



Популярная история

Светлана Хворостухина

Морские сражения

«ВЕЧЕ»

Хворостухина С. А.

Морские сражения / С. А. Хворостухина — «ВЕЧЕ»,
— (Популярная история)

Новая книга из серии «100 самых-самых» рассказывает о наиболее значительных морских сражениях от Античности и до XX века включительно. В книге показана история развития кораблестроения в России, странах Запада и Востока, представлены деяния выдающихся флотоводцев всех времен и народов.

© Хворостухина С. А.
© ВЕЧЕ

Содержание

Предисловие	5
История государства – история кораблестроения	6
Жизнь кораблей	7
Морские державы	10
Конец ознакомительного фрагмента.	21

Светлана Александровна Хворостухина

Морские сражения

Предисловие

В раскатах грома, под свинцовыми грозовыми облаками, появляясь и исчезая во вспышках молний, сражаются не на жизнь, а на смерть два корабля. Взрывы орудий, крики атакующих – все это одна бушующая стихия, морское сражение.

С давних времен морские просторы сулили свободу и широту действий любому государству, сумевшему создать необычайно могущественный флот. Торговые пути, захватнические походы, надежная защита прибрежных городов – все доставалось победителю морской схватки.

Мудрые правители прекрасно сознавали, что только укрепление флота, интенсивное строительство кораблей и усиление военного вооружения смогут обеспечить мощь и безраздельное господство государства во всем мире.

От начала освоения водных пространств и до наших дней длится бесконечная борьба за морское владычество. Бухты, гавани, порты образуются в любом более или менее удобном для стоянки кораблей заливе. Грозные военные базы разбросаны по всему миру. Кораблестроение жило и развивалось вместе с человечеством. В давние времена для постройки судов требовались крепкие бревна, на вооружение ставились всевозможные метательные орудия, чугунные пушки и т. п. Сейчас при строительстве кораблей не используется древесина, их корпуса изготавливают из специальных металлов. Главная защита кораблей сегодня даже не броня и артиллерийские снаряды, а точные приборы и ракетное оружие.

Перед вами книга, полная рассказов о знаменитых морских схватках и сражениях: со страницы на страницу переплывают корабли, залпы орудий наполняют окружающее пространство... Сбивающая с ног качка, полный штиль и шквалистый ветер уводят вас в пленительный мир кораблей.

Моря и океаны земного шара вновь ждут освоения. Книга, которую вы держите в руках, проведет вас по старинным портам, покажет древнегреческие триеры и римские пентеры. Вы словно своими глазами увидите строительство первых грациозных парусников, ощутите мощь парового судна и современного авианосца.

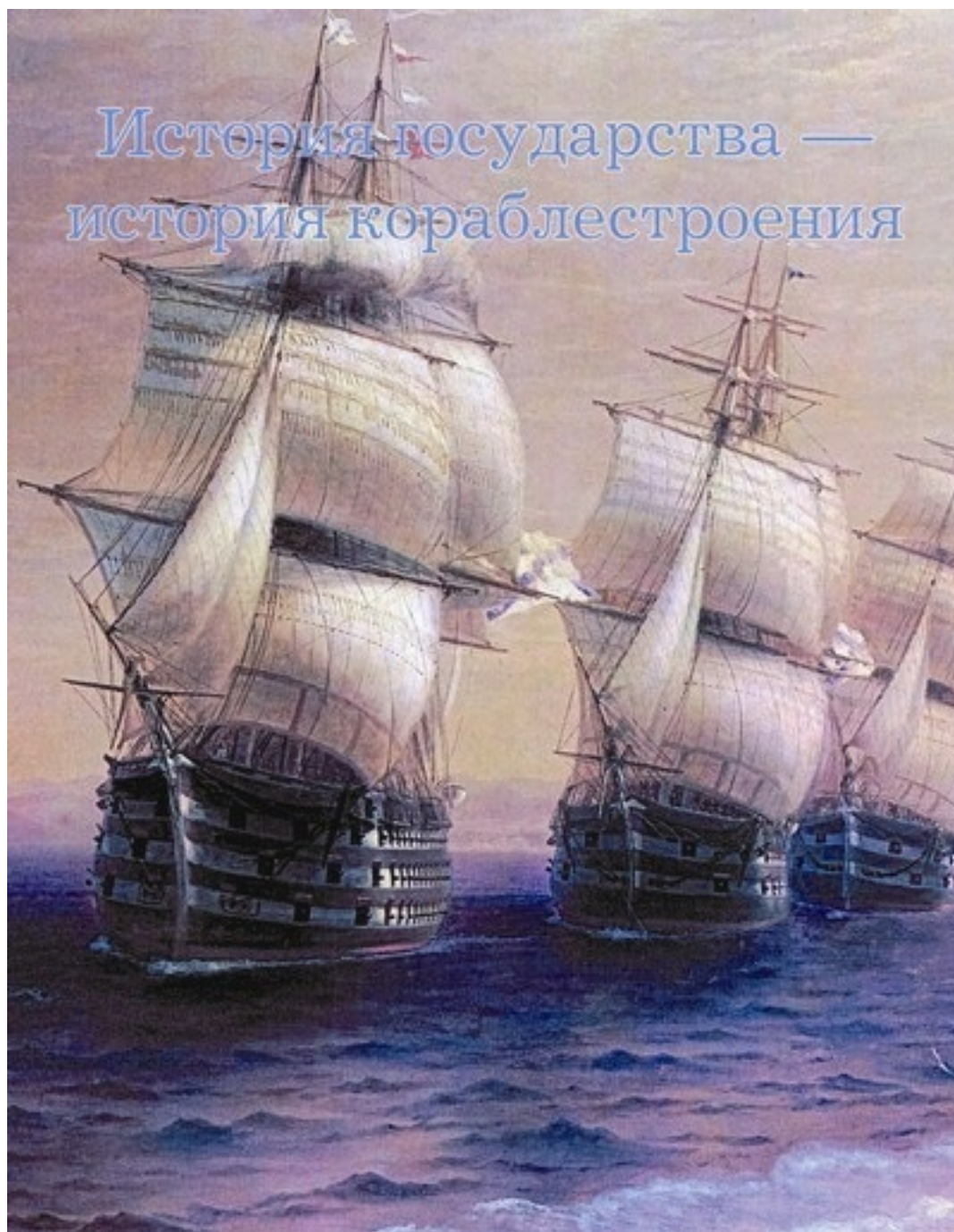
Страны Востока, Европы, Америки откроют перед вами свои порты и гавани. Японские суда с драконами и многомачтовые французские бригантины позволят вступить на их борт и почувствовать себя бывалым моряком.

