

II.

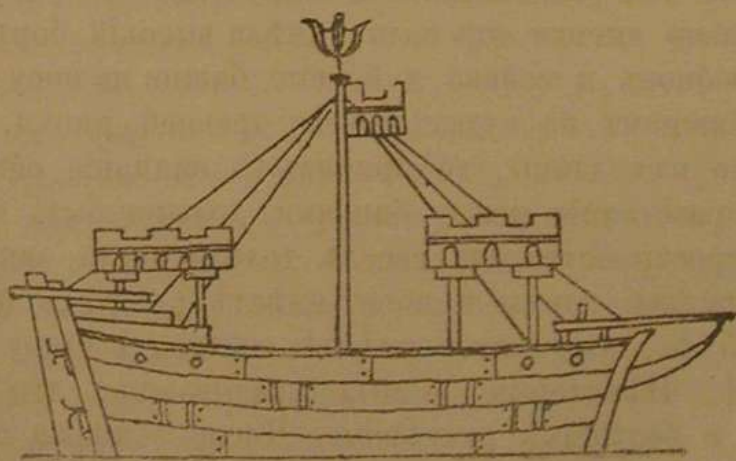
Судостроеніе и судоходство въ средніе вѣка. — Длинные суда: дромоны, памфилы, галеры. — Галера Буцентавръ. — Гондолы. — Галера Фаусто. — Галеасы. — Гаты или Каты. — Шеланды. — Гиппагоги. — Шеланды-памфилы. — Уксеры. — Рамберги. — Гальоты. — Пинасы. — Бригантины. — Кастаделлы. — Фелуки. — Фрегаты. — Флейты. — Фюсты. — Баркалоны. — Турецкія суда: галеры. — Галеасы. — Гальоты. — Бригантины. — Саятты. — Мавританскія уксеры. — Турецкія: фелуки, фюсты, саики, канки, кочермы. — Шурма (галерный экипажъ). — Жизнь галерниковъ, описаніе очевидца. — Галерные капитаны, ихъ значеніе на галерѣ, ихъ напыщенность. — 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 по прежнему 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 управленія веслами, достигавшими до громадныхъ размѣровъ. Это послѣднее об-

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

Дромоны 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 Сочлеуса, въ его жизнеописаніи Теодорика 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 Матѣ 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 сѣверныхъ 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 обоихъ 50. Число солдатъ, которые въ то же время и гребцы, должно быть 100 человекъ. 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 дромонды будутъ тяжелы на ходу, а во второмъ легко пробиваемы при ударахъ.“ (Левъ). Теодорикъ, давая приказаніе префекту Абундантіусу построить 1000 дромоновъ для Италіанскаго королевства, указываетъ на породы деревъ, 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 высокій бортъ, защищавшій гребцовъ и войско и боевые башни 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.

Памфилы. О нихъ упоминаетъ также въ своихъ наставленіяхъ сыну императоръ Левъ VI. По его словамъ: „они составляли родъ дромоновъ.“ Левъ, въ своихъ совѣтахъ сыну, говоритъ „если ему случится командовать флотомъ, то чтобы для себя выбралъ 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 Филосовъ 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 любопытныя матеріалы, какъ для постройки галеръ, такъ и для снабженія ихъ всѣмъ необходимымъ для боевой службы.

