



Не только сувенир

ИВАН СМИРНОВ

Если задаться целью определить самый-самый морской сувенир — устроить маленький опрос, то судовой колокол точно окажется в числе лидеров. Моряки и любители морской истории находят ему применение и дома, и на даче: кто в качестве приятной интерьерной вещицы, кто для подачи сигнала о накрытом столе. И подавляющее большинство людей называют судовой колокол рындой. Даже некоторые современные словари стали ставить знак равенства между двумя этими терминами. Попробуем разобраться в правомочности такого тождества.

История появления судовых колоколов, как это ни странно, исследована слабо. Судя по всему, первые колокола появились на кораблях в XIII веке. В «Морском уставе», разработанном Петром I и изданном в 1720 году, в состав шкиперского имущества «колокол корабельной» уже был включен, и с тех пор он прочно обосновался на всех кораблях российского военно-морского флота. В XVIII–XIX веках судно без судового колокола уже и представить себе было невозможно, хотя официально их использование утвердили на Международной конференции по мореходству в 1889 году в Вашингтоне.

Главной задачей судового колокола было указание времени, а следовательно, по его сигналам регламентировалась вся

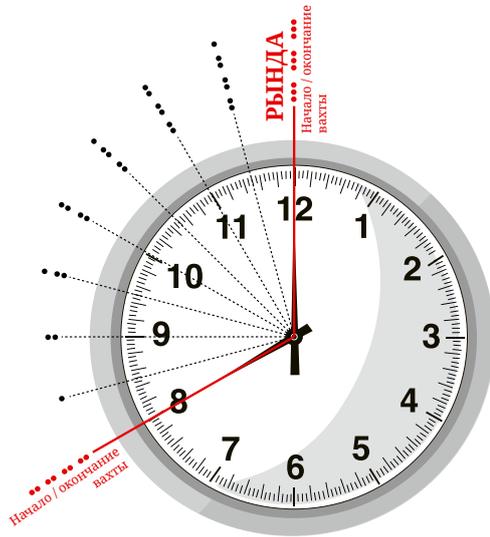


жизнь экипажа. Рядом с судовым колоколом находились песочные часы, рассчитанные на получасовой период. Каждый их переворот сопровождался сигналом колокола. Отсюда и пошел термин «бить склянки», ведь песочные часы — это стеклянный сосуд, склянка.

По сигналам судового колокола сменялись вахты, которых на судне могло быть от двух до четырех, и продолжительность каждой составляла четыре часа.

Сигналы судового колокола были четко расписаны, и ориентироваться в них не составляло труда.

С началом вахты, скажем, в 08.00, раздавалось четыре сдвоенных удара (т. е. всего восемь), потом шла такая последовательность:



- 08.30 — отбивали 1 склянку (один удар);
- 09.00 — отбивали 2 склянки
(один двоянный удар);
- 09.30 — отбивали 3 склянки
(один двоянный удар
и один удар);
- 10.00 — отбивали 4 склянки
(два двоянных удара);

и так далее, до 12.00. В полдень на российском флоте отбивали рынду — особенный сигнал, представляющий три строенных удара в судовой колокол.

Здесь самое время сказать, что судовой колокол использовался и для обеспечения безопасности плавания: в него звонили при тумане и подавали сигнал тревоги при пожаре или другой аварийной ситуации. То есть, он нес охранную функцию. Интересно вспомнить, что в определенный период русской истории (XV–XVII вв.) воинов придворной охраны, царских телохранителей называли рындами. Раньше об этом помнили хорошо,

и неслучайно два бронепалубных корвета Российского Императорского флота, спущенных на воду в конце XIX века, были названы «Витязь» и «Рында». Кстати, они были в числе первых кораблей со стальными корпусами.

До середины XIX века сутки на кораблях начинались в полдень. Может быть, особый полуденный сигнал и свидетельствовал о том, что на борту полный порядок и служба идет должным образом. Интересно, что на других флотах особого полуденного сигнала не было — звучали обычные для часа смены вахт четыре двоянных удара.

Даль в своем словаре так и поясняет слово «рында» — «корабельный звон, означающий полдень, по три удара сряду». А ведь Владимир Иванович был моряком — закончил петербургский Морской кадетский корпус, служил на флоте.

Еще интересный момент: воинов-рынд упразднил Петр I, и в это же время на флоте появился термин «рында», который, как считают, произошел при трансформации английской корабельной команды ring the bell («звони в колокол»): русские моряки произносили ее как «рынду бей». Так что называть сам судовой колокол рындой неправильно.

Судовой колокол изготовлялся из различных сплавов олова, меди и цинка. На него часто наносили название судна и дату его спуска на воду. При этом морская традиция требовала сохранения оригинального колокола в том случае, если название судна менялось. Вот и теперь при обнаружении затонувшего судна часто именно колокол становится наиважнейшей деталью для идентификации. Такая находка раскрыла немало тайн морских катастроф.