Если вы не побоитесь жестоких столкновений с пиратами, то вам удастся совершить кругосветное путешествие вместе с военными экспедициями.

От одного материка к другому спешат мореплаватели. Жизнь в морях не прекращается ни на минуту: Средиземное, Красное, Черное, Балтийское и Карибское моря вдоль и поперек исчерчены морскими путями. Современные теплоходы и атомоходы бороздят просторы океанов. Подводные лодки, скрытые в морских глубинах, несут постоянный дозор. Торговые суда доставляют многотонные грузы из одного государства в другое.

Моряками не становятся с рождения. Морская служба – тяжелый труд, требующий особого склада характера, огромной выдержки и мужества. Сегодня высшие учебные военные заведения готовят к бою профессиональных морских офицеров, опытных инженеров-конструкторов и матросов, обслуживающих многочисленные технические устройства мощных современных кораблей.

История государства – история кораблестроения



Главным средством защиты интересов любой державы мира являются вооруженные силы: армия и военный флот. При этом они совершенствуются одновременно с развитием государства. А потому справедливо говорить о том, что история развития страны есть также и история развития ее флота. Известно и то, что нередко судьба как отдельного правителя той или иной державы, так и всего народа часто зависит от степени готовности армии и флота отражать нападения неприятеля. Именно поэтому главы ведущих государств мира уделяют значительное внимание развитию армии и военного флота.

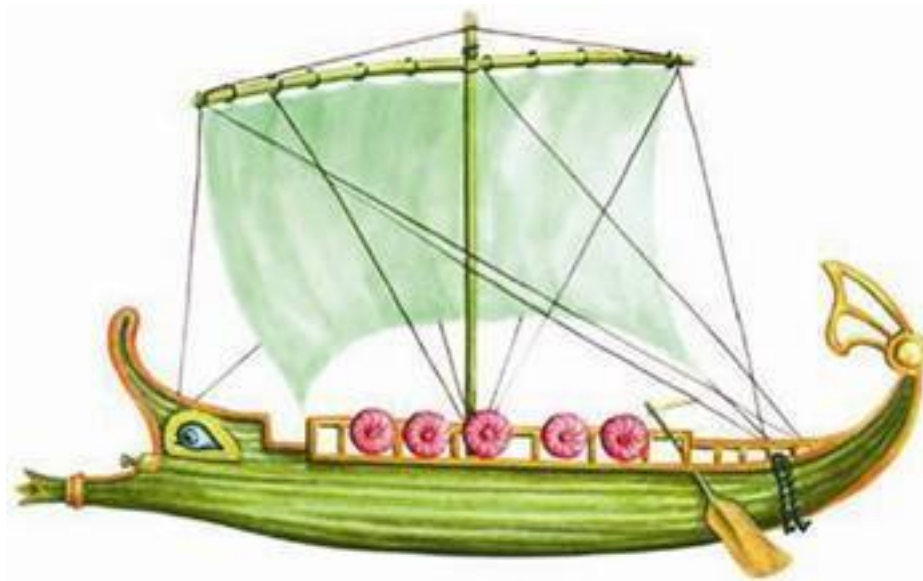
Жизнь кораблей

Дальние завоевательные походы начались очень давно, еще до нашей эры. Боевые суда с трудом справлялись с бушующими волнами и ветром, но любыми средствами стремились сражаться с кораблями противника. Обычно древние греки и римляне руководствовались в своих действиях не столько силой, сколько хитростью. Флотоводцам не хватало умения в управлении кораблями, зато было достаточно военной мудрости.

Могущественная Римская империя, города-полисы Афины и Спарта – каждое из этих древних государств считало именно себя избранником, которому уготована роль властителя морей. В жестоких сражениях проходила жизнь зарождавшегося флота. Моряками становились и крестьяне, и хлебопашцы. Однако смелые воины перебегали из одного флота в другой в поисках большей денежной платы и сильного покровителя.