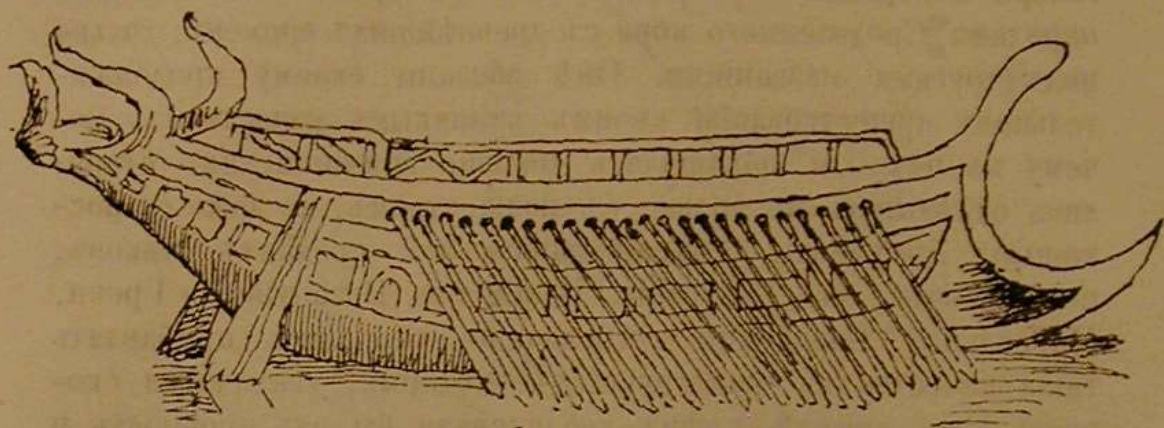
Надъ происхожденіемъ слова Galée трудились многіе антикваріи. Нѣкоторые производятъ его отъ шлема (Galea), которымъ въ древности украшали иногда носовыя фигуры триремъ; но оно не было слѣдовательно всеобщимъ. Филиппъ Пигафетъ, кажется, ближе другихъ подходитъ къ истинѣ: онъ говоритъ, что слово *ταχαια*, встрѣчающееся въ тактикѣ Льва Философа, было производное отъ *ταχούτης*, принадлежащее одной породѣ рыбъ, называемой Итальянцами *sprada*, т. е. шпага, эскадронъ (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 *ταχαια*. 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 длинная*, 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 могилѣ, найденной въ Пуццолло, имѣетъ еще болѣе поразительное

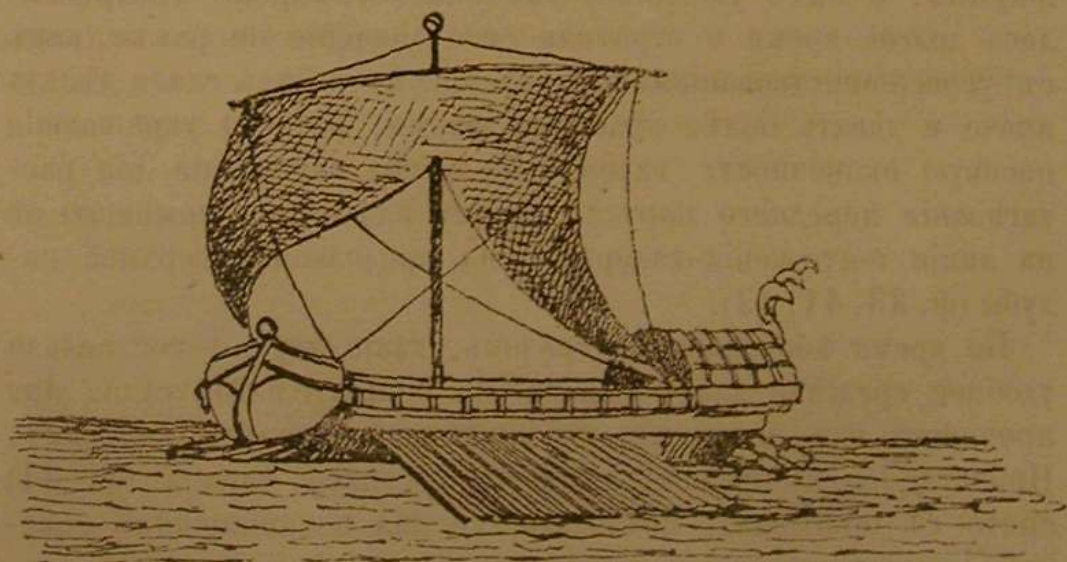
сходство съ галерами XV и XVI вѣковъ, въ особенности по числу весель (фиг. 31).



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. Виѣшнія украшенія переданы ими очень отчетливо.

