхъ; изъ нихъ 61 принадлежали Испанцамъ и шли съ весьма дорогими грузами. На его грабежи жаловались рыбаки и утверждали, что онъ грабилъ даже свои суда, ходившія между Лондономъ и Антверпеномъ.

Испанцы въ свою очередь, не желая оставаться въ накладѣ, захватывали англійскія суда и прибѣгали къ тѣмъ же жестокостямъ какъ и Англичане. Они забирали грузъ и корабли въ свою пользу, а арматоровъ и команду отдавали суду инквизиціи, которая видя въ нихъ враговъ католицизма, пытала и наказывала ихъ какъ еретиковъ. Въ это время

начался постыдный торгъ неграми, и поддерживался всеми приморскими державами. Приватеры, находя выгоду отъ торговли человѣческимъ мясомъ, какъ весьма подходящую къ ихъ обычному ремеслу, обращали на нее все свои средства и вводили въ нее свою систему безчеловѣчія, о которой впрочемъ будетъ сказано отдѣльно; здѣсь же слѣдуетъ только замѣтить, что нигдѣ приватерство не было такъ сильно развито и ни въ одной націи не уклонялось отъ прямой своей цѣли, какъ въ Англіи.

Корсары, какъ уже сказано, были тѣ же приватеры. Во Франціи они играли большую роль во время войнъ Людовика XIV и республики и нанесли не мало вреда Англичанамъ и Голландцамъ въ ихъ морской торговлѣ; но къ чести корсаровъ слѣдуетъ сказать, что они не доводили себя до унижительнаго ремесла пиратовъ. Большая часть изъ нихъ происходила изъ Нормандцевъ, потомковъ древнихъ Нормановъ и изъ простыхъ корсаровъ дослуживались до адмираловъ — флотоводцевъ, которыхъ имена останутся навсегда уважаемыми въ морской исторіи. Таковы были Дюкенъ, Дюгетруень, Турвиль, Кассаръ, Жанъ-Бартъ Сюркуфъ. Послѣдній хотя навсегда остался корсаромъ, но извѣстенъ не менѣе соотечественниковъ и земляковъ своей изумительной отвагой.

Жизнь этихъ отважныхъ людей обильна приключеніями и по истинѣ геройскими подвигами. Къ сожалѣнію, они не имѣли вліянія на судьбу кому быть преобладателями на моряхъ, не менѣе того, ихъ патріотизмъ и геройство занимаютъ не одну славную страницу въ исторіи Франціи; она чтитъ ихъ память и статуи ихъ, прекрасно изваянныя талантливыми художниками, украшаютъ и по нынѣ версальскій дворецъ. Любопытствующіе, ближе познакомиться съ ихъ славными дѣлами, могутъ найти ихъ біографіи въ „морской“ исторіи Франціи Евгенія Сю и другихъ авторовъ. Здѣсь же помѣщаются выдержки изъ нѣкоторыхъ болѣе отважныхъ подвиговъ Жана-Барта, Сюркуфа, Поля-Джонса и женщины — корсара Боблины.

Жанъ-Бартъ, сынъ простаго Дюнкирхенскаго судохозяина, родился въ 1651 году, началъ свою морскую карьеру на отцовскомъ суднѣ съ самаго ранняго возраста. Когда онъ подросъ и окрѣпъ, то поступилъ на службу въ Голландскій флотъ подъ команду знаменитаго Рюйтера и оставался въ



немъ до объявленія войны между сѣверными провинціями (Голландіей) и Франціей. Возвратясь на родину, вооружилъ небольшое судно (бригантину) и пошелъ корсарничать. Торговля Англичанъ и Голландцевъ сильно страдала отъ его смѣлыхъ набѣговъ и захватовъ въ Сѣверномъ морѣ. Онъ сдѣлался до того извѣстенъ и популяренъ, что во всѣхъ углахъ Франціи только и разговору было что о Жанъ-Бартѣ. Никто не зналъ лучше его всѣ прибрежныя закоулки, входы и выходы изъ нихъ, теченія, часы приливовъ и отливовъ. Самые храбрыя французы-моряки дивились его отвагѣ и неутомимости. Сюлли едва узнавъ о немъ, какъ поспѣшилъ пригласить его на коронную службу. Въ 1689 г. Жанъ-Бартъ и товарищъ его Форбэнъ, послѣ неудачнаго сраженія съ сравненно сильнѣйшимъ Англійскимъ кораблемъ, попались въ плѣнъ и посажены были на *понтонъ*, но скоро ушли съ нихъ, наплы на берегу небольшую лодку, переплыли на ней удачно Ла-маншь, достигли благополучно роднаго берега и принялись за прежнее ремесло. Въ 1691 году Людовикъ XIV, желая ближе познакомиться съ отважнымъ морякомъ, пригласилъ его во дворецъ, чтобы лично объявить ему, что онъ назначаетъ его начальникомъ эскадры. „Вы очень хорошо дѣлаете, гесударъ, но непріятель такому назначенію не порадуется“— отвѣчалъ прямодушный морякъ и возбудилъ этимъ отвѣтомъ всеобщій хохотъ придворныхъ, окружавшихъ короля. Въ другой разъ, когда король желалъ услышать разсказъ самого Барта, какимъ образомъ онъ прорвался черезъ непріятельскій флотъ,—Бартъ, поставивъ придворныхъ куртизановъ въ два ряда и, проходя по срединѣ, растолкалъ ихъ безъ церемоніи. Бартъ дѣйствительно получилъ подъ команду 7 фрегатовъ стоявшихъ въ Динкирхенѣ; его блокировали 40 непріятельскихъ кораблей; онъ прорвался черезъ блокадную линію, направился въ Нѣмецкое море, гдѣ настигъ непріятельскій купеческій флотъ; напалъ на него, взялъ въ плѣнъ коптоированшія его военныя суда и успѣлъ сдѣлать удачный набѣгъ на Шотландскіе берега. Въ это крейсерство онъ сжегъ болѣе 80 непріятельскихъ коммерческихъ судовъ и возвратился въ Дюнквирхенъ съ добычей на 1500000 франковъ. Въ 1692 г. онъ разбилъ Голландскій флотъ въ Балтійскомъ морѣ, а въ слѣдующемъ году помогъ Турвиллю въ сраженіи при Лагосѣ. Въ 1694 г. во Франціи былъ неурожай, угрожавшій странѣ

голодомъ; онъ удачно провель купеческія суда съ хлѣбомъ въ Дюнкирхенъ и освободилъ другую флотилію нагруженную зерномъ и захваченную уже Голландцами; при чемъ взялъ на бордажъ адмиральскій корабль и собственноручно убилъ самого адмирала. Въ слѣдующемъ году, онъ взялъ еще 5 военныхъ и 22 купеческихъ Голландскихъ корабля. Въ 1697 г. онъ на эскадрѣ своей везъ принца Конти въ Польшу, какъ претендента на престолъ послѣ Яна Собѣскаго. Принцъ перебрался на адмиральскій корабль 6-го сентября, а 7-го, съ эскадрой изъ шести кораблей, Бартъ благополучно миновалъ Остенде и удачно избѣжалъ преслѣдованія 19 Англійскихъ кораблей, находившихся къ сѣверу отъ Дюнкирхена и выжидавшихъ его выхода въ море. Эти корабли его не замѣтили; но съ разсвѣтомъ онъ наткнулся на два корабля, бывшіе подъ парусами и девять стоявшихъ на якорѣ между Мезомъ и Темзой. Бартъ, продолжая плаваніе, приготовился къ бою, но неприятель не успѣлъ его догнать и къ ночи потерялъ изъ виду. Когда миновала опасность, то принцъ Конти обратился къ нему съ вопросомъ: чтобы онъ сдѣлалъ, если бы англичане атаковали его и одолѣли. „Я сталъ бы драться и если бы видѣлъ, что плѣнъ неизбѣженъ, то взорвалъ бы корабль на воздухъ, но живаго васъ не отдалъ бы неприятелю. Я ко всему былъ готовъ и приказалъ моему сыну стоять на всякій случай у *кютъ-камеры* съ заряженнымъ пистолетомъ, чтобы выстрѣлить въ нее при первомъ моемъ словѣ“. Принцъ вздрогнулъ при этихъ словахъ и отвѣтилъ Барту, „что лекарство хуже болѣзни; я запрещаю вамъ, прибавилъ онъ, прибѣгать къ нему пока я на вашемъ кораблѣ“. Сынъ его, тотъ самый Корниль Бартъ, который былъ впоследствии адмираломъ французскаго флота и котораго отецъ бралъ во всѣ свои экспедиціи. Однажды, когда мальчику было всего 12 лѣтъ и онъ оробѣлъ при первыхъ выстрѣлахъ, отецъ привязалъ къ мачтѣ и выдержалъ на привязи все время абордажной свалки. Ривикскій миръ положилъ конецъ военнымъ подвигамъ Барта. Онъ умеръ отъ воспаленія въ легкомъ въ 1702 году. Дюнкерсъ, его родина, воздвигъ ему прекрасный памятникъ, украшающій городскую площадь.

Сюркуфъ знаменитъ не менѣе Барта, хотя и не служилъ правительству. Онъ родился въ Сень-Мало въ 1773 г., умеръ въ 1827 г. Жизнь его похожа скорѣе на романъ,

чѣмъ на истину, хотя всѣ его дѣйствія подтверждены несомнѣнными фактами. Большая часть корсаровъ его времени замѣчательна была грубостью и даже жестокостью; Сюркуфъ же, напротивъ, былъ кротокъ и скорѣе неповоротливъ, чѣмъ быстръ. Въ 20 лѣтъ онъ командовалъ каботажнымъ судномъ и влюбился въ одну красивую и богатую дѣвушку, которая отвѣчала ему взаимностью и охотно вышла бы замужъ, но отецъ, видя его бѣдность, отказалъ; „разбогатѣй прежде, отвѣчалъ онъ, а тамъ увидимъ, что дѣлать“. Сюркуфъ рѣшился нажить состояніе и отправился въ Индію, гдѣ поле для наживы въ то время было широкое. Не дойдя однако же до Индіи, онъ высадился на островъ Иль-де-Франсѣ. Пользуясь бывшей въ то время войною между Франціей и Англіей, вооружилъ небольшое корсарское судно и отправился на ловлю англійскихъ купцовъ. Въ непродолжительномъ времени онъ становится какимъ-то страшилищемъ для купцовъ Англичанъ, которыхъ ловить безощадно. Въ устьѣ Бенгала онъ захватываетъ цѣлую неприятельскую флотилію купцовъ и завладѣваетъ лодманской военной лодкой, ихъ копировавшей. Двѣ пушки, взятыя имъ съ лодки, даютъ ему возможность завладѣть 26-пушечнымъ англо-индійскимъ компанейскимъ кораблемъ, на который онъ и переходитъ со своимъ отважнымъ экипажемъ. Его преслѣдуютъ три другія судна, онъ вступаетъ съ ними въ бой, два изъ нихъ беретъ въ плѣнъ, а третье бѣжитъ со страху, не смотря на то, что на немъ было 200 человекъ вооруженныхъ солдатъ пасажировъ. Послѣ разныхъ не менѣе отважныхъ и почти невѣроятныхъ подвиговъ, Сюркуфъ чуть было не попался въ бѣду. Французское правительство, узнавъ, что онъ корсарничаетъ безъ законнаго дозволенія, хотѣло судить его, но директорія, оцѣнивъ его храбрость и вредъ нанесенный неприятелю, не токмо освободила отъ преслѣдованія, но присудила ему законную призовую сумму, на равнѣ съ прочими корсарами. Сюркуфъ становится богачомъ, получаетъ 1,700,000 франковъ, возвращается на родину и женится на любимой особѣ, для которой рѣшился на опасную жизнь корсара. Сюркуфъ счастливъ, казалось бы чего болѣе желать, но привычка къ приключеніямъ на столько сильна была въ немъ, что онъ, тоскуя отъ бездѣйствія, снова принимается за прежнее ремесло и только въ 1813 году окончательно

переходить на мирную жизнь, удвоивъ однакоже свое состояніе.

Поль-Джонсъ, знаменитый корсаръ временъ сѣвероамериканской войны, за самостоятельность нынѣшнихъ соединенныхъ штатовъ, наводившій ужасъ на Англичанъ, прозванный „Пѣнителемъ морей“, оказалъ не малую услугу нашему отечеству своею храброю, хотя и короткою службой въ Черноморскомъ флотѣ.

Жизнь этого человѣка полна приключеній и неудачъ. Онъ родился въ Шотландіи (1736), гдѣ отецъ его былъ садовникомъ. Съ моремъ онъ ознакомился 13-ти лѣтъ, совершивъ плаваніе въ Америку на купеческомъ кораблѣ. Свѣдѣнія о его юношествахъ вообще темны. Говорятъ, что онъ пораженъ былъ жестокимъ обращеніемъ Англичанъ съ плѣнными Американцами, почему и бросилъ отечество. По инымъ свѣдѣніямъ, онъ бѣжалъ отъ висѣлицы; известно положительно однакоже, что онъ ненавидѣлъ Англичанъ и мстилъ имъ во всю свою жизнь. Случай къ этому былъ удобный: колоніи объявили себя независимыми и онъ поступилъ въ колониальную службу. Въ 1775 г. онъ былъ уже лейтенантомъ, вооружилъ небольшую эскадру и, получивъ подъ команду судно *Провиденсъ*, успѣлъ охранить и благополучно провести въ Нью-Йоркъ огромный транспортъ съ артиллеріей и военными припасами. Въ 1777 г. Джонсъ на 16-пушечномъ корветѣ посланъ былъ въ Голландію, за вновь строющимся фрегатомъ; вооруживъ его, онъ неожиданно подошелъ къ берегамъ Англии, высадился въ Кумберлендѣ, овладѣлъ фортомъ, заклепалъ орудія и сжегъ стоявшія на рейдѣ суда. Ускользнувъ удачно отъ погони, онъ подошелъ къ берегамъ Шотландіи, наложилъ контрибуцію на родное ему графство Селькиркъ, взялъ англійскій фрегатъ и пришелъ въ Брестъ. Въ 1779 г. Джонсъ командовалъ хотя плохимъ судномъ *Дюрасъ*, но встрѣтивъ по выходѣ своемъ изъ Бреста англійскій купеческій флотъ, шедшій изъ Балтійскаго моря подъ охраной двухъ военныхъ фрегатомъ, не смотря на неравенство въ силахъ и на плохое свое судно, онъ набросился отважно на фрегаты и послѣ отчаянной схватки принудилъ обоихъ сдаться. Подвигъ этотъ моряки считаютъ едва ли не самымъ главнымъ изъ боевой жизни Джонса. Онъ прославилъ его по всей Европѣ, Людовикъ XVI при-

гласилъ его въ Парижъ, выразилъ ему свое удивленіе за отвагу и подарилъ золотую шпагу съ надписью. Парижское общество осыпало его любезностію и предупредительностію; но офицеры французскаго флота не долюбливали его за грубый и несимпатичный характеръ и старались дѣлать ему вездѣ непріятности. Случилось такъ, что наканунѣ ухода его въ море, въ Брестѣ, въ кофейнѣ онъ столкнулся съ французскимъ лейтенантомъ, вызвавшимъ его на дуэль. Джонсъ не принялъ вызова и отвѣчалъ, что „у его отечества слишкомъ мало рукъ, чтобы рисковать жизнію въ поединкахъ“. Начался ропотъ, но Джонсъ, не обращая на него вниманія, объявилъ противнику, что завтра, по полученнымъ имъ свѣдѣніямъ, ему предстоитъ серьезное дѣло съ гораздо сильнѣйшимъ непріателемъ, а потому вмѣсто дуэли онъ предлагаетъ ему сдѣлать честь его сопутствовать. „Многo рѣшено заранѣе не сдаваться живымъ, прибавилъ Джонсъ, — и мы увидимъ кто изъ насъ двоихъ поблѣднѣетъ первый“. Ропотъ присутствовавшихъ перешелъ въ восторгъ, а вызыватель бросился въ объятія Джонса и изъ врага сдѣлался другомъ. Джонсъ, дѣйствительно, на пути въ Америку сдѣлался съ англійскимъ фрегатомъ *Триумфъ* и заставилъ его спустить флагъ.

Конгрессъ выразилъ Джонсу торжественно свою благодарность и выбилъ въ честь боевыхъ его подвиговъ медаль. Большая часть американскаго флота создана была Джонсомъ; онъ полагалъ что его поставятъ во главѣ морскихъ силъ, но конгрессъ отказалъ ему въ этомъ. Оскорбленный Джонсъ перебрался во Францію, но и здѣсь не могъ пристроиться съ подобающимъ почетомъ. Франція заключила миръ съ Англійей и не хотѣла принятіемъ врага ея на службу раздражать свою новую союзницу. Послѣ этого Джонсъ обратилъ свое вниманіе на отношенія Турціи къ Россіи и предложилъ свои услуги нашему правительству. Екатерина II приняла предложеніе, хотѣла дать ему должность въ Балтійскомъ флотѣ, но множество англичанъ, служившихъ въ нашемъ флотѣ, объявили, что оставлять службу если Джонсъ будетъ принятъ; вся англійская набережная также поднялась, страдая что закроетъ торговыя конторы. Джонсъ поэтому былъ определенъ контръ-адмираломъ въ Черноморскій флотъ. Война кипѣла на югѣ. Джонсъ явился къ Потемкину, который, под-

даваясь также наговорамъ, принялъ его очень сухо, писалъ о немъ разныя небывлицы въ Петербургъ. Джонсъ поступилъ однако же подъ начальство принца Нассау, командовавшаго гребной флотиліей, стоявшей въ днѣпровскомъ лиманѣ въ числѣ 5 линейныхъ кораблей, 8 фрегатовъ, 65 галеръ, ботовъ и плавучихъ батарей и 80 казачьихъ лодокъ и поручилъ Джонсу командованіе 5 кораблями и 8 фрегатами. Принцъ собирался съечь турецкій флотъ и очень радъ былъ заполучить для такого рискованнаго предпріятія храбраго Джонса. Онъ поручилъ ему произвести ночную рекогносцировку для узнанія положенія непріятели. Отважный корсаръ одѣлся казакомъ и на казачьей лодкѣ, съ нѣсколькими удалцами, отправился на поиски; удачно подошелъ къ турецкому флоту и на одномъ изъ кораблей мѣломъ написалъ: „*съечь. Поль Джонсъ.*“ Смѣлый планъ Нассау удался превосходно: 6 іюля 1788 г. флотилія наша подошла къ непріятелю. Турки двигались на нее, намѣреваясь атаковать наше правое крыло. Нассау выдвинулъ на него наше лѣвое, Джонса послалъ на Турецкій фронтъ; онъ скоро вступилъ въ бой и чрезъ весьма непродолжительное время взорвалъ два корабля на воздухъ а другіе два зажегъ; 18 галеръ и шебекъ были такъ повреждены что вышли изъ линіи. По счастливой случайности, между истребленными Джонсомъ кораблями, былъ и намѣченный имъ къ истребленію. Этимъ закончился первый день битвы. 17 іюля Капуданъ-паша повелъ вторичную атаку на нашъ флотъ, избравъ путь между Очаковымъ и гаванью Глубокою; но чрезъ часъ послѣ начала боя съ лѣвымъ нашимъ флангомъ, два его корабля стали на мель, взяты казаками на abordажъ и сожжены; другіе непріятельскія суда, осыпаемыя нашими снарядами, обратились въ бѣгство. Капуданъ-паша прекративъ бой, 19-го числа началъ отступление, но прохода Кянбурнь попалъ подъ каленныя ядра крѣпости и отряда Суворова, произведшія пожаръ на нѣкоторыхъ судахъ, другія же приткнулись къ мѣли. Принцъ преслѣдовалъ бѣгущихъ и съечь еще два фрегата и семь галеръ, а пять взялъ въ плѣнъ. Такимъ образомъ, Турки потеряли 8 большихъ и 17 малыхъ судовъ и 5000 человекъ убитыми и ранеными. Побѣдители получили блестящія награды: Нассау—Св. Георгія 2 ст., а Джонсъ св. Анну 1 степени.

Во всѣхъ послѣдующихъ дѣйствіяхъ нашего флота, Джонсъ участвовалъ не болѣе какъ подчиненный. Потемкинъ не только не давалъ ему ходу, но постоянно преслѣдовалъ и, поддаваясь вліянію Англичанъ служившихъ у насъ, то писалъ Екатеринѣ, что Джонсъ проспалъ Турокъ, то что онъ ихъ боится, или что онъ трусъ и храбръ только изъ корысти, словомъ чернилъ его какъ могъ и окончилъ тѣмъ что отправилъ въ Петербургъ. Здѣсь старые враги Джонса подали на него императрицѣ доносъ, будто онъ обезчестилъ 14 лѣтнюю дѣвочку! Всѣ возстали противъ Джонса, одинъ Сегюръ (французскій посланникъ при нашемъ дворѣ) знавшій его еще во Франціи, принялъ его подъ свою защиту и упросилъ императрицу разслѣдовать истину. Слѣдствіе открыло невинность честнаго корсара; императрица приняла Джонса снова ко двору и была очень къ нему милостива; но Джонсъ самъ хорошо созналъ, что ему не житье въ Россіи, что партія Англичанъ не дремлетъ и ожидать отъ Россіи ему было нечего; онъ уѣхалъ подъ видомъ отпуска въ Парижъ и больше не возвращался. Онъ умеръ въ бѣдности въ Парижѣ въ 1792 г. въ самый разгаръ революціи. Законодательное собраніе, уважая его заслуги, наложило трауръ. Джонсъ вѣроятно похороненъ въ Парижѣ, но могила его не отыскана, не смотря на старанія Сѣверо-американскихъ штатовъ.

Боболина, славная героиня новой Греціи, вдова одного изъ богатѣйшихъ приматовъ острова Спеціи, нѣсколько времени занимала всю Европу своими похождениями. Портреты ея раскупались тысячами во всѣхъ государствахъ, а у насъ сдѣлались даже предметомъ спекуляціи для лубочныхъ художниковъ, изображавшихъ ее какою то страшною амазонкою во всеоружіи, хотя наружность ея не имѣла ничего воинственнаго и она никогда не одѣвалась по мужски. Даже теперь, когда желаютъ восхвалять женщину за ея отвагу, особенно когда еще она обладаетъ нѣсколько воинственный вѣщностью и духомъ, ее называютъ боболиной или просто *бобелиной*. Мужъ Боболины, за нѣсколько времени до возстанія въ Греціи, былъ казненъ Турками (1812), по одному только подозрѣнію въ сношеніяхъ съ Али. Боболина, ожесточась за не правду, поклялась вѣчнымъ мщеніемъ и сдержала слово. Огромные капиталы (до 12½ милліоновъ рублей), добытыя ея мужемъ, удалымъ морякомъ, во время континентальной системы, дали

ей всё къ тому средства. Сыновья ея вели успѣшную торговлю, когда поднялось возстаніе въ Пелопонезѣ и на берегахъ Дуная. Присоединясь къ возставшимъ, она усердно стала проповѣдывать войну за независимость и, въ тайномъ совѣтѣ островитянъ соотечественниковъ, убѣдила ихъ освятить знаменіемъ креста свои коммерческіе флаги и вступить въ бой съ невѣрными; при чемъ пожертвовала значительную сумму на вооруженіе родныхъ острововъ, а сама вооружила 7 кораблей, обезпечивъ матросовъ и ихъ семейства хорошимъ содержаніемъ; домъ свой въ Специ обратила въ казарму и вмѣстѣ съ сыновьями вышла въ море, гдѣ неоднократно вступала въ сраженіе съ Турецкими судами. Въ одномъ изъ нихъ убитъ былъ одинъ изъ ея сыновей; но это несчастіе не смутило ея, она продолжала свои крейсерства въ Архипелагѣ и вездѣ гдѣ былъ случай вредила Туркамъ. Замѣчательнѣйшимъ изъ партизанскихъ ея подвиговъ былъ блокада Навплии, гдѣ она обнаружила опытность моряка и строгость военачальника. Родственныя и политическія связи ея съ Колакотрони, вовлекли ея къ сожалѣнію въ раздоры съ вожаками возстанія и она, во все время заключенія его на островѣ Идрѣ, оставалась въ бездѣйствіи, замышляя новыя подвиги. Въ это время (1825 г.) одинъ изъ сыновей ея обольстил молодую спеціотку и бѣжалъ, опасаясь мщенія ея родныхъ; безумное это увлеченіе взволновало весь островъ. Боболина вышла на балконъ своего дома, желая говорить съ народомъ, но въ это время братъ обесчещенной дѣвушки выстрѣлилъ въ неповинную мать и она упала замертво. Со смертію ея, семейство впало въ безвѣстность, а Греки, соотечественники великодушной и безкорыстной героини, не токмо не почтили ея память какимъ либо монументальнымъ произведеніемъ, но даже не выставляютъ ее въ спискѣ героевъ дравшихся за освобожденіе родины отъ власти невѣрныхъ!

Понтоны. Такъ назывались старыя, негодныя къ морской службѣ военныя корабли, превращенныя въ жилье. Въ сущности помѣщеніе было не дурно. На памяти автора этой книги, въ Свеаборгѣ (1840) было нѣсколько такихъ кораблей, обращенныхъ въ казармы для матросовъ, не помѣщавшихся въ крѣпостныхъ казармахъ. На нихъ устроена была прекрасная кухня, просторныя нары и вмѣщалось все хозяйство



цѣлаго экипажа въ 1000 человекъ. У насъ ихъ называли *блокшифами*.

Понтонъ, на которыхъ Англичане и Испанцы держали плѣнныхъ Французовъ, въ сущности были тѣже блокшифы; вся разница состояла въ томъ, что военноплѣнные набивались туда зря, безъ счету, почему и страдали отъ тѣсноты, неизбѣжной грязи и зараженнаго, вслѣдствіе того, воздуха, и крайнѣ скудной пищи, послѣдствіями которыхъ были тифъ и другія повальные болѣзни, истреблявшія плѣнныхъ массами. Выведенные изъ терпѣнія, плѣнники не рѣдко покушались на открытыя возмущенія, а иногда и на побѣги. Съ нѣкоторыми, болѣе изъ нихъ интересными, не лишнее познакомиться читателю.

Капитанъ французскаго флота Valentin оставилъ послѣ себя любопытный разсказъ о пребываніи на понтонѣ и бѣствѣ. Попавшись въ плѣнъ въ 1807 г., онъ, въ числѣ прочихъ своихъ товарищей, посаженъ былъ на портсмутскій понтонъ. Тяготясь скучной и суровой жизнью, онъ задумывалъ побѣгъ. Случай скоро представился: однажды, глядя въ портъ, онъ замѣтилъ, что рабочій, красившій понтонъ снаружи, упалъ въ воду; за нимъ слѣдомъ, бросился одинъ изъ плѣнныхъ и спасъ англичанина, за такую услугу его освободили изъ плѣна. Валентинъ, не думая долго, подкупилъ солдата англичанина, какъ бы нечаянно свалится въ воду, заговоръ удастся и приводится въ исполненіе, за что Валентинъ получаетъ свободу; его перевозятъ въ Шербургъ и передаютъ мѣстнымъ властямъ. Онъ же сообщаетъ два интересныхъ эпизода изъ освобожденія его товарищей, прикинувшихся сумашедшими. Одинъ изъ нихъ помѣшался на томъ что онъ лошадь, ржалъ неутомно цѣлыми днями, то скакалъ галопомъ, то бѣгалъ рысью, сидя верхомъ на палкѣ; все это продѣлывалъ съ такимъ упорнымъ хладнокровіемъ, что мѣстныя власти не могли не признать его за сумашедшаго и повели для освидѣтельствованія въ особую комиссію. Едва ввели его въ залъ, гдѣ собрано было полное засѣданіе, какъ плѣнникъ бросился на предсѣдателя и осѣдлалъ его такъ крѣпко, что его едва стащили. Комедія удалась, плѣнника признали сумашедшимъ и отправили на родину. Другой случай былъ съ корсаромъ Ланти изъ Сень-Мало, который для получения свободы задумалъ прикинуться также помѣшаннымъ и избралъ себѣ роль

пѣтуха. Для перехода къ такой роли, онъ обернулъ голову одѣяломъ и бросился въ растопленную печь; его разумѣется тотчасъ же вытащили, но вынули уже не человѣкомъ въ здоровомъ умѣ, а пѣтухомъ! Онъ тутъ же загѣлъ и съ того момента принялъ всѣ привычки пернатого хозяина дворовъ; пересталъ говорить, ѣлъ только хлѣбъ и зерно, пѣлъ въ опредѣленные часы дня и ночи, хлопая руками, какъ бы расправляя крылья, ну словомъ это былъ настоящій пѣтухъ, въ человѣчьей кожѣ. Такъ прошло нѣсколько мѣсяцевъ; начальство рѣшило и его подвергнуть испытанію комиссін. Предсѣдатель, желая удостовѣриться на сколько онъ рѣхнулся, предложилъ ему подписать актъ своего освобожденія. Ланти нахмурился, взялъ было перо и, разсмотрѣвъ что оно гусиное, отказался отъ подписи, требуя пѣтушьяго. Когда новое перо было подано, онъ предварительно пропѣлъ пѣтухомъ, а потомъ пресерьезно подписалъ „le coq de France“. „Да онъ дѣйствительно помѣшанъ“—замѣтилъ президентъ и рѣшилъ отправить его въ Шербургъ. Конецъ страданіямъ Ланти былъ близокъ но не конченъ; его посадили на пакетботъ и помѣстили въ каюту, гдѣ было еще двое помѣшанныхъ, но не кроткихъ какъ онъ, а свирѣпо-сумашедшихъ, которые дорогой искутали ему всѣ ноги и только потому не задушили бѣднаго корсара, что были прикованы. Наконецъ ихъ высадили всѣхъ на берегъ; когда Англичане удалились и вся опасность миновала, то онъ объявилъ комиссару, что онъ вовсе не сумашедшій, а въ такомъ же здоровомъ умѣ какъ и самъ комиссаръ! Оказалось, что и его сосѣди по путешествію только прикидывались помѣшанными и кусали его для своего же освобожденія!

Какъ не подивиться такой громадной силѣ воли въ этихъ людяхъ и не сказать при этомъ: какъ томительна неволя, да еще на чужбинѣ!

Извѣстный морской художникъ Луи Гарнерей, плававшій съ Сюркуфомъ и дравшійся на эскадрѣ адмирала Линуа (1806 г.), былъ взятъ въ плѣнъ Англичанами и просидѣлъ на понтонахъ до совершеннаго паденія Наполеона I-го. Записки его очень интересны и переведены на русскій языкъ, изъ нихъ можно вполне ознакомиться съ жизнью на понтонахъ.

Содержаніе на испанскихъ понтонахъ было еще болѣе

дурно. Отсутствие воздуха отъ тѣсноты, вслѣдствіе многолюдства, дѣлало его заразительнымъ, плѣнные изнывали, болѣли и мерли. Многіе плѣнники пытались бѣжать, но при строгомъ надзорѣ побѣги не всегда удавались; бѣжавшихъ или ловили или пристрѣливали, но неудачи не останавливали смѣлыхъ Французовъ. Настоящій рассказъ относится до плѣнныхъ, задержанныхъ послѣ трафальгарскаго, несчастнаго для Французовъ сраженія, гдѣ они были совершенно разбиты, такъ какъ союзные имъ Испанцы вели себя чрезвычайно двусмысленно и не только не оказали ни какой помощи, но, спасшіеся въ Кадиксъ пять французскихъ кораблей, задержали какъ военноплѣнную добычу вмѣстѣ съ ихъ экипажами и обратили ихъ въ понтоны, на которые и помѣщали также другихъ плѣнныхъ французовъ, попадавшихся во время Французско-Испанской войны и набивали ихъ такое множество, что отъ тѣсноты и грязи открылся повальный тифъ. О медицинской помощи нечего было и думать. Понятно, что плѣнные доходили до отчаянія и рѣшались на самыя крайнія мѣры, лишь бы получить свободу. На одномъ изъ такихъ кораблей la Ville Castille былъ храбрый офицеръ Гривель, въ то время капитанъ, а въ пятидесятихъ годахъ нашего столѣтія дослужившійся до вице-адмираловъ. На кораблѣ образовались двѣ партіи, одна болѣе отважная, другая нерѣшительная. Гривель принадлежалъ къ первой; онъ во что бы то ни стало рѣшился убѣжать и склонилъ на свою сторону 37 человекъ экипажа. 22 февраля 1810 г. подошло къ понтону небольшое водовозное судно le Mulet, отъ времени до времени снабжавшее понтонъ водою. Гривель съ товарищами, подъ предлогомъ таскать на него пустыя бочки и наливать водою, переходятъ на судно, связываютъ Испанцевъ, поднимаютъ паруса и идутъ въ море. На Кадикскомъ рейдѣ стояли въ это время англійскіе корабли. Поднялась тревога, въ нихъ начинаютъ стрѣлять съ кораблей и изъ крѣпости, но ни одинъ выстрѣлъ ихъ не задѣваетъ и они благополучно достигли до своихъ береговъ. Въ это время Кадиксъ осаждали Французы и нѣкоторыя ихъ батареи были близки къ берегу. Оставшіеся на Ville Castille, завидуя товарищамъ и ободренные ихъ удачей, въ одинъ прекрасный день, когда на батареи дулъ попутный вѣтеръ, обрубаятъ неожиданно для Испанцевъ *швартовы*, пересвязываютъ часо-

выхъ и достигаютъ благополучно подъ защиту своихъ батарей. Корабль-пontonъ *Аргонафтъ* стоялъ рядомъ, плѣнные рѣшаются послѣдовать примѣру товарищей; 26 мая, во время прилива, началось между ними возстаніе, всѣ Испанцы перевязаны, канаты обрублены, женщины и дѣти спрятаны въ трюмъ и корабль подъ вліаніемъ прилива началъ отходить отъ берега. Но Аргонафтъ не былъ такъ счастливъ какъ его предшественникъ; проученные Англичане и Испанцы, посылаютъ въ погоню вооруженныя шлюпки; начинается абордажная свалка, кончившаяся однако въ пользу бѣглецовъ. Тогда Аргонафта начинаютъ обстрѣливать съ кораблей и крѣпости и только съ наступленіемъ ночи пальба стихаетъ. На бѣду понтона, начавшійся отлив тащитъ его въ средину непріятельскихъ кораблей, и гибель была неизбѣжна, французы рѣшились драться на смерть. По особенному счастливому случаю, съ отливомъ ихъ натаскиваетъ на мель, а на утро съ новымъ приливомъ, они медленно, но прямо влекутся имъ къ мѣсту французскихъ батарей. Между тѣмъ, съ разсвѣтомъ канонада съ англійскихъ судовъ и крѣпости начинается снова; много бѣглецовъ гибнетъ отъ выстрѣловъ до того времени, пока они попали подъ защиту французскихъ батарей и были сняты съ полуразбитаго корабля. Изъ 584 человекъ, жившихъ на понтонѣ, осталось въ живыхъ только 250 человекъ. Послѣ этого, Испанцы зорко стерегли остальные корабли и побѣги массой были невозможны. Французы же были такъ озлоблены безчеловѣчной бойней безоружныхъ земляковъ, что при взятіи Бадахоса не оставили въ живыхъ ни одного англичанина, а ихъ было тамъ 1400 человекъ. Они кололи ихъ приговаривая, что мстятъ за *Аргонафтъ*.