В эпоху Средневековья и Возрождения бескрайние морские просторы наполнились хлопаньем парусов венецианского, генуэзского, испанского, португальского, французского и английского флотов. Величественные галеоны, фрегаты, галеасы заскользили по морской глади. Европейские государства старались ни в чем не уступать друг другу.

Объединяясь в союзы или находясь по разные стороны баррикад, западные флоты стремились завоевать победу своим властителям.



Воинственные турецкие корабли, на протяжении ряда столетий господствовавшие на Черном море, являлись постоянной угрозой европейским странам. Они внезапно объявлялись у берегов какой-нибудь европейской державы, и королевским судам приходилось принимать сражение.

Военные корабли России участвовали в одиннадцати русско-турецких войнах, долгое время не было покоя российским императорам. Турецкие военные суда не давали России выхода к морю, не позволяли устраивать на побережьях военные укрепления. С огромным трудом Российской империи удалось завоевать себе право называться морской державой.

Не только борьба за новые территории заставляла Турцию вступать в многочисленные сражения. Разные веры (христианская – в Европе и мусульманская – в Турции) становились причиной военных столкновений. Мусульмане считали своим долгом распространить и установить, по их мнению, истинное мусульманское вероисповедание по всей земле.

Древние корабли представляли собой деревянные конструкции, но уже тогда были прекрасно приспособлены к бою. Древние моряки применяли метательные орудия, которые устанавливались на носу военного судна.

Воины осыпали противника градом стрел из арбалетов. Метательные орудия арбалетного типа водружались прямо на палубу и наносили большой урон противнику. Машина для метания дротиков заставляла неприятеля прятаться за бортами кораблей или укрываться за крепкими щитами.

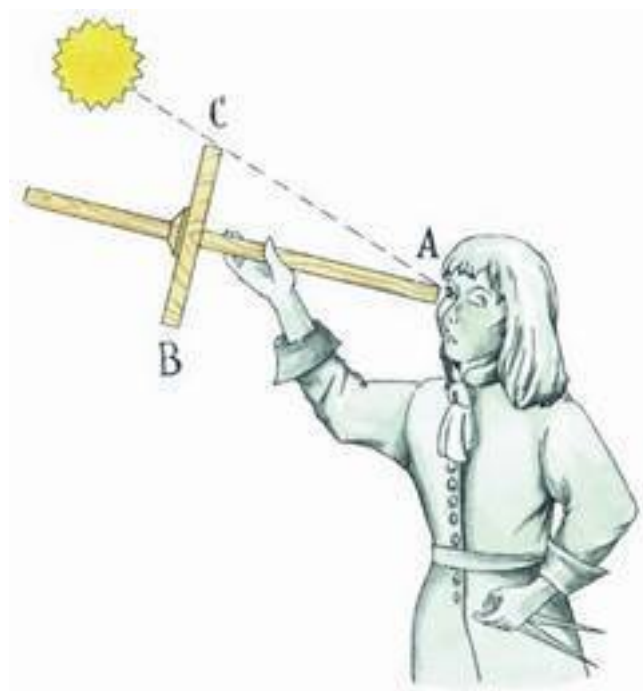


Пушки крепили на кораблях особым образом, крепко привязывая их к бортам судна толстыми тросами. Пушки различались по длине дула и мощности зарядов. «Бомбарей» была почти в два раза длиннее обыкновенной английской кулеврины. Галерная куршейная пушка, в отличие от корабельной, не имела колес на своей подставке.

Символом принадлежности любого судна к тому или иному государству являлся корабельный флаг. Флаги появились в незапамятные времена – их крепили еще на кораблях Древнего Рима. Развешиваемый над кораблем флаг означал готовность к завоеванию, победе и призывал военные силы к сплочению. В случае поражения сдававшееся судно передавало свой флаг победителю.

Жизнь корабля проходит в постоянных перемещениях. Лишь на короткое время боевой корабль задерживается у берега, бросив якорь в тихой бухте. Приспособления для удерживания судов на одном месте всегда выглядели очень изящно и зачастую становились предметом украшения величественного корабля.

Древние якоря изготавливались в основном из камня и дерева. Греки и финикийцы проделывали в каменном остоле дырки и вставляли в него острые зубцы. Таким образом якорь мог цепляться за камни, лежавшие на дне. Однолапые якоря служили обычно для крепления к береговым деревьям или подводным корням. Якоря древних народов Сибири представляли собой увесистые камни.



Самыми распространенными якорями являлись привычные для всех кошки. Якоря имели по четыре загнутых зубца, которые цеплялись за донный грунт или глубоко погружались в вязкий ил. Якоря XVII–XVIII веков отличались простой конструкцией.

Морской офицерский мундир претерпел множество изменений, но сохранил изящество и функциональность. Синяя матросская форма незаметно стала негласным символом бодрости духа и молодецкой удали.

Самой свободной и ужасающей по внешнему виду оставалась морская одежда пиратских экипажей: разорванные штаны, яркие рубахи, завязанные в узел на поясе, а на голове неизменно – красная косынка или черная повязка на один глаз. Некоторые пиратские командиры получали свои клички из-за любви к определенному виду одежды. Например, грозный Ситцевый Джек был неравнодушен к легкой и удобной в любом бою одежде, изготовленной из разноцветного ситца.