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

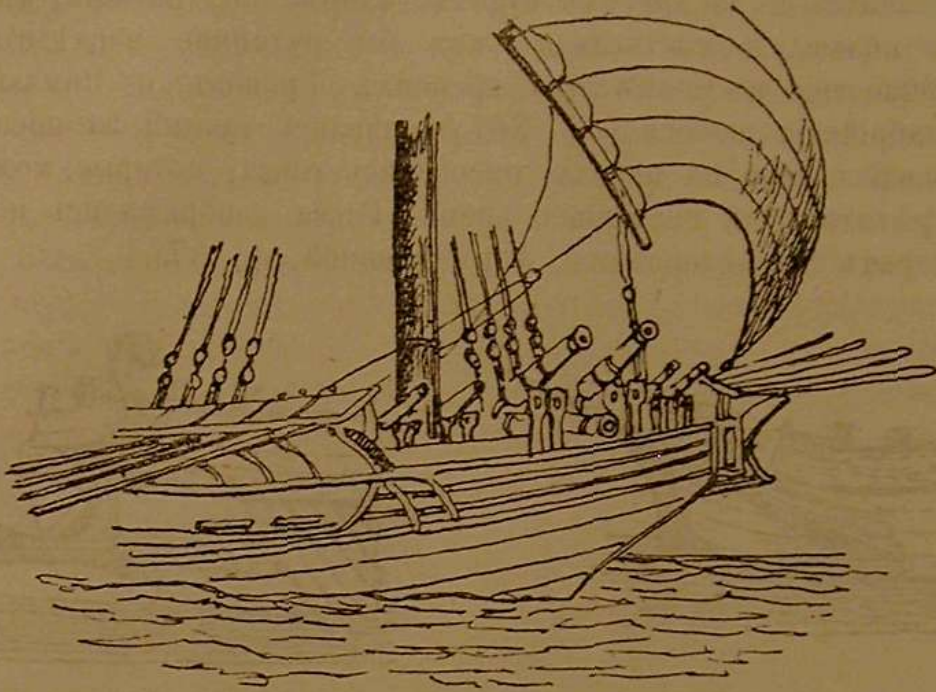


Фиг. 32.

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, 7½ и даже до 8 ширинъ и болѣе. Дождь Марино Санутто предлагалъ папѣ Іоанну XXII строить галеры въ 130 ф. длины, 16.9 ф. ширины, при высотѣ отъ киля 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.



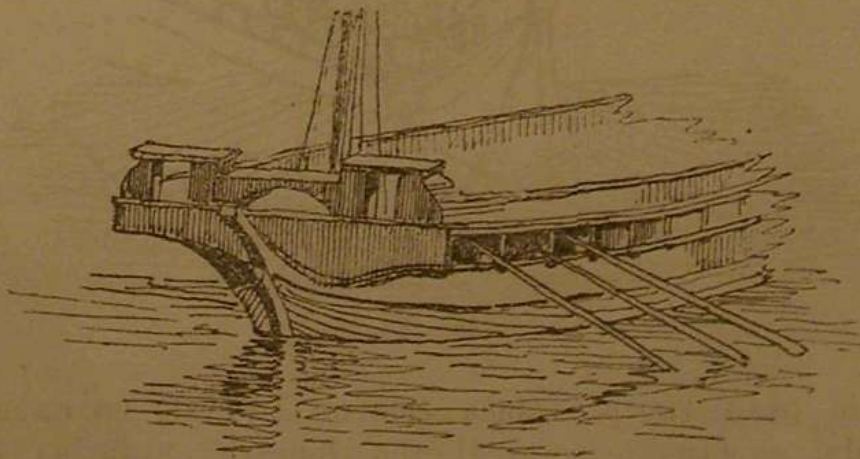
Фиг. 33.

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

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



Фиг. 34.

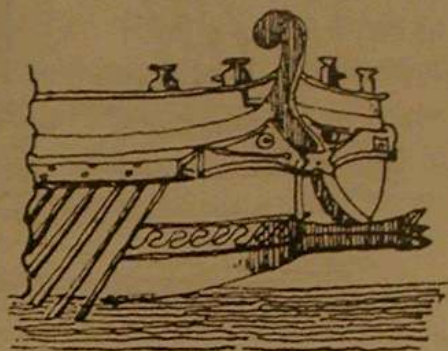


Фиг. 35.

треблялись и на другихъ судахъ, скорѣе 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).

