# Проектирование фрегата

        По спуски корабля The Sovereign of the Seas, строитель его Putt проектировал  чертеж фрегаты, который и выстроен в 1646 году. Constant Warwick, так  называлось это судно, имел следующие размерения: длину 85 футов, ширину 25 фут, углубления 13 фут 4 дюйма и водоизмещения 315 тонн. С орудиями, едва не касаюшимися воды, он отличался легкостью хода и успешно служил пре ватером  в продолжении войны с Голландию. Однако фрегаты не скоро упрочили за собою занятое ими впоследствии место в военных флотах.     Долгое время название фрегат не имело определенного характера и принадлежало каждому судну, отличавшемуся хорошими качествами.

        В первой четверти XVII столетия началось в Англии разделение судов на ранги, которых было шесть; каждый из них подразделялся на два класса. Это разделение существовавшее до 1651 года было только нормою для назначения служащим; с этого времени, ранги и классы служат уже выражением боевой силы.

       Все улучшения были еще пока результатами практики и здравого смысла; приложения же математических вычислений  к корабельной архитектуре последовали не раннее 1665г., когда мастер Дену первый определил углубление корабля до его спуска на воду Существенное усовершенствования этого времени заключается еще в том, что новые корабли уже имели орудия гон-дека возвышенными от воды на 4 фута и вмешали 6-ти месячную провизию. До сих пор в трюме корабля преимущественно помещались только кухня; остальное пространство, занятое громадным количеством балласта,  не представляло уже места для провизии, которая помещалась на особых провиантских судах, следовавших всегда за флотом. Провиантские суда употреблялись еще в XVIII столетии.

        Постоянные требования Англии об отдавании чести ее флагу, побудили в 1629 г. знаменитого Гуго Гроция  написать трактат “Mare Liberia,” в котором он старался опровергнуть притязание Англии, на все владычества над морем, этим даром неба, на которой все нации должны были иметь одинаковые права. В 1634 году Сельдин ответил ему другим сочинением, под названием “Mare Close,” где он отстаивал эти права Англии, завешанные ей предками.

          Эти требования были причиною войны Англии с Голландиею, начавшейся в 1652 г. и продолжался два года. Одним из условий договора 16-го апреля 1654 г. было обязательство Голландии при встрече с ним в британских водах, при спусканием своего флага и отданием марса – фалов.

          Голландия немедленно по заключении мира озаботилась увеличением числа и рангов своих кораблей. В следующем году в портах ее находилось более 100 судов. Корабли первого ранга имели от 76 до 72 орудий; второго ранга 60 и третьего ранга 52 орудий; несколько позднее, Голландия считала у себя 14 кораблей первого ранга от 94 до 84-х орудий. Флот Людовика XIV в 1681 г. состоял из 115 линейных кораблей. По сведениям 1688г. Англия обладала в то время 174 судами, из них 174 судами, из которых 9 были первого ранга и имели от 100 до 90 орудий; второго 11, от 90 до 80; третьего 39, от 70 до 60 орудий; эти громадные морские сооружения готовились для кровопролитных воин, ознаменовавших собою вторую половину XVII века и кончившихся в 1697 году Ризвикским   миром. С этих пор флот Нидерландов начал клониться к упадку.

          Дух предприимчивости, руководивший всеми народами, точно также, хотя и в меньшей мере, побуждал к мореплаванию и обитателей России, с ранних лет ее существовании русскими князями в IX и X веке , война и торговые предприятия в продолжении четырех последующих столетий водили Русских по прилегавшим к ним морям Балтийскому и Белому. Раздробление Руси на уделы, разъединившее интересы, затем вторжение Монголов не только препятствовали государству развивать частные попытки к мореходству на  Балтийском море, но и были причиною почти окончательного ее прекращения. Старания Иоанна IV и его приемников  к упрочению  нашего господства на Балтийском море остались безуспешными, а бедствия, понесенные Россиею  во время самозванцев и междуцарствия, отодвинув ее почти на столетия от пределов этого моря, искоренили в потомках первоначальных его владетелей не только сочувствие, но и сознание в потребности и пользы мореходства. Гений Петра проложил путь  возрождению утраченного. Еще продолжались битвы, перекрашенные Ризвикским  миром, как вдали от их театра, как некогда цветущем, но теперь уединенном, мало известном современникам уголке Азовского моря, Россия заявила о вступлении своем в число мореходных держав. Это был первый шаг к громадным усилиям. Опыт десятков минувших поколений способствовал скорому развитию на западе приложения науки к морскому делу, и к концу XVII столетия мореходство начало устанавливаться на той ступени, которая в общих чертах, существовав до преобразований нашего времени. Издавна проникнутые убеждением в важности услуг, оказываемых мореходством, западные народы не замедлили предоставить ему право гражданства. Совсем другое готовила ему Россия; не опираясь ни на опыт, ни на сознание, она должна была внезапно усвоить себе новое дело, требовавшее особого глубокого изучения, мысль о котором была еще совершенно чужда нашего отечества.

            Противоположность отношения России к морю, сравнительно с другими морскими державами, выразилась точно также и в положении военного флота: последний всюду являлся как следствие5 потребности, выработанной народом, у нас же, напротив  уснувшее стремление страны к морю начало пробуждаться только с созданием военного флота.

При подготовке данной работы были использованы материалы с сайта http://www.studentu.ru