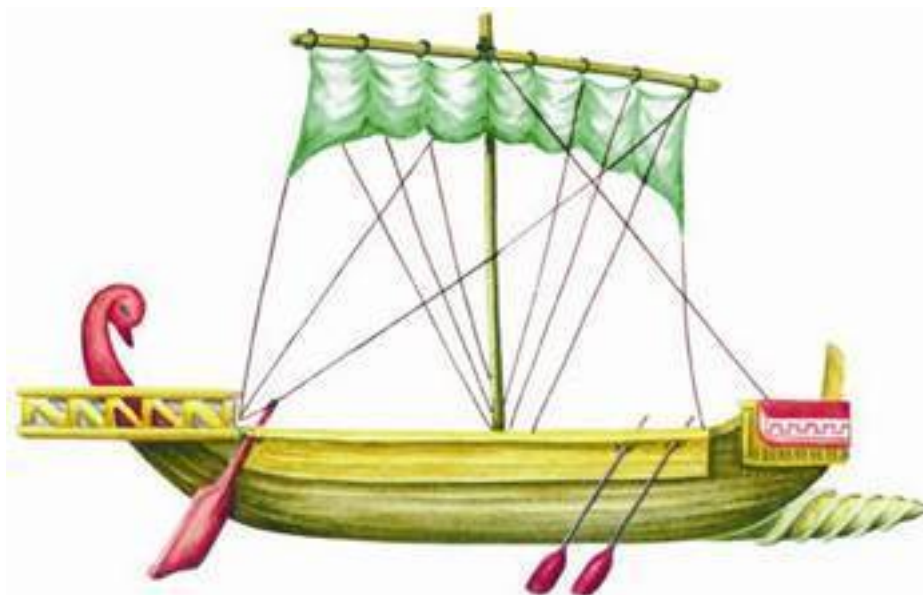
Морские державы

Древняя Греция

Афинский политик и стратег Фемистокл (524—459 годы до н. э.) все свои знания и великолепное искусство оратора направлял на то, чтобы убедить власть имущих сделать флот главной силой в борьбе за господство Афин над Элладой.

Денежная прибыль с Лаврийских серебряных рудников потекла на строительство нового афинского флота. Жители Афин роптали, потеряв источник личного дохода, однако судьба целого государства была важнее.

Два года напряженных трудов – и афинский флот пополнился 100 боевыми триерами. Гавань Пирей превратилась в надежную пристань, укрывшую увеличенный практически в два раза греческий флот. Таким образом, в тихих водах Пирея стояли 200 боевых триер.



Изобретение триеры было заслугой Аминокла, древнего корабельного мастера из Коринфа. Снабдив судно тремя рядами весел, Аминокл вдохнул в него новую силу. Гребцы, ударяя по воде один раз, толкали судно в три раза сильнее, чем это было в созданных ранее лодках. Греческая триера рассекала воды, сохраняя прекрасный маневр даже при большой скорости. Во многих сражениях выстояли греки, стремившиеся доказать свое могущество.

Три военные кампании начинали персы против греков, несколько десятилетий длилось противостояние Афин и Эллады. В конце концов решили военный спор морские сражения. Персы дрогнули, их корабли ушли к родным берегам.

Поэты воспевали своих полководцев и красочно описывали особенно яркие моменты морских боев. Хвалу греческому правителю Ксерксу возносил Эсхил. Его поэма «Персы» является поэтической песнью о красоте и мощи греческого морского флота.

Военные стратеги неустанно разрабатывали все новые и новые тактические ходы, стараясь застичь противника врасплох. Афиняне особенно преуспели в этом искусстве. В центре построения помещалась линия из 30 триер, а на флангах триеры располагались в два ряда.

В результате корабли противника, прорвавшие первую линию, попадали под выстрелы второго ряда и уничтожались. Именно такая тактика привела к победе афинян в сражении у острова Хиос.

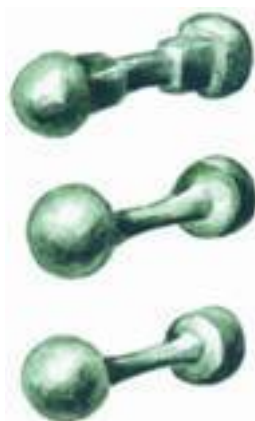
Пираты на Черном море

Любая гавань требовала обязательного укрепления и постоянного надзора. Пираты Черного моря не давали морякам возможности вздохнуть спокойно. Они совершали набеги, ошеломляющие своим бесстрашием и бесцеремонностью. Казалось, для разбоя нет преград, и любое, даже самое вызывающее, нападение останется безнаказанным.

Многие греческие правители не пренебрегали пользоваться успехами пиратов и часто заключали с ними контракты. Так, прекрасно осведомленные о положении греческих войск государственные мужи указывали пиратам лучшие районы для нападения, подробно доносили о расстановке сил противника, а в награду получали награбленные драгоценности и сундуки, наполненные золотыми и серебряными монетами.

Пираты осознавали, что находятся под прикрытием уважаемых государственных деятелей, и, чувствуя себя в полной безопасности, бесчинствовали в водах Черного моря.

Однако пиратам не всегда удавалось избежать сражения с флотом официальных властей. Уже упомянутый Перикл многократно отправлял карательные походы против разбушевавшихся пиратов. А одна из речей Перикла, зачитанная им на общегреческом конгрессе, даже была посвящена составлению планов борьбы с пиратством.



