

1. Суднобудування Фінікії.

2. Розвиток античного кораблебудування. Бойові кораблі – біреми та триреми.

Торгові судна.

Я начну свой рассказы с цитаты Альфреда Махана — человека труды которого до сих пор определяют морскую стратегию многих стран: «Склонность к торговле, включающая в себя необходимость производства чего-то для торговли, является национальной характеристикой, наиболее важной для развития морской мощи. При наличии этого и хорошего побережья маловероятно, что опасности моря или какое-либо отвращение к нему удержат народ от поиска богатства на путях морской торговли».

Эта цитата прекрасно описывает финикийцев - один из первых народов освоивших мореплавание в средиземноморском регионе. Они одними из первых освоили морские пути Средиземноморья, мореплаватели, торговцы, пираты, а иногда и просто наемники.

Многие современные люди не понимают важности водных артерий, как в древности, так и в современном мире. Как это ни удивительно, но в античные времена еще не было автомобильного транспорта и развитой сети дорог, поэтому возить товары для торговли приходилось гужевым либо водным транспортом. При этом нужно учесть, что грузоподъемность лошади не очень большая, она и на современных повозках с пневмошинами, подшипниками и по хорошей дороге с трудом 300 кг тянет, а с повозками сделанными по античным технологиями грузоподъемность падала раза в 3. В тоже время водный транспорт позволял даже на относительно небольшом судне перевозить 20-30 тонн груза.

Но вернемся к нашим баранам, т.е. Финикийцам к несчастью стараниями римлян до нас дошло не так много финикийских текстов, я где-то слышал, что-то около 10к. А римляне и греки по причине того, что с финикийцам постоянно воевали, о них часто отзывались весьма нелестно, да и своего Филиппа и Александра Македонских, которые бы способствовали распространению их культуры у финикийцев не было.

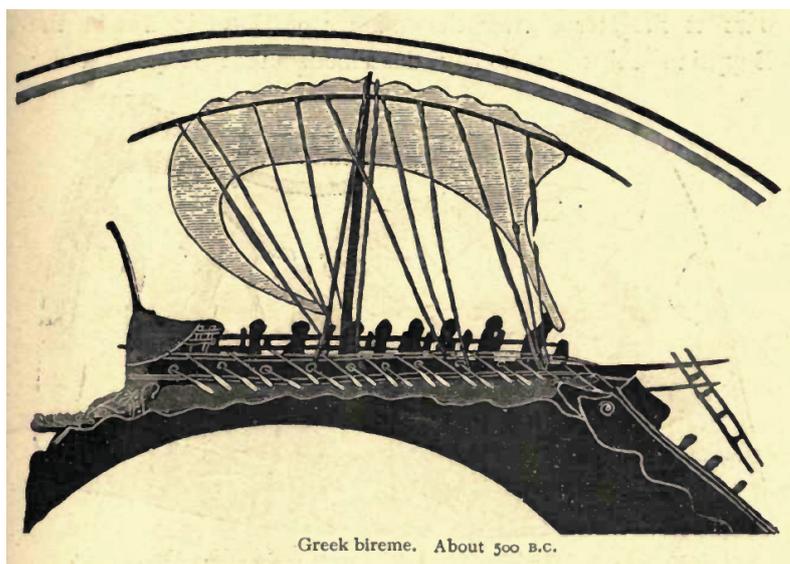
Основой любого военного средиземноморского флота вплоть до 16 века нашей эры были галеры и только после битвы при Лепанто ей на смену стали приходиться парусные суда.



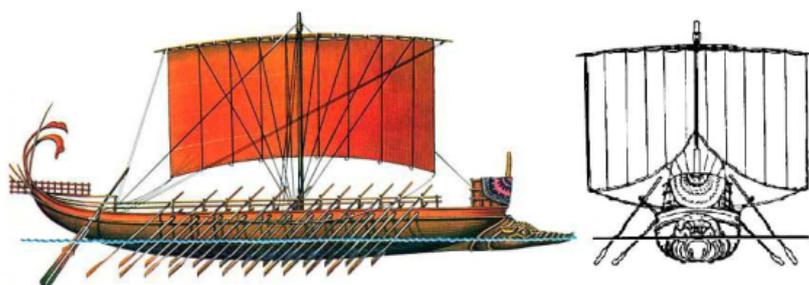
Финикийская бирема по версии википедии 7 век до нэ

Конкретно о финикийских судах известно не очень много, есть предположение, они первые построили и начали эксплуатировать биремы — галеры с двумя рядами весел, приблизительно в 7 веке до нашей эры, изобрели киль и соединение паз шип. Как и более поздние греческие и римские корабли, финикийские галеры были оборудованы тараном, а на палубах располагались стрелки, из парусного вооружения был прямой парус. Недостатком всех галер являлось то, что они были привязаны к источникам воды, и фактически были способны только на каботажные плавания.