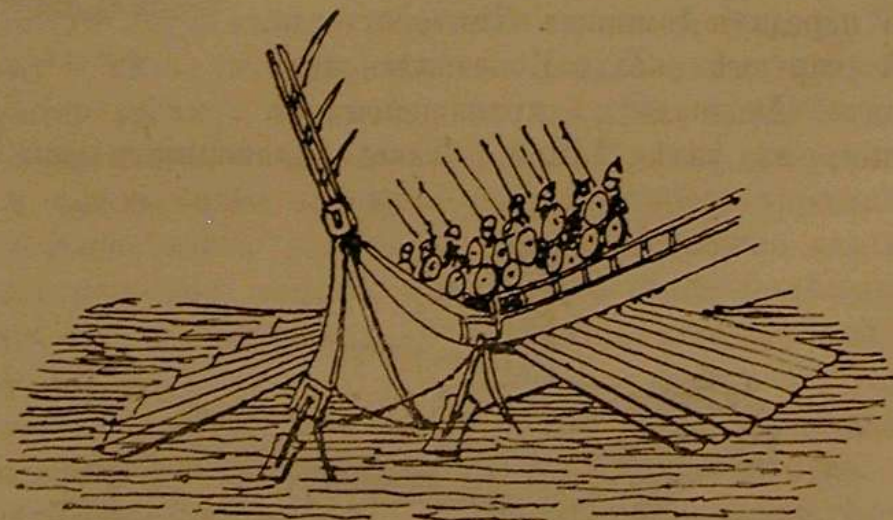


Фиг. 36.



Фиг. 37.

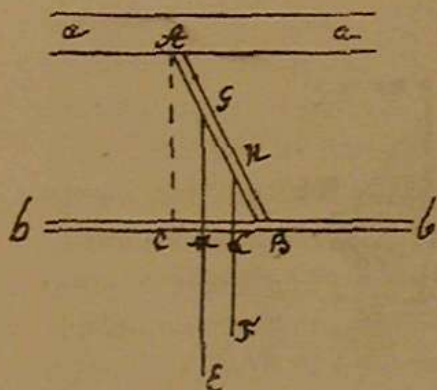
Привѣски рулевыхъ весель по времени также измѣнилась; онѣ не прицѣплялись болѣе съ боковъ, а выпускались, какъ видно изъ прилагаемаго рисунка (ф. 38), изъ нарочно устроенныхъ въ кормахъ гнѣздъ. Это изображеніе найдено на одномъ изъ фресковъ Помпеи.



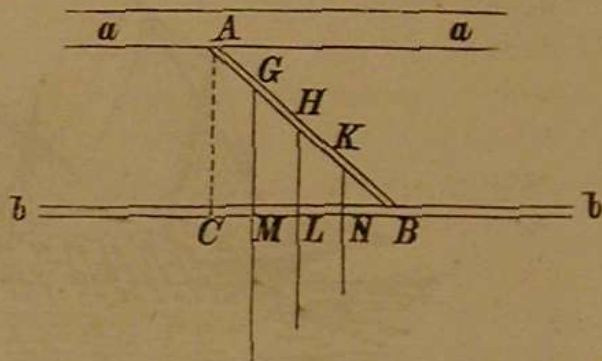
Фиг. 38.

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

Самый затруднительный и до сихъ поръ еще не разрѣшенный вопросъ о конструкціи древнихъ галеръ, состоитъ въ расположеніи весель на галерахъ, биремахъ, триремахъ и проч. при томъ условіи, что ряды весель 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 весель. Фиг. 39 и 40.



Фиг. 39.

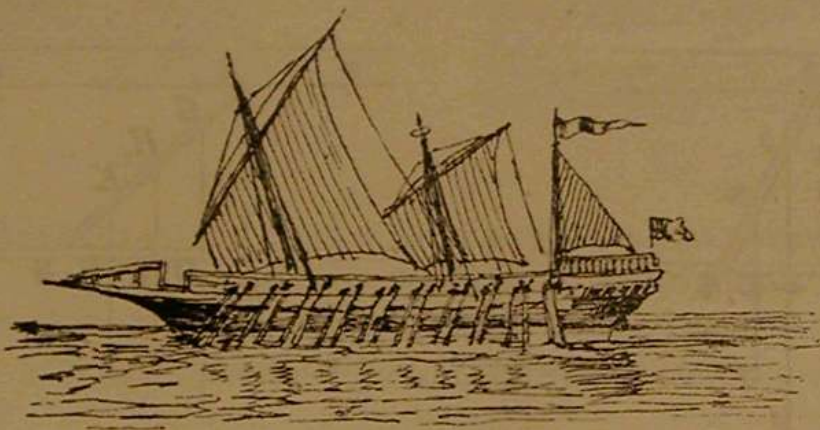


Фиг. 40.