Спарта

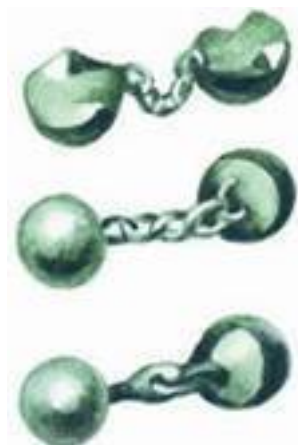
Спартанский флот стал достойным противником греков на море. В противовес Афинскому союзу был создан Пелопоннесский союз, который 27 лет (431–404) в многочисленных сражениях доказывал свое превосходство.

Спарта выступила против Афин. Не помогли грекам и подкупы военачальников. Спустя некоторое время Спарта отделилась и создала свой флот, насчитывавший примерно 300 триер. В дальнейшем на сторону Спарты склонились и ионийские греки.

Войска слабых городов переходили на сторону самого сильного государства. Спарта и Афины старались показывать только достоинства своих кораблей. Тем самым они стремились к тому, чтобы склонить союзников на свою сторону или же завоевать их силой.

Спартанский полководец Лисандр не гнушался подкупом представителей аристократии. Таким образом он хотел заставить их создавать тайные союзы. Повышая жалованье своим мат-

росам, Лисандр вызывал зависть у моряков неприятельского флота и тем самым переманивал к себе опытных мореходов, которые находились в стане противника.



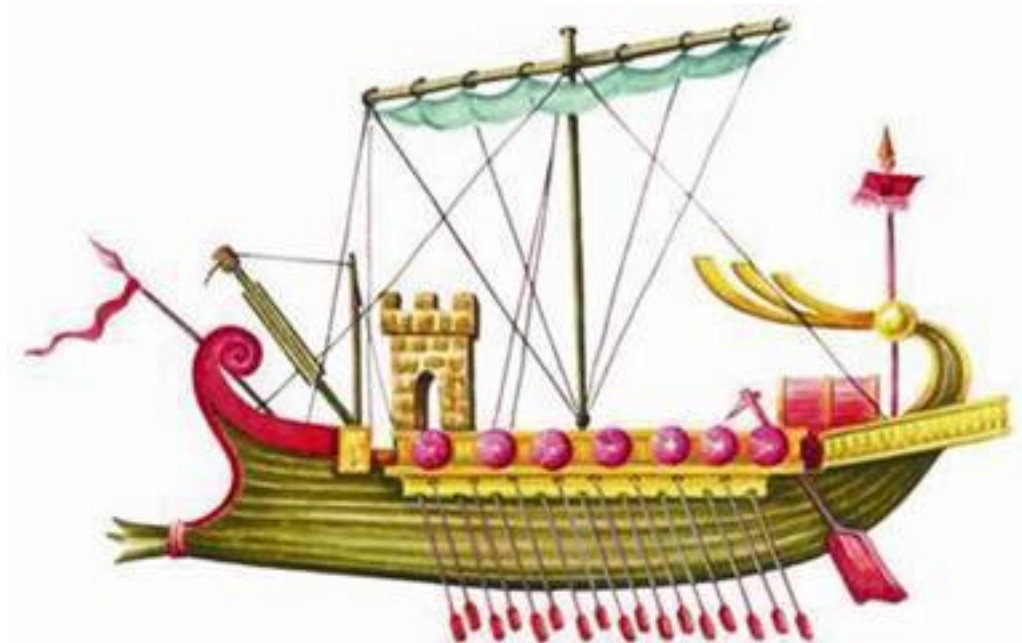
Большие заработки привлекали матросов, оставлявших афинские корабли с одной только целью – получить мешок звонких монет во флоте Лисандра. Хитрость полководца множила ряды его войск, но вместе с тем росла и его дурная слава. Даже простые матросы за спиной своего командира высказывали недовольство Лисандром. Однако следует заметить, что гибель Лисандра привела в конечном итоге к восстановлению былой мощи неприятельского Афинского морского союза.

Древний Рим

Морской флот появился в Римской империи начиная с 509 года до н. э. Однако суда в основном перевозили товары и людей и не принимали участия в сражениях. Шторма крушили корабли торговых караванов, пираты совершали нападения. Флот римлян не имел возможности совершенствоваться до тех пор, пока не обзавелся военными кораблями.

Переняв в III веке до н. э. у греков схему построения военных пентер, римляне начали развивать свой флот. В помощь римским корабельным мастерам были приглашены греки из Южной Италии. Морскому бою римские воины учились у этрусских моряков.

Быстрые темпы построения военных кораблей достигались за счет умелых разработок римских мастеров. Детали для пентер вытачивались в различных мастерских, но по единому эталону. Затем готовые части привозили на одну из строительных верфей, и корабли собирались прямо на месте в считанные дни. Детали подвозились непрерывно. Флот римлян рос практически на глазах.



Наличие мощных военных кораблей пришлось как раз кстати. Военные конфликты, возникавшие вследствие соперничества Рима и Карфагена, вылились в 1-ю Пуническую войну (264–241 годы до н. э.). Именно флот принес такой грандиозный успех Римской империи.