О греческих судах нам известно значительно больше, по причине развитой графомании оных. Их боевые корабли — биремы и имевшие триремы (триеры) соответственно два и три ряда весел, строились без шпангоутов по внешним шаблонам, что позволяло быстро построить большой флот. Главным оружием бирем и трирем был таран, который обычно выполнялся в виде трезубца или кабаньей головы. В ходе боя эти корабли стремились развить максимальный ход, лишити корабль противника хода, сломав ему весла, а после ударить в борт тараном, или взять врага на абордаж.



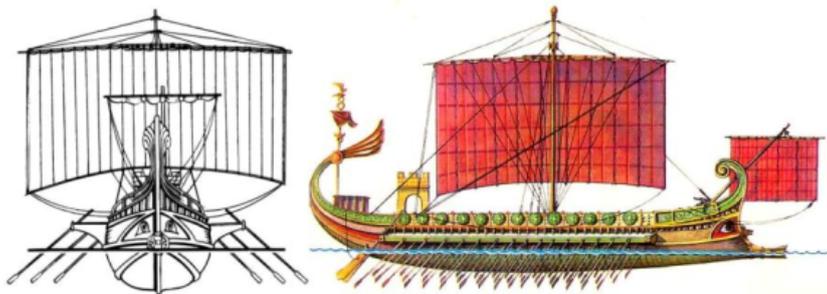
Греческая бирема 5 век до нэ



Греческая бирема. Корабль имеет на носу решетчатый фальшборт, а весла гребцов верхнего ряда опирались на вынесенные за борт стойки. Весла гребцов нижнего ряда вставлялись в отверстия в борту, защищенные от проникновения воды кожаньими манжетами.

Триремы были более быстроходными, их скорость хода на веслах составляла семь — восемь узлов, естественно не долго, но все три ряда весел работали только во время боя. Даже при небольших волнах нижний ряд весел втягивали внутрь корабля, а гребные порты затягивали кожаньими пластырями. Парусное вооружение состояло из большого прямоугольного паруса и малого на наклонной мачте в носовой части корабля. Его наличие давало возможность судну ходить при боковых ветрах. Мачты во время боя убирались. Триеры были наиболее эффективными боевыми кораблями Средиземноморья и стали основой римского флота. В годы Первой Пунической войны римский флотоводец консул Кай Дуилий оснастил корабли «воронами» поворотными опрокидывающимися мостиками для абордажного боя.

Мосток шириной около двух метров шарнирно крепился на палубе, а на концы имел острый «клюв», который вонзался в палубу вражеского корабля, и не давал ему уволиться. Римляне часто вооружали свои корабли разными метательными машинами.



Римская триема

Водоизмещение римской триеры достигало 230 т, длина – 45 м. Весла были разной длины. В носовой части корабля расположен боевой мостик – ворон, а на корме башня для стрелков.

Рост роли в бою разных метательных машин снижает эффективность таранной тактики. Это сводит на нет преимущества триер, и они постепенно уступают место или более тяжелым кораблям, например, пентеры, на палубе которых можно разместить больше техники, или более мелким (биремы и либурны), в которые труднее попасть. К началу новой эры римляне получили полную власть в Средиземноморском бассейне. Основными задачами флота становятся поддержка действий сухопутных войск с моря, разведка, высадка десантов, борьба с пиратами и охрана торговых судов.

В отличие от боевых, торговые суда были тихоходными. Отношение длины к ширине корпуса было от 3 до 5. Высоко поднятая корма придавала судну дополнительную парусность. Конструктивные особенности корпуса и материалы, из которых производилось судно, а также тип движителя определяли особенности региона, где оно строилось. Размеры судна определялись протяженностью маршрутов, их удаленностью от берегов, объемами

перевозок и характера груза. Однако можно выделить некоторые общие черты торговых кораблей разных народов. Античные грузовые корабли в основном имели поперечную систему набора, которая состояла из ребер (шпангоутов), вертикальных стоек (пилерсов) и балок, поддерживающих палубный настил (бимсов). Шпангоуты обычно были не цельные, а разрезные, состоящие из двух или трех частей, смещенных вдоль обшивки и перекрывающих друг друга. Продольная жесткость обеспечивалась килем и палубой судна. Постепенно количество балок, которые обеспечивали продольную жесткость, увеличивалось, что позволило существенно увеличить длину судна. Наличие двух рулей придавало судну устойчивость по курсу и повышало его маневренность. Экипажи торговых судов были немногочисленны и в качестве движителя они использовали прямые паруса, которые крепились к сплошной или сложенной рее. При благоприятных обстоятельствах судно развивало под ними скорость до 5-6 узлов. Обычно корабль имел одну или две мачты. Весла устанавливались, как правило, в один ярус и использовались только в качестве вспомогательного средства движения – для входа и выхода из порта или при маневрировании на узких участках или при отсутствии ветра. Торговые суда были достаточно крепкими и обладали хорошими мореходными качествами и при необходимости могли выдержать сильный шторм. Иногда этого было недостаточно, чтобы оторваться от преследования, и купцы становились жертвами пиратов, так как при отсутствии ветра, их корабли уступали в скорости небольшим не мореходным, но более скоростным лодкам морских разбойников. Поэтому грузовые суда долгое время стояли в гаванях в ожидании попутного ветра, предпочитая совершать переходы под



Римское торговое судно 1 век нэ