Такъ на примѣръ: два эти чертежа (фиг. 39 и 40) представляютъ расположеніе для двухъ и трехъ весель 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, NL, GM, NL, 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 весель 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 весель 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 весель—

ныхъ; самое длинное весло было до 20 ф. 9 д., среднее въ 15 ф., а малое въ 9¹/₂ 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-зензиляхъ помѣщается здѣсь рисунокъ двурядной зензили, находящейся на картинѣ Піетро-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 наружные выступы, устроенные вдоль бортовъ,

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

ВАЛЕКЪ ГАЛЕРНАГО
ВЕСЛА.



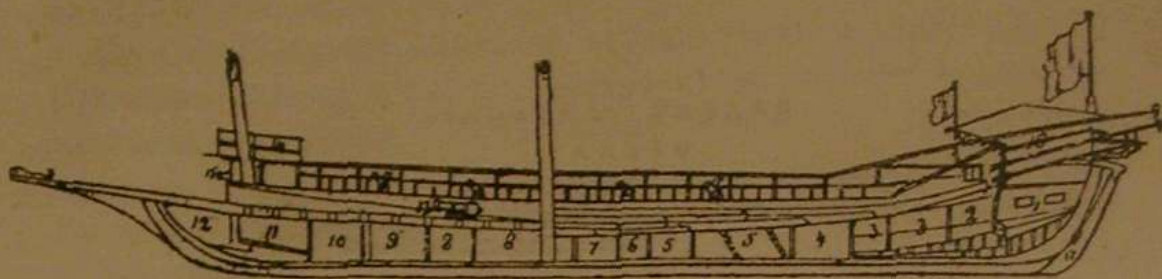
Фиг. 42.

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 скамбѣкъ, 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 растиался 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) коммисара, 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 нокахъ реевъ висѣли красные гвидоны, испещренные бѣлыми лиліями съ очень длинными концами.

Въ Парижскомъ музеѣ хранится прелѣстная 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 нефахъ 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 обстанавливать 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 брустверами. Съ изобрѣтеніемъ греческаго огня, для метанія его устраивали на носу особыя платформы. Дождь Пьетро Кандіано I, для

загражденія лагуновъ отъ нападеній непріятели, обстанавливалъ ихъ старыми галерами, съ четырехугольными башнями въ срединѣ, похожими на отрѣзокъ пирамиды. Съ введеніемъ огнестрѣльныхъ 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 килю ставилась одна большая пушка, а по бокамъ на брусьяхъ утверждались маленькія орудія; впоследствии 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 особые законы, такъ напримѣръ: 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 напримѣръ 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 украшеніи 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 одпорядныя галеры, но и эти послѣднія различались по числу весель и потому получали различныя названія *галеи*, *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 человекъ. Послѣднія признавались Венеціей за самыя удобныя. Малыя галеры имѣли по 100 гребцовъ сидѣвшихъ по 2 на веслѣ. Галеры зензили 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 весель 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 рулевого. Таранъ былъ 10 и 12 ф., слѣдовательно съ тараномъ галеры

имѣли отъ 130 до 162 ф. *Ширина* въ срединѣ отъ 15½ 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 géalé, géale*.