Въ нашъ, выражаясь книжнымъ языкомъ, „гуманный вѣкъ“ вопросъ о корсарствѣ не разъ обсуждался и въ литературѣ и на конгрессахъ, но „гдѣ до прибыли коснется, то тамъ не только что гусямъ—и людямъ достается“ и рѣшеніе его представляетъ, по видимому, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, неодолимыя препятствія. Американцы и Испанцы отказались на отрѣзъ, а другія государства рѣшаютъ его съ разными оговорками. Англичане, богатые только чрезъ морскую торговлю, и рады были бы, еслибы частная ихъ собственность была неприкосновенна, но сами не прочь при

случаѣ поживиться; всё это знают и никому не хочется высказаться положительно. Болѣе другихъ намъ, русскимъ, памятны воинственные подвиги англійскихъ судовъ, топившихъ въ войну, 1853—56 годовъ, въ Бѣломъ морѣ суда поморцевъ, бомбардировавшихъ беззащитный г. Колу, Соловецкій монастырь, грабившихъ несчастныхъ чухонъ, возившихъ дрова, да салаку по Финскому заливу, а жители о-ва Наргена не скоро забудутъ какъ англичане вырубили на немъ весь строевой сосновый лѣсъ. Столѣтнія деревья исчезли, а молодья выростутъ не скоро и долго будутъ напоминать окрестнымъ мирнымъ рыбакамъ о британскомъ рыцарствѣ въ Балтійскомъ морѣ. Въ Керчи союзники поступили еще недостойнѣе: они ограбили Керченскій музей — достоянше науки, а въ Парижѣ, въ Кюони, въ числѣ хранящихся тамъ разныхъ древностей, поставленъ въ саду крестъ, снятый съ Севастопольскаго собора! Крестъ желѣзный, ничего нѣтъ въ немъ необыкновеннаго, не составляетъ онъ и военнаго трофея — что же руководило французовъ снять его съ храма? — религиозный фанатизмъ или страсть пограбить? — отвѣчать на это трудно; также невозможно ручаться и за удовлетворительное рѣшеніе вопроса о неприкосновенности частной собственности въ военное время. Англичане и теперь уже сожалѣютъ что принимали участіе на Парижскомъ конгрессѣ по разрѣшенію этого международнаго вопроса; всенародно заявляютъ что данное ими согласіе было ошибкой и что частная собственность воюющей стороны будетъ считаться ими военной добычей. — Это молъ необходимо для величія націи повелѣвающей морями!

Еще нѣсколько словъ о судахъ употреблявшихся корсарами. Они какъ и пираты выбирали всегда небольшія, поворотливыя и ходкія суда. Жанъ Баръ напримѣръ корсарничалъ на бригантинѣ; но въ его время онѣ измѣнили уже свою конструкцию и вооруженіе. Весла были оставлены, а паруса въ сѣверныхъ моряхъ употреблялись четырехугольные. Въ числѣ хорошихъ ходяковъ подъ парусами, кромѣ бригантинъ, были голеты, люгера, тендеры, шхуны, и т. п.; о нихъ будетъ сказано при обзорѣ судовъ, употреблявшихся въ два послѣднія столѣтія.

Торгъ Неграми. Рабство ведетъ свое начало съ самыхъ отдаленныхъ временъ человѣчества. Сильный порабо-

щаль слабого, слабый, не находя нигдѣ защиты, подчинялся силѣ и служилъ сильному. Война у древнихъ была прямымъ и простѣйшимъ способомъ къ пріобрѣтенію рабовъ; скупость и жадность поддерживали и размножали рабство. Военноплѣнные, считаясь военной добычей, составляли предметъ торга. Захваченные въ плѣнъ, уведились въ неволю и продавались какъ товаръ; рабы считались внѣ закона; владѣлецъ смотрѣлъ на раба какъ на животное, билъ, терзалъ, убивалъ когда хотѣлъ и не отвѣчалъ ни передъ людьми, ни передъ закономъ за свою жестокость.

Не смотря однако же на такое варварство, рабы все таки имѣли возможность избѣжать рабства; у нихъ были храмы и убѣжища, гдѣ иногда удавалось имъ спастись и считаться неприкосновенными. Были случаи, что господа, оцѣнивъ заслуги рабовъ, давали имъ свободу; Эзопъ, Федръ, Эпиктетъ, Теренцій и много другихъ происходили изъ рабовъ. Наконецъ христіанство значительно ослабило и улучшило положеніе рабовъ и опредѣлило отношенія ихъ къ рабовладѣльцамъ, а затѣмъ и самое рабство уничтожено было во всѣхъ европейскихъ государствахъ кромѣ Турціи. Въ этомъ государствѣ и у Азіатскихъ народовъ оно и до сего времени остается въ прежней силѣ и торгъ ими ведется съ прежнимъ безчеловѣчіемъ.

Совсѣмъ не то было съ неграми, пріобрѣтавшимися въ неволю въ позднѣйшія времена и не далѣе какъ со времени открытія Америки.

Великому Колумбу вѣроятно не приходило въ голову, что, открывая новый свѣтъ, онъ открываетъ новый путь къ чело-вѣческимъ страданіямъ. Послѣдователи его: Пизарро, Кортесъ и другіе завоевали Мексику и Перу съ ихъ несмѣтными сокровищами. Золото, можно сказать, полилось въ Европу. Жадные Европейцы не находили достаточно рукъ для разработки обильныхъ рудниковъ. Отнявъ у бѣдныхъ дикарей ихъ богатія земли, они захватывали ихъ въ плѣнъ, заставляли разрабатывать ихъ же рудники—прежде бывшія сокровища ихъ и вообще употреблять на самыя тяжелыя работы. Привыкшіе къ свободѣ, дикари не долго выдерживали неволю; племя стало вымирать; рабочихъ опять не доставало; тогда тѣже Испанцы бросились на берега Африки и начали ловить прибрежныхъ негровъ и увозить въ Америку. Ис-

пуганные черные удалились тогда во внутрь материка, но не избавились от преслѣдованія. Испанцы прибѣгли къ хитрости, начали соблазнять ихъ бездѣлушками, цѣнными для дикаря и ничего нестоившими европейцу. Жадные до нихъ начальники племень и короли охотно продавали за нихъ своихъ несчастныхъ подданныхъ, заводили войны съ сосѣдями, забирали въ плѣнъ ихъ жителей и продавали европейцамъ, которые въ свою очередь помогали при нападеніяхъ. Такимъ образомъ, дикари ознакомились съ губительной силой европейскаго оружія и отказавшись отъ бездѣлицъ, приобрѣтали его, мѣняя на невольниковъ. Такъ, мало по малу развилась торговля Неграми и охвативъ большое пространство Африканскихъ береговъ, проникла даже внутрь материка.

Начало торга принадлежитъ Испанцамъ, за ними принялись за него Португальцы, потомъ Голландцы, Англичане и Французы. Португальцы одно время были полными хозяевами на Гвинейскомъ берегу и образовали цѣлую компанію для торга. Въ 1590 году они захватили даже нѣсколько англійскихъ кораблей, вздумавшихъ помѣшкать имъ въ ихъ выгодной торговлѣ, но преобладаніе ихъ было не продолжительное; послѣ мира въ Бредѣ Англичане восторжествовали. Сначала они выдавали на право торга неграми привиллегіи; мало по малу право это сдѣлалось общимъ всему государству. 1749 годъ былъ самымъ *счастливымъ* для Англичанъ по торгу неграми. Въ этомъ году они насчитывали 200 кораблей принадлежавшихъ негроторговцамъ Лондона, Ланкастера, Бристоля и Ливерпуля. Плимутскій житель Джонъ Гавкинсъ извѣстенъ въ лѣтописяхъ Англій, какъ самый неутомимый и отважный торговецъ невольниками. Въ октябрѣ 1562 года, въ товариществѣ съ Томасомъ Гамптономъ онъ вооружилъ три большихъ корабля и отправился въ Сиерра-Леону. Набравъ тамъ 300 негровъ, онъ повезъ ихъ въ Америку; придя въ Кадиксъ, грузъ его, по приказанію Испанскаго короля, былъ конфискованъ, самъ же Гавкинсъ отданъ суду инквизиціи, но успѣлъ освободиться. Лордъ Шемброкъ покровительствовалъ Гавкинсу и уговорилъ королеву Елизавету заняться также этой постыдной торговлей. Королева согласилась и даже дала Гавкинсу одинъ изъ лучшихъ кораблей. При такой сильной заручкѣ, Гавкинсъ отправился во вто-

рую экспедицію изъ Плимута 18 октября 1564 г., имѣя у себя четыре корабля; изъ нихъ одинъ былъ въ 700 тоннъ и всѣ были вооружены сильной артиллеріей. Елизавета такъ увлеклась торговлей неграми, что дала другой корабль нѣкому Давиду Картелю, который также собралъ эскадру и отправился за живымъ грузомъ. Неугомимый Гавкинсъ торговалъ очень удачно, ловилъ несчастныхъ негровъ гдѣ попало и партіями человекъ въ 400 возилъ въ Вестъ Индію. Прибрежные жители Африки трепетали при имени Гавкинса и скрывались при появленіи его кораблей. Испанцы ненавидѣли его и за частую за нимъ гонялись, но ловкій мореходъ успѣвалъ всегда увертываться отъ ихъ преслѣдованій. Его сторожили даже правительственные крейсеры и наконецъ Испанскій адмиралъ настигъ его въ Сень-Жанъ-Уллоа. Зная отвагу Гавкинса, долго не рѣшался онъ напасть на него открытой силой. Темная тропическая ночь помогла адмиралу, онъ подкрался къ его флотиліи и зажегъ самый большой его корабль „Jesus“. Огонь быстро сообщился другимъ судамъ и вся флотилія Гавкинса съ несчастными неграми и огромнымъ награбленнымъ богатствомъ погибла. Спасавшіеся люди бросались на берегъ и попались въ плѣнъ Испанцамъ, а Гавкинсъ съ однимъ изъ своихъ сотоварищей Дракомъ (впоследствии знаменитымъ мореплавателемъ), успѣли на двухъ *тендерахъ* уйти отъ катастрофы и возвратились въ Англію тѣми же бѣдняками какъ и были.

Франція начала торговлю неграми съ 1604 г. чрезъ Діепскихъ арматоровъ, а съ 1664 г., съ учрежденіемъ колоній въ Индіи, она приняла уже огромные размѣры.

Положеніе Негровъ было по истинѣ отчаянное; взятые въ плѣнъ или пріобрѣтенные инымъ путемъ, они закобывались въ цѣпи; имъ надѣвали наручники и отводили въ трюмъ, гдѣ приковывали за шею. Безъ свѣта, безъ доступа воздуха, окруженные нечистотами, они заболѣвали иногда столь заразительными болѣзнями, что сообщали ихъ экипажу; эпидемія дѣлалась всеобщою и нерѣдко истребляла всѣхъ безъ разбору. Наученные горькимъ опытомъ, арматоры изъ предосторожности начали выбрасывать заболѣвавшихъ *за бортъ* безъ всякаго сожалѣнія, когда страдавшій былъ еще живъ. Эта же мѣра употреблялась и при недостаткѣ воды или провизіи, что случалось нерѣдко, когда плаваніе замѣдлалось



бурами или безвѣтріемъ. Когда торговля Неграми была запрещена и негроторговцы строго преслѣдовались крейсерами, а карательные законы для нихъ были также неумолимы, какъ и они непощадны къ своему живому товару, тогда эти варвары, избѣгая преслѣдованія, частенько выбрасывали весь живой грузъ въ море, ради своего спасенія и наскоро уничтожали всѣ слѣды, могущіе обнаружить ихъ промыселъ.

Многіе возвышенные люди возставали противъ постыднаго торгова, много рѣчей говорилось въ пользу его уничтоженія, много писалось по этому случаю сочиненій, но не скоро голосу правды и человеколюбія удалось подавить торговлю въ ея основаніи. Англичане: Морганъ, Годуайнъ, Джонъ Вульменъ, Бенезеръ, общество квакеровъ (1754), Французы: Фроассаръ, аббатъ Жанги, Некнеръ, Реноль, Монтескье, Сенъ-Ламбертъ, Жанъ-Жакъ-Руссо и только одинъ Испанецъ Ласказасъ—вотъ тѣ лица, которые посвятили себя на освобожденіе чернаго племени. Официальное преслѣдованіе торговцевъ началось въ началѣ нынѣшняго столѣтія, но, не смотря на строгость наказаній, не прекращалось до послѣдней междуусобной Американской войны. Строгіе законы и преслѣдованія вынудили только негроторговцевъ прибѣгать къ большимъ хитростямъ, увеличить цѣнность невольниковъ и ввести болѣе строгую браковку; но потребность въ нихъ оставалась прежняя, почему и торговля велась съ тѣмъ же ожесточеніемъ, пока не подоспѣла Неграмъ на выручку междуусобная война въ Америкѣ (1863—65), положившая конецъ постыдной торговлѣ живыми людьми. Рабство и торгъ невольниками остаются теперь въ Турціи и Египтѣ, гдѣ они по прежнему продаются на рынкахъ.

Извѣстно, что невольничество въ Америкѣ существовало только въ южныхъ штатахъ. Автору предлагаемой читателямъ книги, еще въ концѣ пятидесятихъ годовъ случилось ѣхать по желѣзной дорогѣ съ плантаторомъ южныхъ штатовъ, который всѣми неправдами усиливался доказать, что негръ стоитъ ближе къ животному, чѣмъ къ человѣку; у негра, говорилъ онъ, „всѣ привычки животныхъ: посмотрите на ступню,—она ближе къ медвѣжьей, на черепъ—онъ сходенъ съ черепомъ обезьяны. У насъ жары нестерпимые; мы, бѣлые, ищемъ тѣнь и прохладу, а негръ въ

это время какъ собака вѣжится на жгучихъ лучахъ солнца, съ открытыми глазами! У насъ много ученыхъ людей разбирали свойства негровъ, мы имѣемъ много *серьезныхъ* сочиненій по этому предмету, которыя подтвердятъ вамъ мои слова“. Убѣжденія Американца были сильнѣе его доводовъ— не мудрено—онъ былъ самъ изъ числа рабовладѣльцевъ.

Въ настоящее время, въ замѣну Негровъ плантаторы употребляютъ Китайцевъ и Остъ-Индійцевъ, эмигрирующихъ изъ отечества въ чаяннн хорошихъ заработковъ. Они извѣстны подѣ общимъ названіемъ *куліевъ* и страдаютъ на фермахъ корыстолюбивыхъ плантаторовъ не менѣе рабовъ негровъ. Ихъ вывозятъ съ родины большею частію обманомъ, суля имъ несмѣтныя выгоды. Агенты, промышленныя наймомъ доврчивыхъ и неопытныхъ куліевъ, закабаляютъ ихъ въ неволю на довольно продолжительные годовые сроки (не менѣе пяти), заключая съ ними контракты на непонятномъ для бѣдняковъ европейскомъ языкѣ и переводя имъ условіе въ искаженномъ видѣ. По заключеніи контрактовъ, ихъ везутъ на корабляхъ или въ англійскую Гвіану, или на острова Фиджи и св. Маврікія, или во французскія колоніи: Каэнну, Гваделупу, Мартинику, Бурбонъ; въ Испанскія на Кубу, въ Перу и проч. По привозѣ бѣдныхъ наемниковъ на мѣста назначенія, мѣстные агенты, зная по заявленіямъ плантаторовъ, число потребныхъ рабочихъ и работницъ, распредѣляютъ транспортъ по своему усмотрѣнію; безъ всякой жалости къ семейнымъ и брачнымъ отношеніямъ, раздѣляютъ мужа съ женой, дѣтей съ родителями и передаютъ плантаторамъ, гдѣ жизнь куліевъ едва ли не хуже чѣмъ прежнихъ негровъ. Жалобы на притѣсненія остаются не только безъ удовлетворенія, но скорѣе кулія признается возмутителемъ и наказывается не по мѣрѣ вины, а по прихоти мѣстной власти. И нѣтъ бѣдному кулію надежды когда либо оправиться и возвратиться на родину. Его заработокъ на столько скуденъ, что едва хватаетъ на необходимое; такимъ образомъ, отслуживъ срокъ, онъ или переходитъ къ другому владѣльцу, или остается у прежняго, или гибнетъ отъ голода, труда и тоски. Бывали случаи, что эмигранты, нанятые въ одно какое либо мѣсто, везлись въ другое. Узнавъ объ обманѣ, они возмущались, связывали экипажъ судна и капитана и возвращались на родину.

Но пора возвратиться къ прошлому, отъ котораго сдѣлано уклоненіе, чтобы сказать нѣсколько словъ о куліяхъ. Негры, соблазняемые Европейцами, какъ уже сказано, торговали неграми. Торговля производилась слѣдующимъ образомъ: учредились сначала факторіи и факторы изъ негровъ же. За тѣмъ образовались пребрежные и внутренніе рынки, на которые свозились невольники, гдѣ покупщики, предъ покупкой, осматривали товаръ, свидѣтельствовали крѣпость мускуловъ, размѣры кости, смотрѣли зубы, заставляли ходить, бѣгать и т. п.; за тѣмъ начинался настоящій торгъ. Прежде негры покупались за ножи, ножницы, зеркальца, бусы и т. п., а потомъ не иначе какъ за оружіе и порохъ. Самая дѣятельная торговля велась по берегамъ Сенегала и Гамби, вверхъ по ихъ теченію, за тѣмъ отъ мыса Монте до мыса Пальмы; на золотомъ берегу противу Анна-Мабое. Наконецъ въ Видахѣ, Бонѣ, Калабарѣ, Беникѣ и Анголѣ. Ихъ добывали различными способами: или обманомъ, спавая до потери сознанія, или плѣномъ въ войнѣ, или за преступленія, за которыя прежде рѣзали головы, а потомъ нашли выгодиѣ продать въ неволю, или проигравшихъ себя въ азартныя игры, или наконецъ родившихся въ неволѣ. Негроторговцы болѣе всего опасались возмущеній. Плѣнные конечно не дорожили своею жизнею, зная о своей горькой будущности, бунтовались и рѣзались на смерть. Горе было тому экипажу, который зазѣвается, — онъ вырѣзывался наголо, но горе было и невольникамъ при неудачахъ, тутъ правыхъ и виноватыхъ обыкновенно загоняли на корму или на носъ и растрѣливали картечью. По привозѣ на мѣсто ихъ выводили на рынокъ, гдѣ живой товаръ покупался съ тою же браковкой, какъ и для первыхъ рукъ. Плантаторы, бракуя невольниковъ, не обращали вниманія на родственныя связи и бѣдняки родители и мужья разлучались навсегда съ дѣтьми и женами. Беременные женщины продавались дороже, въ томъ расчетѣ, что носятъ зачатокъ живаго существа, имѣющаго рыночную цѣну. Калеки и неизлечимо больные покупались обыкновенно жидами, которые ихъ лечили и продавали съ барышемъ. Здѣсь кстати сказать объ одномъ оригинальномъ способѣ покупки на удачу: Негровъ запирали въ темные сараи и по данному сигналу покупщики накидывали на группы невольниковъ длинныя веревки, кто сколько захватить. Англичане называли этотъ спо-

собъ scramble. Побѣги Негровъ были перѣдки, но и наказанія были жестоки, съ пойманныхъ только не снимали кожи, но били до полусмерти. Плантаторы держали нарочно собакъ, которыхъ приучали отыскивать бѣглыхъ по запаху.

Когда торговля неграми велась свободно, ихъ продавали отъ 150 до 200 франковъ, но при слѣдованіи торгова возвысилось цѣну до 1500 фр. Въ свободное время, торгъ производился на судахъ довольно значительныхъ размѣровъ; когда же начались преслѣдованія, негроторговцы завели маленькія, ходкія суда: бриги, логера, шхуны и т. п. въ 100 и 200 тоннъ водоизмѣщенія и набивали въ трюмы до 300 и даже 500 человѣкъ. Бывали примѣры, что въ трюмахъ 100 тоннаго логера находили до 347 человѣкъ!

Англичане болѣе всего занимались преслѣдованіемъ негроторговцевъ, но природенная ихъ алчность къ торгашеству и наживѣ, не помогали несчастнымъ невольникамъ. Отбираемые правительственными судами, они не получали свободы; ихъ продавали также рабовладѣльцамъ; вырученная сумма шла въ казну вмѣстѣ съ конфискованнымъ судномъ, а экипажъ отвозился на понтонахъ. Вотъ одинъ изъ эпизодовъ возмущенія негровъ на кораблѣ:

Французъ, капитанъ Amedée началъ службу матросомъ. Въ Трафальгарскомъ сраженіи ему оторвало руку и онъ былъ уволенъ въ отставку, при чемъ получилъ небольшую сумму изъ причитавшихся ему призовыхъ денегъ. Капитанъ думалъ не долго что съ ними дѣлать; купилъ небольшой бригъ и занялся торговь неграми, за которыми пошелъ къ Африканскимъ берегамъ; благополучно миновалъ крейсеровъ и забрался въ рѣку Жоаль, гдѣ адресовался за грузомъ къ королю Даудѣ, извѣстному въ то время храбрецу и ловкому поставщику невольниковъ. Дауда не замѣдлил доставить ему грузъ, даже съ излишкомъ. Тутъ были женщины и мужчины, молодые и старые. Началась торговля на ружья, порохъ, ножи, пилы, топоры и всякую всячину. Дауда любилъ выпить, Амедей угощалъ не жалѣя, лишь бы выгодноѣ обдѣлать дѣло. Когда трюмъ былъ наполненъ, у Дауда оставалось еще 7 человѣкъ большею частью негодныхъ къ продажѣ. Амедей отъ нихъ отказывается, Дауда навязываетъ и, видя упорство покупателя, начинаетъ стрѣлять въ несчастныхъ. Амедео стало жалко не людей, а что товаръ пропадаетъ за без-

цѣнокъ; онъ уговариваетъ Дауду продать ихъ за водку. Торговцы сходятся, Дауда получаетъ по два стакана за голову, напивается до пьяна и теряетъ сознание. Въ это время Амедей, уже давно замѣтившій что у Дауда жена молода и красива, забираетъ ее силой, перевозитъ на бригъ и снимается съ якоря. Проспавшійся Дауда, узнавъ о похищеніи жены, бѣжитъ за бригомъ, догоняетъ его вплавъ и требуетъ жену, но Амеде не былъ такъ простъ, какъ думалъ Дауда, онъ задерживаетъ и его, заковываетъ и бросаетъ въ трюмъ. Одна жена Дауда оставалась свободной и была при капитанѣ. Бригъ вышелъ между тѣмъ въ море, невольники казались смиренными и смятчившійся Амеде дозволилъ негритянкѣ повидать мужа. Этого свиданія было достаточно, чтобы негритянка успѣла передать мужу въ хлѣбѣ небольшую пилку, которую она стащила въ каютѣ Амеде. Наступила ночь, невольники затянули свои заунывные пѣсни, подъ звуки которыхъ перепилены были цѣпи и смѣлый Дауда съ нѣсколькими смѣльчаками товарищами, нападаютъ на сонный экипажъ, бьютъ его, убиваютъ капитана, бросаютъ всѣхъ въ море и остаются хозяевами брига. Одинъ изъ нихъ отыскиваетъ водку, начинается попойка, шумъ, плясъ, а за тѣмъ рождается сожалѣніе, что всѣ бѣлые перебиты и некому управлять судномъ. Это сожалѣніе переходитъ въ злобу на Дауду, какъ главнаго виновника ихъ несчастій, они хотятъ его убить, но онъ храбро защищается отстрѣливаясь изъ за бочки и успѣваетъ усмирить бунтовщиковъ. Поразмысливъ что имъ дѣлать, они рѣшаются бросить корабль и кое какъ добраться до берега на шлюпкахъ; спустили ихъ кое какъ на воду, но шлюпки не могли вмѣстить всѣхъ людей; тогда началась борьба кому спастись на шлюпкахъ, борьба на жизнь и смерть, въ которой шлюпки затонули, а съ ними погибли и негры; спасся одинъ Дауда какъ искусный и сильный пловецъ и жена его, которую онъ же втащилъ на бригъ. Провизіи и воды было вволю и на долго обезпеченные съ этой стороны, они носились по морю, не зная конечно гдѣ находятся. Въ одну ночь они почувствовали сильный ударъ въ носовую часть брига, крики, стоны и опять все смолкло; вѣроятно какое нибудь судно ударилось о бригъ, пробило себѣ бокъ и затонуло безслѣдно. Отъ испуга несчастная жена Дауды заболѣла и чрезъ нѣсколько дней умерла. Не извѣстно долго

ли осиротѣлый король негрѣ качался въ морѣ, когда къ бригу подошелъ англійскій фрегатъ Шарлотта и перевезъ его къ себѣ, совсѣмъ больнаго. Онъ то и разсказалъ всю настоящую исторію и когда совсѣмъ оправился, то высаженъ былъ на берегъ въ Кингестоунѣ. Мѣстныя власти признали его за бунтовщика, но губернаторъ взялъ его подъ свою защиту и такимъ образомъ Дауда спасенъ былъ отъ висѣлицы, но не получилъ свободы, его заставляли работать въ портѣ, отпуская по 6 су. въ день на содержаніе. Дауда былъ красивый и сильный отъ природы; командиръ 75 полка выпросилъ его къ себѣ въ полковые музыканты; онъ выучился говорить по англійски, но не разучился пить водку, отъ которой получилъ воспаленіе въ легкихъ и умеръ, не выдавъ болѣе своей родины.

Кораблекрушенія. Не собственно съ погибелью судовъ эти строки познакомятъ читателей, ихъ гибнетъ множество каждый годъ, гибнутъ и люди иногда цѣлыми экипажами. Человѣкъ часто бываетъ безсиленъ въ борьбѣ съ грознымъ моремъ; иногда гибнутъ отъ неосторожности, иногда отъ ошибки, словомъ нѣтъ возможности точно опредѣлить тѣ причины, которыя ежегодно подвергаютъ крушенію не одну тысячу судовъ, а съ ними и не одну тысячу народа. Цѣль статейки состоятъ въ сообщеніи той грустной доли, которой подвергались въ старыя годы несчастные спасшіеся отъ крушеній; съ тѣмъ не только безжалостнымъ, но, можно сказать, звѣрскимъ обращеніемъ съ ними береговыхъ жителей, принимавшихъ по видимому участіе въ ихъ спасеніи и съ тѣми усиліями, которыя употреблялись различными націями къ прекращенію вѣковаго варварства.

Гибель судовъ началась конечно съ того времени, какъ люди отваживались избирать море, какъ путь для взаимныхъ сношеній. Законовъ въ тѣ времена не издавалось, а корысть и жажда къ наживѣ были присущи людямъ на столько же какъ и въ наше время. Если еще представить себѣ тогдашнюю неразвитость и грубость нравовъ, то легко будетъ понять, по чему имущество, выброшенное на берегъ съ погибшаго корабля, забиралось прибрежными жителями, а спасшіеся отъ крушеній или убивались или забирались въ неволю и съ ними обращались уже какъ съ рабами. За несчастныхъ никто не заступался, виновные оставались безна-

казанны и, такимъ образомъ, захваты грузовъ и людей съ разбившихся судовъ вошли въ обычай, какъ бы узаконились по всѣмъ побережьямъ южныхъ и сѣверныхъ морей и долго никакіе законы не приносили никакой пользы, оставаясь мертвой буквой. О такихъ обычаяхъ упоминаютъ Геродотъ, Плиній, Виргилій. Писатели обвиняютъ болѣе всего Родосцевъ. Извѣстно, что морскіе законы, прежде всего были изданы Родосцами, узаконившими право грабежа имущества съ разбитыхъ бурей кораблей. Они вообще считаются древнѣйшими и во многихъ государствахъ Средиземнаго моря приняты были въ основаніе при составленіи мѣстныхъ морскихъ узаконеній, въ которыя вошли и законы о морской добычѣ при крушеніяхъ (береговое право только въ обратномъ смыслѣ).

Римляне нѣсколько человѣчнѣе смотрѣли на это безчеловѣчное право. Адрианъ и Титъ оградили собственность съ погибшихъ судовъ и неприкосновенность личности спасшихся отъ крушенія, но съ нашествіемъ варваровъ все пошло по прежнему. Феодализмъ, унаслѣдовавшій вѣкъ варварства, удержалъ и его обычай. Феодалы едва ли отличались отъ варваровъ; по праву сильного они забирали грузъ и спасшихся въ свою собственность и распоряжались съ послѣдними какъ съ рабами. У феодаловъ Французовъ такое право называлось *droit de bris*, т. е. правомъ надъ остатками отъ крушеній. Оно принято было почти во всей Европѣ, подъ названіемъ *laga maris*—морскаго закона, сущность котораго состояла въ томъ, что имущество и люди дѣлались достояніемъ или государства или феодала, смотря по тому кто владѣлъ берегомъ, на которомъ случилось крушеніе. Всѣ почти государства пользовались этимъ правомъ, но жестокость его въ графствѣ Понтъе доходила до того, что несчастнымъ, попавшимся владѣльцамъ, не давали даже права выкупа и зачастую убивали. Въ 1179 году это, можно сказать, людоедское право обсуждалось на Латранскомъ соборѣ, гдѣ было постановлено: всѣхъ занимавшихся столь постыднымъ и безчеловѣчнымъ грабежомъ отлучать отъ церкви, но законъ оставался мертвой буквой. Въ 1191 г. Филиппъ Августъ заставилъ графовъ фландрскаго и понтъевскаго, графиню бургундскую и владѣтеля Сень-Валери подписать въ Аміенѣ трактатъ объ отреченіи отъ береговаго права, но и эта мѣра не принесла пользы. Андроникъ Комнинъ также не мало

хлопоталъ о томъ же. Онъ издалъ даже законы, по которымъ грабители крушившихся судовъ присуждались къ виселицѣ, а укрыватели ихъ жестоко наказывались и соблюдалъ строго такія мѣры. При немъ дѣйствительно грабежи ослабли, но по смерти его все пошло по прежнему. Людовикъ IX заключилъ съ герцогомъ Бретанскимъ договоръ, по которому послѣдній обязался защищать потерпѣвшихъ крушеніе, но герцогъ обратилъ договоръ въ выгодную для себя спекуляцію: онъ продавалъ свидѣтельства на право не быть ограбленными разбившимся въ его владѣніяхъ. Около этого времени изданы были олеронскіе законы (XIII в.), изъ этого собранія видно, что преслѣдованіе крушившихся не вездѣ были одинаковы. У иныхъ потерпѣвшіе крушеніе убивались. У другихъ забирались въ рабство съ имуществомъ. Иные забирали только имущество, а людей отпускали на волю Божью. Феодалы нерѣдко дѣлили имущество между собой и владѣльцемъ. У германскихъ народовъ береговое право—*Strandrecht*, извѣстно было подъ названіемъ *права переема*, по которому часть имущества отдается *перенявшимъ* его, т. е., спасшимъ, другая идетъ въ пользу владѣльца берега гдѣ случилось крушеніе и только третья часть возвращалась хозяину. Олеронскіе законы, обязывали оказывать всякую помощь при крушеніяхъ и охранять спасенный грузъ отъ воровъ, подъ опасеніемъ отлученія отъ церкви и причисленія грабителей къ разряду воровъ. Также строго поступали и съ тѣми, которые въ теченіе года не заявятъ о спасенномъ грузѣ. Пираты и враги религіи преслѣдовались этими законами безъ всякой пощады и судились на равнѣ съ ограбившими разбитое судно. Ихъ купали съ реевъ (см. наказанія). Генрихъ III, король Англіи и Нормандіи, ввелъ эти законы въ своихъ владѣніяхъ (1226 г.), оговоривъ только право на имущество такихъ судовъ, при крушеніи которыхъ всѣ люди погибали. Въ этомъ случаѣ спасенный грузъ принадлежалъ спасшимъ его. Такая мѣра породила разныя злоупотребленія, сопровождавшіяся нерѣдко убійствами. Мало по малу Олеронскіе законы вошли въ основу законовъ во всѣхъ приморскихъ державахъ. Валенсія признала его въ половинѣ XIII в., а въ концѣ его, они введены были на островѣ Готландѣ въ Балтійскомъ морѣ. Въ 1495 г. Генрихъ III договорился съ Генрихомъ VII Бургундскимъ,



оказывать взаимную помощь въ поддержкѣ закона и сохранять въ теченіи года самое имущество, выдавая его наслѣдникамъ, если найдутся, а къ концу XV в. Олеронскій законъ, о спасенномъ имуществѣ и спасшихся, былъ принятъ и строго охраняемъ во всеѣхъ приморскихъ націяхъ. Людовикъ XIV, дополняя законъ, приказалъ считать грабителей за государственныхъ преступниковъ.

Законы, правда, ослабили грабежи, но не прекратили совсѣмъ. Они повторялись отъ времени до времени въ разныхъ мѣстахъ и болѣе всего держались въ Германіи, гдѣ ихъ засталъ даже Фридрихъ Великій и узаконилъ казнить грабителей, какъ разбойниковъ на большой дорогѣ.

Конечно, много способствовало къ обходу законовъ суровость нравовъ и твердо, издавна вкоренившійся обычай; обычай, какъ извѣстно, сильнѣе закона; съ ними трудно разстанутся люди вообще, а не развитые въ особенности. Прибрежные жители, имѣющіе передъ собою бурное море, съ которымъ приходится имъ состязаться, удерживаютъ за собою типичную грубость, много способствующую къ равнодушному взгляду на несчастье. Для нихъ крушенія такъ обыкновенны, какъ и случаи изъ обыденной жизни.

Этимъ легче всего объяснить неохотное подчиненіе закону, отнимающему у нихъ право на вещь, которую отняли они у бурнаго моря, да еще съ опасностью утонуть или искалчиться. Но время все-таки взяло свое и въ настоящую пору понятіе о челоѣколюбіи и о помощи ближнему сдѣлалось болѣе общи между побережцами, почему и разграбленіе имущества съ погибшаго корабля почти не мыслимо. Въ настоящую пору имущество и корабли обеспечиваются страховкой; на болѣе опасныхъ мѣстахъ, гдѣ случаи крушеній болѣе часты, устроены спасательныя станціи (см. ниже), на которыхъ имѣются спасательныя лодки и все принадлежности, придуманныя по указаніямъ опытовъ, къ облегченію снятія людей съ разбивающагося корабля. Если со спасательной станціи замѣтятъ, что корабль идетъ на надлежащимъ курсомъ, то его предупреждаютъ или сигналами, или высылаются къ нему нарочно лодка. Но было время и очень еще недавно, и именно въ началѣ нашего столѣтія, когда жители острова Эзеля жгли фальшивые огни, чтобы сбить съ пути мимо идущія суда, заставить ихъ при-

ткнуться къ мели и за тѣмъ ограбить, а около мыса Финистерере, Гасконскомъ заливѣ и на сѣверныхъ берегахъ Африки грабежи продолжались еще долѣе. За полудикаго Араба и теперь нельзя еще поручиться, чтобы не ограбилъ. Да можно ли утверждать, чтобы грубый житель суровыхъ странъ Европы не покусился зажечь ложнаго огня, чтобы сбить съ пути мимо идущее судно и завлечь его на погибель!

Въ Германіи, какъ было уже сказано, право грабежа спасеннаго имущества удерживалось долѣе другихъ государствъ; въ ней, а также въ нѣкоторыхъ изъ нихъ, молились даже въ церквахъ, чтобы Богъ благословилъ берегъ и насылалъ по больше крушеній. Автору настоящей книги случилось наткнуться на слѣдующій разсказъ про священника южной Нормандіи изъ временъ царствованія Людовика XIV: разсердясь на прихожанъ за несвоевременный взносъ церковныхъ денегъ, онъ огоршилъ ихъ проповѣдью, въ которой доказывалъ, что Богъ въ наказаніе за ихъ неисправность, вотъ уже 12 лѣтъ, какъ не насылаетъ на ихъ берегъ ни одного судна для поживы.—Хорошъ пастыръ!