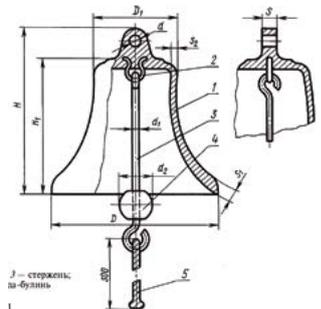
Корабельный устав ВМФ России устанавливает порядок отбивания склянок на надводных кораблях 1-го и 2-го ранга.

В новогоднюю полночь звучит шестнадцать ударов колокола: восемь ударов провожают старый год и восемь — встречают год новый.



В музее шведского города Калмара хранится колокол 1670 года, поднятый в 1980 году со дна Балтийского моря, с останков шведского военного корабля «Кронан».

Один из самых известных судовых колоколов — колокол фрегата «Лютитя». Он висит в офисе компании «Ллойд» и извещает своим звоном о каждом погибшем или пропавшем в море корабле...



В СССР судовые колокола отливались трех типоразмеров по величине наружного диаметра основания колокола: 205 мм, 325 мм, 400 мм; весом в 6,6 кг, 25 кг и 46 кг соответственно.



Судовой колокол всегда был «лицом» корабля. Он начищался до блеска, и моряки относились к нему трепетно. А как умело бились склянки, какие были мастера этого дела! После списания и разборки судна колокол снимался и хранился у судовладельца или капитана.

Люди всегда верили в особую силу колокольного звона. Он очищал и охранял. Поэтому с судовыми колоколами связано много примет и обычаев, и кое-какие из них живы до сих пор. Несчастья преследовали то судно, чей колокол был расколот или зазвонил сам по себе. Злодея, укравшего или расколовшего колокол, ждала неминуемая смерть. Легенда гласила, что утерянный в море колокол звонит под толщей вод многие годы, а услышать такой звон — к серьезным испытаниям. Судно, на котором есть украденный колокол, неминуемо утонет.

По обычаю британского флота, в ряде стран до сих пор существует традиция крещения детей, когда в качестве купели используется судовой колокол. В этом случае на него наносится имя крещенного в нем ребенка.

Другая традиция — бить восемь склянок при смерти члена экипажа корабля. Термин «восемь склянок» иногда используют в некрологах. Ведь так говорят о человеке, отстоявшем свою жизненную вахту.

В наше время употребление судовых колоколов в морской практике обязательно — оно предусмотрено Конвенцией о международных правилах предупреждения столкновения судов в море (1972). Согласно им, колокол должно иметь всякое судно, длина которого составляет 12 метров и более, для подачи сигналов в условиях ограниченной

видимости. Судно, стоящее на якоре, при тумане и в темное время должно звонить в колокол каждую минуту около 5 секунд. Особый звон существует также для судна в аналогичных условиях, но находящегося на мелу: три отчетливых удара в колокол непосредственно перед каждым учащенным звоном, и три таких же удара после него.

Техническими характеристиками звукоопределяющих устройств предписана сила звучания судового колокола — не менее 100 дБ на расстоянии 1 метр, а также их размеры: диаметр колокола — не менее 300 мм для судов длиной более 20 м и не менее 200 мм для судов длиной от 12 до 20 м. Масса языка должна составлять не менее 3% от массы колокола.

Также в морской практике колоколом подают сигнал на ходовой мостик во время спуска или подъема якоря. При прохождении 1-й смычки (20 м) якорной цепи производится один удар в колокол, при прохождении 2-й смычки (40 м) цепи — два удара и т. д. Когда же якорь коснется дна (при спуске его) или, наоборот, оторвется от дна (при подъеме его), — боцман учащенно звонит в колокол.

На современных судах, как и на старых кораблях российского флота, корабельные колокола висят неподвижно. При звоне в них ударяют небольшим языком, соединенным с плетеной из прядей растительного или синтетического троса рукоятью, которая называется «рында-булинь» (англ. bell-gore). Об этой детали судового колокола стоит рассказать особо. В самом простом варианте применяли оплетку крестом, законченную стопорным кнопом, но часто рында-булинь демонстрировала высшую степень такелажного мастерства моряков. На ее плетение уходили десятки, а иногда и сотни часов. Она становилась настоящим произведением искусства. При этом рында-булинь иногда использовалась как «средство дисциплинарного воздействия», для наказания матроса, последним выскочившего на палубу при команде «свистать всех наверх».

Судовой колокол — свидетель жизни корабля, смены множества вахт. Вниманию, которое уделялось ему во время службы, позавидует и человек, истово стремящийся к славе. Недаром судовые колокола есть в собрании всех морских музеев мира. Их много в антикварных магазинах, специализирующихся на купле-продаже предметов морской истории. Обычны они и в частных коллекциях. Судовые колокола это заслужили. И рындой их называть не стоит. 