К 260 году до н. э. Рим увеличил свой флот до 120 боевых кораблей. Матросы на кораблях были еще мало обучены мореходному делу (флот был создан недавно). Однако римские мастера вскоре принялись за разработку военных усовершенствований.

Абордажные крючья, мостики-корвусы для сцепления с неприятельским кораблем позволили римлянам одержать ряд побед над прославленными в морских боях карфагенскими судами. Римские полководцы, убедившись в силе своих пеших воинов и флота, приготовились участвовать в более серьезных сражениях и решили перенести военные действия на территорию неприятеля, то есть в Африку.

В морских сражениях римляне, уступая в маневренности, придерживались тактики абордажа и высадки десанта. Основным типом построения кораблей в море становился клин. Пентеры выстраивались двумя линиями под острым углом и начинали сражение с атаки центра противника.

Великий римский полководец Гней Помпей Великий (106-48 годы до н. э.) подчинил Армению, Сирию, покорил Иудею, захватил земли Африки, Испании. Полководца в бою не останавливали ни штилы, ни шторма. Он говорил: «Мне нужно плыть, а жить вовсе не необходимо». Мощный флот обеспечивал жизнь всему государству.

Пираты Средиземного моря

Гражданские войны, происходившие на территории Римской империи, позволяли пиратам разжигаться довольно богатой добычей. Пиратские корабли нападали на города и грабили святыни. Римляне были заняты междоусобной борьбой, а потому не могли дать морским разбойникам достойного отпора в море.



Однако наступил момент, когда пиратский разбой превзошел все границы дозволенного и обратил на себя внимание римских властей. В результате большой военный флот под командованием опытного римского флотоводца был послан для уничтожения пиратов в Средиземном, Мраморном и Черном морях. Моряки справились с поставленной перед ними задачей. Торговые корабли на долгое время получили возможность спокойно пересекать морское пространство, не опасаясь воинственных и наглых пиратов.

Северная Италия

В XIII–XIV веках аристократические семьи итальянских династий прилагали огромные усилия, чтобы их дети сделали блестящую военную карьеру. Особенно почетной считалась служба в королевском флоте. Профессиональные солдаты папской гвардии получали возможность с течением времени принять командование морскими силами. Должность командующего морским флотом называлась не совсем обычным образом: капитан галер и начальник порта.

Наиболее заметной фигурой среди итальянских флотоводцев был генуэзский адмирал Андреа Дориа, служебная карьера которого началась в профессиональной гвардии. Став кавалером Иерусалимского (ныне Мальтийского) ордена, он поменял род деятельности и последовал примеру своих родственников – стал мореходом. Командование флотом было семейной традицией Дориа. Представители древнего семейства одержали четыре главные морские победы генуэзцев в сражениях, происходивших в XIII–XIV веках.

В 1512 году Андреа Дориа принял предложение дожа, управлявшего Генуей, и согласился взять на себя командование флотом, снаряженным для обороны города. Итальянский военный флот состоял тогда преимущественно из легких, быстроходных парусных судов. В морских сражениях итальянцы выступали против неприятельских французских кораблей на многочисленных галерах и бригантинах.



Независимость Генуи оказалась под угрозой в период так называемых Итальянских войн (1494–1559). Опорой и спасением в сражениях за Геную стали корабли флота. Парусники прорывали блокады неприятеля, доставляя в город суда, на борту которых находилось продовольствие. Огневými ударами с моря корабли поддерживали борьбу защитников города. Так была спасена Генуя.

Флотоводцы, однако, не приносили присяги государству в том, чтобы оставаться верными всю свою жизнь одному монарху. Адмиралы могли свободно по собственному желанию переходить из флота одного государства во флот, принадлежавший другой стране. Они оставались на службе там, где им было удобно и выгодно в данный момент.

Пираты Северной Африки

Галеры корсаров-берберов пересекали воды Средиземного и Ионического морей. В руках пиратов оказывались мощные военные корабли различных африканских государств. В XVI веке особенно жестоким нравом отличались корсары, плававшие на судах, принадлежавших правителю Алжира.

В 1518 году правителем Алжира стал Хайдреддин Барбаросса, брат погибшего Аруджа Барбароссы. Новый правитель до этого занимался пиратством. Сначала он совершал разбои, чтобы скопить необходимую сумму и выкупить брата, попавшего в турецкий плен. Затем продолжил пиратские нападения ради собственного обогащения. Заняв положение правителя Алжира, Хайдреддин Барбаросса получил в свое распоряжение все корабли алжирского флота.

Барбаросса в своем лице объединил и официальную власть, и предводителя корсаров-берберов. Алжир стал местом скопления пиратских кораблей и пристанищем для их семей. Полсотни боевых кораблей расположились в алжирских бухтах.



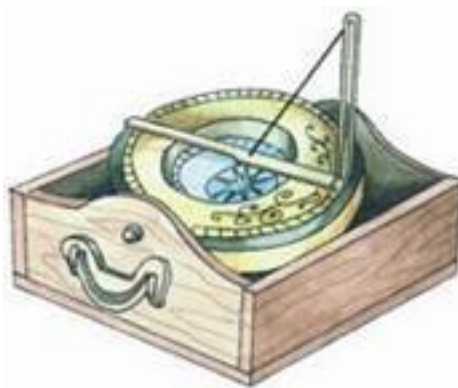
В 1533 году Хайдреддин Барбаросса был приглашен на службу к турецкому султану. Таким образом он и оказался, возглавляя турецкий флот, в Северной Африке. Барбаросса привел в Золотой Рог свои суда, великолепно украшенные и груженные подарками для султана. В ответ Сулейман передал в командование пирата 84 галеры. Взаимовыгодный договор был заключен.