Желающіе ближе ознакомиться съ ужасами, сопровождавшими несчастные экипажи съ разбившихся судовъ въ старыя годы, могутъ найти нѣсколько разсказовъ въ исторіи кораблекрушеній Дункена, переведенныхъ на русскій языкъ капитаномъ Головиннымъ. Эта книга теперь рѣдкая. Также любопытна книга покойнаго капитанъ-лейтенанта Соколова „лѣтопись крушеній русскихъ судовъ“.

Китовая ловля. Такое громадное животное какъ китъ, былъ издревле соблазномъ для приморскихъ жителей, по огромному количеству жира и усовъ, дающихъ хорошую прибыль. Плиніи и Страбонъ свидѣтельствуютъ, что ловлей китовъ занимались Тиряне, Греки, Арабы, Римляне; но промыселъ ихъ, при плохихъ условіяхъ судостроенія и по небольшому количеству китовъ заходившихъ въ Средиземное море не былъ добычливъ. У Китайцевъ, еще въ IX вѣкѣ китовый промыселъ былъ довольно выгоденъ. Нѣсколько позже имъ занялись Исландцы, Норвежцы, Финляндцы, отыскивая ихъ около береговъ Фландріи, Лапландіи и потомъ Гренландіи. Баски промышляли китовъ появившихся въ Гасконскомъ заливѣ; но киты давно уже оставили Нѣмецкое и Війскайское море и вынудили отважныхъ моряковъ XV и XVI вѣковъ

искать ихъ около Канады и Гренландіи. Въ это время считывали однако не болѣе 50 или 60 судовъ занимавшихся китовымъ промысломъ.

Голландцы, а потомъ Англичане пошли по слѣдамъ Басковъ и перегнали ихъ въ ретивости. Голландцы считаютъ, что въ послѣднюю половину XVI и въ первыхъ годахъ XVII в. они добыли не менѣе 3200 китовъ, доставившихъ имъ до 40 милліоновъ франковъ.

Болѣе всего этимъ выгоднымъ, хотя и опаснымъ промысломъ начали заниматься всѣ приморскія государства въ нынѣшнемъ столѣтіи. Киты, преслѣдуемые промышленниками, удалились преимущественно въ сѣверныя и южныя части океановъ, куда направились и китоловы, изъ которыхъ въ концѣ первой четверти нашего столѣтія, на долю однихъ англичанъ приходилось до 200 судовъ, добывавшихъ отъ китоваго промысла до 500 милліоновъ франковъ въ годъ. Въ настоящее время этимъ промысломъ занимаются всѣ приморскія государства, не исключая и Россіи; въ послѣдней ловлей китовъ промышленяютъ Финляндцы и весьма мало и не охотно сѣверные поморцы. Они бьютъ, когда китъ нечаянно обмелѣетъ.

Китъ, уже сказано, преслѣдуемый отважными и настойчивыми китобоями, удалился въ окраины океановъ и преимущественно въ Ледовитые, гдѣ промышленникамъ приходится бороться не съ нимъ однимъ, но и съ природой и нерѣдко попадать между льдовъ, почему суда ихъ строятся гораздо прочнѣе чѣмъ обыкновенныя. Величина и конструкція китобойныхъ судовъ различна, подробное имъ описаніе читатель найдетъ въ III части этой книги въ главѣ о купеческомъ судостроеніи. На каждомъ китобоѣ бываетъ не менѣе 6 или 7 гребныхъ судовъ о 4 и 6 веслахъ, у которыхъ носъ и корма заостренныя, чтобы можно было отходить отъ кита не заворачиваясь. Онѣ извѣстны подъ названіемъ вельботовъ, пирога. Экипажъ китобоевъ бываетъ въ 40 — 50 человекъ, между которыми отъ 12 до 14 человекъ гарпунщиковъ, т. е. людей, умѣющихъ бросать въ кита *гарпунъ* (короткія копы).

Способъ ловли состоитъ въ слѣдующемъ: когда корабль придетъ къ тому мѣсту, гдѣ водятся киты, экипажъ уже знаетъ что ему надо быть на готовъ день и ночь. Опытные матросы, офицеры и даже самъ капитанъ чередуются сидѣть

на гротъ-марсѣ и высматривать появленіе кита на поверхности воды. Едва завидятся фонтаны, спускаются шляпки, садится команда и ѣдет по указанному направленію. Когда достаточно приблизятся, гарпунщикъ бросаетъ копье, два и даже три, стараясь попасть въ ухо, въ спину или вообще въ ту часть, гдѣ сильнѣе кровообращеніе; матросы же сторожатъ этотъ моментъ и, какъ только копьа брошены, гребутъ торопливо назадъ (табанять) чтобы удалиться отъ раненаго животнаго, которое отъ боли, мечетъ изъ ноздрей фонтаны, бьетъ хвостомъ, и уходитъ въ глубину и конечно разбило бы шляпку въ дребезги, если бы она быстро не удалилась (что при оплошности и случается). Гарпуны обыкновенно привязаны къ веревкѣ, намотанной на вьюшку; по мѣрѣ углубленія кита въ море она рассучивается такъ быстро, что ее поливаютъ, иначе дерево загорится. Быстрота кита доходить до 35 футовъ въ секунду; остается онъ въ водѣ до получаса, а затѣмъ снова появляется на поверность иногда уставымъ, слабымъ, а иногда очень свирѣпымъ. Его атакуютъ вторично и такимъ образомъ доводятъ до изнеможенія отъ сильной потери крови. За тѣмъ китъ издыхаетъ и поворачивается либо на бокъ, либо на спину. Мертваго кита подводятъ къ борту, гдѣ и разбираютъ по частямъ. Такъ производилась охота за китами въ прежнее время. Нынѣ употребляютъ усовершенствованные китобойные гарпуны или стрѣляютъ въ него отравленными пулями или бомбой-копьемъ. *Гарпунъ* новаго устройства имѣетъ два вращающихся ушка, которыя идутъ по его направленію и раздвигаются когда войдутъ въ тѣло животнаго и гарпунъ потянуть за веревку; тогда ушки расходятся въ тѣлѣ на подобіе вѣера. *Карабинъ* есть толстый, короткий, стволъ, изъ котораго стрѣляютъ *бомбой-копьемъ* (Американцы). Снарядъ этотъ состоитъ изъ чугунной трубки въ 30—40 сантиметровъ длины и 2—3 сент. въ діаметрѣ. Ее наполняютъ порохомъ около 100 граммовъ. Къ верху она оканчивается трехугольной пирамидой съ вырѣзанными боками и весьма острыми углами и вершиной. Низъ соединяется съ трубкой посредствомъ винта, содержащаго фитиль, котораго одинъ конецъ зарывается въ порохъ, а другой выходитъ въ наружу и соединяется съ зарядомъ карабина. Девимъ (извѣстный оружейникъ) придумалъ разрывную пулю съ ударнымъ капсулемъ; ею стрѣляютъ изъ винтоваго ружья. Пуля разры-

вается при ударѣ капсула о кожу животнаго. Но пули эти не убивали кита; почему Девимъ соединилъ въ новомъ снарядѣ и гарпунъ и бомбу. Гарпунъ открывается при разрывѣ снаряда уже въ тѣлѣ кита, а у пули имѣется хвостъ, къ которому прикрѣплена веревка подобно гарпунной; онъ выходитъ изъ дула на  $\frac{1}{4}$  вершка, но и эта пуля не причиняла скорой смерти и киты нерѣдко уходили; почему докторъ Терсененъ придумалъ ядъ изъ смѣси стрихнина съ курарѣ, этимъ составомъ начинаютъ пулю и стрѣляютъ въ кита. 40 граммовъ состава достаточно чтобы животное окозбло чрезъ 5—16 минутъ, что зависитъ отъ глубины засѣданія пули. Послѣдній способъ считается самымъ безопаснымъ, но все дѣло въ томъ, чтобы попасть въ кита. Хотя онъ и великъ съ виду, но стрѣлять приходится съ шлюпки, которая качается и надо быть очень искуснымъ стрѣлкомъ.

Разборка кита по частямъ состоитъ въ томъ, что изъ него вырубаютъ куски и отдѣляютъ отъ кожи жиръ. Прежде куски рубили до 1000 фунтовъ, укладывали въ трюмъ, топили жиръ на берегу, и брали жиръ только со спины, а внутренней жиръ бросали; нынче поступаютъ иначе: внутреннимъ саломъ топятъ печь, нарочно устроенную на китобойномъ суднѣ и вытапливаемый спинной жиръ складываютъ въ бочки, которыми и нагружаютъ трюмъ. Такое нововведеніе даетъ возможность вмѣстить въ корабль больше хорошаго жиру. Въ то же время, какъ отдѣляютъ отъ кита куски мяса и жира, разрубаютъ и голову, вынимаютъ усы и языкъ, изъ котораго иногда можно добывать до 6 бочекъ жиру.

Величина китовъ не одинакова, доходить отъ 60 до 100 футъ. Изъ большаго кита можно добыть до 120 бочекъ жиру; большею частію попадаются киты въ 70—80 футъ. Среднимъ числомъ можно добыть изъ одного кита до 100—120 бочекъ, а на судно средней величины можно нагрузить продуктовъ отъ 8 китовъ. Каждый китъ даетъ до 6000 франковъ, слѣдовательно валовая прибыль равняется 48000 франк. Расходъ на содержаніе судна и команды до 8000 франковъ, разныхъ пошлинъ до 14000 ф.; слѣдовательно чистую прибыль можно опредѣлить до 26000 франковъ. Бочку (кардель) французы опредѣляютъ въ 281 литръ или 23.68 ведра.

Повѣрья моряковъ. Суевѣрія всегда были средны людямъ и остаются при немъ со времени язычества, когда

каждый, можно сказать, шаг сопровождался какимъ либо заклинаніемъ или суевѣрнымъ обрядомъ. Многіе изъ нихъ утрачены, но многіе удерживаются и до настоящаго времени даже въ средѣ людей вполне развитыхъ, разумныхъ и безстрашныхъ, слѣдовательно ихъ нельзя приписывать одному невѣжеству. Настоящее изложеніе не имѣетъ цѣлью входить въ психологическія изслѣдованія; здѣсь читателю предлагаются голые факты, взятые изъ жизни моряковъ, факты болѣе любопытные, которымъ безусловно вѣрятъ приморскіе жители и моряки; факты эти, переходя изъ поколѣнія въ поколѣніе, сложились въ повѣрья, противу нихъ создались вѣжами различныя, болѣе или менѣе охранительныя правила, къ которымъ и прибѣгаютъ моряки, въ огражденіе себя отъ различныхъ случайностей на морѣ, — правила конечно суевѣрныя, иногда забавныя и по большей части безвредныя.

На военныхъ судахъ суевѣрія конечно обходятся, но частные арматоры считаютъ напр. дурнымъ предназначеніемъ начинать плаваніе въ понедѣльникъ, въ пятницу, на 13-е число; хотя нерѣдко бываетъ, что пропущенный въ эти дни попутный вѣтеръ задерживаетъ судно на нѣсколько дней на мѣстѣ. Въ одномъ изъ многочисленныхъ разсказовъ о крушеніяхъ, есть одинъ о гибели купеческаго корабля; сбившись съ пути, онъ попалъ въ Мальстремъ (водоворотъ между Лафоденскихъ острововъ) и потонулъ. Онъ вышелъ въ море именно въ пятницу и несчастный экипажъ приписалъ крушеніе началу плаванія въ этотъ роковой день.

На купеческихъ судахъ, экипажи большею частію состоятъ изъ людей различныхъ національностей, различныхъ степеней развитія; тутъ можно встрѣтить и негра и мулата и деревенщину рыбака и каботажнаго матроса - горожанина; протестанта англичанина и ревностнаго католика испанца; всѣ они принесли съ собою различныя суевѣрныя привычки своей родины, сообщенныя имъ чрезъ матерей, мамокъ, нянекъ, благочестивыхъ старушекъ, передающихъ различныя суевѣрныя преданія и явленія съ такой отчетливостію, какъ будто они испытали сами на себѣ все сообщаемое.

Начнемъ хоть съ гобелина. Матросы считаютъ его злымъ духомъ; онъ совсѣмъ не то, что дѣдушка домовой, заботящійся о порядкѣ на кораблѣ также какъ и въ конюшнѣ; гобелинъ, напротивъ, считается самымъ злымъ демономъ, заби-

рающимся въ корабль сначала его постройки. Матросы вѣрять, что по ночамъ онъ обходитъ всѣ палубы и лазаетъ даже въ трюмъ. Адмиралъ Виломецъ въ своихъ запискахъ сообщаетъ, что матросы на военныхъ судахъ вполне увѣрены, что днемъ онъ прячется въ трюмѣ, а ночью подкрадывается къ спящимъ, свиститъ въ уши, иного толкнетъ подъ бокъ, другому подрѣжетъ коечныя *сезми* и сонный матросикъ валится на палубу; у иного украдетъ табакъ, а иногда и деньги. Были однако и такіе случаи, что гобелина ловили на воровствѣ и признавали за одного изъ своихъ товарищей, которому конечно и задавали порядочную мятку; но это не мѣшало оставаться командѣ съ прежними понятіями о настоящемъ гобелинѣ. Матросы Рюйгера вѣрили, что если при нагрузкѣ корабля онъ наклонялся прежде на лѣвую сторону—плаваніе ожидалось удачное, если же на правую—то кораблю предстояли разныя невзгоды.

Древніе Греки приносили жертвы Юпитеру, Кастору и Поллуксу и всѣмъ вообще морскимъ божествамъ, въ особенности же Нептуну, когда ему вздумается разгуляться по морю и поднимать волны едва ли не съ трехъ этажный домъ, а свирѣпый Борей то и дѣло загоняетъ слабые корабли въ пучины и береговые прибои. Въ позднѣйшія времена притиву не деликатности этихъ морскихъ буяновъ, матросы придумали приносить разныя заклинанія на хлѣбѣ, соли, вилѣ и бросали ихъ въ море, куда выливали и вино, въ надеждѣ что морскіе хозяева примутъ дары съ надлежащей благожелательностью и не будутъ тревожить заклинателей. Греки даже въ XVII вѣкѣ, на каждомъ кораблѣ возили по тридцати нарочно испеченныхъ небольшихъ хлѣбцовъ, посвященныхъ святому Николаю Чудотворцу, и бросали въ воду смотря по надобности, сопровождая церемонію разными молитвами и причитаніями. Финляндцы, а чрезъ нихъ и нѣкоторые русскіе матросы, проходя мимо острова Гохланда, расположеннаго поперекъ Финскаго залива и на порядочное пространство (10 верстъ) заслоняющаго прямой путь по заливу, бросаютъ за корму мѣдный пятакъ, съ убѣжденіемъ, если не совершатъ такого обряда, то островъ не пропуститъ мимо себя судно. Насвистывать вѣтеръ во время штиля обращаясь въ ту сторону, съ которой его желаютъ, — составляетъ общее повѣрье всѣхъ плавающихъ.

Сирены, Нериды, Тритоны, происходят от брака Океана съ Тетисой (Tethys) и Нептуна съ Амфитридой, принадлежать къ разряду такихъ морскихъ обитателей, которые тревожатъ воображеніе суевѣрныхъ мореходцевъ отъ самой глубокой древности и, переходя отъ поколѣнія къ поколѣнію въ различныхъ формахъ, не оставляютъ въ покоѣ довѣрчивое воображеніе неразвитаго моряка и въ настоящее время. Сначала, древніе представляли ихъ себѣ въ самыхъ неопредѣленныхъ формахъ и очертаніяхъ, потомъ имъ начали придавать тѣло, члены, голосъ; такимъ образомъ создались тритоны съ грубыми мужскими формами, а нериды и сирены съ очаровательными формами женщины и такими же чарующими голосами. Миѣзъ, опредѣливъ ихъ чудовищами съ рыбьими хвостами, придалъ имъ и чудовищныя всепожирающія наклонности. Очаровывая мореходцевъ своими сладострастными пѣснями, съ акомпаниментомъ даже лиры и флейты, они, по сказаніямъ древнихъ, умерщвляли попадавшихъ имъ довѣрчивыхъ мореходцевъ. Только Орфей, сопровождавшій Аргонавтовъ въ Колхиду, поразилъ этихъ кровожадныхъ тварей своимъ очаровательнымъ пѣніемъ и остановилъ преслѣдованіе ими корабля Арго; иначе путешественники не добрались бы до Колхиды. Улису удалось избавиться отъ соблазна другимъ болѣе надежнымъ средствомъ: онъ заткнулъ уши и себѣ и матросамъ воскомъ а самъ привязался къ мачтѣ. Обычай заткнуть уши перешелъ и въ средніе вѣка. Винцентъ-де-Бове, между различными правилами предосторожностей противу Сиренъ, совѣтуетъ бросать имъ пустыя бутылки, предполагая что этимъ можно отвлечь ихъ вниманіе и остановить преслѣдованіе.

Когда мореплаватель *Каботто* отправленъ былъ къ мысу Доброй Надежды, то получилъ особую инструкцію, въ которой между прочимъ было сказано: „утромъ и вечеромъ совершать публично (всѣмъ экипажемъ) молитвы, изгонять всякія дьявольскія изобрѣтенія, какъ то: кости, карты, пашки и проч.; привлекать на судно туземцевъ иностранныхъ земель, поить ихъ до пьяна и въ это время разузнавать, что лежитъ у нихъ на душѣ. Беречься козней нѣкоторыхъ тварей съ человѣческими головами и рыбьими хвостами, которыя плаваютъ въ заливахъ и бухтахъ, вооруженныя луками и стрѣлами и питаются человѣческимъ мясомъ“.



Въ Исландскихъ лѣтописяхъ (1215 г. саги) помѣщено описаніе двухъ чудовищъ *Гафстромба* и *Масчюера*. Первое признавалось за мужчину, а второе—за женщину. Перваго, воображеніе рисовало съ высокой, острой головой, широкими плечами, обрубками рукъ и очень строгимъ взглядомъ. Второе тѣломъ походило на женщину, съ растрепанными волосами, большими грудями, руками и пальцами съ плавательными перепонками. Отъ Гафстромба произошла рыба епископъ, ибо голова его похожа на митру, по чему у моряковъ сложилось понятіе, что епископы бываютъ не на одной землѣ, но и водяные. Если кому либо изъ моряковъ приходилось видѣть во снѣ рыбу съ митрой на головѣ, съ мантией на плечахъ, то это истолковывали такъ, что сновидцу приснился епископъ въ видѣ рыбы. Любопытно, что ученые іезуиты не только не старались разубѣдить суевѣрнаго сновидца въ противномъ, но напротивъ, поддерживали въ невѣжествѣ и увѣрили бѣднаго суевѣра, что онъ удостоился великой благодати: посѣщеніемъ его епископомъ во время сна.

Аппіанъ сообщаетъ о слѣдующемъ суевѣрномъ обрядѣ: корабли предъ отправленіемъ въ море, будь то простое плаваніе или военное предпріятіе, приглашали жертвоприносителей, которые входили въ воду, зарѣзывали въ ней животное, предназначенное въ жертву, вынимали внутренности и складывали на шлюпку, обязанную объѣхать съ ними трижды вокругъ корабля или эскадры. Въ это время экипажъ судна молилъ боговъ объ удаленіи отъ себя и судовъ ихъ всѣхъ напастей и обольщеній отъ сиренъ и ниспосланіи услѣшнаго плаванія. Въ Германіи сиренъ называютъ *никсами* и полагаютъ, что онѣ осуждены на долгія страданія за какое-то преступленіе, совершенное ихъ предками во времена отдаленной древности. Фрисландцы, Голландцы, Бельгіцы называютъ ихъ *мермедами* или *мермесами* и полагаютъ, что если морякъ влюбится въ которую либо изъ нихъ, то долженъ по смерти оставаться морякомъ. Измѣнниковъ мермеса крадутъ съ постели и уносятъ въ море. Подобныхъ рассказовъ множество, ими переполнены разныя сочиненія среднихъ вѣковъ. Въ то время вѣровали во все сверхъестественное и мало вдавались въ критическое изслѣдованіе видѣннаго. Читатель припомнитъ рассказъ Неарка о похищеніи сиренами одного изъ его кораблей. Положимъ, что этотъ

случай былъ во времена язычества и слѣдовательно крайняго невѣжества, но и знаменитый Христофоръ Колумбъ не былъ чуждъ предрасудкамъ, онъ также видѣлъ около Сень-Доминго трехъ сиренъ, которыя, впрочемъ, ему не приглянулись, онъ нашель ихъ безобразными. Въ морѣ, помимо сиренъ, встрѣчаютъ и чертей; такъ, во время французской кампаніи къ острову Митилену, гребцы одной изъ бригантинъ видѣли того самаго чорта, который проглотилъ будто бы матроса у острова Занга. Онъ казался имъ страшнымъ морскимъ животнымъ. Жанъ д'Отонъ, подтверждая этотъ нелѣпый разсказъ, прибавляетъ, что матросъ этотъ былъ горькій пьяница и богохульникъ и что именно за пьянство и богохульство его постигла такая кара.

Перехода отъ вѣрованій въ сиренъ къ различнымъ повѣрьямъ и суевѣрнымъ обрядамъ, нельзя обойти молчаніемъ существовавшаго въ Венеціи обряда, принадлежащаго къ области суевѣрныхъ и состоявшаго въ томъ, что во время прохода Буцентавра мимо церкви Божіей Матери, построенной при входѣ къ арсеналу, экипажъ галеры долженъ былъ трижды прокричать: аль, аль, аль! и столько же разъ ударить веслами въ тактъ объ воду.

Спонъ (1678), описывая свое путешествіе въ Италію, разсказываетъ о приключеніи нѣкоего Дмитрія, бывшаго пассажиромъ на фелукѣ, застигнутой штормомъ. Отъ природы былъ онъ трусъ и суевѣръ и очень боялся моря. Когда началась буря, онъ принялся бросать свои хлѣбы; но вотъ уже всѣ хлѣбы выброшены, бѣдная фелука ударяется о берегъ и гибель неизбѣжна. Тогда онъ принялся за кошелекъ и сталъ бросать монеты; на его счастье показывается изъ-за берега другая фелука и спасаетъ погибавшихъ. Обрадованный Дмитрій собираетъ съ пассажировъ значительную сумму, увеличиваетъ ее изъ своего кошелька и награждаетъ спасающихъ ихъ людей, оставаясь въ полной увѣренности, что не брось онъ нѣсколькихъ монетъ въ море, гибель была бы неизбѣжна.

Португальскіе матросы имѣютъ привычку, при дальнихъ плаваніяхъ, брать съ собою статую св. Антонія, къ которому прибѣгаютъ съ мольбами о ниспосланіи попутнаго вѣтра. Если замѣтять, что святой холоденъ къ ихъ просьбамъ, они переходятъ къ угрозамъ. Пьетро де-Ла-Валли

былъ свидѣтелемъ слѣдующей забавной сцены во время своего путешествія въ Индію: на морѣ былъ мертвый штиль, корабль не двигался; матросы вынесли статую св. Антонія и начали молиться прося попутнаго вѣтра, но штиль какъ на зло продолжался. Недовольные равнодушіемъ святаго къ молитвамъ, матросы отъ моленій перешли къ угрозамъ, но вѣтеръ все не задувалъ. Тогда отъ угрозъ они задумали перейти къ дѣлу и хотѣли привязать неповиннаго ни въ чемъ святаго къ мачтѣ, капитанъ долго не соглашался на крутую мѣру; но продолжительность штиля, тянувагося нѣсколько дней сряду, вынудила его на уступку требованіямъ экипажа и статуя св. Антонія была привязана къ мачтѣ. Вѣтеръ какъ нарочно не поднимался, матросы пригнули статую покрѣпче и только послѣ того, какъ они порядкомъ побранили святаго за равнодушіе, началъ задувать попутный вѣтерокъ; тревожный во все время экипажъ приписалъ счастливый исходъ своей неотвязчивости къ св. Антонию, отъ угрозъ перешолъ къ благочестію, освободилъ статую отъ пути и бережно съ молитвой перенесъ ее на обычное мѣсто!

Арабы еще съ большимъ суевѣріемъ вызываютъ вѣтеръ или укрощаютъ бурю; они пускаютъ въ ходъ волшебство. Вотъ что сообщаетъ францисканскій монахъ Поджіо, издатель путешествія Венеціанца Николо-ди-Конти въ Индію. Капитанъ аравитянскаго корабля, на которомъ находился Николо-ди-Конти, застигнутъ былъ штилемъ; опасаясь, что онъ будетъ продолжителемъ и замедлитъ его торговые обороты, онъ рѣшилъ вызвать вѣтеръ: приготовилъ около мачты столъ, поставилъ на него горшокъ съ горячими углями и началъ творить разныя заклинанія царю небесныхъ духовъ Муфіаму. Матросы окружали жертвоприносителя съ безмолвнымъ благоговѣніемъ; вдругъ одинъ изъ нихъ возвѣщаетъ капитану, что въ немъ сидитъ демонъ и начинаетъ прыгать, бѣгать какъ помѣшанный, схватываетъ горячій уголь, глотаетъ его и начинаетъ кричать, что его томить жажда и что для утоленія ее необходима кровь пѣтуха. Достаютъ пѣтуха изъ курятника и вручаютъ бѣсноватому, который свергиваетъ ему голову и съ жадностью сосетъ кровь неповинной твари. Насосавшись досыта, какъ будто успокоивается и спрашиваетъ товарищей, чего имъ надо?—попут-

наго вѣтра былъ отвѣтъ. „Вы получите его въ теченіе трехъ дней“, говоритъ заклинатель и падаетъ безъ чувствъ на палубу. Предсказаніе было удачно, попутный вѣтеръ какъ бы нарочно задулъ на третій день послѣ этой комедіи.

Чтобы разогнать смерчъ, нынче въ него стрѣляютъ. Достаточно одного сотрясенія воздуха, чтобы его разрушить и не допустить до корабля. Нашъ первый путешественникъ вокругъ свѣта, капитанъ (впослѣдствіи адмиралъ) Крузенштернъ, рассказываетъ, что смерчъ задѣлъ его только краемъ и переломилъ марса-рей; обрушся же цѣликомъ на палубу, онъ пробилъ бы ее и потопилъ корабль. И такъ, смерчъ какъ опасное и грозное явленіе, до изобрѣтенія пушекъ и пороха, разгонялся заклинаніями, которыя не забыты и по сю пору; для этого обыкновенно добывали ножъ, непременно съ чернымъ черенкомъ и вонзали его въ мачту, произносили различныя молитвы, перемѣшанныя съ суевѣрными заклинаніями. Въ XIII в. употребляли еще другой способъ: едва завидятъ смерчъ, какъ обнажаютъ сабли и стучачъ ими одна о другую.

Пираты были очень суевѣрны; отправляясь въ свои опасныя крейсерства, они продѣлывали разные фокусы, предвѣщавшіе имъ удачу или проигрышъ и забирали съ собою всѣ сладобя для вызванія вѣтровъ и укрощенія ихъ, когда они очень ужъ расходятся. Прежде всего они отправлялись къ извѣстному своею набожностью колдуну и просили молиться вмѣстѣ съ ними. Колдунъ давалъ имъ овцу, для принесенія въ жертву злomu духу, напускающему бури. Жены пиратовъ, и въ особенности алжирскихъ, присутствовали также при молитвахъ колдуна и независимо отъ него, дѣлали разныя жетвоприношенія, по преданіямъ перешедшія къ нимъ отъ древнихъ. Маленькій источникъ, не по далеку отъ Бабъ-Эль-Уеда въ Алжирѣ, былъ любимымъ мѣстомъ для жертвоприношеній пиратовъ, совершавшихся преимущественно женщинами; онъ разводилъ большой огонь и кидали въ него мирру и ладонъ; за тѣмъ отрѣзали голову пѣтуху, кровь выливали на огонь, ощипывали его, а перья пускали по воздуху и во все время произносили таинственныя заклинанія. Если перья падали на землю вертикально или двигались тихонько къ сторонѣ села, то предсказаніе считалось неблагоприятнымъ и экспедиція откладывалась; если же перья ле-

тѣли къ морю—плаваніе обѣщало выгоды и пираты снаряжались въ путь. Если въ морѣ на горизонтѣ показывался парусъ, который по разнымъ примѣтамъ признавался ими за христіанскій, — они гнались за нимъ съ расчетомъ на добычу. Но если при этомъ на нихъ нападало какое нибудь сомнѣніе, они брали двѣ стрѣлы или въ обѣ руки одинъ или двое по одной и почти сводили концами, заранѣе опредѣливъ, которая изъ нихъ означаетъ христіанское судно и которая пиратское; при этомъ писарь принимался выводить разныя кабалистическіе знаки на бумагѣ и писать таинственныя слова. Пока писарь колдовалъ, руки уставали, начинали дрожать, а вмѣстѣ съ тѣмъ и стрѣлы то сближались, то ударялись другъ о друга. Если христіанская стрѣла ударяла первой,—погоня прекращалась, а если первый ударъ былъ со стороны пиратовъ, она усиливалась и, худо ли, хорошо ли, но паденіе не откладывалось. Овца, полученная отъ колдуна, зарѣзывалась при вызваніи вѣтра или при мольбахъ объ укрощеніи штормовъ; но убійство невиннаго животнаго совершалось не просто, а опять съ разными церемоніями и заклинаніями. Овцу рѣзали вдоль на двѣ части; часть, при которой оставалась голова, бросалась въ море съ праваго борта, а безголовая съ лѣваго. На заклинанія и овцы не скупались, иногда ихъ убивали до дожины, если стихи упорствовали. Если овцы не помогали, бросали кубышки съ масломъ; если и масло не приносило пользы, тогда зажигали свѣчи, ночники, фитили и жгли до тѣхъ поръ, пока вѣтеръ или задувалъ, или затихалъ. Въ крайностяхъ заставляли гребцовъ-невольниковъ, почти всегда христіанъ, молиться св. Николаю Чудотворцу и Божіей Матери.

Греки и Римляне имѣли много суевѣрныхъ примѣтъ. Напримѣръ, если на корабль садилась ласточка—это считалось дурнымъ предзнаменованіемъ. Клеопатра предъ поѣздкой своей къ флоту Антонія, который нашла при Актіумѣ, видѣла ласточекъ на своемъ кораблѣ—сраженіе было проиграно. Въ это же сраженіе корабль Антонія былъ остановленъ будто-бы, извѣстной породой рыбы—прилипадомъ. Въ такую способность этой рыбы вѣрили и въ позднѣйшія времена. Чихнуть на правой сторонѣ корабля считалось предзнаменованіемъ хорошимъ, на лѣвой же дурнымъ. Говорятъ, чтоThemistocle былъ увѣренъ въ побѣдѣ надъ Ксерксовымъ флотомъ, потому, что кто то чихнулъ на правой сторонѣ когда онъ входилъ

на галеру. Плутархъ говворитъ, что Тимоѳей въ моментъ подъема якоря приказалъ тотчасъ же его сбросить потому, что при этомъ кто то чихнулъ на лѣвой сторонѣ судна.

Изъ всѣхъ жертвъ, приносившихся Борею, бритые волосы считалось самой большой и дѣйствительной. Волосы конечно составляютъ такое украшеніе, съ которымъ не легко расстаются человѣкъ и сбриваетъ ихъ въ крайности. Въ древнія времена они также цѣнились, и даже было повѣрье, что если кто сбръбеть ихъ на кораблѣ безъ надобности, можетъ накликать бурю и разныя другія напасти. По поводу такого обычая Петроній рассказываетъ забавный случай съ Життономъ и его товарищемъ по путешествію: желая, чтобы ихъ не узнали въ Ликасѣ (Лукас), они во время ночи обрили себѣ головы; суевѣрный капитанъ счелъ ихъ поступокъ за дурной знакъ и чтобы парализовать несчастіе далъ имъ по сорока линьковъ.

Существуетъ еще повѣрье—это на землѣ встрѣча со священникомъ, а на морѣ присутствіе чужаго священника на суднѣ. Моряки Средиземнаго моря очень не любятъ, когда священники переѣзжаютъ на ихъ судахъ. Вотъ одинъ рассказъ о путешествіи монаха, сѣвшаго на тартану для переѣзда на одинъ изъ острововъ греческаго архипелага. Едва тартана вступила подъ паруса, какъ вѣтеръ началъ крѣпчать и скоро превратился въ бурю. Матросы пристали къ монаху, чтобы тотъ молился о ея прекращеніи, но только что расхидившійся вѣтеръ не стихалъ и труды монаха пропадали даромъ. Между тѣмъ тартану начало прижимать къ берегу; матросы осерчали на монаха, что плохо молится и рѣшили бросить его во море, авось либо тогда стихнетъ. Несчастному, полуживому монаху дано было всего два часа срока. Онъ молился уже не за прекращеніи шторма, въ чемъ не имѣлъ надежды, а готовился къ смерти, какъ на его счастье вѣтеръ началъ стихать и монахъ добрался до острова уже въ тихую погоду.

Въ настоящей просвѣщенный вѣкъ суевѣріе конечно ослабло; статую св. Антонія уже не привязываютъ къ мачтѣ, не рѣжутъ воловъ и т. п.; но вѣра въ домовыхъ, злыхъ духовъ, дѣдушекъ, водяниковъ, русалокъ еще не совершенно исчезла, хотя и доступна только непросвѣщеннымъ людямъ. Въ древніе же и средніе вѣка всѣ были суевѣрны: богачь,

бѣднякъ, магнатъ, простолюдинъ, короли, королевы, князья, бароны, рыцари, монахи, всѣ были подвержены этой слабости. При дворахъ царей и вельможъ держались астрологи и горе было вольнодумцу; его преслѣдовали даже товарищи и предсказывали ему какое либо несчастье, хотя бы въ родѣ того, что его проглотитъ какое нибудь морское чудовище. Разныя же предразсудки еще присущи и въ развитомъ словѣ, такъ: про одного изъ нашихъ почтенныхъ адмираловъ (уже покойникѣ) рассказываютъ: что въ походѣ или на рейдѣ, закусывая передъ обѣдомъ, онъ имѣлъ привычку положить на кусочекъ хлѣба селедку, кильку или вообще, что было подъ рукою и бросить его за бортъ, приговаривая: *это дьдутька тебѣ!*

Къ числу обрядовъ скорѣе шутовскихъ чѣмъ суевѣрныхъ, однакоже и до сихъ поръ еще соблюдаемыхъ даже на военныхъ судахъ, слѣдуетъ отнести празднованіе перехода въ южное полушаріе, извѣстное подъ именемъ *праздника перехода черезъ экваторъ*.