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 неволю 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 особыя 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 особыя 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 женевскихъ 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. компасъ былъ далеко не совершененъ, 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 благопріятствуетъ, 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 Колабрії 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, Піомбино, Ливорну. Въ лѣво онѣ видятъ Корсику, довольно впрочемъ далеко отъ материка; заходятъ при надобности въ Зарзану, Геную, Савону, Мо-накко, Ниццу. Далѣе проходятъ восточный берегъ Сардиніи, Марсель, устья Роны, мертвые Лагуны (Aigues-Mortes), весь берегъ Аррагоніи, Перпиньяна, Валенсіи, Барселоны; 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 усилий 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 Норвегію 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. Торговя 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 полагаютъ, иные отъ фигуры центавра украшавшей носовую оконечность нѣкоторыхъ галеръ. Первая галера-буцентавръ, безъ сомнѣнія, была построена не съ цѣлью извѣстнаго празднества, 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 галеръ 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 киля до верхняго края борта 18.9 ф.; она имѣла по 23 банки на сторонѣ, слѣдовательно всего 46 весель. 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 шлюбки. 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 Мирандолы былъ Витторе Фаусто, ученый и математикъ, пользовавшійся большимъ уваженіемъ. Онъ предложилъ построить галеру кенкерему по системѣ галеръ-зензилей. Понятно, что такая галера размѣрами своими должна была превзойти всѣ галеры, строившіяся гдѣ либо до того времени.

Сенать одобрили проект 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 неумолкаемыми одобреніями. Торжество Фаусто было полнѣйшее, сенать рукоплескала, а самъ дождь, какъ передаетъ тотъ же хроникеръ, „даже прослезился!“

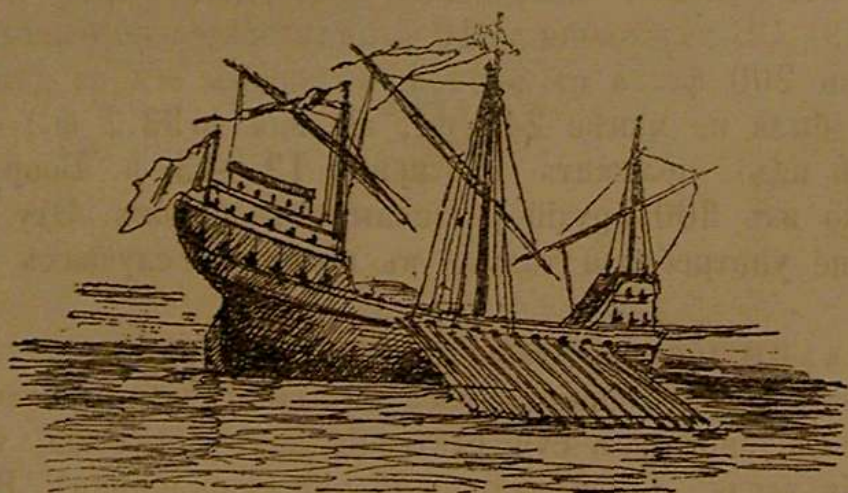
Сенать, довольный результатами, составилъ новый уставъ для этой галеры, назначилъ командира, опредѣлилъ составъ команды и служащихъ и всѣмъ положилъ увеличенное содержаніе.

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 имѣ 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 цѣлую 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, полукулеврины 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 раббергъ, вооруженныхъ слабѣйшей противу нихъ артиллеріей.

Г а т ы или К а т ы (Gates, chats) были суда, ходившія на веслахъ и носившія мачты и паруса. Архіепископъ Тирскій свидѣтельствуесть, что они имѣли по 100 весель и по 200 гребцовъ и при флотахъ ходили вмѣстѣ съ грузовыми судами. По свѣдѣніямъ у Эвелина видно, что они отличались отъ галеасовъ тѣмъ, что борта ихъ значительно уклонялись внутрь. Вообще полагають, что это были суда на половину грузовыя и боевыя, размѣрами своими превосходившія размѣры галеръ.

Ш е л а н д ы, х е л а н д ы. Дитмаръ, писавшій въ X вѣкѣ, говоритъ, что шеланда есть корабль необыкновенной длины и поразительной быстроты, имѣющій по два ряда весель со стороны и 150 матросовъ. Императоръ Левъ Философъ нигдѣ не говоритъ о шеландахъ, хотя нѣтъ сомнѣнія, что онѣ употреблялись въ его время. Онъ упоминаесть о *Гиппагогахъ*, судахъ, какъ извѣстно, служившихъ въ греческомъ флотѣ для перевозки лошадей и указываетъ на необходимость снабжать экипажи гиппагогъ луками, стрѣлами и копьями 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 *буксирь*.