В период с 1538 по 1540 год пираты Северной Африки объединились под руководством Барбароссы и безнаказанно совершали военные набеги на христианские государства, расположенные в прибрежных районах Ионического и Адриатического морей. За прекрасную службу и верное служение исламу Хайдреддин Барбаросса получил от султана почетное звание Хайр-эд-Дин, что в переводе с турецкого означает «хранитель веры».

Турция

Османская империя в течение всей своей истории считалась сильным государством и серьезным противником в сражениях. Турецкие корабли держали в напряжении и страхе все европейские страны. Однако нужно заметить, что османский флот в большинстве морских столкновений побеждал противников только благодаря своей многочисленности.

Турки направляли огонь своих галер против кораблей Северной Италии, отвоевывали острова, принадлежащие Испании, Венеции. Османские правители вели беспощадную борьбу и с российскими государями за влияние на Черном море. После объединения с английским флотом турки сражались против французских кораблей Бонапарта. А невыполнение обязательств перед союзным государством приводило к военным столкновениям Турции и Британии.



Передвижением военных судов в Османской империи ведали вице-адмирал и сераскир. А морские походы происходили под руководством визиря. Главнокомандующим турецкими войсками являлся паша.

Развитие мощи Османской империи закончилось после ее разгрома в Синопском морском сражении. Почти десять лет спустя, в 1861 году, на турецком престоле оказался султан Абдул Азиз, который энергично принялся за восстановление былой славы самого сильного государства в мире.

Султан Абдул Азиз оказался прозорливым правителем и сразу же осознал, что деревянные корабли больше не пригодны для больших сражений. Таким образом, с приходом нового султана в Османской империи началось строительство броненосных кораблей, аналогичных судам Англии и Франции.

Суда, заказанные за границей, часто требовали переделок в течение своей долгой службы. Корабли типа «Османия» продержались на плаву до 1911 года, но после многочисленных перестроек полностью изменили свой внешний вид. Создатели не смогли бы узнать свое детище спустя несколько веков.

Во Франции турки построили батарейно-барбетный броненосец «Ассари-Тевфик». Корабль стал уменьшенной копией знаменитого в то время французского судна «Тридэн». На корабле был установлен мощный двигатель марки «Компаунд», устремлявший корабль в бой со скоростью 13 узлов. Случалось так, что Турции не удавалось выкупать корабли, заказанные в другом государстве. Так, в Англии остался броненосец «Фатих». Не покинул пределов Англии и корабль «Мессудие».

Несмотря на ряд неудач в судостроении, османский флот вошел в XX век с определенным запасом кораблей в своем составе: шесть линкоров и восемь броненосных кораблей береговой обороны, построенных во Франции, Англии и Австрии.

В морских боях турецкие корабли сражались с российскими минными катерами и даже просто вооруженными торговыми пароходами не очень успешно. Созданному Абдул Азизом новому флоту так и не удалось провести более или менее удачную атаку.

После неудач в войне с Россией турецкий флот пришел в упадок. Разочаровавшись в его силе, султан перестал выделять денежные средства на развитие флота. В последующие 30 лет в строй был введен только один линкор – «Гамидие». Строительство корабля проходило в Стамбуле и длилось долгих 18 лет.

В дальнейшем развитие морского флота Турции почти остановилось. А уже в середине XX века ослабевшая в военном отношении Турция перестала рассматриваться как великая и мощная морская держава.

Австрия

Австро-Венгрия являлась активным участником множества имевших место в разное время военных баталлий. Для защиты своей территории Австрия часто заключала военные союзы с соседними государствами. При этом австрийские власти любыми силами старались закрепить свой флот в Средиземном море.

После 1848 года началось активное усиление флота Австрии. Подъем национального духа охватил матросов австрийских кораблей. Крупная победа объединенного австро-венгерского флота состоялась в то время, когда командование им возглавлял 37-летний Вильгельм фон Тегетгоф. Это событие состоялось 9 мая 1864 года. В то время союзником Австрии являлась Пруссия, и прорыв блокады Тегетгофом оказался большой удачей прежде всего для войска Пруссии.



Однако Пруссия поддерживала Австрию ровно столько, сколько ей это было выгодно. Прошло два года, и бывший союзник обратил свои корабли против Австрии. Австрийские корабли теперь уже должны были самостоятельно доказать свое право называться флотом морской державы.

За несколько лет до войны Австрии с Пруссией и Италией Вильгельм фон Тегетгоф был назначен главнокомандующим австрийским флотом. Приняв руководство, Тегетгоф обнаружил полный упадок государственного флота. Моряки, привыкшие к мирным плаваниям, оказались совершенно незнакомы с морским военным делом. В мирное время торговый флот насчитывал всего три фрегата и три канонерские лодки. А потому экипаж, призванный для службы на военных кораблях, не имел достаточной практики мореходства.