Начало его должно конечно искать съ того времени, когда Португальцы проникли за мысъ Доброй надежды. Тогда плаванія совершались гораздо медленнѣе чѣмъ нынче, что зависѣло отчасти отъ несовершенства въ судостроеніи и парусности, а болѣе отъ незнанія условій, при которыхъ слѣдовало переходить черезъ экваторъ въ извѣстныхъ долготахъ и въ определенное время года. Извѣстно, что два пассатные вѣтра, встрѣчаясь подъ экваторомъ, образуютъ полосу безвѣтрія въ нѣсколько градусовъ, гдѣ царствуютъ продолжительные штили, смѣняемые штормами. Мореходцы прежнихъ временъ, попадая въ эту полосу, нерѣдко задерживались штилями недѣли и даже мѣсяцы, подвергаясь мучительной тоскѣ въ ожиданіи вѣтра. Бывали такіе несчастные случаи, что экипажъ съѣдалъ всю провизію, выпивалъ всю воду и гибнулъ съ голоду и жажды. Понятно, что это время проходило въ полнѣйшей недѣятельности и что по всей вѣроятности плодомъ досужей фантазіи и былъ придуманъ такой праздникъ, чтобы занять экипажъ. Сущность его состоитъ въ томъ, что Нептунъ—повелитель морей и океановъ, имѣющій постоянное пребываніе свое на экваторѣ, посѣщаетъ въ сопровожденіи своего штаба каждое переходящее чрезъ него судно и, привѣтствуя старыхъ мореплавателей, уже быв-

ших за равноденственной чертой, посвящаетъ въ права мореходовъ тѣхъ изъ путешественниковъ, которые переходятъ ее въ первый еще разъ. Это-то посвященіе и составляетъ всю суть веселья и состоитъ въ обливаніи а иногда и полномъ погруженіи новичковъ въ соленую воду. Впрочемъ, снисходительный повелитель морей, допускаетъ, не желающимъ подвергаться купанью право выкупа въ пользу своей свиты.

Праздникъ этотъ исключительно матросскій, они составляютъ и программу, они же избираютъ дѣйствующихъ лица приготовляютъ имъ костюмы. *Нептунъ* обыкновенно появляется съ своей законной супругой *Анфитридой*. Ихъ свиту составляютъ церемоніймейстеръ, тритоны, наяды, сирены, а у русскихъ водяники и русалки. Иногда къ нимъ примѣшиваютъ всѣ страны свѣта и главнаго штурмана, обязаннаго, прежде посѣщенія повелителя морей, удостовѣриться въ правильности корабельнаго счисленія. Иногда для Нептуна и его супруги устраиваютъ изъ пушечнаго станка колесницу и запрягаютъ бѣлыми медвѣдями; однимъ словомъ, каждый экипажъ, смотря по характеру націи, придумываетъ все, что только способно позабавить и посмѣшить. Незатѣйливые, но всегда уродливые костюмы дѣйствующихъ лицъ изготовляются изъ подручныхъ средствъ, между которыми ворса, каболка, овчина, обрывки отъ старыхъ флаговъ, мѣлъ, сурикъ, вохра, суть самыя употребительныя. Изъ первыхъ приготовляютъ парики, бороды, искусственныя женскія прелести; фладукъ служить для дамскихъ нарядовъ; красками размазываютъ лица, въ овчинные тулупы одѣваютъ медвѣдей, а иногда и Нептуна, когда желаютъ изобразить его дряхлымъ, обезсиленнымъ старикомъ, вѣчно дрожащимъ отъ холода; иногда же онъ является въ костюмѣ напихъ праотцевъ, увѣшанный раковинами. Непремѣннымъ атрибутомъ Нептуна бываетъ трезубецъ, а церемоніймейстера вооружаютъ рупоромъ. Обыкновенно изъ-за борта, куда его спускаютъ передъ моментомъ перехода черезъ Экваторъ, онъ окликаетъ судно, спрашиваетъ какой націи, какъ зовутъ, куда идетъ; за тѣмъ является штурманъ съ огромнымъ деревяннымъ секстаномъ и циркулемъ и справляется съ корабельнымъ журналомъ. За этой процедурой появляется Нептунъ и, привѣтствуя команду и офицеровъ съ благополучнымъ прибытіемъ въ южную половину его царства, выкликаетъ моряковъ новичковъ. Съ



этого момента и начинается потѣха, сопровождаемая рѣчами, прибаутками, остротами; начинаются обливанія, льются струи воды изъ бранспойтовъ, съ марсовъ бросаютъ орѣхи вмѣсто граду, словомъ наступаетъ моментъ матросскаго веселья, кончающагося тѣмъ, что парики, бороды, дамскія накладныя прелести летятъ на палубу и за бортъ при всеобщей веселой потасовкѣ, которой и заканчивается празднованіе.

Русскій флагъ впервые перекинулся черезъ Экваторъ въ началѣ нынѣшняго столѣтія, на двухъ фрегатахъ *Надежда* и *Нева*, подъ командой капитана Крузенштерна, посланнаго въ наши сѣверо-американскія колоніи для изученія наилучшаго способа для сбыта колоніальныхъ произведеній. При всемъ желаніи развлечь команду обычнымъ праздникомъ, не было возможности потому, что только одинъ капитанъ Крузенштернъ плывалъ въ южномъ полушаріи, служба волонтеромъ на англійскомъ флотѣ. Не менѣе того, дѣло безъ появленія Нептуна не обошлось и первымъ лицедѣемъ былъ матросъ Павелъ Кургановъ. 23 ноября 1803 г. въ половинѣ 11 по полуночи, Кургановъ, одѣтый *по нептунски*, появился на палубѣ и, какъ красной отъ природы, привѣтствовалъ экипажъ *Надежды* съ благополучнымъ переходомъ въ южныя области водянаго его царства.

Какъ видитъ читатель, во всей этой затѣѣ не много остроумнаго. Болѣе осмысленно переходъ чрезъ Экваторъ былъ отпразднованъ на нашемъ клиперѣ *Изумрудъ*, при возвращеніи на родину въ 1867 г. Служившій на клиперѣ, докторъ Богдановъ сочинилъ нѣсколько сценъ и хоровъ, составившихъ нѣчто цѣлое, носившее характеръ національности и по тому принятое командой клипера весьма сочувственно и разыгранное очень удачно. Желающіе ближе ознакомиться съ этой шуткой, найдутъ ее въ 20 номерѣ газеты *Яхта* за 1876 г. Здѣсь же помѣщаются только дѣйствующія лица, то были: Нептунъ, Амфитрида, Зыбъ—незаконная дочь Нептуна, Кащей безсмертный, великій визирь—церемоніймейстеръ при Нептунѣ, Муссонъ, Ураганъ, Пассать, смерть, попутнякъ, штиль, штормъ, шквалъ, Герольдъ, вѣтры: О, N, S, W, водяники, пѣсенники, горнисты и барабанщики. Всѣ дѣйствующія лица были костюмированы и размалеваны. Нептунъ былъ въ огромномъ парикѣ и съ

сѣдой бородой. Дамы одѣты были въ платья изъ флагдуку, Жащей очень походилъ на Черномора въ оперѣ Руслана и Людмила. Муссона одѣли въ китайское платье и привязали длинную косу. Пассать одѣтъ былъ негромъ. На Смерчь надѣли дождевой чехоль отъ главнаго компаса, шкваль былъ ресь въ каболкахъ, шевелившихся при малѣйшемъ движеніи. Штилю перевязали ноги. Нептуна вооружили громаднымъ трезубцемъ, а Герольду надѣли офицерскую шляпу и бѣлый шарфъ черезъ плечо. Амфитрида, какъ женщина, на пер- выхъ же порахъ побранилась съ супругомъ. Муссонъ при- лично потолкался съ попутнякомъ, а подъ конецъ шесы шкваль налетѣлъ на штиль и дѣло не обошлось безъ по- тасовки, чѣмъ и закончилась вся шутка, удачные куплеты которой долго распѣвались командой клипера.

**Наказанія.** Въ этой статейкѣ собранъ небольшой пе- речень карательныхъ законовъ и постановленій въ разныхъ государствахъ, изданныхъ въ разное время, которымъ под- вергали провинившихся. Законовъ въ сущности жестокихъ, къ счастью нашего вѣка уже отмѣненныхъ; законовъ, пора- жающихъ своею безчеловѣчностью, если принять во внима- ніе всю ничтожность проступковъ, за которые они налага- лись, и которые деспотамъ того времени казались преступ- леніями. Эти безграничныя властелины наказывали провин- явшихся въ нихъ бѣдняковъ съ полнымъ произволомъ своей необузданности.

Постановленія, отличавшіяся наибольшей жестокостью, были изданы Голландцами (1551) и королемъ Филиппомъ II (1563). По нимъ, напримѣръ, матросы, игравшіе въ кости или карты, наказывались какъ воры, а воры за вторичное воровство наказывались *килеваніемъ* и, кромѣ того, 100 ударами *линька*; за третій разъ ихъ вѣшали на ноки реевъ.

Преслѣдованіе за богохульство начинается съ XIII вѣка. Король Ричардъ англійскій, отправляясь въ походъ къ свя- тымъ мѣстамъ, издалъ хотя и строгіе законы за смерто- убійство, воровство, ругательство, брань, обиды и оскорбле- нія, но о богохульствѣ не сказалъ ни слова. Король же Людовикъ IX, снаряжаясь въ крестовый походъ, напротивъ, за богохульство опредѣлилъ ужасныя казни. Напримѣръ, уличеннымъ въ этомъ преступленіи рѣзали носы, нижнія губы. Въ Алансонѣ и ла-Рошелѣ рѣзали языки. Въ 1268 г.

наказанія были смягчены: виновныхъ присуждали къ пени и били кнутомъ, но Кольберъ (1674) снова ихъ увеличилъ, опредѣляя за второй разъ прокалывать языкъ. Донъ-Жуанъ, идя къ Лепанту, наказывалъ богохульство смертию.

По норвежскимъ законамъ (1274) опредѣлялось, обличенному на кораблѣ въ кражѣ: обрить голову, обмазать смолой, посыпать перьями и въ такомъ видѣ прогнать сквозь строй чрезъ всю команду; при чемъ каждый человѣкъ долженъ былъ бить виноватаго камнемъ или палкой. Послѣ казни онъ изгонялся съ корабля. Во французскихъ законахъ (1790) битье линьками присуждалось за разныя вины, но ограничивалось тридцатью. По каталонскимъ законамъ, адмиралъ могъ присуждать виноватыхъ къ отрѣзанію ушей и битью линьками. Въ барселонскомъ уставѣ (1354) Дона Педро III аррагонскаго, постановлено было: матроса, проигравшаго свои вещи, прогонять чрезъ линьки или палки вдоль куршей. Если комиты ударятъ кого либо изъ шіурмы ножемъ или копьемъ, то также присуждались къ линькамъ или палкамъ, ибо, какъ прибавлено въ законѣ, чрезъ это можно лишить галерника жизни и слѣдовательно уменьшить рабочую силу экипажа, тогда какъ отъ битья линьками и палками человѣкъ остается живъ! Слѣдовательно человѣколюбіе было въ сторонѣ.

Въ венеціанскихъ законахъ (1232) помѣщены правила для наложенія клеймъ виновнымъ на лбу, плечахъ, ушахъ. То же видно и въ ганзейскихъ законахъ (1418); напримѣръ, если матросъ покинетъ своего начальника во время опасности, его клеймили въ ухо.

Въ Венеціи существовалъ законъ, запрещавшій продавать корабли другимъ націямъ; въ соблюденіи закона арматоры обязывались клятвой. Нарушители клятвы (1232) подвергались лишенію всего ихъ имущества, которое шло въ пользу общины, за тѣмъ ихъ выставляли на лѣстницѣ, ведущей къ судилищу, на публичное осмѣяніе—ихъ освистывали. Такою же клятвой и присягой на Евангеліи обязывались командиры судовъ, войско и лоцмана, нанявшіеся для перевозки грузовъ предъ грузоотправителями. Купцы имѣли право требовать отъ нихъ сохраненія имущества въ цѣлости. Если напримѣръ купецъ опасался встрѣтить пиратовъ и требовалъ зайти въ портъ, капитанъ не былъ въ правѣ отказать. При

встрѣчѣ съ пиратами, всѣ защищали имущество купца, онъ и самъ дрался въ числѣ воиновъ. Если слабое судно встрѣчало сильное и просило помощи отъ пиратовъ, сильный не былъ въ правѣ отказать слабому; нарушившій этотъ законъ подвергался суду.

Наказаніе плетьюми (кошки, родъ плети), линьями и купаніе съ реевъ ведутся съ древнихъ временъ; онѣ введены въ законахъ Ричарда при отправленіи въ Палестину. Въ XII вѣкѣ купали за богохульство, произнесенное хотя бы въ шутку. По олеронскимъ законамъ тѣ, которые вмѣсто того, чтобы подать помощь при кораблекрушеніяхъ, оказываются на столько безчеловѣчны, что будутъ мучить спасшихся, или убьютъ ихъ для того, чтобы отобрать деньги и снять одежду, должны быть погружаемы въ море до тѣхъ поръ, пока будутъ доведены до состоянія безчувствія, а потомъ ихъ побивали камнями *какъ собаку или волка*. Законъ неоспоримо жестокій, но неизбѣжный для того времени, чтобы хотя нѣсколько ослабить имъ, если не совсѣмъ прекратить тотъ варварскій произволь, которому подвергались несчастные, успѣвшіе спастись отъ гибели при крушеніяхъ.

Купаніе, какъ наказаніе, прилагалось въ такихъ мало-важныхъ случаяхъ и было такъ употребительно, что нѣтъ возможности подобрать всѣ проступки, за которые оно присуждалось; достаточно сказать, что (1634) къ нему присуждались пойманные въ куреніи табаку по захожденіи солнца. Законъ говорить, что каждый, кто будетъ курить когда солнце сядетъ, будетъ окунуть въ воду три раза, а потомъ бить всѣмъ экипажемъ. О купаніи съ реевъ, какъ наказаніи, исходящемъ изъ отдаленной древности, свидѣтельствуеетъ Тацитъ, онъ пишетъ, что Германцы окунали лѣнтыевъ и негодаевъ. Нѣкто Турнъ Гернадій, относившійся оскорбительно о Тарквиніи Красивомъ, былъ присужденъ къ погруженію въ море, отъ чего и умеръ. Въ Бордо сводники, сводницы, развратныя женщины наказывались купаньемъ съ реевъ. Ихъ обыкновенно раздѣвали, оставляя одну рубашку, запирали въ желѣзную клѣтку, поднимали ее подъ рей и оттуда бросали стремительно въ воду, повторяя подъемъ и бросаніе нѣсколько разъ. Жилле (1678—1683) описываетъ эту казнь для матросовъ слѣдующимъ образомъ: „купаніе

съ реевъ бываетъ двойное: мокрое и сухое. Мокрое состоитъ въ томъ, что виноватаго сажаютъ на доску, привязанную съ двухъ концовъ къ веревкѣ горизонтально и поднимаютъ подъ рей, потомъ веревку отпускаютъ и приговоренный стремительно падаетъ въ воду; такимъ образомъ повторяютъ подъемъ столько разъ, сколько присуждено. Сухое купаніе состоитъ въ томъ, что виноватаго бросаютъ, не допуская до погруженія.

За купаніемъ слѣдуетъ килеваніе; наказаніе это состояло въ слѣдующемъ: осужденнаго привязывали къ одному концу веревки, которая подведена была подъ килемъ къ противоположному борту; при погруженіи, осужденнаго тянули за веревку съ того борта откуда ее проводили. Такимъ образомъ, несчастный протаскивался подъ килемъ и, оставаясь въ водѣ довольно продолжительное время, рѣдко вынимался изъ нее неповрежденнымъ: иногда ломали руку, иногда ногу, а иногда сворачивали и голову. Такая казнь назначалась, по счастью, въ весьма рѣдкихъ случаяхъ, за чрезвычайно важныя преступленія.

Смертная казнь опредѣлялась за многія провинности; такъ: если лодманъ взялся провести судно, будетъ ли оно военное или купеческое до какого либо порта, съ отвѣтомъ своей головой, то по законамъ родосскимъ и олеронскимъ ему рубили голову на кораблѣ же, если онъ поставитъ его на мель и если она разобьется; но прежде надо было только справиться можетъ ли онъ возмѣстить убытки.

Если кто либо напалъ на кого и убилъ, убійцу привязывали къ трупу спиной къ спинѣ и бросали въ море.

По Каталонскимъ законамъ, комить, перерѣзавшій со злости канатъ и въ томъ уличенный сажался на колъ.

По тѣмъ же законамъ запрещалось отрубать руки, ноги, пальцы и предпочиталось лишеніе жизни; ибо членовредительство дѣлало человѣка неспособнымъ къ службѣ. Въ Анконѣ, напротивъ, эта казнь употреблялась: такъ напр. отсѣкали руку тому, кто оставитъ судно во время крушенія, отказавшись подавать помощь.

Въ Висби (островъ Готландъ) отрубали руку матросу, удалившему своего капитана.

По Голландскимъ законамъ 1634 года: кто будетъ грозить ножемъ командиру, страдая что убьетъ, того осуждали

пригвоздить руку ножемъ къ мачтѣ и держать нѣсколько часовъ. Бывали случаи, что несчастный отъ боли дергалъ руку и разрѣзывалъ ее до промежутковъ пальцевъ, а иногда и вовсе отрывалъ часть руки.

Комиты, т. е. управлявшіе движеніемъ судовъ, за всякое поврежденіе, происходившее отъ ихъ нерадѣнія, обязаны были исправить его на свой счетъ.

Но вотъ оригинальный законъ: „для рулеваго, который вопреки приказанію комита не такъ положить руля, какъ указано комитомъ и отъ того судно потерпитъ какое либо поврежденіе, и если это поврежденіе не можетъ исправить по неимѣнію средствъ, такого рулеваго сажаютъ на половину дня верхомъ на бочку, подвѣзанную передъ носовой частью судна и даюгъ въ руки руль, который онъ обязанъ держать какъ бы имъ управлялъ для того, сказано въ законѣ, чтобы всякій зналъ что онъ худо имъ управлялъ и предупреддалъ бы его, чтобы на будущее время онъ не былъ такъ оплошенъ“.

Морскіе законы о завладѣніи призами указываютъ на то, что во время abordжа дозволялось матросамъ заирать въ свою пользу только то что находилось на верхней палубѣ, но строго запрещалось, подъ опасеніемъ лишенія призовой доли взламывать люки и грабить товаръ, находившійся подъ верхней палубой и въ трюмѣ. Ящики и сундуки съ драгоценностями запрещалось укрывать, они предъявлялись цѣликомъ капитану, взявшему призъ.

Если призы взяты были въ виду эскадры однимъ или нѣсколькими ея судами, то призовые деньги составляли принадлежность всей эскадры.

Раздѣлъ призовыхъ денегъ опредѣлялся законами. Часть шла въ казну, а остальная доля дѣлилась между капитаномъ, офицерами и матросами.

Эти законы о захватѣ чужой частной собственности, покажутся слишкомъ слабыми и человѣчными если сравнить ихъ съ обычаями древнихъ, гдѣ право разграбленія не только одобрялось, но даже поощрялось побѣдителями. Покоренные города, правда, могли освобождаться отъ грабителей и убійства откупами, внося сумму требуемую побѣдителемъ, за то горе было тѣмъ, кто отъ него отказывался: войско вривалось и грабежъ и убійства прекращались лишь тогда, какъ некого было убивать и нечего больше грабить. Генрихъ IV

(1590) ограничилъ право грабежа 24 часами; но такая полумбра вызвала лишь болѣе безчеловѣчія. Павія, Яффа и теперь еще не забыли грабежей, допущенныхъ Наполеономъ I.

Этихъ извлеченій, кажется, достаточно для ознакомленія съ ихъ направленіями; въ нынѣшній вѣкъ отмѣнены всѣ жестокости. Проступки людей, считавшіеся прежде преступленіями, оцѣниваются въ нашу пору по ихъ достоинству, безъ преувеличенія ихъ значенія, а самыя преступленія не влекутъ уже за собою никакихъ истязаній, хотя бы и строго наказывались. Законы и строгое исполненіе связаны столь тѣсно съ военной дисциплиной, что безъ нихъ служба на судахъ военныхъ флотовъ не мыслима \*), По этому каждое государство имѣетъ свои уголовныя морскіе уставы, составленные по современному настроенію всего образованнаго міра, примѣненные лишь къ обычаямъ и условіямъ страны. Иное дѣло осужденіе проступковъ и преступленій на судахъ частныхъ арматоровъ; совершившіе ихъ, при нахожденіи судовъ вдали отъ берега, судятся на берегу по гражданскимъ законамъ страны и власть капитана надъ преступникомъ, ограничивается лишь правомъ лишенія его свободы, дабы пресѣчь виновному возможность впасть въ новое преступленіе и въ тоже время оградить отъ опасности экипажъ а быть можетъ и самое судно.

Сигналы. О тѣхъ способахъ, которые употреблялись на древнихъ флотахъ для сообщенія различныхъ приказаній и распоряженій начальниками флотовъ, было уже сказано. Они, какъ припомнятъ читатели, производились посредствомъ трубныхъ звуковъ или для передачи приказаній, флотоводцы рассылали мелкія суда, находились которыя всегда при ихъ галерахъ, а иногда даже сами садились на нихъ и проходили по линіямъ.

Въ позднѣйшія времена средства передачи распоряженій нѣсколько улучшились. Условные знаки, обозначавшіе какое либо распоряженіе главнокомандующаго требовавшія исполненія или цѣлымъ флотомъ или его частями, производились чрезъ взаимное положеніе реевъ: ихъ или опускали въ все или поднимали горизонтально или наклоняли съ извѣстными

---

\*) На нашемъ флотѣ тѣлесныя наказанія также отмѣнены. Они остались еще у Англичанъ.

условіями, наприкладъ, приподнимали одинъ нокъ рея, или ноки обонхъ реевъ или одинъ поднимали, а у другаго опускали и проч. Также поднимали паруса или вмѣстѣ или поочередно, верхніе или нижніе, или убирали часть паруса съ одной стороны, распустивъ въ тоже время другую или перевязывали ихъ опять-таки условно.

Еще позднѣе стали употреблять днемъ флаги, а ночью фонари, также разнообразя ихъ положенія или въ одинъ рядъ или въ нѣсколько или одинъ надъ другимъ. Съ изобрѣтеніемъ огнестрѣльныхъ орудій, трубы были оставлены, и замѣнены выстрѣлами.

Употребленіе флаговъ было сперва не сложно. На примѣръ: четырехугольный бѣлый флагъ, поднятый на адмиральской галерѣ, означалъ время раздачи командѣ хлѣба или сухарей. Красный флагъ—раздачу вина, поднятые оба за одинъ разъ означали выдачу того и другаго, и т. п. Если адмиралъ поднималъ бѣлый флагъ на срединѣ галерной кормы—значить онъ требовалъ, чтобы всѣ галеры приблизились къ нему для переговоровъ и т. д.

Изобрѣтеніе сигналовъ флагами, какъ это дѣлается нынче, приписываютъ герцогу Йоркскому. Въ нынѣшнее время различные флаги, обозначаютъ извѣстныя цифры, изъ которыхъ составляются числа. Каждое число обозначаетъ какое либо дѣйствіе на флотѣ. Для этого имѣется особая „книга сигналовъ“, въ которой собраны всѣ распоряженія касающіяся до требованія морской службы въ военное и мирное время. Кромѣ того, изъ флаговъ составлены алфавиты, посредствомъ которыхъ ведутся между судами переговоры по такимъ вопросамъ, которые не заключаются въ сигнальныхъ книгахъ. Такой алфавитъ называется „морскимъ телеграфомъ“. Несложные сигналы на недалекомъ разстояніи дѣлаютъ днемъ поднятіемъ рукъ въ различныхъ положеніяхъ, а ночью голыхъ вѣшечекъ. Ночные сигналы состоятъ изъ вспышекъ пороха, зажиганія фалшфейеровъ съ болѣе или менѣе продолжительнымъ гореніемъ. Поднятіе фонарей разныхъ цвѣтовъ и въ разныхъ положеніяхъ. Каждый подобный сигналъ означаетъ особый номеръ ночнаго сигнала, разъясняемый „книгой же ночныхъ сигналовъ“. Каждое судно отдѣльно, начальникъ отряда или флота, готовясь сдѣлать сигналъ, предваряетъ иногда остальные суда къ вниманію, выстрѣломъ изъ пушки.



Суда, стоящіе на рейдахъ на якорѣ, обязуются держать по ночамъ фонари, поднятые на болѣе видныхъ мѣстахъ, чтобы показать, что мѣсто гдѣ оно стоитъ не свободно, огни должны быть бѣлые.

Точно также обязаны поднимать фонари суда, идущія въ морѣ или по рѣкамъ, подъ парусами или подъ парами. Такъ напримѣръ: паровое судно должно имѣть на форъ-марсѣ яркій бѣлый огонь, на правой сторонѣ зеленый, а на лѣвой красный. При такой предосторожности и при томъ условіи, что два встрѣчно идущія судна должны держаться правой руки, проходящія мимо другъ друга, должны идти такимъ образомъ, чтобы ихъ красные огни были обращены одинъ къ другому. Парусныя суда въ отличіе отъ паровыхъ, имѣютъ только цвѣтные огни, а бѣлаго не держатъ.

Въ туманы употребляютъ сигналы „туманные“: это сигналы исключительно звуковыя, производимыя или выстрѣломъ или звономъ въ колоколъ или паровымъ свисткомъ или наконецъ сигнальнымъ рогомъ. Туманъ, павшій на море, составляетъ весьма неприятную случайность; онъ бываетъ иногда на столько плотенъ (густъ), что въ пяти шагахъ ничего не видно. Хорошо еще когда погода тихая, но въ свѣжій вѣтеръ опасность столкнуться съ мимо идущимъ судномъ грозитъ безпрестанно. Если же онъ застигнетъ кого вблизи берега, то опасность удваивается; тутъ кромѣ встрѣчи съ кѣмъ либо надо остерегаться приткнуться къ берегу. Пущечный выстрѣлъ безъ сомнѣнія есть лучший сигнальный звукъ, но онъ скоротеченъ и въ сильный вѣтеръ трудно опредѣлить направленіе откуда слышенъ онъ. Паровой свистокъ слышенъ на 5 версты, но опять таки въ тихую погоду, да ведь суда не всѣ паровыя. Самый слабый сигналъ—это колокольный звонъ, особливо во время свѣжихъ вѣтровъ. Не очень давно на береговыхъ спасательныхъ станціяхъ, для предупрежденія мимо идущихъ судовъ отъ опасности въ туманы, придумали устраивать паровыя свистки большихъ размѣровъ—это *ревуны*, которыхъ свистъ или лучше ревъ слышенъ версты на 10 и болѣе. Спасательныя станціи снабжаются и пушками и свистками и колоколами.

Каждое государство имѣетъ свои сигналы, устроенные на изложенныхъ началахъ. Кромѣ того есть сигналы плюпочные—для гребныхъ судовъ. Лхть-клубы имѣютъ свои

сигналы; наша крейсерная таможенная флотилія также снабжена своими специальными сигналами. Наконец, есть еще сигналы международные, т. е. общіе для всѣхъ государствъ. Такъ напримѣръ, если въ морѣ встрѣтятся два судна и пожелаютъ повѣрить свое мѣсто на морѣ—онѣ могутъ узнать широту и долготу мѣста встрѣчи, посредствомъ международныхъ сигналовъ и т. п.



## VII.

Суда антиевропейскія.—Общій взглядъ на нихъ и подраздѣленіе по ихъ вѣстному виду.—Суда употребляемыя на побережьяхъ различныхъ государствъ и на островахъ разныхъ группъ (архипелаговъ): Африка, островъ Мадагаскаръ.—Азія: Маскагъ, заливъ Бутча, острова Мадивскіе, Малабарскій берегъ.—Лоджа султана Траванкорскаго.—Берегъ Коромандельскій, островъ Цейлонъ.—Мадрасъ.—Бенгалъ.—Берегъ Бирманскій.—Сіамъ, Японія, Китай.—Кохинхина.—Острова Филиппинскіе.—Архипелагъ Малайскій.—Островъ Суматра.—Острова Великаго Океана, общій взглядъ на нихъ.—Дѣвая группа: новая Гвинея, новая Голландія, новая Зеландія.—Правая или восточная группа.—Мореплаватели ихъ открывшіе.—Общій характеръ островитянъ.—Архипелагъ Каролинскій.—Архипелагъ Санта-Круцъ.—Новая Ирландія.—Новая Каледонія.—Архипелагъ Вити.—Архипелагъ Тонга-Табу.—Архипелагъ Танти.—Архипелагъ Помоту.—Архипелагъ Гаваи (сандвичевъ).—Сѣверозападныя берега Америки.—Полуостровъ Камчатка.—Острова Алеутскіе.—Гренландія.—Государства въ южной Америкѣ: Перу, Чили, Огненная земля.—Ріо-де-Лаплата.—Урагуай и Аргентинская республика.

Обширныя побережья такихъ громаднхъ материковъ, каковы Африка, Азія, Америка, Австралія и многочисленныя группы океанскихъ острововъ, населенныя различными по своему происхожденію и умственному развитію народами, представляютъ для насъ европейцевъ, богатый матеріалъ для всесторонняго изученія ихъ жизни и дѣятельности. Настоящій отдѣлъ посвящается исключительно изслѣдованію судостроенія, у прибрежныхъ поселенцевъ этихъ странъ. Оно тѣмъ болѣе любопытно, что европейцы, внося въ среду ихъ, начала своей цивилизаціи, неотразимо вліяютъ чрезъ нее на ихъ нравы и обычаи, отражающіеся въ свою очередь и на постройки ихъ судовъ, измѣняя ихъ первобытный типъ и первоначальную оригинальную ихъ постройку, которая въ недалекомъ будущемъ сдѣлается неизбѣжно достояніемъ исторіи.

Суда входящія въ настоящій отдѣлъ можно подраздѣлить на четыре главныя группы:

1) Суда нѣсколько схожія съ европейскими, сюда отно-

сятся суда Аравійскаго берега, Персидскаго и Бенгальскаго заливовъ и государствъ южной Америки.

2) Суда извѣстныя подъ общимъ названіемъ *джонки*, употребляемыя въ Сіамѣ, Китаѣ и Японіи.

3) Суда островитянъ различныхъ архипелаговъ, извѣстныя подъ названіемъ *проа* и *пирогъ*. Тѣ и другія имѣютъ съ боковъ противовѣсы (балансиры), предохраняющіе ихъ отъ возможности опрокинуться. На тихихъ водахъ, какъ напр. въ Индейскомъ морѣ, къ судамъ прикрѣпляютъ по два балансира, на моряхъ болѣе бурныхъ, проа имѣютъ только по одному балансиру со стороны. Эти послѣднія можно сказать, представляютъ собой типъ прекрасныхъ морскихъ проа, очень легкихъ на ходу и способныхъ носить большую парусность. Иныя проа и пироги балансировъ не имѣютъ, но такое исключеніе рѣдко.

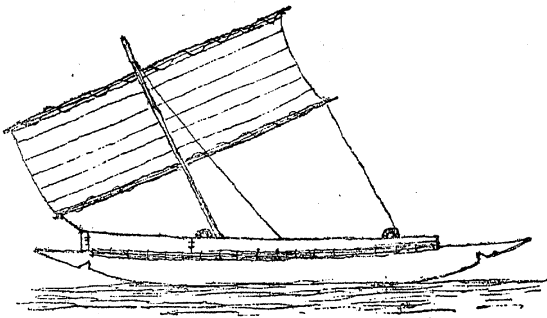
4) Къ четвертой и послѣдней группѣ, слѣдуетъ отнести суда кожанныя, употребляемыя Эскимосами, Гренландцами, Камчадалами и Алеутами.

Африка. Коренное племя ея негры, живя или правильнѣе прозябая подъ палачими солнечными лучами, среди богатой растительности, коснѣютъ въ лѣни и невѣжествѣ, довольствуясь съ избыткомъ произведеніями природы. Не терпя нужды ни въ одеждѣ, ни въ пищѣ, они беззаботны ко всему ихъ окружающему; оружіе ихъ плохо и однообразно, да и то по видимому перенято ими отъ Арабовъ. Такой низкій уровень развитости, отражаясь на всемъ домашнемъ ихъ бытѣ, отразился и на судостроеніи и мореплаваніи. Ограничиваясь перѣздами чрезъ рѣки и небольшіе заливы, суда ихъ не отличаются ни хорошей конструкціей, ни отдѣлкой. Не смотря на огромное протяженіе африканскаго берега, онѣ поражаютъ путешественниковъ своимъ однообразіемъ и ничтожностію. Общій ихъ типъ: челноки однодеревки, долбленные изъ одного кряжа, отъ величины и толщины котораго они и зависятъ, почему они узки, длинны, рѣдко ходятъ подъ парусами, ибо, не имѣя балансировъ, легко запрокидываются. Лучшія изъ нихъ встрѣчаются въ Горѣѣ.

Горейская пирога сдѣлана изъ одного кряжа, къ которому борта пришиты древесными прутьями. Негры управляютъ ею очень ловко и въ особенности искусны при переходахъ чрезъ бары ф. 62.

На восточномъ берегу Африки, преимущественно на островѣ Мадагаскарѣ, гдѣ много мелкихъ заливовъ и бухточекъ, постройка пирога болѣе совершенна; величина ихъ больше горейскихъ, но и эти дѣлаются изъ одного кряжа; длина ихъ доходитъ до 25 футъ, ширина до 3 футъ, а глубина до  $1\frac{1}{2}$  футъ.

На островѣ Маге изъ группы Сейшельскихъ острововъ, гдѣ растетъ превосходный лѣсъ, отличающійся необыкновенной долговѣчностью, строятся пироги однодеревки еще большихъ размѣровъ, способныя поднимать значительныя тяжести.



Фиг. 62.

Азія. Берегъ къ востоку отъ Бабельмандебскаго пролива былъ всегда мало извѣстенъ Европейцамъ, онъ пустыненъ; кое гдѣ виднѣются деревушки, посѣщаемыя почти исключительно Арабами.

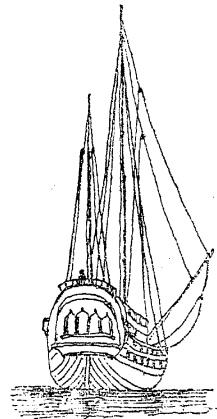
Маскатъ можно считать первымъ мѣстомъ, гдѣ сосредоточиваются различныя произведенія изъ всѣхъ странъ свѣта, но мѣстоположеніе его далеко неприглядно. Онъ лежитъ въ глубинѣ маленькой бухты и какъ бы спрятался въ срединѣ жгучихъ и бесплодныхъ скалъ. По бухтѣ раскинуто нѣсколько фортовъ, изъ за которыхъ выглядываютъ ржавыя пушки, не способныя ни къ какой защитѣ. Торговая дѣятельность Маската выражается множествомъ разнаго рода судовъ. Суда эти по преимуществу арабскія, сохранили свой древній типъ, но сами Арабы уже не тотъ воинственный народъ, потрясавшій нѣкогда своими завоеваніями даже Европу. Маскатъ, впрочемъ

и въ настоящее время считается резиденціей сильнѣйшаго изъ независимыхъ имамовъ Аравіи и пользуется особымъ покровительствомъ Англичанъ, сознающихъ выгодное географическое его положеніе. Если прослѣдить исторію Маската, то до посѣщенія его Европейцами, Аравитяне вели весьма значительную торговлю съ Индіей и Персіей и можно сказать были полными обладателями морской торговли по Индѣйскимъ морямъ; но, съ появленіемъ Португальскаго мореходца Альбукерка (1505—1515 г.), Маскатъ, вмѣстѣ съ многими другими прибрежными государствами Азіи, подпалъ подъ власть Португальцевъ и долгое время (около столѣтія) оставался ихъ колоніей, слѣды которой остаются и по нынѣ въ развалинахъ маскатскихъ укрѣпленій. Португальцы потеряли колонію по своей же оплошности и были изгнаны Арабами, владѣвшими одно время всѣмъ Персидскимъ заливомъ; они имѣли прекрасный флотъ, суда ихъ вооружались 30 и даже 50 пушками на каждомъ и наводили нерѣдко страхъ на торговые суда Европейцевъ своими разбойническими набѣгами.