Константинъ Багрянородный упоминаесть нѣсколько разъ о шеландахъ и даже говоритъ, что когда стратегъ Самосскій былъ посланъ къ о-ву Криту, то въ его эскадрѣ были шесть *шеландъ-памфила* съ 150 человекъ на каждой и шесть шеландъ (*chelandes-huissurs, 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 такія же приспособленія имѣлись на *usiacis* XII, XIII и XIV вѣковъ; у нихъ *huic* (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—*usiacis* 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—*usiacis* (*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* (*Guxel*). 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 взятомъ 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 (*Campany*), 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 башень, 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 (іюль 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 похвалою, 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 походить 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 подь именемъ *Galaio*, были тѣ же гальоты. Гальоты временъ 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 раббергами, говоритъ, что они ходили подь 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. подь именемъ пинасъ извѣстны были Голландскія суда въ 134 ф. длиною, но не имѣли никакого сходства съ *пенишами*. Происхожденіе слова *пениша* французское, отъ *pinasse*; оно взято отъ Испанскаго *pinaza*, а это слово происходитъ отъ *piño*—породы дерева, изъ котораго строились у Испанцевъ эти суда. По инымъ свѣдѣніямъ пинасами назывались небольшія шлюпки, 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 провизія и судовые припасы. Всѣ матросы были въ то же время и солдаты, вооруженные мушкетами, прикрѣпленнымъ подъ вальками весель. Aubin очень хвалитъ подобное приспособленіе, потому что мушкетъ защищенъ отъ мокроты и въ то же время уравниваетъ валекъ съ лопастью. Названіе бригантины производятъ отъ brigand (Cange, Cambray), 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 средневековыя 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 впрעדъ 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 зензелей. Вообще это были легкія разсыльные суда при флотахъ.

Баркалоны (Barque—longue) въ XVII в. очень походили на *корветы* того времени. Имѣли одну мачту и большой косою 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.

Сарацины, Мавры, Арабы, Турки имѣли также свои флоты. Въ средніе вѣка Сарацинами называли всѣхъ магометанъ вообще, съ которыми воевали христіане въ Испаніи, Италиі, Африкѣ и Азіи. Нѣкоторыя ихъ суда походили на Европейскія; другія же имѣли своеобразныя конструкціи и носили свои названія. Суда военныя были суда гребныя, 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 непрерывно. Извѣстный фанатизмомъ Раймондъ Люлли увѣрялъ даже, что запрещеніе торговли съ Египтомъ подорветъ окончательно его благосостояніе и Египтяне раззорятся 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 ворочались пятью и шестью невольниками. По свидѣтельству Пантеро-Пантеры „у нихъ (турокъ) было много *гальотовъ*, они предпочитали ихъ другимъ судамъ“. „Также ихъ строили въ Варварійскихъ владѣніяхъ, говоритъ Пастеро, величиной и формой очень близкой къ обыкновеннымъ галерамъ, но безъ передней мачты и безъ носовой защиты для орудій, что владѣльцы гальотовъ 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.“

С аэтты, *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 *фисимы*; они гонялись на нихъ за торговыми судами, грабили ихъ и увозили экипажъ въ неволю. У Турокъ были еще суда, называвшіяся *санки* (*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 веселъ, были очень тяжелы и не поворотливы. Ихъ вооруженіе состояло изъ двухъ мачтъ и бушприта. На фокъ-мачтѣ выстроивалась 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.

Банкъ 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 банки, на которыхъ катаются по свѣтлымъ и спокойнымъ водамъ Золотого рога и переѣзжаютъ на азіатскій берегъ. Такіе банки отдѣланы роскошною рѣзбой и окраской и, конечно, рѣзко отличаются отъ банковъ перевозныхъ, которыми владѣютъ простолюдины. Наружность банка при семъ прилагается. Фиг. 48.



Фиг. 48.

Шіурма (*siurma, shiourme*) такъ называлась въ средніе вѣка галерная команда у Итальянцевъ и Французовъ.

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