Тогда в Австрии судов не хватало, а строительство новых моделей кораблей только началось. Однако Вильгельм фон Тегетгоф решил заняться усилением австрийского флота. И начал он с обучения матросов. Занятия по теории и практике боя велись ежедневно. Артилле-

ристы учились стрелять согласованно, направляя свои орудия по одной цели так, чтобы совместными усилиями пробить броню условного противника.

Офицеры австрийского флота проходили отдельную подготовку. Сам Тегетгоф объяснял командующим важность единых и скоординированных действий во время сражения. Направленность общих действий в одну цель стала девизом австрийского флота и главным тактическим приемом австрийских военных моряков. Неудивительно, что именно австрийцы стали авторами знаменитого таранного удара, который они впервые применили 20 июля 1866 года в сражении, происходившем недалеко от острова Лисса.

В последующий период развитием австрийского броненосного флота усиленно занимался и командующий флотом эрцгерцог Фердинанд-Макс. Ему удалось склонить представителей партии консерваторов к мысли, что бронирование кораблей имеет решающее значение в ходе военных столкновений с артиллерией противника. А многие усовершенствования в конструкции австрийских кораблей внес талантливый инженер и кораблестроитель Йозеф фон Ромако.

Австро-Венгрия стала единственным европейским государством (если не считать Англию), которому удалось выстроить броненосный флот на собственных верфях. За всю историю развития своего флота Австрия не приобрела у союзных государств ни одного корабля.

Франция

К XVII веку многие государства Европы заменили имевшиеся в их распоряжении суда на маневренные линейные корабли. Однако французская монархия верила только в силу старых и надежных галеасов. Считалось, что галеасы являются наиболее пригодными судами для сражений в прибрежных районах.

Самым крупным французским галеасом стал корабль «Рояль», построенный в середине XVI века. Он обладал широкой палубой. Его длина составляла 58 м, а ширина – 11,6 м. Парусами на корабле управляли 80 матросов, а при необходимости перейти к гребле на весла сажались 292 гребца. Во время сражения «Рояль» обстреливал противника из 34 пушек различного калибра, которые обслуживались 250 солдатами, размещавшимися на верхней палубе.

Более известным, чем «Рояль», парусным судном стал военный корабль, построенный артелью, возглавляемой корабельным мастером Шарлем Морье, в 1636 году. Парусник получил звучное название «Ля Коронне».

Прочный корпус корабля был построен из крепкого дуба. В длину парусник достигал 50,7 м, а в ширину – 9,3 м. На верхней палубе располагались 72 пушки, а экипаж корабля состоял из 638 человек. Корабль был предусмотрен для перевозки больших грузов и обладал водоизмещением 2100 т. И именно во Франции впервые возник придворный титул инженер-конструктор флота, который был учрежден королевским указом 15 апреля 1689 года. Ученым удалось создать точные расчеты, опираясь на которые можно было бы говорить о пригодности корабля и его использовании с определенными целями. Французы одними из первых ввели так называемый табель о рангах кораблей. В зависимости от водоизмещения, размеров, вооружения и численности экипажа все суда делились на шесть рангов. Лучшим линейным кораблем среди флотов всего мира к 1690 году оказалось детище французских мастеров – корабль «Солейль Рояль». Вслед за Францией многие морские державы приступили к построению судов, соответствующих I рангу по табели.



Таким образом, французский двор задавал всему миру тон не только в моде, но и в кораблестроении. В конце XVII века в составе французского флота находились и изящные фрегаты. Крупный фрегат представлял собой парусно-гребное судно шхерного флота. Сверх обычного вооружения на фрегате размещались 18 пар весел и 38 пушек.

Трехмачтовый корабль располагал открытой и закрытой палубами, на которых размещалась мощная артиллерия. Фрегаты прекрасно подходили для дальних плаваний, а потому в дальнейшем широко использовались для разведывательных походов.

В 1780 году французский флот пополнился мощным фрегатом, который получил название «Флора». Во всем мире Франция имела лишь одного достойного противника на море – флот Великобритании.

Великобритания

Военные корабли современного флота Великобритании ведут свою историю от парусных надводных кораблей. Боевые парусники получили стремительное развитие в XV–XVI веках, когда произошел переворот в мореходной астрономии. С той поры открытия и изобретения позволяли путешествовать вдали от берега, ориентируясь по звездам. Дальние плавания превратили парус в главный движитель корабля, а весла отошли на второй план.

Широкое освоение морских просторов привело к тому, что мировые державы стремились усилить влияние своего флота. Конструкции военных кораблей постоянно совершенствовались. Раньше других на строительство судов нового типа перешли мастерские Британии. На верфи в Портсмуте в 1509 году был заложен первый военный парусник, названный «Мэри Роуз». На корабле были установлены составные мачты, которые несли несколько парусов. В результате такой конструкции скорость увеличивалась в несколько раз, и, кроме того, облегчалось управление судном. Наружную обшивку корабля делали гладкой. Масса корабля превосходила 600 т, длина составляла 37,3 м, а ширина доходила до 11,4 м. На борту имелось 78 разнокалиберных орудий.



Несмотря на превосходные технические характеристики корабля, короля Генриха VIII Тюдора, заказавшего судно для своего личного флота, все же не устроили боевые качества «Мэри Роуз». Стремясь получить самый сильный парусник, король приказал провести дополнительные усовершенствования.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.