Самыя замѣчательныя суда Арабовъ *Багалласы*. Фиг. 63. Въ Индіи онѣ извѣстны подъ названіемъ dows.

Султанъ Типпо-Саибъ одно время имѣлъ значительный флотъ изъ такого рода судовъ. Онѣ плаваютъ по Азіатскимъ берегамъ отъ Краснаго моря до острова Цейлона, но преимущественно во время муссоновъ, слѣдовательно не болѣе двухъ разъ въ годъ. Видъ багалласа оригиналенъ: корма очень высока, носъ низкій, окрашенъ черной краской; вдоль судна протянуты бѣлыя полосы, пересѣченныя нѣсколькими

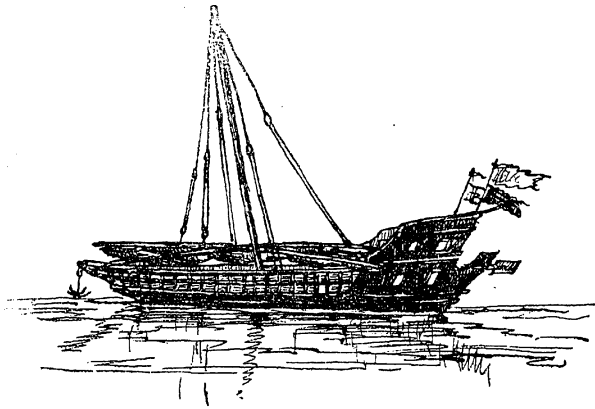
портами, такъ, что издали его можно принять за большое военное судно, хотя на немъ рѣдко бываетъ больше 10 или 12 небольшихъ пушекъ. Корма рѣзная украшена арабесками. Суда эти вообще красивы, способны хорошо держаться въ морѣ, но управляются плохо, хотя нельзя сказать чтобы



Фиг. 63.

Арабы были плохіе моряки. Тиковое дерево, изъ котораго ихъ строятъ очень прочно и долговѣчно, по тому 100 лѣтнія багалласы не рѣдкость. По величинѣ своей багалласы строятся различно, меньшіе могутъ поднимать до 200 тоннъ, а большіе до 400 тоннъ груза. На нихъ ставятся двѣ мачты. На большой, помѣщенной почти по срединѣ длины, поднимается большой рей равный мачтѣ, которая въ свою очередь равна длинѣ судна. Отъ чего парусъ къ ней прикрѣпленный огроменъ, затрудняетъ управление судномъ и оно поворачиваетъ не иначе какъ чрезъ фордевиндъ. Число экипажа доходитъ на большихъ багалласахъ до 150 человекъ.

Въ заливѣ *Кутча* встрѣчается еще болѣе оригинальный родъ судовъ называемыхъ *Дунжіахъ* фиг. 64 (*Dungiyah*).



Фиг. 64.

Между жителями существуетъ преданіе, что они сохранили свой типъ со временъ Александра Великаго, во время похода его въ Индію и участвовали въ немъ въ качествѣ перевозныхъ судовъ. Корма этихъ судовъ непомѣрно высока, имѣетъ двѣ крытыя палубы. Нижняя служитъ продолженіемъ остальной части судна, которая едва возвышается въ полномъ грузу на полтора фута надъ водою и забирается съ боковъ легкимъ переплетомъ изъ сучьевъ прикрытыхъ банановыми листьями, для предохраненія груза отъ подмочки.

Дунжіахи красятся черной краской, корма украшается рѣзбой. Имѣютъ одну мачту длиною превосходящую длину судна; на ней поднимается такой же большой парусъ какъ и на багаласахъ. Онѣ ходятъ порядочно, но управляются дурно и выжидаютъ муссоновъ, по чему въ морѣ ихъ всегда встрѣчаются цѣлыя флотиліи. Они посѣщаютъ Персидскій заливъ и Бомбей и благополучный приходъ свой заявляютъ залпами каменевъ и поднятіемъ множества флаговъ и вымпеловъ. Арабы сами сознаютъ всю неуклюжесть ихъ постройки и новыхъ болѣе уже не строятъ, а замѣняютъ ихъ европейскими каботажными судами.

Жители Малдивскихъ острововъ, арабы по происхожденію, имѣютъ суда похожія на выше описанныя, но меньшихъ размѣровъ и весьма грубой отдѣлки. На палубѣ они устраиваютъ рубку (каюту) изъ досокъ, узкую и длинную, похожую на ихъ береговья хижины. Торговля ихъ бѣдна, какъ и самая природа ихъ острововъ. Единственный кокосъ выручаетъ ихъ изъ нужды; они питаются имъ, вяжутъ веревки, гонятъ масло и возятъ его въ Балазору и даже Бенгальскій заливъ, опять таки только во время муссоновъ; въ остальное же время занимаются рыболовствомъ.

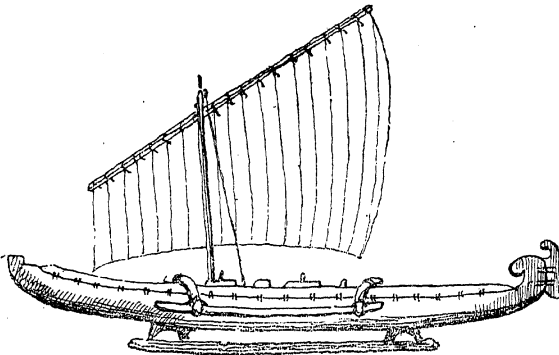
Берегъ Малабарскій. На этомъ берегу можно указать только на одинъ портъ *Бомбей*, гдѣ суда свободно могутъ укрыться отъ SW муссоновъ. Его по справедливости слѣдуетъ считать центромъ сборища судовъ со всего Персидскаго и Аравійскаго побережья и складочнымъ мѣстомъ богатыхъ произведеній этихъ странъ. При такихъ выгодныхъ условіяхъ, въ теченіи 6-ти мѣсяцевъ берегъ отъ Сурата до мыса Комоурна усянъ судами разныхъ націй, спящими взадъ и впередъ съ своими грузами, но пройдутъ эти счастливые мѣсяцы и бури разгоняютъ флотилію, которая прячется по частямъ, кто куда успѣетъ, въ заливы, устья рѣкъ и т. п.

Изъ туземныхъ судовъ Малабарскаго берега можно указать на два рода: къ первому принадлежитъ *Патаморасъ*—каботажное судно очень похожее на наши европейскіе по своей конструкціи и вооруженію. Одно отличие киль, который у патаморасовъ значительно вогнутъ внутрь судна. Ихъ строятъ изъ тика и даютъ иногда длину до 130 футовъ и до 200 тоннъ водоизмѣщенія. Носъ и корма заострены, штевни



имѣютъ довольно острые уклоны къ киллю; окрашиваются различно, иногда бѣлой, иногда черной, а иногда и зеленой краской. Вооруженіе состоитъ изъ двухъ мачтъ наклонныхъ къ носу, передняя равняется  $\frac{2}{3}$  длины судна. Паруса весьма близки къ латинскимъ. Ходятъ хорошо, но поворачиваются только чрезъ фордевиндъ. Матросы изъ касты мошпласовъ, считаютъ себя потомками арабовъ—выходцевъ въ Индію, они магометане, считаются хорошими моряками и честными людьми. Экипажъ на большихъ патаморасахъ не превышаетъ 12-ти человѣкъ.

Другой родъ судовъ этого побережья — *пирог* изъ Гоа. Гоа составляя прежде португальскую колонію, считался главнымъ городомъ Индіи, гдѣ сосредоточивалось и дворянство и торговое сословіе и духовенство. Последніе настроили тутъ множество церквей и монастырей, отъ которыхъ теперь остались одни развалины. Открытый рейдъ и вѣчно бушующее море, изгнало отсюда торговлю въ другіе, болѣе удобные порта и въ настоящее время, нѣкогда богатая колонія представляетъ почти что пустыню, оживляемую бѣдными индусами и фанатиками монахами, а представителями мореходства служатъ *пирог*, небольшія туземныя лодки отъ 15 до 35 футъ длины, употребляемая только въ тихую погоду ф. 65. Прибрежные жители возятъ на нихъ небольшіе грузы



Фиг. 65.

и ловятъ рыбу. Ихъ строятъ изъ одного дерева, выдалбливая его внутренность, а къ бокамъ пришиваютъ доски нѣсколько

отваливая кнаружѣ, а для того чтобы пирога не запрокинулась, прикрѣпляютъ балансиры. Весла у нихъ короткія въ родѣ гребцовъ.

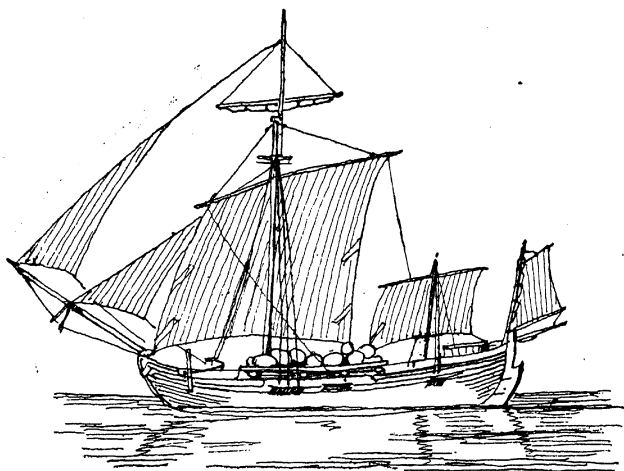
Султанъ *Транвакорскій* имѣетъ особаго рода *лодку-змю* извѣстную подъ именемъ *намбанъ*; это ничего болѣе какъ длинный долбленный кражъ въ 64 фута длины и около 3. 2 фут. ширины; наружный видъ пирога очень похожъ на нормандскій шнекаръ, съ такими же закрученными оконечностями, составляющими единственное различіе отъ простаго долбленаго челнока. Мѣсто для султана устроено въ срединѣ, а отъ него, къ носу и кормѣ имѣются банки для 35 гребцовъ, управляющихся гребками.

Берегъ Коромандельскій и островъ Цейлонъ. Отъ мыса Коморина характеръ береговъ совершенно измѣняется. Здѣсь вмѣсто горъ, плодоносныхъ и лѣсистыхъ возвышенностей, начинается низменная равнина съ однообразной зеленью, изрѣдка прерываемою индійскими пагодами. Вѣчный прибой волны нарушаетъ береговую тишину и лишаетъ возможности къ удобному и безопасному пристанищу судовъ и сообщенію ихъ съ берегомъ, въ особенности съ октября до половины апрѣля, когда господствуетъ сѣверовосточный муссонъ, гонящій длинныя пѣнистыя волны отъ Бенгала до Цейлона; онъ бушуетъ съ такой силой, что суда и не показываются. Въ это время только западный берегъ острова Цейлона доступенъ судоходству, да и самый островъ изобилуетъ хорошими пристанищами.

Жители Коромандельскаго берега, Индусы по происхожденію, какъ бы сочувствуютъ природѣ, и подавленные браманизмомъ и его суевѣріями, презираютъ выгодами мореплаванія и добычей морскихъ сокровищъ. Кастовое дѣленіе Индусовъ, поддерживая въ нихъ вѣковой застой, запрещаетъ употреблять животную пищу, по чему прибрежное рыболовство здѣсь ничтожно; имъ занимаются только паріи, люди отверженные народомъ и имъ презираемые. Эти бѣдняки во всей силѣ слова, вынуждаемые нуждой, живутъ на плоткахъ, едва укрываясь отъ непогоды и одни питаются рыбой; суда ихъ плохи и также бѣдно построены, какъ бѣдны и ихъ хозяева. Они плаваютъ болѣе въ сообществѣ, цѣлыми флотиліями и нерѣдко гибнутъ поголовно, какъ отъ неумѣлости, такъ равно и отъ дурной конструкціи судовъ. Ихъ обычное

плаваніе ограничивается Коромандельскимъ берегомъ, и рѣдко показываются они на восточномъ берегу острова Цейлона. Ихъ чаще встрѣчаютъ при SO муссонѣ между Цейлономъ и восточнымъ берегомъ Индіи, но едва задуваетъ NO—они прячутся и половину года остаются въ бездѣйствіи. Прибрежные паріи извѣстны европейцамъ подъ именемъ ласкаровъ, которыхъ они нанимаютъ для плаваній въ тропическихъ моряхъ, но ласкары, робкіе отъ природы, въ минуты опасности теряются и на ихъ услуги нельзя рассчитывать.

Изъ судовъ, употребляемыхъ преимущественно на Коромандельскомъ берегу и островѣ Цейлонѣ, болѣе извѣстны *Дони* (фиг. 66). Ихъ величина отъ 50 до 57 футъ въ длину



Фиг. 66.

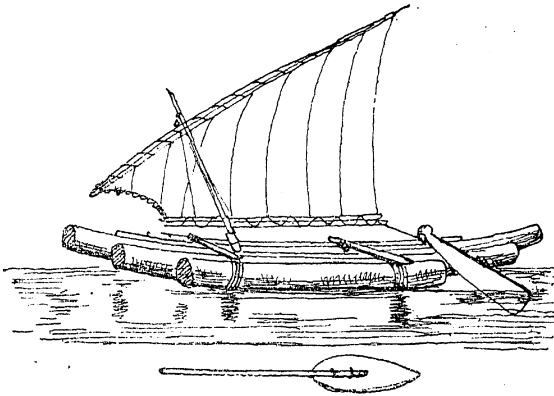
и 13 въ ширину. Нѣкоторыя построены порядочно, скрѣплены даже желѣзомъ, но большая часть выстроены плохо, съ бортами сшитыми ивовыми прутьями или древеснымъ волокномъ. На нѣкоторыхъ устроены палубы, другія же вовсе безъ палубъ. На островѣ Цейлонѣ, нѣкоторые дони снабжены балансиромъ. Рангоутъ состоитъ изъ двухъ и даже трехъ мачтъ. На послѣднихъ, какъ показано на рисункѣ, паруса четырехугольные привязанные къ реямъ, на иныхъ они

треугольные-рейковые, похожіе на галерные. Говорятъ, что ласкары для узнанія теченія, доходящаго около острова Цейлона до 60 миль въ сутки, бросаютъ въ воду песокъ, раковины, перья и чрезъ сравненіе движенія ихъ, расчитываютъ, на сколько теченіе выгодно или невыгодно для хода судна.

Жители острова Цейлона, для прибрежныхъ плаваній употребляютъ пироги однодеревки съ балансирами. Система постройки пирога очень сходна съ пирогами Малабарскаго берега. Балансиры ихъ иногда двойные, удалены отъ корпуса на 12 и даже 15 его ширинъ. Парусъ сравнительно съ пирогой можно назвать громаднымъ, ибо онъ превышаетъ площадь ее въ 300 разъ; шьется изъ плохой бумажной ткани и красится въ красный цвѣтъ. Подъ нимъ пироги ходятъ очень быстро. При употребленіи одного балансира подобно океанійскимъ проа, балансиръ всегда остается на навітренной сторонѣ; — хотя этотъ балансиръ и очень солиденъ, но при свѣжихъ вѣтрахъ пирогу легко можетъ опрокинуть; для предупрежденія такой случайности, ласкары садятся на рычаги поддерживающіе балансиръ и терпѣливо выдерживаютъ волну, обливающую ихъ съ ногъ до головы. Управление пирогами очень ловкое. При условіи, что балансиръ долженъ всегда оставаться на вѣтрѣ, поворотовъ не существуетъ, переносится только парусъ, а человекъ управляющій рулемъ, переходитъ на другой конецъ пирога и опускаетъ доску замѣняющую руль; служившую же до того времени рулемъ поднимаетъ. Экипажъ пирога состоитъ обыкновенно изъ 5 человекъ. При нуждѣ они отходятъ отъ берега на 20 и 25 миль, и предпочитаютъ ходить подъ парусами, употребляя короткія весла (гребки), только при безвѣтріи или когда онъ противный.

Къ сѣверу отъ *Мадраса*, мели на столько затрудняютъ прибрежное плаваніе, что туземцы ласкары, которыхъ единственное занятіе составляетъ рыболовство, придумали особаго рода плоты изъ легкаго дерева (пини). Величина этихъ плотовъ, извѣстныхъ подъ общимъ именемъ *катимароновъ* бываетъ отъ 20 до 38 футъ (фиг. 67). Парусъ близокъ къ треугольному; онъ поднимается на мачту, имѣющую у большихъ плотовъ ванты и всегда держится на подвѣтренной сторонѣ. На иныхъ катимаронахъ, при свѣжихъ вѣтрахъ выкидываются балансиры какъ и на пирогахъ. Говорятъ, что

ласкары перескакиваютъ на нихъ бары въ какую угодно погоду и при большомъ волненіи, которое оказываетъ весь катимаронъ, они поднимаютъ руки, чтобы противопоставить волнѣ наименьшую собою площадь. Будучи отличными пловцами, они нисколько не теряются въ томъ случаѣ, когда плотъ ихъ переворачивается, они соскакиваютъ въ воду и порачиваютъ его какъ слѣдуетъ и продолжаютъ плаваніе.



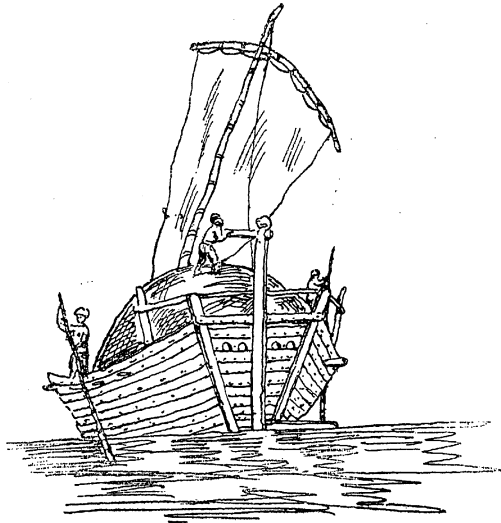
Фиг. 67.

Бенгалъ. Бенгалскій заливъ признается первымъ удобнымъ мѣстомъ для пристанища морскихъ судовъ, начиная отъ Балазоры, который въ прежніе времена былъ значительнымъ торговымъ городомъ. Въ настоящее время отдано предпочтеніе Калькутѣ, прежде бывшей ничтожной деревенькѣ въ устьяхъ рѣки Ганга, а теперь благодаря обширной его дельтѣ, превратившейся въ громадный городъ съ монументальными постройками, не уступающими европейскимъ и сдѣлавшимся главной резиденціей европейской администраціи.

Глубокія воды Ганга способствуютъ судоходству внутрь богатыхъ провинцій Индустана и свозкѣ въ Калькуту различныхъ произведеній, отъ чего вся рѣка покрыта судами различныхъ величинъ и конструкцій соотвѣтственно его руслу. Тутъ встрѣчаются и пароходы, поднимающіеся до Бенареса и роскошно отдѣланные для путешественниковъ суда *тинасы* и неуклюжіе *памлесы* и легкія доонги и лодки

бѣдняковъ, промышляющихъ рыболовствомъ и разнаго рода челноки однодеревки; словомъ, разнообразіе въ конструкціи перевозочныхъ судовъ на столько велико, какъ и на нашей Волгѣ.

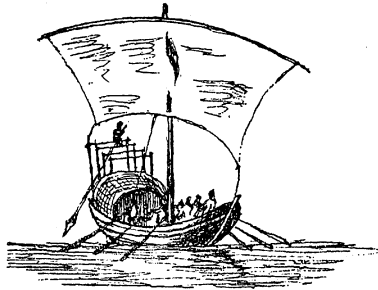
Описаніе рѣчныхъ пароходовъ, одинаковыхъ во всѣхъ государствахъ, было бы излишне. *Пинасы*,—это легкія очень красивыя суда, приспособленныя для плаванія по р. Гангу европейцевъ; онѣ вооружены какъ наши бриги и голеты (см. это) и походятъ на нихъ своею внѣшностью; внутреннее размѣщеніе каютъ роскошно и приспособлено для продолжительныхъ плаваній. Надъ палубой повѣшенъ постоянно движущійся огромный вѣеръ. Богатые путешественники, нанимая *пинасу*, вмѣстѣ съ тѣмъ нанимаютъ нѣсколько (иногда 5 и 7) туземныхъ лодокъ, на которыя помѣщаютъ прислугу, лошадей, экипажи, провизію; словомъ все, что необходимо для полнаго комфорта. Не рѣдко такого богача сопровождаютъ до 100 человекъ всякаго народа и путешествіе, напримѣръ отъ Калькуты до Аллагабала тянется 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> и 3 мѣсяца. Верхняя часть Ганга уже и мельче, почему и суда строятся различныя, но ни тѣ, ни другія не представляютъ особенныхъ отличій. Вотъ одна изъ бенгальскихъ перевозочныхъ барокъ, называемая *палмелс* (фиг. 68).



Фиг. 68.

Она прилагается какъ типъ безобразія и небрежной постройки.

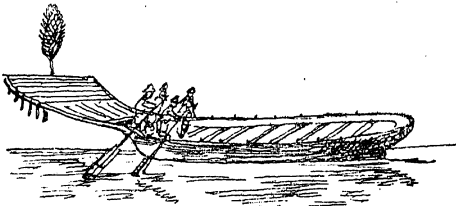
Пирогы, употребляемыя въ многочисленныхъ притокахъ р. Ганга, гораздо красивѣе; одна изъ нихъ *доопа* (фиг. 69) очень походитъ на русское рѣчное судно.



Фиг. 69.

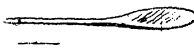
Бирманскій берегъ, омываемый Бенгальскимъ заливомъ, составляетъ береговое владѣніе Бирманскаго королевства, почти никогда не посѣщаемого индѣйскими судами. Бирманцы не отличаются морскимъ искусствомъ, почти не покидаютъ своей земли и все ихъ судостроеніе ограничивается небольшими лодками, способными плавать по рѣкамъ и тихимъ водамъ заливцовъ, почти не употребляя парусовъ.

Нѣсколько болѣе заслуживаютъ вниманія морскія силы бирманскаго императора. Они состоятъ изъ военныхъ лодокъ, выдолбленныхъ изъ одного тиковаго кряжа, длиною отъ 80 до 100 футовъ, а шириною не болѣе 8 ф. (фиг. 70).



На такихъ лодкахъ помѣщается отъ 50 до 60 гребцовъ, управляющихъ лод-

ГРЕБОКЪ

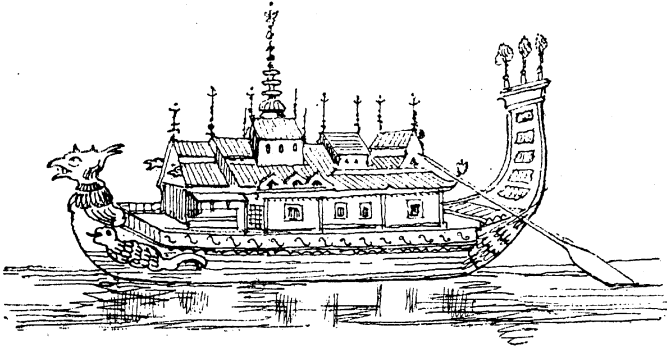


Фиг. 70.

кой гребками, утвержденными на штыряхъ. На носу устроена платформа; на

ней ставится пушка 6 и даже 12-ф. калибра. Говорят, что Бирманский императоръ можетъ собрать такихъ лодокъ до 500 штукъ, которыя обязаны выставлятъ по его требованію, всѣ города, лежащіе около рѣкъ, что и составляетъ вооруженную морскую силу Имперіи. Лодки начальственныхъ лицъ расписываются различными узорами и украшаются позолотой; каждое лицо имѣетъ свой флагъ.

Лодка самого императора весьма оригинальна (фиг. 71). Это скорѣе императорская яхта; на ней настроено множество каютъ самой затѣливой архитектуры, въ которой есть много сходства со вкусами сосѣдней Бирману китайской имперіи.



Фиг. 71.

Сіамъ, Японія, Китай государства крайняго востока, замѣтно поддающіяся вліянію европейской цивилизаціи. Долгое время эти державы придерживались своеобразнымъ типамъ мореходныхъ судовъ, имѣющихъ много сходства и въ конструкціи и въ оснасткѣ, а военныя суда походили даже и вооруженіемъ, что объясняется тѣмъ, что предѣлы ихъ плаваній ограничивались Китайскимъ и Японскимъ морями, а характеръ плаванія былъ каботажный, общій для всѣхъ трехъ націй. По этому ихъ торговыя суда, вполне удовлетворяющія своимъ нуждамъ, остаются отчасти еще въ прежнемъ видѣ и встрѣчаются во множествѣ около своихъ береговъ. Инды, болѣе совершенной конструкціи, ходятъ въ Батавію, на острова Яву, Суматру, въ Малакскій проливъ,



на Манильскій архипелагъ, острова Филиппинскіе, Малайскій архипелагъ и доходятъ даже до острова Цейлона, избирая для этихъ переходовъ попутные муссоны.

Существенный переворотъ замѣчается въ военномъ судостроеніи этихъ государствъ. Неуклюжія съ виду ихъ *джонки* совершенно исчезаютъ и замѣняются судами новѣйшихъ европейскихъ конструкцій, вмѣстѣ съ тѣмъ замѣчается стремленіе обезпечить себя постройкой судовъ своими средствами, безъ европейскаго вмѣшательства. Такимъ образомъ въ Сіамъ, въ столицѣ ихъ Банкокѣ, устроено адмиралтейство съ двумя доками, принадлежащими правительству. Правда, что, по отзывамъ очевидцевъ, оно содержится далеко не привлекательно, однако въ немъ строятся военныя паровыя суда для національнаго флота, состоящаго изъ 2-хъ корветовъ, 5 канонерскихъ лодокъ, изъ которыхъ двѣ броненосныя, съ опускающимися въ трюмъ орудіями, 3-хъ шкунъ и париходовъ; на всѣхъ этихъ судахъ считается 40 орудій, изъ нихъ нѣкоторыя нарѣзные, системы Армстронга привезены изъ Англіи, равно какъ и паровыя машины и броневыя плиты, приобрѣтены либо въ Англіи, либо во Франціи. Рабочіе въ адмиралтействѣ Китайцы. Корветами командуютъ Европейцы, но офицеры и команда природныя Сіамцы, о которыхъ командиры отзываются съ большою похвалою, какъ о бравыхъ и смѣтливыхъ людяхъ.

Въ Сіамскомъ торговомъ флотѣ считается до 80 судовъ совершенно европейской конструкціи и три парохода; всѣ они строились въ Сіамѣ. Въ постройку судовъ входитъ по преимуществу тиковое дерево, растущее въ изобиліи въ королевствѣ.

Японія очевидно желаетъ сдѣлаться морской державой, на сколько позволяютъ ей средства. Нѣкоторые Европейцы предсказываютъ ей какъ островному государству, такую же вліятельную будущность, какую въ Европѣ въ настоящее время занимаетъ Англія. Такъ ли это или нѣтъ покажетъ время, однако въ настоящую пору дѣятельность восточной островской имперіи проявилась устройствомъ въ Нагасаки военнаго порта, гдѣ уже выстроенъ париходный заводъ при содѣйствіи голландскихъ инженеровъ, служащій преимущественно для исправленія паровыхъ военныхъ судовъ. Рядомъ устроенъ докъ, а на противоположномъ берегу Нагасака-

скаго залива—Мортоновъ Элингъ, могущій поднимать суда до 1500 тоннъ. Такъ какъ Нагасацкскій портъ значительно удаленъ отъ столицы, то правительство избрало бухту Йокоско, лежащую вблизи Йеддо, гдѣ при содѣйствіи французскихъ инженеровъ устроило портъ въ большихъ размѣрахъ, со строительнымъ эллингомъ и нѣсколькими доками для осмотра и исправленія судовъ, а для починки и поправки небольшихъ судовъ устроило небольшое адмиралтейство въ самомъ Йеддо и открыло вмѣстѣ съ тѣмъ морское училище. Независимо отъ этихъ учрежденій, находится еще заведеніе въ Фіюго, гдѣ строятся рѣчные пароходы, содержащіе сообщеніе между Фіюго и Оосака.

Всѣхъ портовъ въ Японіи въ настоящее время пять. Къ четыремъ упомянутымъ слѣдуетъ прибавить еще Хакодаде. Въ нихъ ежегодно насчитываютъ болѣе 1000 различныхъ европейскихъ судовъ, заходящихъ для торговли и исправленія поврежденій.

Военный флотъ Японіи еще въ зародышѣ, въ немъ считаютъ: башенный мониторъ о трехъ парѣзныхъ орудіяхъ— 7—9 дюйм. калибра, броненосный корветъ о 12 орудіяхъ— 3—7 дюйм. калибра и 15 деревянныхъ судовъ различной величины.

Торговый флотъ состоитъ изъ 68 паровыхъ и 18 парусныхъ судовъ. Японцы настойчиво домогаются объ его улучшеніи; торговля суда ихъ показываются уже въ отдаленныхъ Китайскихъ портахъ напр. Гонъ-Конгъ и, Маниллѣ; кромѣ того, нѣкоторые Японцы составили изъ себя торговую компанію и обзавелись 23 кораблями, на которыхъ капитаны и матросы природныя Японцы. Каботажное плаваніе совершается однако по преимуществу еще на джонкахъ, очень схожихъ по конструкціи съ джонками китайскими, но отличными отъ нихъ по рангоуту и оснасткѣ: китайскія джонки имѣютъ 2 и 3 мачты и трельяжные паруса, а на японскихъ джонкахъ паруса полотняные, оснастка же состоитъ изъ одной большой мачты въ среднѣхъ и весьма маленькой на носу.

Китай не менѣе Японіи озабоченъ европейскими нововведеніями по военнымъ отраслямъ какъ на сухомъ пути, такъ и на морѣ; достаточно посѣтить Нанкинъ, чтобы убѣдиться въ этомъ и дѣйствительно, въ Нанкинѣ устроенъ пушечный заводъ, попавшій правда въ руки Англичанъ,

однако же это не мешает Китаю запастись мѣдными и чугунными наръзными орудіями, изготовленными на этомъ заводѣ. Тутъ же устроены и оружейныя мастерскія, гдѣ выдѣлываются ружья системы Ремингтона. Англичане, завѣдующіе пушечными заводами, надѣются, что на нихъ можно будетъ отливать 15 дюймовыя орудія.

Нанкинъ, какъ извѣстно, находится на р. Янсе-Кіангъ и считается единственнымъ изъ Китайскихъ портовъ, имѣющихъ свободный доступъ съ моря во всякое время, такъ какъ устья рѣки и самая рѣка вездѣ приглубы, что благопріятно вліяетъ на торговое движеніе парусныхъ судовъ и пароходовъ, входящихъ своею величиной до 3000 тоннъ. Въ Нанкинѣ, кромѣ пушечнаго и оружейнаго заводовъ, находится военное адмиралтейство, устроенное весьма основательно; тутъ же устроены и паровой заводъ, гдѣ изготовляются паровыя машины, строится бронепрокатный заводъ и производится опыты надъ подводными минами.

Въ Китаѣ вообще всѣ порты, лежатъ въ глубинѣ шкеръ и въ значительномъ разстояніи отъ устьевъ рѣкъ; такъ: Кантонъ удаленъ на 80 миль, Амой—11, Нингпо—14, Шанхай—50 и Фунчау—58. Изъ этихъ городовъ самый доступный есть Амой, другіе же имѣютъ бары, чрезъ которые входятъ только во время приливовъ.

Въ Шанхаѣ и Фунчау имѣются также адмиралтейства; но Шанхайское похвалить нельзя за благоустройство; любопытнѣе другихъ въ военноморскомъ отношеніи,—это въ Фунчау. Адмиралтейство здѣсь устроено въ 11 миляхъ ниже города; имъ завѣдуютъ французы и ведутъ дѣло очень хорошо. Здѣсь имѣется элингъ для починки судовъ, тутъ же находятся корабельная и навигаторская школы, гдѣ воспитываются до 275 учениковъ изъ природныхъ китайцевъ. Въ Нанкинѣ, при адмиралтействѣ содержится также навигаціонная школа и школы для нѣмецкаго и англійскаго языковъ. Кромѣ того, много молодыхъ и способныхъ китайцевъ отправлено въ Америку изучать судостроительное искусство и другія науки, относящіяся до мореплаванія и судостроенія, а также лучшія сочиненія относящіяся до морскаго дѣла вообще. Словомъ сказать, Китай сбросилъ съ себя вѣковой застой и видя что Европейскому давленію можно противудѣйствовать только тѣмъ же оружіемъ, какимъ гнетутъ его Европейцы, Китай

употребляеть всё свои силы, чтобы парализовать этот гнет и нѣтъ сомнѣнiя, что настанеть то время, когда трудолюбивый и смысленный народъ достигнеть желаемаго.

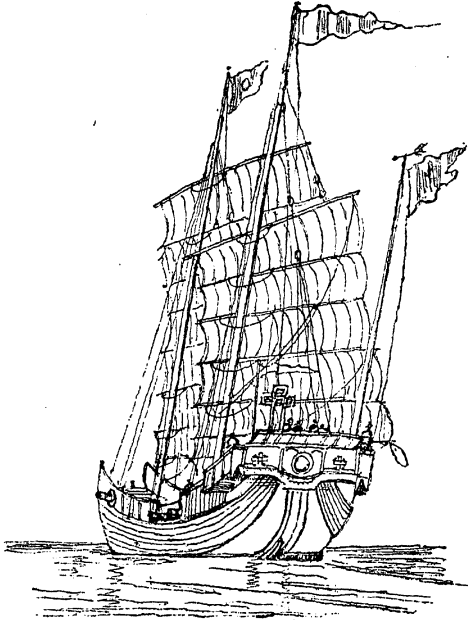
Въ Нанкинѣ и Фунчау производятся главныя постройки судовъ для военнаго китайскаго флота. Въ первомъ, еще къ 1873 г. было построено: фрегатъ, 3 канонерскія лодки и 2 парохода, а въ послѣднемъ 5 винтовыхъ транспортовъ, 5 канонерскихъ додокъ въ 500—600 тоннъ, корветъ въ 1200 тоннъ; всё они вооружены 5 и 7 дюймовыми наръзными орудиями системы Витворта, а въ концѣ прошлаго года, Китай брiобрѣлъ въ Англіи 2 канонерки типа Staunch и по-видимому окончательно отрѣшается отъ своихъ оригинальныхъ военныхъ джонокъ, становящихся большою рѣдкостью.

Нельзя сказать того же о судахъ каботажныхъ, рыболовныхъ и другихъ. Здѣсь царствуетъ оригинальная первобытная старина и рыболовныя и каботажныя суда съ ихъ досчатыми парусами, сплываютъ въ громадномъ количествѣ по шкерамъ и покрываютъ горизонтъ на далекое пространство.

Рыболовство существуетъ здѣсь съ глубокой древности и ведется съ большою системой. Огромныя флотилии рыбаковъ дѣлятся на отряды, отрядные старшины носятъ особыя флаги и охраняютъ порядокъ въ своемъ отрядѣ рыболовныхъ джонокъ.

*Джонки* — это суда по истинѣ самыя оригинальныя и своеобразныя. Не вдаваясь въ подробности ихъ архитектуры, достаточно описать ихъ внѣшній видъ, оснастку, а на военныхъ и вооруженіе, не имѣющее никакого сходства не только съ судами Европы, но даже съ судами другихъ странъ, гдѣ кораблестроеніе стоитъ на весьма невысокой степени развитости. Если посмотрѣть на военную джонку (фиг. 72), то прежде всего, глазъ поражается необыкновенною шириною кормовой части. Корма какъ бы раздута и возвышается надъ всѣмъ корпусомъ. Отъ чего носовая оконечность кажется очень низкой, да и сама скорѣе близка къ формѣ четырехугольника, способнаго пропускать воду подъ себя чѣмъ ее разсѣкать. Боковая обшивка очень крута и весьма мало углубляется въ воду, чрезъ что общій видъ джонки на водѣ таковъ, что она какъ бы напираетъ на поверхность воды, но въ нее не углубляется. Обшивныя доски оструганы весьма грубо и украшены такою же деревянною рѣзбой, окрашенной бѣлилами. *Кормы* непремѣнно разрисованы; чаще всего изображаются

на нихъ горы, облака, драконы, цвѣты. Все это помѣщено на бѣломъ фонѣ и раскрашено самыми яркими цвѣтами, а верхняя грань кормы завершается огромными разноцвѣтными фонарями изъ просаленной бумаги, на которой, въ свою очередь, нарисованы разныя фигуры и надписи. Надстройки въ кормовой части выходятъ нѣсколько за бортовую обшивку и



Фиг. 72.

назначены для помѣщенія провизіи. Въ кормѣ и носу устроено нѣсколько каютъ; въ носовой помѣщается кухня, а въ другихъ всякая всячина. Въ кормѣ помѣщается капитанъ; въ его каютѣ непременно нарисована картина, изображающая Конфуція и дьявола. Такія картины помѣщаются впрочемъ Китайцами и на дверяхъ домовъ. Каюта мандарина подъ палубой въ кормѣ же, она просторна, освѣщена сверху иллюминаторами, размаляванными красной краской. Въ носовой

части просторно и удобно размѣщена команда. Въ трюмѣ хранится прѣсная вода и порохъ.

Военныя Джонки вооружены нѣсколькими пушками небольшого калибра. На носу стоитъ погонная мѣдная пушка, съ разными литыми украшеніями. Абордажное оружіе размѣщено по бортамъ и состоитъ преимущественно изъ копій. На джонкахъ 3 мачты, бушприта нѣтъ, паруса прямоугольные не парусинные, а драичные, связанные горизонтальными жердями. Они тяжелы, плоски, слѣдовательно неудобны для крутыхъ боковыхъ вѣтровъ; но ихъ легко уменьшать, такъ какъ каждая часть паруса, между горизонтальными жердями, легко подбирается. Якоря большею частію деревянные, какія употребляются Малайцами. Длина джонокъ доходить до 40 метровъ или 128 футъ. Онѣ легки на ходу и порядочно лавируютъ, но сидятъ мелко и по тому ихъ сильно дрейфуетъ. Экипажъ набирается преимущественно изъ рыбаковъ. На каждой имѣется опытный лодманъ и переводчикъ, такъ какъ капитаны большею частію совершенные невѣжды.

Купеческія джонки (фиг. 73.) очень схожи съ военными и разнятся съ ними внутреннимъ размѣщеніемъ, по чему ихъ

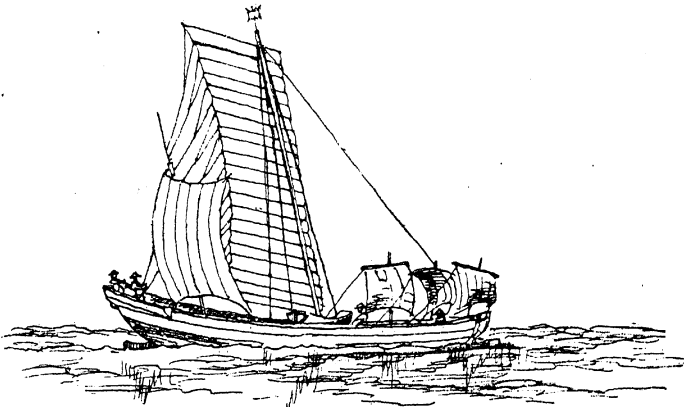


Фиг. 73.

триумъ разгороженъ плотными переборками. Въ особенности такіа переборки необходимы для перевозки въ жидкомъ видѣ индиго.

Изъ прилагаемыхъ двухъ рисунковъ можно легко усвоить, себѣ понятіе о постройкахъ и наружномъ видѣ джонокъ, которыя вообще можно причислить къ порядочнымъ морскимъ судамъ, не смотря на ихъ оригинальную и неуклюжую виѣшность, ибо на взглядъ кажется, что корпусъ и парусность какъ бы нарочно придуманы на перекоръ всему, что усвоено морскимъ искусствомъ.

Военныя джонокы малыхъ размѣровъ, напр. длиною 45—60 футъ, называются *пенгши*; онѣ очень схожи съ большими, вооружены одной пушкой каменометомъ однофунтоваго калибра, имѣютъ двѣ мачты. Есть кромѣ того лодки таможенныя, изукрашенныя очень яркими красками; ихъ можно встрѣтить въ устьяхъ рѣкъ, наблюдающими за провозомъ европейскихъ товаровъ. Лоцмана употребляютъ своего рода лодки (ф. 74), на которыхъ ставится пять мачтъ.



Фиг. 74.

Китай, съ его обширной торговлей, громаднымъ населеніемъ, омываемый съ востока моремъ и владѣющій большими судоходными рѣками и каналами, имѣетъ множество различныхъ судовъ, приспособленныхъ къ специальнымъ цѣлямъ.

Такъ напримѣръ: чайныя лодки перевозятъ цѣнные грузы, не терпящія сырости, устроены очень солидно съ плотными, непронускающими мокроты бортами и палубой, подъ которой перевозятъ чай изъ внутреннихъ провинцій къ приморскимъ портамъ. Лодки для индиго, перевозимаго въ жидкомъ видѣ, имѣютъ кромѣ крыши плотныя переборки. Такимъ образомъ приспособляются и другія грузовыя суда, о которыхъ не упоминается, такъ какъ въ нихъ нѣтъ ничего особеннаго.

Гораздо болѣе интересу представляютъ суда, на которыхъ гнѣздится бѣдное рабочее населеніе Китая и суда такъ называемыя увеселительныя, поражающія Европейца своею многочисленностію и разнообразіемъ. Онѣ служатъ какъ бы продолженіемъ населенныхъ торговыхъ городовъ и располагаются правильными линіями, вдоль и поперекъ большихъ рѣкъ и каналовъ, составляющими собою прямыя водяныя улицы, чрезъ которыя перекинута мостики и по которымъ снуютъ взадъ и впередъ маленькія лодки съ различными жизненными припасами, развозимыя крикливыми торговками. Населеніе такихъ пловучихъ городовъ составляютъ весьма почтенныя цифры: въ Кантонѣ — насчитываютъ до 80000 душъ, въ Гонконгѣ—12000, Фунчау—20000 и Шанхаѣ—8000.

Въ этихъ пловучихъ городахъ сосредоточено все, что необходимо для жизни и что можетъ поразить человѣка своею роскошью и своею ницетой; тутъ есть и торговыя заведенія и развратъ присущій тому и другому состояніямъ гнѣздится тутже и привлекаетъ къ себѣ береговыхъ жителей. Едва наступаетъ вечеръ, пловучій городъ освѣщается бумажными разноцвѣтными фонарями и начинается вечерній разгулъ, продолжающійся далеко за полночь.

Между этими плавающими домами, въ извѣстныхъ кварталахъ помѣщаются особаго рода длинныя и плоскія лодки съ низкими и широкими бортами, по которымъ удобно ходить. На верхнихъ палубахъ настроено нѣсколько комнатъ, чистыхъ и роскошно убранныхъ ажурной рѣзью, съ весьма затѣйливою архитектурой, походящихъ своею внѣшностію на яхту бирманскаго императора и раскрашенныхъ яркими красками, — это своего рода рестораны и трактиры, посѣщаемые какъ Китайцами такъ и Европейцами. Въ кормовой части такихъ пловучихъ ресторановъ, похожей на корму у лодки (фиг. 75), только отдѣланной болѣе роскошно, помѣщается женское



отдѣленіе, составляющее необходимое условие всѣхъ общественныхъ домовъ отдохновенія, къ которому Китайцы очень склонны. Впрочемъ и Европейцы не прочь отъ развлеченій и удовольствій въ такого рода убѣжищахъ. Въ Кантонѣ на примѣръ, предъ богатымъ Европейскимъ кварталомъ, стоитъ много такихъ лодокъ, установленныхъ свѣжими цвѣтами и растеніями. Не рѣдко общество, желающее повеселиться что называется всласть и покутить, нанимаетъ такую лодку и отправляется вверхъ, либо внизъ по рѣкѣ, сопровождаемое музыкой, пляской, фокусниками и т. п. удовольствіями.

Лодки бѣдняковъ имѣютъ весьма скромную внѣшность. Обыкновенно онѣ скупаются у судохозяевъ, когда лодка становится уже негодной для перевозки грузовъ и способна только стоять на тихой водѣ. Ее приспособляютъ тогда къ жилью; она становится въ ряды плывучихъ домовъ и стоитъ, пока не придетъ время ей затонуть.

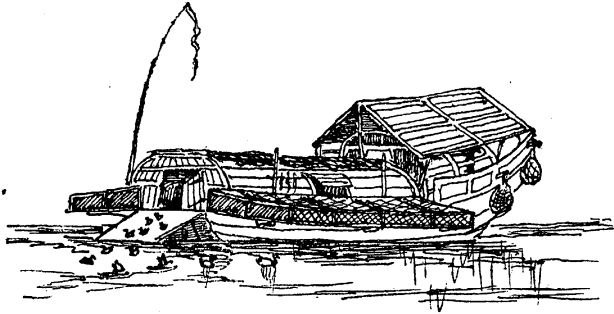
Здѣсь изображены двѣ лодки (фиг. 75): одна торговая маленькая, пристала продавать свои продукты къ большой жилой лодкѣ. Въ такихъ же бѣдныхъ лодкахъ помѣщаются и падшія женщины низшаго разряда.



Фиг. 75.

Въ числѣ затѣливыхъ китайскихъ лодокъ встрѣчается одинъ разрядъ, приспособленный къ разведенію утокъ и ихъ выращиванію. Для вывода утятъ китайцы употребляютъ человеческую теплоту. Этимъ обыкновенно занимаются старыя женщины. Онѣ обкладываютъ ихъ около пояса, стараясь поддерживать ровную температуру. Какъ только выведутся утята, ихъ переносятъ на особаго рода лодки, гдѣ онѣ и выращиваются. Утки, какъ извѣстно, питаются червями и мелкой рыбешкой. Для доставленія имъ свѣжаго корма, лодки пристають къ берегу и спускаютъ утятъ, которые и роются въ береговой тинѣ. Когда же одно мѣсто объѣдено, лодки переходятъ на другое и такимъ образомъ продолжаютъ выращиваніе этой любимой китайцами птицы, хотя и порядочно

воняющей рыбой; говорят, что утки очень скоро привыкают къ своимъ жилищамъ (фиг. 76) и никогда не заблудятся, хотя бы нѣсколько такихъ лодокъ сошлись вмѣстѣ.

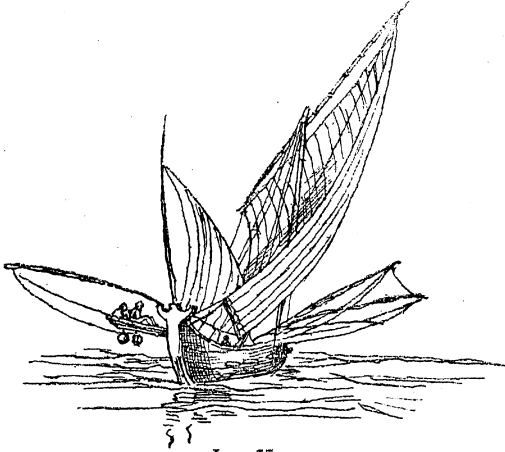


Фиг. 76.

Кохинхина хотя и находится между Сіамомъ и Китаемъ; хотя въ ея жителяхъ много сходства въ языкѣ, религій и даже одеждѣ, но судостроеніе ихъ своеобразно, а правительство опасается европейскихъ нововведеній. Правда, императоръ ихъ *Гиа-Лонгъ* вызвалъ было нѣсколько французовъ эмигрантовъ, облекъ ихъ въ званія министровъ; они устроили ему армію и флотъ и построили нѣсколько крѣпостей подобно европейскимъ, но послѣдователь его отнесся къ такимъ нововведеніямъ враждебно, наложилъ свою деспотическую руку на просвѣщеніе и торговлю и страна, богатая отъ природы, впала въ первобытное невѣжество. Впрочемъ слѣды европейскихъ трудовъ не совершенно изгладились и замѣтны въ вооруженіи солдатъ, въ устройствѣ артиллеріи и отчасти въ судостроеніи. Кохинхина содержитъ небольшой военный флотъ изъ корветовъ, построенныхъ на европейскій ладъ, но постройка ихъ груба, вооруженіе неуклюжее, нагрузка неправильна, содержаніе неопратно. Матросы не дисциплированы.

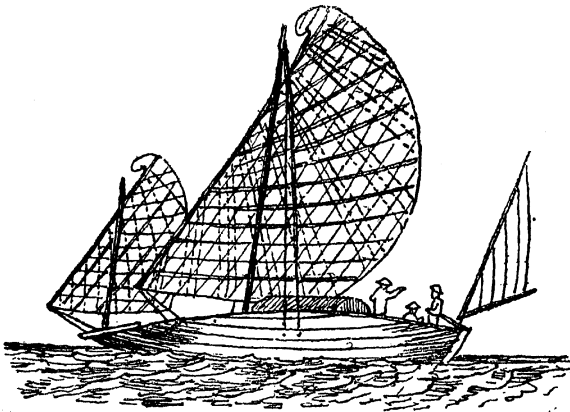
Изъ промышленныхъ туземныхъ судовъ по юговосточному берегу Китайскаго моря, интересны по своимъ конструкціямъ и вооруженію рыболовная лодка *юи-юу* изъ туранскаго залива (фиг. 77), и каботажное судно изъ залива Тонкинскаго (фиг. 78). На рыболовныхъ туранскихъ лодкахъ помѣщается

отъ 8 до 10 чел. рыбаковъ, любящихъ и знающихъ свое дѣло. Промыселъ этотъ очень выгоденъ и былъ бы прибы-



Фиг. 77.

лень, если бы жадные къ наживѣ мандарины, не налагали своей руки на обильную добычу кроткихъ и усердныхъ промышленниковъ. На тонкинскомъ каботажникѣ особенно ори-



Фиг. 78

гинальны паруса; они шиты из бумажной шкани и растянуты тонкими деревянными рейками, пришитыми къ полотну какъ показано на рисункѣ, отъ чего парусъ сохраняетъ почти всегда плоскую поверхность.

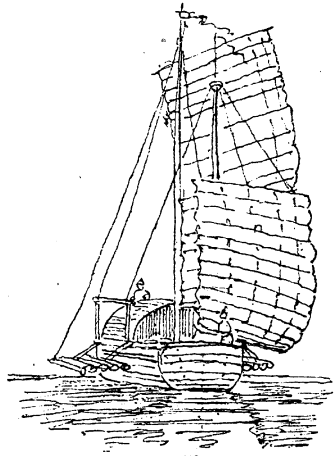
Острова Филипинскіе, богатые по своей растительности, вмѣстѣ съ тѣмъ замѣчательны и по своей промышленности.

Каботажныя и рыболовныя суда на островѣ Маниллѣ и другихъ ему сосѣднихъ, имѣютъ непремѣнно балансиры по обѣ стороны судна, устроенные изъ бамбуковыхъ жердей; у рыболовныхъ пирогъ они отдалены отъ борта; каботажныя же суда иногда имѣютъ ихъ около самыхъ бортовъ, а иногда устраиваютъ какъ и у рыболововъ. Назначеніе балансировъ уже было объяснено, они составляютъ непремѣнную принадлежность судовъ сравнительно узкихъ, и предохраняютъ ихъ отъ возможности опрокинуться.

Вотъ рисунокъ манильскаго каботажника съ балансирами около бортовъ фиг. 79; у него какъ и у другихъ паруса такіе же какъ на джонкахъ.

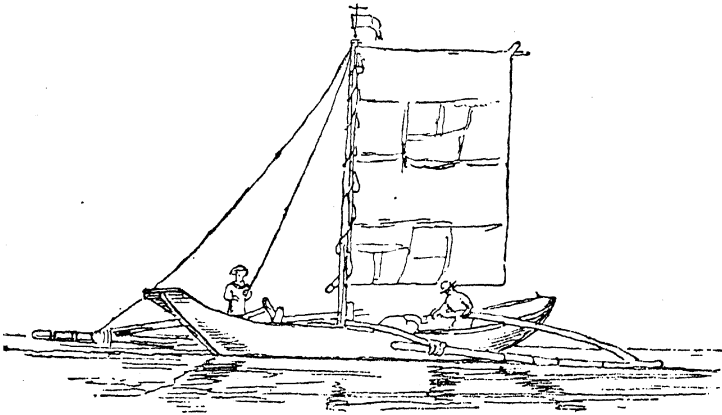
Рыболовныя пироги Филипинскихъ отроговъ строятся изъ одного дерева. Паруса у нихъ шьются иногда изъ реекъ, иногда изъ бумажнаго полотна; лодки могутъ поднимать до 5 человекъ и порядочный уловъ рыбы ф. 80.

Малайскій архипелагъ, въ составъ котораго входятъ острова Молукскіе и Зондскіе, созданъ самой природой для прибрежнаго плаванія, обиліемъ весьма удобныхъ заводей, бухточекъ и заливовъ, доставляющихъ судамъ прекрасныя пристанища и защиты отъ непогодъ. Мѣстные прибрежные жители этого огромнаго архипелага, принадлежа къ одному малайскому племени, имѣютъ большое между собою



Фиг. 79.

сходство, какъ по наружности, такъ и нравственнымъ качествамъ. Они не велики ростомъ, сухощавы, ловки, сильны, хитры, коварны, храбры, любятъ свободу и упорно ее отстаиваютъ, не смотря на всѣ усилія европейцевъ. Будучи магометане, они фанатически преданы своей религіи, и оказываютъ особенное уваженіе тѣмъ, кто побывалъ въ Меккѣ. Живущіе по побережьямъ очень хорошіе моряки, готовые кромѣ обыкновеннаго судового промысла, поразбойничать и пограбить при всякомъ удобномъ къ тому случаѣ. Въ старое время паруснаго судоходства, они наносили много вреда европейской торговлѣ; нападая и грабя купеческія суда, они вводили экипажи ихъ въ неволю и торговали ими на рынкахъ; но съ развитіемъ пароходства, европейскія правительства



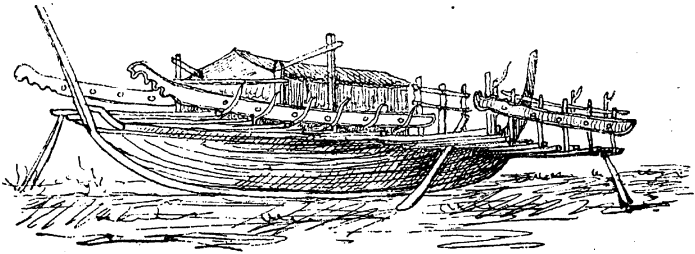
Фиг. 80.

серьезно и нещадно начали преслѣдовать малайскихъ разбойниковъ и значительно ослабили морскіе грабежи; но нельзя сказать, чтобы совершенно ихъ уничтожили. Между малайцами все еще находятся отчаянные смѣльчаки, поджидающіе свои жертвы, за безчисленными камнями укрывающими ихъ отъ самаго зоркаго глаза. Едва заштилѣтъ парусное судно — они считаютъ его своей жертвой. Въ этомъ случаѣ помогаетъ имъ сама природа, ибо въ проливахъ раздѣляющихъ острова, маловѣтрія и даже безвѣтрія весьма не рѣдки. Ма-

лайцевъ можно назвать морскими бедуинами, не признающими никакой власти, жаждущими однихъ грабежей; они друзья съ сильными и враги всего, что слабо. Однимъ голландцамъ удастся уживаться съ этимъ непокорнымъ племенемъ, похаживая скорѣе на полудикарей, только потому, что не преслѣдуя ихъ за разбойничество, они ведутъ съ ними выгодную торговлю на свободныхъ условіяхъ и знакомятъ ихъ съ ремеслами, дающими возможность выгодно сбывать свои произведенія.

Суда малайцевъ отличаются очень хорошей постройкой и отдѣлкой, легкостью и ходкостью. Изъ нихъ два типа очень сходны по своей конструкціи съ древними биремами и триремами; на нихъ то они и производятъ свои воинственные набѣги:

Корокоръ съ острова Целебеса длиною до 64 ф., шириной до 13 футъ, имѣетъ остроконечные носъ и корму, съ продолженными форъ и ахтеръ штевнями (фиг. 81). Обшивка хорошо связана и проконопачена. Поперекъ верхняго

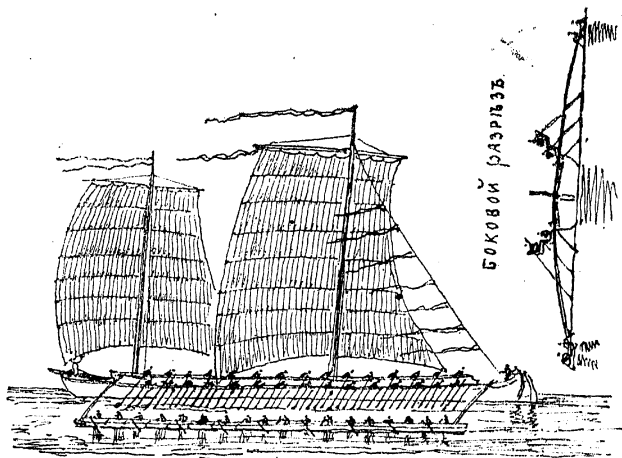


Фиг. 81.

края бортовъ положены брусья, выходящіе за борта на 8 и  $9\frac{1}{2}$  футовъ, а на вѣршіе ихъ концы поставлены стойки, къ которымъ прикрѣплены планки съ круглыми отверстиями для весель. Другой рядъ планокъ укрѣпленъ надъ бортами для той же цѣли. Такимъ образомъ, съ каждой стороны образуется два ряда весель, а при нуждѣ, въ промежуткахъ между внутреннимъ и вѣршнимъ рядами, привязывается третья планка для третьяго ряда. Въмѣсто руля, малайцы употребляютъ по бокамъ кормы двѣ доски, обдѣланныя въ видѣ лопастей на перекладинахъ. Когда надо сохранить товаръ отъ

подмочки, устраивается разборчатый шатеръ, очень легко снимаемый; онъ покрывается пальмовыми листьями. При надобности, на корокорахъ ставятся отъ одной до двухъ мачтъ; а такъ какъ онъ валокъ, ибо узокъ сравнительно съ своей длиной, то для приданія устойчивости, выкидываются балансиры. Нѣкоторые корокоры большей величины, имѣютъ постоянныя мачты со стеньгами и даже брамъ-стеньгами и парусность весьма схожую съ европейскими бригантипами; но вообще, малайцы предпочитаютъ ходить на гребль, для чего употребляютъ очень легкія и не длинныя весла, оканчивающіяся широкими лопастями. На корокорѣ нами описываемомъ, помѣщается до 60 гребцовъ и при этомъ скорость ихъ, какъ утверждаютъ очевидцы, не уступаетъ скорости пароходовъ. Такое число гребцовъ употребляется только въ крайностяхъ, при военныхъ экспедиціяхъ, такъ какъ каждый гребецъ въ тоже время и воинъ.

Буанга—другой родъ разбойничьихъ малайскихъ судовъ, встрѣчается на Молукскихъ островахъ (фиг. 82).



Фиг. 82.

Суда эти очень длинны, острокопечны, походятъ отчасти на старыя французскія шебеки. По бортамъ ихъ устроены двѣ бамбуковыя галлерей, шириною до двухъ футовъ, идущія

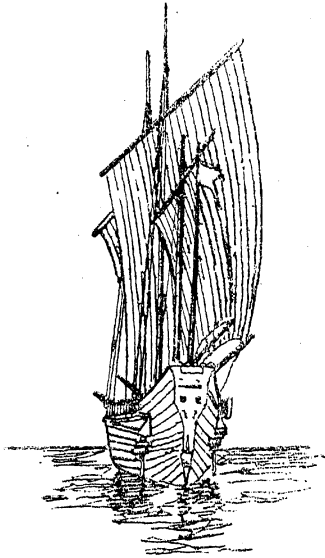
амфитеатромъ почти во всю длину судна. Первая изъ нихъ отстоитъ отъ борта около фута, вторая надъ нею, возвышается на столько же. Обѣ выходятъ за бортъ и служатъ для втораго и третьяго ряда гребцовъ, а первый размѣщается по борту; словомъ—это малайская трирема. Малайцы однакоже не ограничились этимъ и для приданія еще большей скорости буангъ устроили балансиры, связанные изъ трехъ бамбуковинъ, на которыхъ въ тихую погоду помѣщаются еще два ряда гребцовъ, съ короткими гребками, что легко видѣть на приложенномъ съ боку большаго маломъ рисункѣ. При такомъ устройствѣ, число гребцовъ на пироги, имѣющей до 105 ф. длины и до 16 ф. ширины, доходитъ до 90 человекъ. На такихъ пирогахъ ставятся по двѣ мачты; изъ нихъ большая имѣетъ до 59 ф. вышины. Скорость этихъ пирога не уступаетъ скорости корокорама. Говорятъ, что въ старые годы Малайцы, вѣчно враждовавшие съ Европейцами и преимущественно съ Испанцами, какъ первыми колонизаторами этихъ острововъ, употребляли буанги для своихъ набѣговъ на ихъ колоніи и нападавъ врасплохъ, забирали испанскихъ поселенцевъ въ плѣнъ и продавали ихъ на рынкахъ Батавіи и острова Борнео. На нихъ же они нападали на беззащитныя купеческія суда и смѣло лезли на abordажъ, иногда и на суда военныя; при чемъ сперва пускали въ атакованнаго тучи стрѣлъ и копій. Конечно, въ настоящее время все измѣнилось и удалъ ихъ безсилна состязаться съ современнымъ европейскимъ искусствомъ, однако они и теперь готовы поразбойничать и пограбить, если къ тому представляется удобный случай.

На островѣ Суматрѣ оригинальна по своей конструкціи проа изъ Ахема (фиг. 83). А на островѣ Явъ, въ заливѣ Бедуки, употребляется проа *Бедуангъ* (фиг. 84).

Разнообразіе такихъ проа на Суматрѣ очень велико, но вообще они схожи между собою тѣмъ, что имѣютъ двойные балансиры, заостренныя оконечности, двѣ и даже три мачты, руль прикладной, какъ изображено на рисункѣ, а паруса, растягиваемыя между рейками. На Суматрѣ есть еще одинъ типъ судовъ, имѣющій большое сходство съ древними галерами, у которыхъ отдѣлка весьма щеголеватая и покрыта внутри рѣзбой, подведенной подъ лакъ. Онѣ называются *Пинджажабъ*. Самые большіе бывають до 45 ф. въ

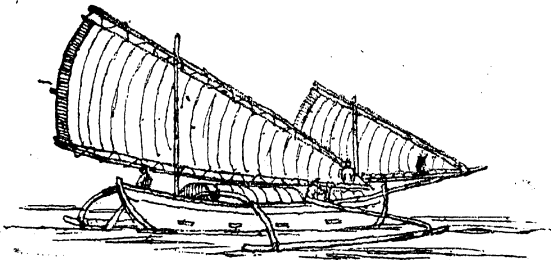


длину и покрыты палубой, а у меньшихъ устраиваются небольшие навѣсы. На этихъ судахъ туземцы перевозятъ въ европейскія колоніи свои произведенія, почему ихъ не рѣдко



Фиг. 83.

можно встрѣчать въ европейскіихъ торговыхъ портахъ малайскаго архипелага.



Фиг. 84.

Изъ числа промышленныхъ острововъ Малайскаго архипелага слѣдуетъ указать еще на небольшой, но живописный островокъ Амбоинъ, лежащій на самомъ востокѣ изъ группы Молукскихъ острововъ и составляющій какъ бы предѣлъ голландскихъ поселеній на восточной ихъ окраинѣ. Этотъ портъ порядочно укрѣпленъ, но утратилъ свое стратегическое и даже торговое значеніе послѣ того, какъ многія колоніи были утрачены Голландцами. Портъ населенъ множествомъ Китайцевъ, ведущихъ значительную торговлю и рѣзко отличающихся отъ коренныхъ Малайцевъ, сгруппировавшихся по сѣверную сторону форта, коснѣющихъ въ лѣности и только изъ нужды занимающихся рыболовствомъ. Сношеніе Малайцевъ съ Европейцами не осталось однакоже безслѣдно и отразилось на ихъ рыболовныхъ пирогахъ, которыя хотя и сохранили общій типъ пирога этого архипелага, и построены хоть и грубо, за то прочно, имѣютъ желѣзныя скрѣпленія и обшивку, прибитую гвоздями. Балансирь хотя и легки, ибо устроены изъ бамбуковыхъ тростинъ, но солидны, и въ отличіе отъ прежде описанныхъ имѣютъ нарочно устроенныя бамбуковыя же платформы, подобно кохинхинскимъ (фиг. 77), на которыхъ садятся люди для уравновѣшиванія напора вѣтра на паруса, а эти послѣдніе такой же системы какъ на китайскихъ джонкахъ, четырехугольныя и растягиваются между двухъ реевъ изъ бамбука. Изъ того же матеріала устроена мачта изъ трехъ жердей, связанная наверху. Одна составляетъ собственно мачту и ставится по срединѣ вертикально, а двѣ другія приклѣпляются къ бортамъ и замѣняютъ ванты (фиг. 85). Экипажъ состоитъ изъ 10—12 человекъ. Весла короткія, что называется гребки. Руль замѣняется весломъ, а гребля ими всегда дружная и сильная. Разогнавъ пирогу, гребцы отдыхаютъ и потомъ снова принимаются за греблю, сопровождаемая ее гнущимъ пѣніемъ подъ звуки тамъ-тама. Заключая описаніе судовъ Малайскаго архипелага, слѣдуетъ сказать, что Малайцы употребляютъ якоря деревянные, точно такіе, какіе изображены на кунеческой джонкѣ (фиг. 73).

Великій океанъ. Острова наполняющіе громадное водное пространство великаго океана можно раздѣлить на двѣ главныя половины: западную и восточную.

Къ первой слѣдуетъ отнести Новую Голландію съ при-

лежащими къ ней группами острововъ Новой Зеландіи, Новой Гвинеи, Тасманію и болѣе мелкія группы, лежація къ востоку до острововъ Соломоновыхъ включительно. Весь этотъ архипелагъ извѣстенъ подъ именемъ Австраліи.

Вторую группу—Полинезію составляютъ всѣ остальные, болѣе или менѣе значительныя группы, расположенныя къ востоку. Сѣверную ихъ группу составляютъ острова Гавайскіе или Сандвичевы, а южную окраину островъ Пасхи.

Главные племена, составляющія коренное населеніе обѣихъ частей, рѣзко отличаются одно отъ другаго. Въ Австраліи и въ особенности въ Новой Гвинее встрѣчается еще Малайское племя, имѣющее сходство съ племенемъ Зондскаго и Молукскаго архипелаговъ, но племя это занимаетъ сѣверную ея часть. Къ югу же встрѣчается черная раса, имѣющая много сходства съ африканскими неграми. Она занимаетъ всѣ побережья Новой Голландіи, Новую Зеландію и встрѣчается на остальныхъ островахъ Австраліи. Наружность ихъ крайне безобразна, а нравомъ они не только грубы, но свирѣпы и даже кровожадны. Они вообще средняго роста. Голова ихъ сравнительно съ туловищемъ огромна, кверху сужена, руки и ноги длинны, туловище узко, животъ выдавшійся, грудь какъ бы вдавшаяся; вообще они напоминаютъ собою орангутанга. Взглядъ ихъ безмысленный, маленькіе глаза съ желтоватыми бѣлками разставлены широко, носъ приплюснутый съ огромными ноздрями и толстыя губы какъ бы раздутые при впалыхъ щекахъ и широкихъ скулахъ, довершаютъ ихъ безобразную нечеловѣческую наружность, которую они еще болѣе уродуютъ, вставляя въ носъ костяныя кольца и раскрашивая тѣло разными красками, а волосы намазывая смѣсью жира съ красной землей. Женщины еще не красавѣе мужчинъ, при отвратительной худобѣ. Онѣ держатся мужчинами въ страшномъ рабствѣ и обречены на самыя тяжкія работы.

Пищу ихъ составляютъ плоды, рыба, ракушки, мыши, крысы, ящерицы, змѣи—они ѣдятъ все безъ разбору, живутъ въ бѣдныхъ хижинахъ построенныхъ изъ камыша, и часто изъ хворосту. О земледѣліи не имѣютъ понятія и большую часть времени проводятъ въ бездѣйствіи. Будучи необычайно злобы, они нападаютъ на сосѣдей, дерутся съ ожесточеніемъ и часто поѣдаютъ плѣнныхъ.

Прибрежные жители вообще отличные пловцы, но лодки ихъ соответвуютъ ихъ умственному слабому развитію и не представляютъ ничего замѣчательнаго. Для полноты обзора, ихъ слѣдуетъ однако включить въ настоящій отдѣлъ съ нѣкоторыми подробностями; такъ:

Новая Гвинея. Сосѣдство этого большого острова къ Малайскому архипелагу вѣроятно было причиной, что въ заливѣ Дорей встрѣчаются корокоры весьма схожіе съ такими же корокорами, какія уже были описаны (ф. 81). Вся разница состоитъ только въ мачтѣ, составленной изъ трехъ деревъ подобной мачтамъ амбонскихъ и дорейскихъ (ф. 85) пирога. Жители Гвинеи частію Малайцы, частію Папуасы; послѣдніе принадлежатъ уже къ черной расѣ и извѣстны, какъ уже сказано, своею кровожадностію и крайней невѣжественностію, почему европейцы очень осторожны въ общеніяхъ съ ними и ихъ избѣгаютъ.

Извѣстный французскій путешественникъ Дюмонъ-Дюрвиль былъ кажется первый рѣшившійся познакомиться нѣсколько ближе съ Папуасами; но при этомъ потерялъ нѣсколько якорей и, опасаясь коралловыхъ рифовъ, долженъ былъ покинуть эти негостепримные берега.

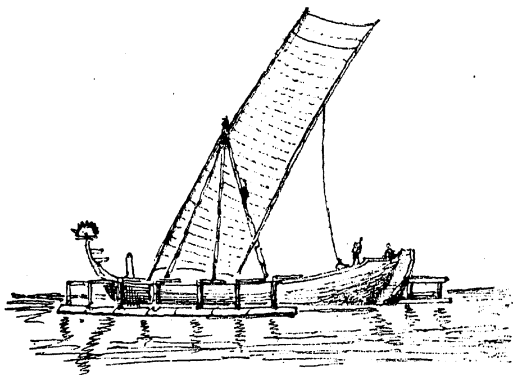
Капитанъ Пари (нынѣ вице-адмиралъ), бывшій въ то время подъ командой Дюмонъ Дюрвиля, рассказываетъ, что когда они приблизились къ берегу, то къ ихъ корвету подошли 12 туземныхъ пирога и, остановясь на пистолетный выстрѣлъ, видимо были поражены его величиной; но вслѣдъ затѣмъ явно приготовились къ нападенію и пустили въ нихъ тучу стрѣлъ; по нимъ выстрѣлили картечью конечно только съ цѣлью испугать, послѣ чего они совершенно присмирѣли.

Ихъ пироги имѣли одинъ балансиръ и не превышали 16 футовъ въ длину и не болѣе 2 футовъ въ ширину. На жердахъ, поддерживавшихъ балансиръ, устроенъ былъ помостъ, на которомъ помѣщались люди и гребцы, управлявшіе гребками.

Съ 1871 г. посвятилъ себя изученію жизни и нравовъ Ново-Гвинейцевъ нашъ извѣстный путешественникъ Миклуха-Маклай; онъ пришелъ на Новую Гвинею на нашемъ корветѣ Витязъ и оставался тамъ до прибытія въ слѣдующемъ году на Гвинею нашего же клипера Изумрудъ. Отдавая полную справедливость самопожертвованію г. Миклухи-Маклая на

изученіе быта чужеземныхъ дикарей, съ которыми онъ повидимому уживался, и ихъ страны, нельзя не высказать при этомъ сожалѣніе, что онъ предпочелъ далекую и чуждую намъ страну нашимъ восточнымъ окраинамъ, требующимъ настоятельнаго изслѣдованія. Польза отъ этого была бы для насъ русскихъ конечно ощутительная. Наши окраины такъ обширны, а не тронутаго еще и богатаго матеріала такъ много, что хватить не для одного десятка ученыхъ и любознательныхъ людей.

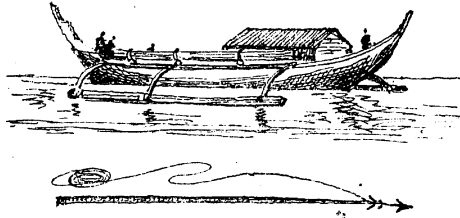
Въ заливѣ Дорей, какъ у корокоръ, такъ и у пирога употребляются еще двойные балансиры, но это кажется послѣдній пунктъ примѣненія способа остойчивости собственно Малайскаго изобрѣтенія. Прилагаемый рисунокъ приводится съ цѣлью указать постановку мачты изъ трехъ бамбуковыхъ жердей, а также познакомить съ довольно оригинальной пирогой, употребляемой жителями Дорейскаго залива. Длина этой пироги 14 ф., а ширина 4.8 ф. Фиг. 85.



Фиг. 85.

На маленькомъ островѣ Вайгуу, входящемъ въ составъ островковъ окружающихъ островъ Новую Гвинею, островитяне занимаются ловлей черепахъ и употребляютъ для этого особый родъ пирога также съ двумя балансирами. На фиг. 86 изображены пирога и копье, которыми ихъ ловятъ.

Соблюдая порядокъ изложенія, слѣдуетъ сказать еще нѣсколько словъ объ обитателяхъ громаднаго материка, извѣст-

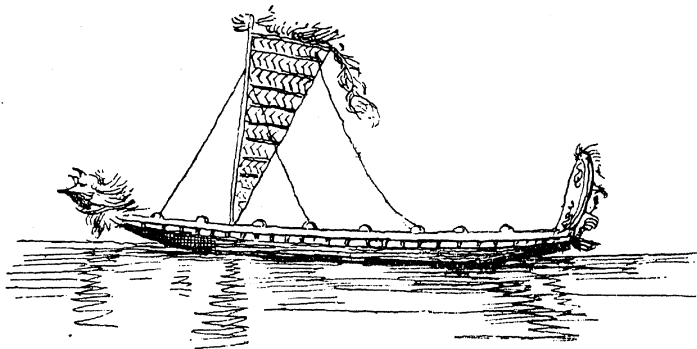


Фиг. 86.

наго подъ названіемъ *Новой Голландіи*. Читатель однакоже не встрѣтитъ много любопытнаго. Все побережье этого обширнаго материка, сколько нибудь доступное для мореплавания, занято европейцами, сѣверо-американцами и отчасти китайцами. На долю туземцевъ, между которыми встрѣчаются два типа: Малайскій и Негритянскій, остались самыя неприглядныя береговыя пространства, на столько же непроизводительныя, какъ и вся вообще Австралія. Эти дикари составляютъ самое безотрадное явленіе между своими соплеменниками, живущими на другихъ островахъ и въ общемъ очертаніи уже описанными выше. Небольшія лодки однопалубки, на которыхъ они ловятъ рыбу, составляютъ все достоинствѣ ихъ въ дѣлѣ мореплаванія и не представляютъ собою ни одного любопытнаго типа. Говорятъ что грубость и безчеловѣчность этихъ дикарей доходитъ до того, что со смертью матери, отцы бросаютъ дѣтей ее въ ту же могилу и зарываютъ живыми. Говорятъ, что они до того не развиты, что на лодкахъ своихъ не употребляютъ ни парусовъ, ни даже веселъ и гребутъ руками. Лодки ихъ очень схожи съ Новозеландскими, но не имѣютъ никакихъ украшеній (см. ниже). Со времени появленія европейцевъ, это племя замѣтно вырождается и вѣроятно скоро совсѣмъ исчезнетъ. Нѣсколько болѣе развитости находятъ въ Новозеландскихъ дикаряхъ. Новая Зеландія населена по преимуществу малайскимъ типомъ. Племя это будучи нѣсколько красивѣе новоголландцевъ и новогвинейцевъ, на столько же, если не болѣе воинственно и кровожадно, какъ и ихъ сосѣди. Мужчины и женщины одинаково дики, одинаково свирѣпы, что отражается на вѣншемъ ихъ видѣ и усиливается ихъ татуировкой, въ

которой преобладает синий цвѣтъ. Они всегда вооружены, всегда готовы къ дракамъ. Ихъ хижины походятъ на укрѣпленный лагерь, конечно не въ европейскомъ смыслѣ. Далекихъ походовъ они не предпринимаютъ и ограничиваясь прибрежными плаваніями, употребляютъ для сего лодки весьма несовершенной постройки, безъ балансировъ съ небольшимъ треугольнымъ парусомъ, но предпочитаютъ ходить на веслахъ, что при врожденной ихъ силѣ ни мало ихъ не утомляетъ. Они живутъ отдѣльными небольшими племенами, вѣчно враждующими между собою. Местъ идетъ у нихъ изъ поколѣнія въ поколѣніе. Убивая врага, они поѣдаютъ его. Нерѣдко оплошныя европейцы, попадаясь имъ, были убиваемы и пожираемы этимъ дикимъ племенемъ. Тасманъ и Фюрно потеряли здѣсь нѣсколько гребныхъ судовъ, которыхъ гребцы подверглись такой плачевной участи. Несчастный Маріонъ и нѣсколько его матросовъ были убиты и также съѣдены. Жадные до войны и добычи, Новозеландцы болѣе всего дорожатъ европейскитъ оружіемъ и губятъ имъ другъ друга съ такимъ ожесточеніемъ, что многія слабыя племена истреблены совершенно, да и вообще замѣчено, что племя Новозеландское исчезаетъ подобно американскимъ индѣйцамъ.

Ихъ суда—пирогы, однодеревки становятся теперь довольно рѣдки, потому что Европейцы нещадно истребляютъ новозеландскіе лѣса. Французскій лейтенантъ Пари, изъ сочиненія котораго заимствуется настоящее описаніе пирогы, сообщаетъ слѣдующій рисунокъ пирогы съ острова Ика—на—Мави. Фиг. 86.



Фиг. 87.

Длиною пирога 54.4 ф., а шириною 25.5 ф. и интересна только по своимъ украшеніямъ на носу и кормѣ, употребляемымъ впрочемъ только на военныхъ пирогахъ. Онѣ состоятъ изъ перьевъ и волосъ, нацѣпленныхъ на носу на безобразныя фантастическія головы иногда птичьи, иногда животныхъ съ высунутыми языками. На кормѣ прикрѣплена овальная доска съ такими же перьями и волосами, на доскѣ и бортахъ видна размалеванная рѣзба. По бортамъ прикрѣплены камыши, вѣроятно для уменьшенія валкости пирога, а вся она выкрашена красной краской. Верхняя грань паруса украшена также перьями и хвостами или, правильнѣе, пучками волосъ. На такихъ пирогахъ 23 банки для гребцовъ и можетъ помѣститься до 30 человекъ людей; пироги рыболовныя гораздо меньше, украшеній никакихъ не имѣеть.

Остальная или восточная часть Океаніи представляетъ для путешественника несравненно болѣе интереса. Племена ея населяющія, причисляемыя къ малайскому типу, замѣтно отличаются отъ своихъ соплеменниковъ, обитающихъ по островамъ, начиная отъ Мадагаскара и до Японіи. Они скорѣе походятъ на островитянъ вѣстъ-индскаго архипелага, населявшихъ его въ первое время открытія его Колумбомъ; весьма схожи съ ними по ихъ обычаямъ и вѣрованіямъ и быть можетъ происходятъ отъ того же корня, если принять въ основаніе темное преданіе о заселеніи Америки выходцами изъ Азіи, переправившимися чрезъ Беринговъ проливъ.

Открытіемъ Океанійскаго архипелага обязаны Магеллану. Этотъ смѣлый мореплаватель, увѣровавшій въ истину Галлилея и Коперника, первый отважился проникнуть въ необъятныя воды Великаго Океана и дошелъ до Филиппинскихъ острововъ, гдѣ и погибъ. Только одинъ изъ кораблей его несчастной экспедиціи возвратился въ Европу послѣ безчисленныхъ бѣдствій и сообщилъ о великихъ открытіяхъ своего отважнаго начальника, котораго имя какъ перваго путешественника, обошедшаго вокругъ земнаго шара, будетъ переходить изъ поколѣнія въ поколѣніе. За Магелланомъ послѣдовали Мендана, Квирось, Абель, Тасманъ и другіе болѣе съ цѣлью наживы и обогащенія. Научныя путешествія начались позднѣе. Кукъ Бугенвиль, Крузенштернъ, Лаперузъ, Дюмонъ-Дюрвиль, Лазаревъ, Коцебу и многіе



другіе ходили вокругъ свѣта уже съ болѣе благородной цѣлью и обогатили науку своими полезными открытіями; по ихъ отчетамъ составлено множество прекрасныхъ описаній многочисленныхъ острововъ, разбросанныхъ по Великому океану и другимъ морямъ; ими же собраны богатые вклады въ различные музеи, гдѣ любознательному человѣку можно въ подробности ознакомиться съ бытомъ Заатлантическихъ народовъ.

Такимъ образомъ мы знаемъ теперь, что Океанскіе острова расположены въ прекрасномъ климатѣ, гдѣ существуютъ только весна и лѣто безъ удилливыхъ сухихъ жаровъ, угнетающихъ и жителей и растенія въ Австраліи. Здѣсь, напротивъ, влажный воздухъ помогаетъ растительности; здѣсь бананъ, кокосъ, хлѣбное дерево достигаютъ громадныхъ размѣровъ и избавляютъ туземцевъ отъ труда заниматься земледѣіемъ, давая при томъ на столько большой избытокъ въ плодахъ, что онъ служитъ для нихъ предметомъ торговли. Однакоже настоящее положеніе этихъ повидимому счастливыхъ острововъ во многомъ измѣнилось противу того времени, когда впервые были они открыты. Ихъ жители, составляя одно племя, начиная отъ Каролинскаго архипелага и до острова Пасхи, не похоже на безобразныхъ австралійскихъ негритосовъ. Они напротивъ скорѣе красивы, чѣмъ безобразны. Бронзовый цвѣтъ ихъ кожи очень похожъ на загорѣлаго испанца, волосы у нихъ не курчавые, а прямые. Они хорошо сложены, имѣютъ правильные и пріятныя черты лица, менѣе злобны, чѣмъ черное племя, хотя между ними есть острова, гдѣ въ началѣ было развито людоедство, какъ напримѣръ острова Маркизскіе. Сила и ловкость суть неотъемлемая принадлежность островитянъ. Они отличные пловцы и смѣлые мореходы. Не большіе ихъ суда чрезвычайно разнообразны, своеобразны и прекрасно приспособлены къ довольно далекимъ плаваніямъ, въ которыя они пускаются, конечно безъ компаса, руководствуясь своими соображеніями и сравнительно обширными свѣдѣніями о географическомъ положеніи сопредѣльныхъ имъ острововъ, лежащихъ на пространствѣ до 300 миль въ окружности.

Такъ было въ прежнее счастливое ихъ время, когда они не знали Европейцевъ. Живя независимо, они имѣли свои обычаи, свои повѣрья, своихъ начальниковъ и королей, ко-

торые владѣли болѣе или менѣе обширными островами. У нихъ была и своя религія. Будучи идолопоклонниками, они имѣли однакоже понятіе о верховномъ существѣ и будущей жизни. Въ числѣ отличительныхъ обычаевъ островитянъ слѣдуетъ указать на *табу* и *морай*. Табу есть нѣчто въ родѣ запрещенія, налагаемое на все, что почитается имя священнымъ и неприкосновеннымъ. Право налагать табу принадлежитъ ихъ королямъ и жрецамъ или колдунамъ. Напримѣръ многіе предметы составляютъ табу для женщинъ, многія занятія также ограждены для нихъ запретомъ. Личность короля ограждается табу. *Морап*—это ихъ кладбища и гробницы покойниковъ; на нихъ лежитъ табу для всѣхъ безъ исключенія. Тѣла покойниковъ они намазываютъ кокосовымъ масломъ и завернувъ въ кусокъ какой либо матеріи, оставляютъ на воздухѣ, отчего тѣло покойника, подъ вліяніемъ солнца и жаркаго климата, высыхаетъ и походитъ на мумію. На нѣкоторыхъ островахъ памятники дѣлаются изъ камней; на островахъ Дружбы ихъ даже шлифуютъ и доводятъ до значительныхъ размѣровъ. Напримѣръ одинъ изъ такихъ памятниковъ достигаетъ до 165 ф. вышины и 150 ф. въ окружности.

Домашняя ихъ жизнь необыкновенно проста. Старикъ пользуется большимъ уваженіемъ; женщины не подавлены такимъ рабствомъ какъ у негритосовъ, хотя нельзя сказать, чтобы эти дикари отличались особенною мягкостію въ нравахъ. Они, напротивъ, какъ уже сказано, вообще воинственны и на нѣкоторыхъ островахъ, не посѣщаемыхъ Европейцами, обычай людоедства и приношеніе въ жертву людей существуютъ, кажется, еще до сего времени. Дикари имѣютъ обычай татуировать тѣло, украшать голову и носить поясъ съ перьями, раковинами и всякими погремушками. Они отличные пловцы и, какъ уже сказано, смѣлые мореходы.

Въ такомъ состояніи найдены были островитяне въ первые времена посѣщенія ихъ европейцами. Теперь много измѣнилось; многіе острова, представляющіе для европейцевъ выгодное географическое положеніе, не токмо сдѣлались ихъ постоянными станціями, но окончательно подпали подъ ихъ владычество и, свободные до того времени жители, подавленные цивилизующимъ ихъ гнетомъ, утратили и свободу свою

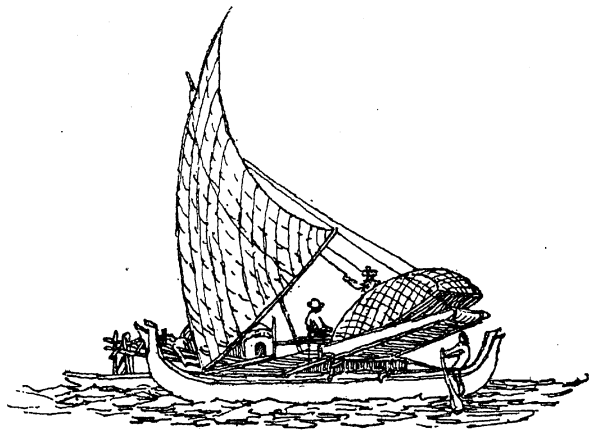
и религію. Услужливые миссіонеры наложили на нихъ свою тяжелую руку и подчинили ихъ полному своему вліянію. Дикари сдѣлались жалкими существами, удручены заразительными болѣзнями занесенными европейцами; изъ смѣлыхъ сдѣлались робки; изъ свободныхъ превратились въ рабовъ и между ними не слышно уже ихъ веселыхъ и воинственныхъ пѣсней; да и самая одежда, оружіе, суда все измѣнилось на этихъ островахъ. Первобытный дикарь встрѣчается только на тѣхъ островахъ, которые по счастливому своему положенію не доступны для европейскихъ судовъ, ибо не имѣютъ удобныхъ пристанищъ, или не посѣщаются ими по отсутствію торговыхъ выгодъ и своему неплодородію. Такихъ острововъ однакоже немного; какъ тѣ, такъ и другіе будутъ рассмотрѣны въ послѣдовательномъ порядкѣ, послѣ краткаго обзора общихъ имъ принадлежностей.

Многіе острова какъ вулканическіе, такъ и коралловые по происхожденію, окружены коралловыми рифами, дѣлающими ихъ побережья весьма опасными, даже недоступными. Туземцы, знающіе въ совершенствѣ свои моря, служатъ отличными лоцманами для европейскихъ судовъ и занимаются торговлей, продавая черепаху, бананы, кокосы, миндаль и кокосовое и миндальное масло, которое они перевозятъ на своихъ пирогахъ въ бамбуковыхъ стволахъ. Пускаясь на этихъ судахъ въ дальній путь, иногда на 200 и даже 300 миль, они западаютъ сухарями, которые пекутъ изъ муки, получаемой отъ хлѣбнаго дерева, превращая ее сначала въ тѣсто кисловатаго вкуса; изъ него валяютъ они небольшіе шарики, заворачиваютъ ихъ въ листья хлѣбнаго дерева и бросаютъ въ яму съ горячими угольями, гдѣ эти шарики запекаются и превращаются въ сухари. Прѣсная вода сохраняется ими также въ стволахъ бамбука.

Лодки островитянъ называются *пирогам* и *проа*. Какъ тѣ, такъ и другія чрезвычайно разнообразны, болѣе долбленыя изъ одного кряжа или составленныя изъ 2, 3 и 5 штукъ, связанныхъ или правильнѣе сшитыхъ между собою съ большимъ искусствомъ. На иныхъ островахъ связываются двѣ пироги вмѣстѣ, на другихъ вмѣсто добавочной пироги имѣется балансиръ, остающійся всегда на вѣтрѣ и на всѣхъ вообще по одному треугольному парусу растянутому между бамбуковыхъ жердей и сшиваемому по большей части изъ тонкихъ

и очень легких драличекъ. Снасти же свиты очень тщательно изъ банановыхъ волоконъ. Желѣзо въ постройку не входитъ. Весла туземцевъ очень короткія въ родѣ гребковъ, а рули приставлены съ боку, и походятъ на рули древнихъ судовъ.

Каролинскій архипелагъ. Острова этого архипелага разбросаны на довольно большихъ разстояніяхъ одинъ отъ другаго; что вѣроятно много способствовало къ тому, что жители этихъ острововъ едва ли не лучшіе моряки сравнительно съ другими островитянами. Постоянная борьба съ моремъ и непогодами развила въ нихъ замѣчательную ловкость въ управленіи ихъ пирогами, да и самыя пироги превосходятъ своей конструкціей остальные; онѣ чрезвычайно разнообразны, очень быстры на ходу и увертливы. Между ними особенно оригинальны: проа изъ Сагагуала (фиг. 88);

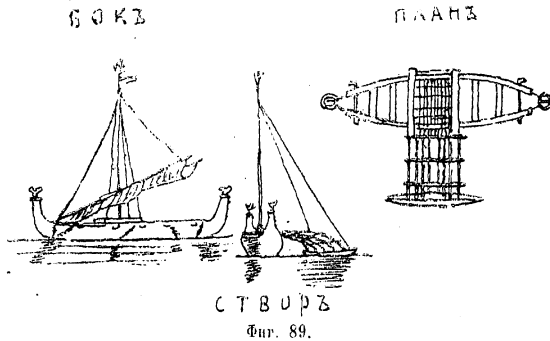


Фиг. 88.

балансиръ связанъ съ проа системой жердей, а на нихъ устроена будка, гдѣ помѣщаются люди въ непогоду. Употребляемая для перевозки грузовъ, она имѣетъ особо устроенную платформу съ овальной крышкой, гдѣ помѣщается товаръ и провизія, сохраняющіяся такимъ образомъ отъ подмочки. Поперекъ пироги устроены банки для гребцовъ. Такія пироги имѣютъ до 45 ф. длины и сравнительно очень узки. Иногда и ба-

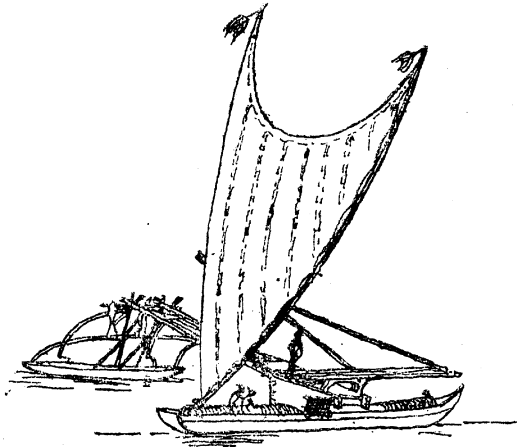
лансиры ихъ не спасаютъ и ихъ при сильномъ вѣтрѣ перевертываетъ. Такое повидимому несчастье ни мало не смущаетъ пловцовъ, они переворачиваютъ ее въ прежнее положеніе и продолжаютъ плаваніе. На этихъ пирогахъ обыкновенно бываетъ до 8 человѣкъ и по большей части при дальнихъ переходахъ они запасаются небольшими лодками, которыя укладываются поперекъ пироги близъ мачты. Парусъ спитъ изъ очень тонкихъ и гибкихъ драпокъ.

Пирогъ съ острова Дюппере также изъ группы Каролинскихъ острововъ, сшита изъ 5 кусковъ. Здѣсь, для большей ясности устройства балансировъ вообще, пирога эта изображена въ продольномъ разрѣзѣ, въ поперечномъ и въ горизонтальномъ. (Фиг. 89).



Архипелагъ Санта Круза сдѣлался извѣстенъ по несчастной гибели у одного изъ его острововъ Ваникоро двухъ французскихъ судовъ, посланныхъ съ ученой цѣлью подъ начальствомъ извѣстнаго мореплавателя капитана Лаперуза. (1788). Долгое время не было никакихъ свѣдѣній объ „Астролаби“ и „Буссоли“. Все подозрѣвали, что они погибли въ негостепримныхъ коралловыхъ рифахъ, окружающихъ океанійскія острова, но мѣсто крушенія никому не было извѣстно. Посланный для розысковъ капитанъ Дантраско былъ нѣсколько разъ въ виду этихъ острововъ, но не подошелъ къ нимъ, опасаясь рифовъ и вовсе не предполагая, что гибель Лаперуза была именно у острова Ваникоро. Уже гораздо позже и именно въ 1828 г. Дюмонъ-Дюрвилью

удалось напасть на мѣсто крушенія своего несчастнаго соотечественника и со дна коралловаго рифа, окружающаго островъ Ваникоро поднять нѣсколько вещей, уцѣлвшихъ отъ Астролябii; онѣ хранятся нынѣ въ Луврскомъ морскомъ музеѣ. О судьбѣ несчастнаго экипажа, отъ туземцевъ не могли собрать никакихъ положительныхъ свѣдѣній. Быть можетъ онѣ погибли отъ нездороваго климата этихъ острововъ, а быть можетъ былъ избитъ островитянами. Путешественники, описывая ихъ наружность, говорятъ, что у нихъ волосы курчавые, какъ у негровъ и цвѣтъ кожи скорѣе подходитъ къ черному, чѣмъ къ бронзовому, а судя по ихъ пирогамъ (фиг. 90), полагають что они достаточно развѣты. Они ловки



Фиг. 90.

въ ихъ управленіи и хотя не выказываютъ свирѣпости подобной Ново — Зеландцамъ, однакоже подчасъ готовы нападать на приходящія суда съ цѣлю пограбить, что и случилось въ 1874 г. съ станціонерной англійской шкуной *Сандфлей*. Едва она приблизилась къ острову, какъ къ ней на встрѣчу вышло нѣсколько лодокъ съ туземцами, которые начали свой приступъ, по видимому миролюбивой мѣной кокосовъ, свиней и т. п., а какъ набралось ихъ побольше, начали пускать въ шкуну кучу ядовитыхъ стрѣлъ и даже лѣзть на палубу

и были прогнаны только ружейными и картечными выстрѣлами.

Новая Ирландія. О населеніи какъ ея, такъ и новой Британіи извѣстно очень немного. Говорятъ, что жители ихъ отъ природы слабосильны, лѣнны, имѣютъ обыкновеніе раскрашивать тѣло очень яркими красками и украшать себя перьями, которыя втыкаютъ даже въ ноздри. Капитанъ Картеретъ, видѣвшій ихъ пироги, говоритъ, что онѣ очень длинны, узки, имѣютъ балансиръ, доходятъ до 80 ф. длины, и украшены даже скульптурой. Онъ насчиталъ на такой пирогѣ 33 человекъ чернокожихъ, съ курчавыми короткими волосами. Пирогъ былъ безъ паруса и окрашена бѣлой краской. Изъ этого описанія слѣдуетъ заключить, что пирогъ эта ничего болѣе какъ долбленная однодеревка, не представляющая собою ничего особенно любопытнаго.

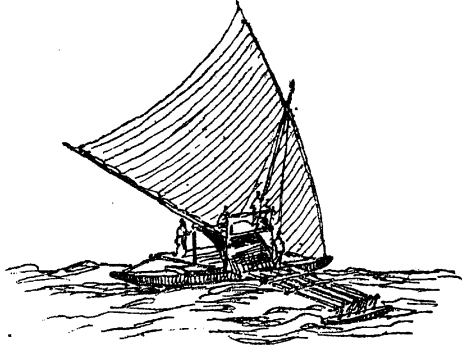
Новая Каледонія населена племенемъ, сходнымъ по своей внѣшности съ дикарями Новогбридскихъ острововъ, и островами Тонга-Табу, отъ которыхъ, по отзывамъ путешественниковъ, различествуютъ необыкновенной дикостью и свирѣпостью.

Пироги Ново-каледонскія очень схожи съ пирогами Тонга-Табу, но далеко не такъ изящны, тяжелы, но управляются одинаково, см. фиг. 92.

Архипелагъ Вити населенъ чернымъ племенемъ, составляющимъ послѣдній его предѣлъ къ востоку. Однако же оно отлично отъ своихъ соплеменниковъ, складѣе и превосходить ихъ живостію и ловкостію. Въ самомъ складѣ тѣла замѣтно превосходство. Они правильно сложены, мускулисты, но некрасивы. Носъ приплюснутъ, губы толстыя, волосы не курчавые. Ѣдятъ человѣческое мясо, очень хитры и злобны, въ чемъ свидѣтельствуютъ всѣ европейцы, заходящіе къ нимъ для покупки сандалнаго дерева. Острова Вити окружены коралловыми рифами и, до 1826 года, не посѣщались европейцами. Дюмонъ-Дюрвиль былъ первый посѣтившій этотъ архипелагъ, чрезъ него стало извѣстно, что острова его очень плодородны.

Описывая ихъ двойныя пироги, Дюмонъ-Дюрвиль сравниваетъ ихъ съ пирогами Тонга-Табу (фиг. 92), съ тѣмъ лишь различіемъ, что парусъ нѣсколько меньше и носъ и корма нѣсколько приподняты. Пироги обыкновенныя (фиг. 91)

также сходны у островитянъ обѣихъ этихъ группъ, Дюмонъ Дюрвиль видѣлъ ихъ въ Витилеву и въ Лакебѣ и на нѣкоторыхъ островахъ Тонга-табу.



Фиг. 91.

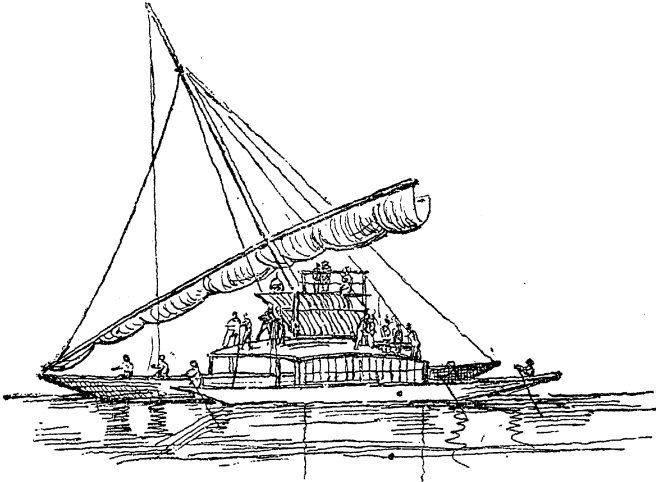
Архипелъ Тонга-табу признается мореплавателями за одинъ изъ красивѣйшихъ. Окрестные жители, да и туземцы, не даромъ дали ему придатокъ Табу (священный). Острова эти, недавно еще свободные отъ посѣщенія европейцевъ, сохранили пока всю свою прелесть и жители еще не совершенно утратили свою оригинальную полудикость, по которой можно составить себѣ довольно вѣрное понятіе о ихъ жизни, нравахъ и обычаяхъ, имѣющихъ много схожаго съ островами Дружества, открытыми Тасманомъ. Съ 1826 года, туда проникли миссіонеры, разумѣется привлеченные не желаніемъ пролить свѣтъ просвѣщенія, но изъ личныхъ корыстныхъ цѣлей, куда влекли ихъ, безъ сомнѣнія, сравнительно кроткій нравъ островитянъ и роскошная природа. Такимъ образомъ, все что нашли первые путешественники, очарованные паразитальною красотой и наивностью туземцевъ, эти корыстолюбивые проповѣдники слова истины, все измѣняютъ и искажаютъ ради личныхъ выгодъ.

Прекрасный и здоровый климатъ этихъ острововъ, способствуетъ растительности. Здѣсь растетъ бананъ, хлѣбное дерево, апельсинныя и другія деревья, свойственныя тропическому климату, и всѣ достигаютъ гигантскихъ размѣровъ. На этихъ островахъ ведутся: домашняя птица, свиньи, есть



дичь. Жители торгуютъ очень выгодно съ китоловами, мѣняя свои произведенія на предметы необходимые для хозяйства. При роскошной природѣ, доставляющей имъ все необходимое, они не изнуряются работой, здоровье выражается въ ихъ ростѣ, прекрасномъ сложеніи и красотѣ. Женщины ихъ также красивы, миловидны и граціозны. По всему видно, что онѣ живутъ далеко не въ рабскомъ подчиненіи у мужчинъ, столь свойственномъ черному племени и скорѣе пользуются равноправностью. Одѣваются со вкусомъ, руководѣльны, очень искусно шьютъ себѣ и мужьямъ одежду изъ листьевъ и коры, украшая ихъ различными узорами. Жилища ихъ вообще просторны, содержатся въ чистотѣ, и окружены садами, наполненными фруктовыми деревьями; ихъ строятъ изъ жердей, и покрываютъ сверху и съ боковъ дранью; у богатыхъ островитянъ встрѣчаются рѣзныя украшения. Понятіе о собственности развито у нихъ значительно; собственность уважается и переходитъ по наслѣдству. Они очень гостепримны; гость угощается непременно кавой, общеупотребительнымъ напиткомъ у всѣхъ восточныхъ островитянъ бронзоваго племени. Они управляются олигархически и главному ихъ начальнику подчинены всѣ острова и жители архипелага. Его мѣстопребываніе на островѣ Тонга, гдѣ имѣются свой арсеналъ и флотилія состоящая изъ нѣсколькихъ пироговъ, хранящихся подъ навѣсами. Ихъ вооружаютъ только во время войны. Пирогъ эти очень оригинальны: онѣ составлены изъ двухъ лодокъ (ф. 92) и носятъ названіе *фои-вана*; лѣвая лодка нѣсколько менѣе замѣняетъ балансиръ, всегда остается на вѣтрѣ и соединена съ большой прочно устроеннымъ помостомъ. Обѣ пироги остроконечныя, спиты изъ нѣсколькихъ кусковъ; на платформѣ имѣются два лока, чрезъ которые можно спускаться въ лодки для отливанія воды въ свѣжій вѣтеръ. Онѣ также покрыты падубами, подъ которыми хранятся провізія и вода. Помостъ занимаетъ  $\frac{2}{3}$  длины большой лодки, а лодки отстоятъ одна отъ другой около 8 ф.; длина большой отъ 48 ф.—192 ф., а ширина 13—16 ф. Мачта наклонена къ носу. Парусъ треугольный изъ драгичекъ и очень большой, о чемъ можно судить по длинѣ рейковъ, почти равныхъ большой лодкѣ. Онѣ ходятъ и на веслахъ (гребкахъ), которыми, какъ и на всѣхъ островахъ, вообще гребутъ безъ уключинъ, но ходятъ тихо; подъ пару-

сомъ же и въ ровный вѣтеръ ихъ скорость довольно значительна и доходить до 7—8 узловъ. Туземцы управляютъ ими очень ловко. При условіи, что малая лодка остается всегда на вѣтрѣ, они при поворотахъ очень проворно переносятъ нижній уголь паруса на другой конецъ большой лодки, и въ тоже время перемѣняютъ уклонъ мачты.



Фиг. 92.

Ординарныя пироги, какъ сказано было выше, очень схожи съ пирогами архипелага Вити, вся разница, что островитяне Тонга-Табу имѣютъ паруса нѣсколько большихъ размѣровъ; длина такихъ пирогъ 20 и 30 футовъ, а шира отъ 20 до 22 дюймовъ.

У островитянъ Тонга-Табу, есть еще одинъ видъ пирога *Тафахана*: очень небольшія, выдолбленныя очень изящно, онѣ очень узки и легки. Капитанъ Пари рассказываетъ, что островитяне окружавшіе, ихъ корветъ на такихъ пирогахъ, будучи въ веселомъ настроеніи, играли, боролись, толкались и нерѣдко опрокидывались, но нисколько не теряя тотчасъ же поправляли бѣду, переворачивали пирогу какъ слѣдуетъ, отливали воду и снова принимались за свои забавы. Весла на этихъ пирогахъ очень схожи съ небольшими лопатками,

какъ вообще всѣ весла на пирогахъ и проа и скорѣе походить на гребки.

Архипелагъ Таити. Едва ли найдется хоть одинъ путешественникъ, изъ посѣщавшихъ этотъ архипелагъ, который не оставилъ о немъ самое восторженное описаніе. Но увлекательные ихъ рассказы принесли туземцамъ болѣе вреда, чѣмъ пользы и новый эдемъ, съ которымъ они ихъ сравнивали, въ настоящее время по милости услужливыхъ европейцевъ, въ особенности миссіонеровъ привлеченныхъ сюда подъ обаяніемъ увлекательныхъ разсказовъ, если и сохранили привлекательную свою наружность, за то средины острововъ запустѣли и переполнены развалившимися хижинами и памятниками, служащими жалкими, нѣмыми свидѣтелями ихъ первобытнаго цвѣтущаго положенія. Острова этого архипелага, имѣя вулканическую почву, лежатъ въ самомъ благопріятномъ тропическомъ климатѣ, и по разсказамъ первыхъ мореплавателей, изобиловали хлѣбнымъ деревомъ, составлявшемъ главное богатство жителей, плоды котораго росли въ такомъ изобиліи, что составляли предметъ значительнаго торга. Здѣсь же растутъ: кокосъ, бананъ, арумъ, сахарный тростникъ и множество красивыхъ растений. При такомъ природномъ богатствѣ, жители отличались здоровьемъ, красотой, прекраснымъ ростомъ. Были сравнительно съ другими островитянами кроткаго и веселаго нрава, что выражалось въ ихъ пѣсняхъ, до которыхъ они большіе любители. Какъ дикари они имѣли природныя имъ недостатки, въ числѣ которыхъ замѣчены въ нихъ: суевѣріе, зависть, гордость. Идолопоклонничество допускало въ ихъ обычаи приношеніе въ жертву людей и даже дѣтоубійство. Они нерѣдко вели войны съ сосѣдями, но воинственныя ихъ наклонности не имѣли того истребляющаго характера, какъ у другихъ островитянъ и самыя ихъ пѣсни не имѣли грубаго, воинственнаго оттѣнка. Они скорѣе склонны были къ лѣни и домашней жизни, а природа пособляла имъ не изнурять себя ни тяжелой работой, ни домашними заботами.

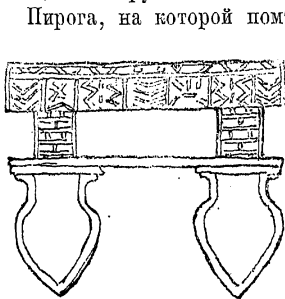
Женщины, пользовавшіяся въ старыя годы свободой, были красивы, стройны и кокетливы. Конечно, ихъ нельзя было похвалить за чистоту нравственности, но что же и можно ожидать отъ дикаго племени? Въ ихъ увлеченіяхъ замѣчалась однако природная наивность и натуральная простота,

составляющія какъ бы исключительную особенность таитянокъ. Съ этимъ вмѣстѣ въ ихъ несложныхъ костюмахъ, состоявшихъ преимущественно изъ украшеній, видна была относительная развитость во вкусѣ къ изящному, какъ и сама природа ихъ острововъ, гористыхъ и чрезвычайно живописныхъ.

Такъ было въ старое доброе время, такъ жили беззаботные дикари до знакомства съ европейцами, отъ которыхъ, какъ первую услугу, они получили заразительныя болѣзни, быстро развившіяся по всеѣмъ островамъ этого архипелага, гдѣ только появлялись цивилизаторы, захватившіе въ свои руки всю производительность и всю торговлю. Но этимъ не кончились бѣдствія туземцевъ. За первыми торговыми появились миссіонеры и вполне подчинили себѣ народонаселеніе. Правда, что въ настоящее время есть много церквей, куда ходятъ молиться отаитяне—христіане, но внѣшнее исполненіе обрядности не даетъ еще возможности утверждать, что они проникнуты свѣтомъ христіанскихъ истинъ. Они выполняютъ требованія своихъ пастырей, потому что знаютъ, что каждое малѣйшее отступленіе отъ приказанія влечетъ ихъ на пастырскую плантацію, на болѣе или менѣе долгій срокъ и отрываетъ ихъ отъ своей семьи и своихъ домашнихъ обязанностей. Этого мало, на нихъ налагаются различныя денежные пени, для взысканія которыхъ миссіонеры прибѣгаютъ къ содѣйствию ихъ корыстолюбивыхъ правителей и королей и для большей дѣйствительности входятъ съ ними въ сдѣлки. Тѣ же миссіонеры изгнали совершенно ихъ первобытные костюмы и заставляютъ наряжаться туземцевъ въ европейское платье, которымъ сами же торгуютъ. Однимъ словомъ, царствуютъ и властвуютъ на этихъ островахъ не короли—туземцы, а миссіонеры. При такомъ сильномъ, цивилизаторскомъ гнетѣ, красивое и беззаботное нѣкогда отаитское населеніе, быстро исчезаетъ и вырождается. Бѣдный дикарь, оставшись тѣмъ же суевѣрнымъ дикаремъ какъ и въ началѣ, утратилъ свою смѣлость, разстался съ своей веселостью и едва прикрытый европейскими обносками, уныло влачитъ свое существованіе, безмолвно сидя около полуразвалившейся хижины, ежеминутно ожидая преслѣдованія взыскательнаго отца пресвѣтителя и предаваясь украдкой тѣмъ порокамъ, съ которыми познакомила ихъ Европа; дѣйствительно, однимъ изъ главныхъ золь, внесенныхъ спекуляціей—это хмѣльныя на-

питки, которымъ съ увлеченіемъ предаются бѣдствующіе жители.

Первобытнаго таитянина можно еще встрѣтить на не большомъ количествѣ острововъ, лежащихъ къ сѣверо-западу отъ главнаго ихъ острова Таити. Тамъ еще существуютъ ихъ короли, управляющіе независимо отъ европейцевъ, осталъная же часть архипелага состоитъ подъ протекторатомъ Франціи. Конечно, при такомъ положеніи архипелага, неприязненныя стычки между островитянами гораздо рѣже, однако же для этой цѣли жители держатъ двойныя пироги, составленные изъ одинаковыхъ лодокъ съ нѣсколькими загнутыми кверху носомъ и кормомъ и соединенными между собою помостомъ, подобно пирогамъ на Тонга; онѣ имѣютъ до 108 футовъ длины до 3 футовъ ширины и до 14 футовъ разстоянія. На такихъ пирогахъ помѣщается до 140 человекъ бойцовъ. Парусовъ не имѣютъ и ходятъ только на веслахъ.



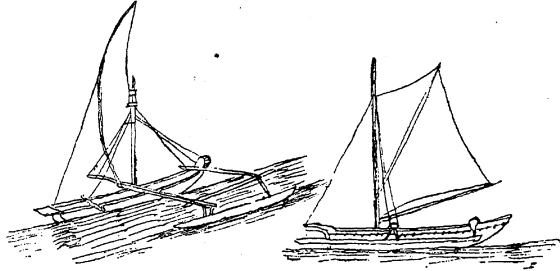
Фиг. 93.

Пирого, на которой помѣщается главнокомандующій флотиліей, имѣетъ кромѣ того особо устроенное сидѣнье. Прилагаемый поперечный разрѣзъ военной пироги (ф. 93) можетъ дать понятіе объ устройствѣ вообще двойныхъ пирогахъ на всѣхъ островахъ, гдѣ они употребляются.

Постройка пирога на архипелагѣ Таити очень хороша и изящна. Таитяне имѣютъ ихъ нѣсколько разрядовъ, хотя всѣ онѣ подходятъ подъ общій типъ пирога съ однимъ балансиромъ, который и здѣсь носится всегда на вѣтрѣ. Прилагаемыя двѣ пироги (ф. 94) представляютъ одну и ту же пирогу; все различіе въ парусахъ: рейковый принадлежитъ къ разряду позднѣйшихъ нововведеній, заимствованныхъ отъ европейцевъ, а парусъ, въ видѣ серпа—есть представитель ихъ первобытнаго вооруженія.

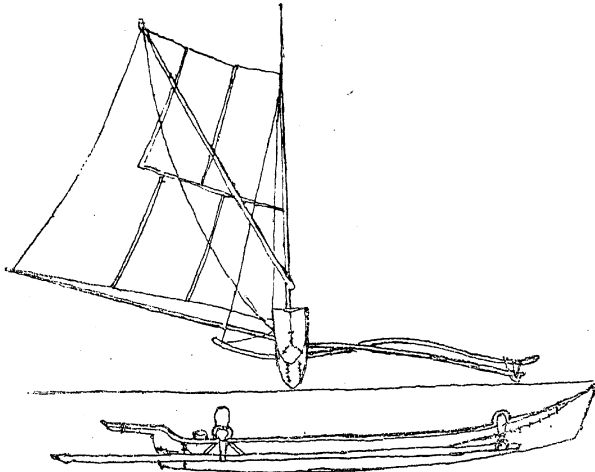
У Таитянъ есть еще очень оригинальная пирога, на которой они выѣзжаютъ на рыбный промыселъ (ф. 95). Она сшита изъ 5 кусковъ, имѣетъ рейковый парусъ полотняный и нѣсколько отличный отъ другихъ пирогахъ балансиръ.

Архипелагъ Помоту. Къ востоку отъ Таити, море усѣяно множествомъ Мадрепоровыхъ острововъ, составляющихъ архипелагъ, извѣстный подъ именемъ Помоту. Они низменны



Фиг. 94

и далеко не такъ производительны какъ уже описанные, почему и не составляютъ ничего привлекательнаго для европейцевъ, что отражается на островитянахъ, сохранившихъ еще всю природную энергію, которую утратили сосѣди ихъ Таитяне и на которыхъ они очень походятъ, уступая имъ въ умствен-

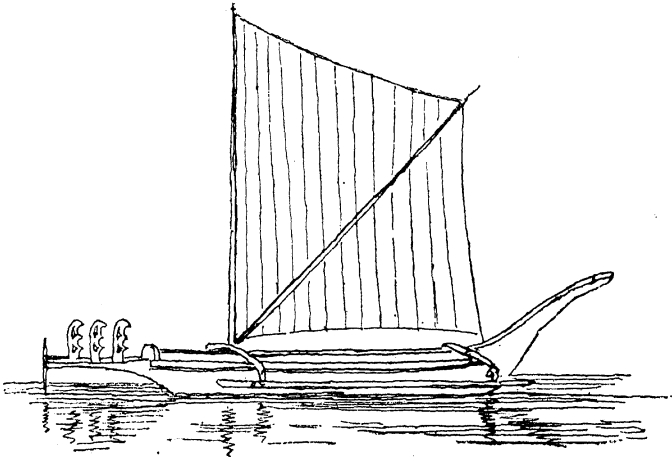


Фиг. 95.

номъ развитіи, за то превосходя ихъ въ ловкости, проворствѣ, силѣ и искусствѣ плавать. Природное богатство этихъ острововъ не велико, у нихъ хорошо произрастаетъ только кокосъ; за то море надѣляетъ ихъ жемчугомъ, который они возятъ, вмѣстѣ съ другими избытками, на Таити для продажи.

Пирогі островитянъ очень схожи съ пирогами Таитянъ и Тонга. Отъ послѣднихъ они позаимствовали систему двойныхъ парогъ, а у первыхъ простыя пироги съ балансирами. Вся разница въ двойныхъ пирогахъ состоитъ въ томъ, что на нихъ ставятся двѣ мачты, на которыхъ поднимается поочередно одинъ и тотъ же парусъ, переносимый при поворотахъ очень медленно и съ немалымъ трудомъ, при чемъ наблюдается чтобы малая лодка всегда оставалась на вѣтрѣ. Величина парогъ доходить до 41 ф. длины при ширинѣ лодки въ 4 ф.

Пироги на Маркизскихъ (Нука-Гива) островахъ нѣсколько отличны отъ своихъ сосѣдей только устройствомъ оконечностей и рейковыхъ парусовъ, заимствованнымъ безъ сомнѣнія отъ европейцевъ. Фиг. 96.



Фиг. 96.

Архипелагъ Гаваи (Сандвичевы) памятенъ для море-

плавателей несчастной смертью отважного капитана Кука, погибшаго въ стычкѣ съ дикарями во второе свое кругосвѣтное плаваніе.

Куку приписываютъ честь перваго путешественника оставившагося у этихъ острововъ; но по свѣдѣніямъ, имѣющимся въ дѣлахъ губернатора Филиппинскихъ острововъ, видно, что они открыты были испанскимъ мореплавателемъ донъ-Жуанъ-Гаэтано, приставшимъ къ нимъ впервые. Кукъ нашелъ ихъ жителей воинственными и безпокойными, сходными по характеру скорѣе съ Новозеландцами, чѣмъ съ сроднымъ имъ племенемъ Таитянь, Тонга-Табу и другихъ острововъ восточной половины Великаго океана. Въ нихъ замѣчено было болѣе смѣлости къ воровству, чѣмъ въ другихъ группахъ; болѣе суевѣрія, болѣе подчиненія ихъ духовенству, которое при помощи ихъ суевѣрнаго настроенія эксплуатировало ими въ свою пользу. Табу здѣсь было до того развито, что стоило, на примѣръ, жрецамъ ихъ наложить его на море и ни одна лодка не смѣла на немъ показываться.

Всѣ вообще островитяне любятъ каву, хмѣльной напитокъ похожей на ликеръ, приготовленный самымъ непригляднымъ способомъ: дикари жуютъ корень бетеля и выплевываютъ его въ общій сосудъ, гдѣ онъ и приходитъ въ броженіе. Сандвичане упивались имъ до безумія. Они страстно любятъ азартныя игры; однимъ словомъ всѣ пороки на Сандвичевыхъ островахъ были болѣе развиты, чѣмъ на прочихъ.

Сандвичевы острова, какъ извѣстно, лежатъ сѣверовосточнѣе всѣхъ остальныхъ группъ и составляютъ какъ бы перепутье на дорогѣ въ Японію, Китай, Берниговъ проливъ, устье Амура, Усурійскій край и вообще тѣ части океана, которые болѣе посѣщаются китобоями. По этому они, весьма скоро послѣ ихъ открытія, сдѣлались важной морской станціей для судовъ идущихъ изъ Европы и Америки. На нихъ начали селиться европейцы, американцы, китайцы. Миссіонеры принялись за перевоспитаніе жителей. Переселенцы начали смѣшиваться съ туземками и въ настоящее время Сандвичевы острова сдѣлались настоящей Европейской коллоніей. Всѣ почти жители, которыхъ при открытіи острововъ было до 300000, а теперь въ числѣ 60000 душъ сдѣлались христіане и совершенно переродились. Теперь у нихъ введено даже конституціонное правленіе. Ихъ король имѣетъ войско, флотъ,



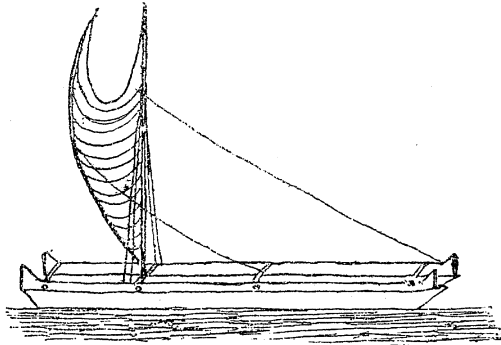
министровъ. Столица ихъ Гонолулу, на самомъ богатомъ островѣ Воаху, защищена даже небольшою крѣпостцю; но всѣ нововведенія состояють лишь жалкую пародію надъ дѣйствительностію. Народъ, не способный къ торговымъ предпріятіямъ, подпалъ подъ власть иностранцевъ, подавленъ ими и вымираетъ подъ вліяніемъ заразныхъ болѣзней и сильно развитаго пьянства. Европейскій костюмъ и европейскій образъ жизни, не свойственныя свободному дикарю, ложатся на нихъ тяжелымъ, нравственнымъ гнетомъ.

Сюда болѣе всего заходятъ китобои, почему на этихъ островахъ, болѣе чѣмъ на другихъ, жители замѣняютъ свои легкія пироги старыми китобойными лодками и не далеко то время, когда послѣднія совершенно исчезнутъ въ этомъ архипелагѣ. Надо однакоже отдать справедливость, что пироги употребляемыя туземцами, сдѣланы съ большимъ искусствомъ, прекрасно отдѣланы и даже изящно отполированы.

Пироги ихъ двухъ родовъ: одиночныя и двойныя. Одиночныя пироги очень сходны съ пирогами другихъ острововъ восточныхъ группъ, напр.: Таити, Помоту и различествуютъ нѣсколько улучшеннымъ балансиromъ; такъ: этотъ послѣдній имѣетъ нѣсколько изогнутую форму, концы его держатся приподнятыми отъ воды, что заставляеть его скользить по ея поверхности, а не буровить въ ней, какъ это случается съ прямыми балансирами. Онъ носится всегда на вѣтрѣ. Пироги по величинѣ своей различны; нѣкоторыя изъ нихъ доходятъ до 66 футъ длины, но такія весьма рѣдки въ настоящее время, ибо лѣса на островахъ почти что истреблены Европейцами. Парусъ такой же формы какъ на пирогахъ Таитянъ. Для управленія пирогой достаточно шести человѣкъ; на пирогахъ же меньшихъ размѣровъ число ихъ не превышаетъ трехъ человѣкъ. Двойныя пироги состоятъ изъ двухъ одинаковой величины лодокъ, соединенныхъ очень прочно на разстояніи одного фута. На поперечныхъ связяхъ устроена платформа, на которой помѣщаются люди, (фиг. 97). Каждая лодка сдѣлана изъ одного дерева, онѣ довольно глубоки и имѣютъ правильные, прямые борта; парусъ очень схожій съ пирогами Ваникоро и также изящно отдѣланы какъ и одиночныя.

Съ веро западные берега Америки, полуостровъ Камчатка, острова Алеутскіе, Гренландія. Жители

этихъ пустынныхъ, лишенныхъ почти совершенно растительности береговъ, для поддержки своего существованія занимаются ловлей пушнаго звѣря, рыбы и морскихъ животныхъ. Добывая богатый товаръ, они сами бѣдны и крайне нечистоплотны; питаются преимущественно рыбой, рыбьимъ жиромъ и мясомъ тюленей и моржей, отъ чего окружающій ихъ запахъ крайне неприятенъ. Европейцы, навѣщая эти берега для покупки ихъ товаровъ, не заботятся о ихъ умственномъ развитіи, что конечно выгодно, ибо дикарь мало знаетъ цѣну своему товару, продаваемому у насъ только что не на вѣсъ золота, почему они и коснѣютъ въ первобытномъ невѣжествѣ. Рыбій жиръ хотя, какъ извѣстно, и



Фиг. 97.

усиливаетъ кровообращеніе, но все таки не достаточно согреваетъ ихъ, почему они прибѣгаютъ къ спиртнымъ напиткамъ: рому и водкѣ и мѣняють на него дорогіе пушные шкуры, добываемые ими въ вѣчной борьбѣ съ суровой природой.

Суда, на которыхъ выѣзжаютъ они на свои смѣльные и опасные промыслы, у Камчадаловъ и Колошъ извѣстны подъ названіемъ *байдарокъ*, у Алеутовъ—*аюхтокъ*, а у Гренландцевъ и на островѣ Кадьякъ называются *калкъ*, и сверхъ того у Гренландцевъ есть *уміаки*. Тѣ и другія нѣсколько отличаются по внѣшнему виду, но характеръ постройки и способъ управления ими общій и очень сходенъ съ описаніями кожаныхъ судовъ первобытныхъ, прибрежныхъ народовъ. На нихъ, смѣльчаки по природѣ, гоняются за тюле-

немъ, моржемъ, выдрой, бобромъ, котикомъ и другими животными, ловятъ рыбу, а болѣе отважные охотятся даже за китомъ, удаляются отъ берега нерѣдко на десятки верстъ безъ всякаго компаса, и возвращаются домой, никогда не ошибаясь въ пути, узнавая направленія по полету птицъ и другимъ, ими усвоеннымъ примѣтамъ. Привычка къ греблѣ на столько въ нихъ развита, что они способны работать весломъ 10 и 12 часовъ безъ отдыха. Если вѣтеръ засѣ- жѣетъ и у берега бурунъ, они поджидаютъ подходящую къ берегу волну и на ея гребнѣ выносятся на сушу; вслѣдъ за сѣмъ, когда волна отступаетъ, они ловко выскакиваютъ изъ байдарки и тащатъ ее въ глубь берега, чтобы новая волна не могла подхватить ее и унести въ море.

Европейцы, изучившіе жизнь, характеръ и способы промысловъ этихъ отважныхъ полудикарей, свидѣтельствуютъ о ихъ необыкновенной ловкости въ управленіи своими байдарками, которыя строятся такимъ образомъ: сначала дѣлается наборъ, а когда онъ связанъ, то его покрываютъ кожами сивучей и другихъ морскихъ животныхъ; въ составъ набора входятъ кости животныхъ и тонкое дерево. Первые служатъ для образованія носовыхъ и кормовыхъ оконечностей, какъ такихъ частей лодокъ, которыя болѣе подвержены случайностямъ удара о скалы, кряжи и т. п. Остовъ состоитъ изъ круглыхъ шпангоутовъ, толщиною въ 4—5 линій изъ дерева чага, соединенныхъ между собою и съ килемъ, связями изъ китоваго уса. Длина байдарокъ бываетъ отъ 10 до 14 футъ при  $1\frac{1}{2}$ —2 футахъ ширины и около 9 дюймовъ глубины; въ ней, смотря по ея назначенію, оставляется одинъ, два и три круглыхъ лока; весь остовъ, какъ сказано, обтягивается тюленьими или сивучьими шкурами, спитыми жилами и промазанными саломъ животныхъ. Весла употребляются короткія, снабженныя съ двухъ концовъ лопастями. Около локовъ пришивается обтяжка въ родѣ мѣшка, открытаго сверху. Человѣкъ, отправляющійся на байдаркѣ въ море, влѣзаетъ въ локъ, одѣтый уже въ *каламейку*—одежду, сшитую изъ пищепріемнаго горла сивучей и обвязываетъ вокругъ себя лучный мѣшокъ, сшитый изъ кишекъ тѣхъ же животныхъ. Окутанный такимъ образомъ, онъ безопасенъ отъ подмочки, которой подвержены только лицо да руки и отъ потопленія. Въ сильное вол-

нені байдарку, конечно, может опрокинуть, и такія несчастія не рѣдки; въ предупрежденіе этихъ случайностей, туземцы, когда засвѣжветъ, привязываютъ съ боковъ байдарокъ надутые пузыри, а если на промыслѣ сойдутся нѣсколько байдарокъ, то они связываются по двѣ и по три въ рядъ и такимъ образомъ выжидаютъ затишья. Бываютъ, однако и такія несчастія, что байдарку на волненіи переламываетъ—тогда гибель неизбѣжна. Путешественники очевидно, отзываются о необыкновенной ловкости туземцевъ въ управленіи этими скорлупами; какъ свидѣтели, они говорятъ, что бывали случаи запрокидыванія байдарокъ и что плывцы, при помощи весла, ставили ее опять въ прежнее положеніе. Молодежь практикуется въ управленіи байдаркой и на столько изловчается, что гребецъ ложится на воду и при помощи весла сохраняетъ равновѣсіе. Весло у него, какъ у канатнаго плясуна балансирный шестъ, служитъ для выполненія всѣхъ трудныхъ маневровъ; самое большое несчастіе состоятъ въ потерѣ весла, почему они и привязываютъ его когда надо.

Охота на звѣря производится на однолучныхъ и двулучныхъ байдаркахъ; провизію и воду охотники укладываютъ внутри байдарки, а орудія для ловли прикрѣпляютъ на крышкѣ. Трехлучныя байдарки и каюки употребляются для перевозки пассажировъ и почты; пассажиръ садится въ средній люкъ, а гребцы въ крайніе. На промысловые выѣзды ловцы отправляются, избирая тихую погоду и въ расчетъ на долгое вѣдро. Наблюденіями надъ состояніемъ атмосферы у нихъ занимаются вообще старики; предъ отправленіемъ въ море, они съ ранняго утра забираются на береговныя возвышенности и не упускаютъ ни малѣйшаго обстоятельства, могущаго вліять на перемѣну погоды; ихъ приговоръ рѣшаетъ: должна ли состоятся поѣздка или нѣтъ.

Читатель, желающій ознакомиться съ устройствомъ байдарокъ, можетъ видѣть ихъ въ Царскосельскомъ и Петербургскомъ морскихъ музеяхъ. Здѣсь же прилагается рисунокъ (ф. 98) двулучной байдарки.

Въ Гренландіи матеріалъ для байдарокъ тотъ же, но форма ихъ нѣсколько отлична отъ предыдущей и носитъ, какъ уже сказано, названіе *каюка* (ф. 99).

На такихъ ничтожныхъ посудинахъ Гренландцы также охо-

тятся и на китовъ. Такая охота считается очень опасной, и, убившіе нѣсколько китовъ, пользуются большимъ почетомъ между Гренландцами.



Фиг. 98.

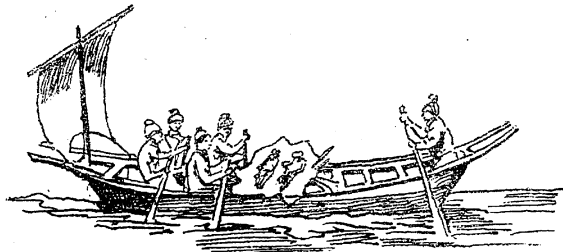
Жизнь Гренландцевъ и средства къ существованію тѣ-же, что и на сѣверо-западѣ Америки. Они также необразованы, также бѣдны, нечистоплотны и остаются въ прежнемъ полудикомъ состояніи. Живя рыбнымъ и звѣринымъ морскимъ



Фиг. 99.

промысломъ, они переѣзжаютъ съ одного мѣста на другое, для отысканія звѣря; перекочевываютъ цѣлыми семействами, забирая съ собою все небогатое и не сложное свое хозяйство, и переселяются иногда на 400 миль, къ сѣверу или югу Гренландіи. По обычаю Гренландцевъ, мужчины занимаются исключительно ловлей рыбы и звѣря, а женщины перевозкой дома. Для этой цѣли, у нихъ строятся особыя лодки, также обтянутыя кожей, но обязанность постройки лежитъ на женщинахъ; лодки эти называются *уміакъ*. Онѣ сверху не закрываются и бываютъ отъ 35 до 50 ф. длиною, въ ширину отъ 4 до 5 ф., а въ водѣ сидятъ до 3 ф. (фиг. 100). Онѣ плоскодонны, имѣютъ киль и два связанныхъ пояса, расположенныхъ по его сторонамъ. Ходятъ на веслахъ, для

чего поперекъ устроено 4 или 6 банокъ и уключины, а при попутѣ и подѣ парусомъ. Весла употребляютъ короткія и тщательно берегутъ ихъ, такъ какъ дерево считается у нихъ рѣдкостью. Паруса шьются изъ внутренностей тюленя или моржа и бываютъ до 6 ф. вышины и  $8\frac{1}{2}$  ф. ширины. Богатые Гренландцы употребляютъ для этого парусину. Перекочевки происходятъ цѣлыми поселками. Уміаки наполняются хозяйственнымъ скарбомъ, женщины забираютъ съ собою дѣтей и ѣдутъ въ нихъ отдѣльно, упражняясь греблей, если вѣтеръ не попутенъ. Такую дамскую флотилію сопровождаютъ мужчины на своихъ каякахъ. Переходы обыкновенно не пре-



Фиг. 100.

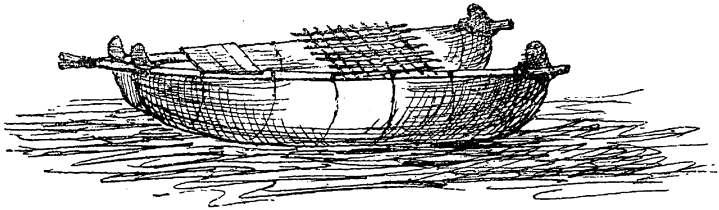
вышаютъ 30 миль. Приставая къ берегу на ночлегъ, всё пожитки переносятъ на берегъ, куда потомъ вытаскиваются суда и нагружаются камнями изъ предосторожности, чтобы съ приливомъ не унесло ихъ въ море. Если берега опасны и при переѣздахъ нѣтъ возможности держаться близко берега, тогда лодки несутъ на плечахъ и такъ идутъ до тѣхъ поръ, пока найдется удобное мѣсто для ихъ спуска. Байдарки, каяки и уміаки обходятся не дешево морскимъ звѣроловамъ, ибо обшивку приходится мѣнять ежегодно, въ особенности у байдарокъ и каяковъ, на которыхъ бѣдны промысленики почти не знаютъ отдыха.

А м е р и к а. Оба, замѣчательныя по большому протяженію своему, берега Америки, заняты или собственно Европейцами, или смѣшаннымъ племенемъ, происходящимъ отъ европейскихъ переселенцевъ и коренныхъ жителей этого обширнаго материка; почему по всѣмъ побережьямъ, удобнымъ для судостроенія и судоходства, всё суда носятъ на себѣ ха-

рактерь чисто европейскій. Правда, кое гдѣ сохранились еще прибрежныя своеобразныя лодки, но онѣ также представляютъ собою мало достопримѣчательнаго. Такъ, въ мелкихъ заливахъ, въ устьяхъ небольшихъ рѣчекъ, употребляются лодки однопорубки; ихъ можно сравнить съ пирогами океанійскихъ островитянъ, но самой простой и грубой обдѣлки.

Въ Перу напримѣръ, на рѣкахъ, до настоящаго времени встрѣчаются плоты, связанные изъ бревенъ, съ небольшими на нихъ хижинами, имѣющими большое сходство съ нашими лѣсными гонками, но устроенными весьма тщательно и удобно. Ихъ называютъ *ямада*. Болѣе всего они употребляются въ Гаяквилѣ, гдѣ ихъ строятъ изъ брусевъ очень легкаго дерева, называемаго бальза. Средній брусъ самый длинный, а боковыя тѣмъ короче, чѣмъ отъ него отстоятъ дальше; они связаны поперечными брусъями, по верху которыхъ настлана палуба, а на ней рубка. Въ среднемъ брусѣ продѣлано нѣсколько продольныхъ сквозныхъ отверстій для выдвигныхъ килей (гуаресъ) или брусковъ, для управленія плотомъ вмѣсто руля. На плоту ставится мачта изъ двухъ жердей, упирающихся въ крайніе продольные брусъя въ видѣ козелъ и утверждаемыхъ веревками; вышина ихъ не превышаетъ  $\frac{3}{4}$  длины плота, на ней поднимается рейковый парусъ. Плоты эти, смотря по величинѣ, дѣлаются изъ 2 и 3 рядовъ брусевъ и тогда могутъ поднимать весьма значительныя грузы до 20—25 тоннъ. Величина плотовъ отъ 12 до 14 саж. длины и  $3\frac{1}{2}$  и  $4\frac{1}{2}$  саж. ширины. По ближнему берегу Перу существуетъ вѣчный SW прибой, и придаетъ ему много сходства съ сѣверо-западнымъ берегомъ Африки до острововъ Зеленаго мыса, отъ чего сообщенія между береговыми жителями очень затруднительны; оно вынудило туземцевъ употреблять особаго рода перевозочные снаряды, извѣстные подъ именемъ *Балъзъ*. Балъзы (ф. 101) состоятъ изъ двухъ кожаныхъ мѣшковъ (въ родѣ кавказскихъ бурдюковъ), пропитанныхъ животнымъ жиромъ и очень тщательно сшитыхъ. Узкіе концы ихъ соединены вмѣстѣ, а широкіе нѣсколько расходятся. Оба мѣшка скрѣпляются поперечными жердями, прикрѣпленными въ свою очередь къ продольнымъ. Ближе къ узкой оконечности устроено сидѣнье для управляющаго балъзой, а по срединѣ

небольшая платформа для клади или для пассажира. Въ узкихъ, загнутыхъ къверху концахъ мѣховъ устроены отверстія, обдѣланныя весьма аккуратно деревянной или мѣдной обоймицей, затыкающіяся плотно пробкой. Черезъ эти отверстія мѣха надуваются, пробка закупоривается и перевозочный приборъ готовъ въ дѣло. Бальзы управляются однимъ двойнымъ весломъ, т. е. имѣющимъ двѣ лопасти какъ на обыкновенныхъ рѣчныхъ челнокахъ. Такія бальзы легко вытаскать на берегъ и переносить съ мѣста на мѣсто, стоитъ только выпустить воздухъ. Конечно пассажиру, рѣшившемуся на путешествіе на бальзѣ нельзя рассчитывать на какое либо удобство, онъ во первыхъ долженъ сидѣть спокойно, а во вторыхъ, впередъ рассчитывать что доберется до берега измокши.



Фиг. 101.

Въ Чили, Калао, Лимѣ. употребляютъ болѣе европейскія гребныя суда, а существующія одnodеревыя пироги—суть челноки, всегда ходящія только на веслахъ.

На огненной землѣ, пироги на столько же несовершенны какъ и предъидущія и вполнѣ соотвѣтствуютъ неразвитому и малорослому племени Патагонцевъ.

Въ Рио де Ла-плата, суда уже совершенно европейскаго типа и очень схожи съ морскими ботами, способными хорошо держаться въ морѣ и поднимать значительныя тяжести.

Бразильскіе перевозочныя суда *жамнадасы* также схожи съ европейскими и отличаются отъ нихъ лишь грубой отдѣлкой. Ихъ можно встрѣтить въ Рио-Жанейро; онѣ плоски, широки, носятъ латинскіе паруса и управляются довольно порядочно.

Бразильское правительство имѣетъ флотъ, построенный по



европейскимъ образцамъ. Въ немъ числится 2 дву и трехбашенныхъ монитора о 4 и 6 орудіяхъ, системы Витворта, 1 мониторъ о двухъ пушкахъ, 2 броненосца, 1 корветъ, 2 батареи, 5 кананерскихъ лодокъ и 6 рѣчныхъ мониторовъ объ одномъ орудіи каждый.

Урагуай и Аргентинская республика имѣють также небольшія паровыя флотиліи для защиты своихъ береговъ и устьевъ рѣкъ. Аргентинская республика, какъ болѣе обширная и болѣе богатая, имѣетъ даже мониторы и капонерскія лодки съ нѣжными орудіями.

## ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

| страницы. | строки. | напечатано:        | слѣдуетъ читать:    |
|-----------|---------|--------------------|---------------------|
| 13        | 25      | сообщеть           | сообщаетъ.          |
| 30        | 33      | пруды              | басейны.            |
| 39        | 24      | проливъ            | приливъ.            |
| 56        | 16      | штоками            | штоками.            |
| 75        | 16      | Мессияѣ            | Мессия.             |
| 77        | 25      | крейсировала       | крейсеровала.       |
| 87        | 15      | Гриница            | Гринца.             |
| 91        | 25      | Франитовъ          | Транитовъ.          |
| 95        | 1       | часъ               | часы.               |
| 100       | 18      | шнекаръ            | шнекаръ.            |
| 107       | 15      | реѣ                | рею.                |
| 109       | 37      | для                | слѣдуетъ исключить. |
| 115       | 16      | Олафъ              | Олафъ.              |
| 119       | 18      | Валентиніану       | Валентиніану.       |
| 120       | 30      | Сигуръ,            | Сигурдъ.            |
| 133       | 11      | Дубровиѣ           | Дубровиѣ.           |
| 134       | 30      | Лангедона          | Лангедока.          |
| 140       | 18      | дромоны            | дромоны.            |
| 151       | 5       | прикрытія          | прикрытія.          |
| 162       | 29      | Аржезираса         | Алжезираса.         |
| 163       | 36      | Ричарда            | Ричарда.            |
| 168       | 9       | выстроивалась      | выстрѣливалась.     |
| 172       | 3       | Таикъ              | Тактъ.              |
| 175       | 4       | вышпела            | вымпела.            |
| 182       | 18      | <i>тракы</i>       | <i>тракы.</i>       |
| 199       | 6       | образомъ           | образцомъ.          |
| 200       | 11      | скулистымъ,        | скулистымъ.         |
| 218       | 33      | Коррадино          | Коррадио.           |
| 223       | 10      | 10 ф.              | 100 ф.              |
| 233       | 24      | Дарія              | Дорія.              |
| 243       | 7       | разговору          | разговору.          |
| 242       | 36      | Дюнкерсъ           | Дюнкеркъ.           |
| 278       | 16      | но паденіе         | нападеніе.          |
| 288       | 29      | находились которыя | которыя находились. |
| —         | 36      | во все             | вовсе.              |
| 297       | 29      | Комоорина          | Коморина.           |
| 328       | 26      | 86                 | 87.                 |

