



Гичка с русского корабля

Владимир Чепелев

175 лет назад, 30 августа (здесь и далее — по старому стилю) 1842 г., произошла одна из крупнейших катастроф в истории российского парусного флота: в условиях штормовой погоды и плохой видимости у берегов Норвегии в проливе Скагеррак из-за навигационной ошибки потерпел крушение корабль «Ингерманланд», шедший из Архангельска в Кронштадт. Из 892 человек, находившихся на его борту, погибло 389, остальным удалось спастись.

Погибший «Ингерманланд» — четвертый корабль с таким названием. Относился он к большой серии 74-пушечных линейных кораблей типа «Иезекиль», построенных в Архангельске и Санкт-Петербурге по проекту выдающегося корабельного мастера А. М. Курочкина. Судно было заложено 30 августа 1840 г. на Соломбальской верфи в Архангельске, а 24 мая 1842 г. спущено на воду и зачислено в состав Балтийского флота. Главным его строителем был полковник Корпуса корабельных инженеров В. А. Ершов. Водоизмещение «Ингерманланда» составляло 3000 т; длина между перпендикулярами 54,29 м, ширина 14,64 м, осадка 6 м; артиллерийское вооружение — 74–80 орудий (24- и 36-фунтовые); экипаж 856 человек.

24 июля 1842 г. под командованием капитана 1-го ранга П. М. Трескина «Ингерманланд» во главе небольшого отря-

да судов (военных транспортов «Волга» и «Тверца») вышел из Архангельска. Встреченный за Нордкапом свежим противным ветром при пасмурной погоде, он больше месяца боролся с ним, разлучившись при этом со своими спутниками. Получив наконец 21 августа сильный попутный ветер, корабль 26 августа подошел к проливу Скагеррак.

30 августа, следуя под зарифленными парусами в условиях штормовой погоды и полного отсутствия видимости, около десяти часов вечера, когда по штурманскому счислению члены экипажа считали себя в 25 милях от норвежского берега, увидели с подветренной стороны огонь (предположительно на маяке Окс-Э, расположенном при входе в Осло-фьорд). Приняв его за огонь встречного судна, стали срочно поворачивать для расхождения, как вдруг корабль трижды ударился о подводные камни. Это было тем более

неожиданно, что опущенный немедленно лот показал глубину 30 морских сажень (около 55 м), а брошенные затем диплоты (лоты для измерения больших глубин) вообще не достали дна.

Получивший пробоины, «Ингерманланд» быстро наполнился водой до половины трюма и стал крениться на левый борт. Общим советом командира и офицеров было решено идти к берегу, чтобы поставить его на мель, а между тем откачивать воду. Корабль все более и более погружался, и увлекаемый сильным течением к западу, до того накренился, что невозможно было стоять на ногах. Пришлось срубить вначале грот-мачту, а затем и фок-мачту. Чтобы корабль не отнесло далеко от берега, последовательно, друг за другом, отдали все становые якоря, вытравив до конца их канаты, а дабы облегчить судно, выбросили за борт орудия верхнего дека, пушечные ядра из кранцев, верпы, переносный балласт и вообще всё, что только можно было выбросить. При этом непрерывно отливали воду помпами, кадками, ведрами и даже киверами, а также непрестанно производили стрельбу из орудий и жгли фальшфейеры.

К двум часам ночи вода поднялась до верхней палубы, но почти затопленный корабль продолжал оставаться на плаву. Вероятно, это произошло из-за того, что в его трюме было много пустых бочек. Огромные волны, раз за разом накатывавшиеся на корабль, ломали все на своем пути, включая шлюпки, убивали и калечили людей, унося их в бушующее море.

Наступивший рассвет 31 августа осветил ужасную картину: над водой находились только бушприт и бизань-мачта. Люди спасались на них и на юте, где стояли по пояс в воде на решетчатых люках и обломках рангоута. Некоторых моряков, находившихся на разбитых и наполненных водой шлюпках, отнесло далеко от гибнущего корабля; впоследствии они были спасены с других судов или сами достигли берега.

Картина К. В. Круговихина, написанная в 1843 г. под впечатлением от трагической гибели «Ингерманланда»



Мемориальный «Камень памяти» у деревни Вархауг

Командиру корабля Трескину на поврежденном катере удалось добраться до норвежского берега, где он обратился за помощью к рыбакам из ближайшей деревни Мандал. Однако сильный ветер и огромные волны не позволили сделать это немедленно, и людям, оставшимся на «Ингерманланде», пришлось пережить еще одну страшную ночь. Некоторые бросались в волны, чтобы избавиться от страданий.

Только утром 1 сентября к уже потерявшим надежду на спасение морякам подошли норвежцы на рыбацких судах и лоцманских ботах и с риском для жизни спасли всех тех, кто остался в живых. Спасатели, обвязавшись концами, бросались в холодное море к погибающему кораблю и вытаскивали на себе обессиленных людей. Особенно много русских моряков (183 человека) сняли с гибнущего корабля экипажи тендера «Лена» (капитан Николай Николайсен), шхуны «Хьортен» (капитан Андерс Бентсен) — 120 человек и военного парохода «Нордкап» (капитан 2-го ранга Йохан Георг Зигольд) — 150 человек. На берегу оказывали посильную помощь.





Позже, потрясенный мужеством норвежцев и их бескорыстной помощью, Николай I тепло поблагодарил их и пожаловал за этот подвиг восемь орденов (по одному Св. Анны 1-й и 2-й степени, один Св. Владимира 1-й степени, один Св. Станислава 1-й степени и по два 2-й и 3-й степени), золотую медаль на Андреевской ленте с надписью «За спасение погибавших» и четыре перстня с бриллиантами. Шкипера Николайсена и семь человек его экипажа наградили 1500 руб. серебром, а шкипера Бентсена — 400 руб. серебром, генеральный консул в Христиании (теперь Осло) получил 300 голландских червонцев, а городок Мандал — 2000 червонцев «для основания капитала, с коего можно было бы содержать моряков сего города», то есть оказывать им материальную помощь.¹ На них жители Мандала основали фонд «Кайсер Николаус», который существует и сегодня, но поскольку «страждущих», то есть бедных, в нынешней Норвегии уже не найти, то людей отмечают по их добрым поступкам. Сохранилась и улица, названная в честь русского императора.

В некоторых семьях потомков тех рыбаков, которые спасали русских моряков, до сих пор хранятся эти бесценные исторические реликвии, а в прибрежных селениях можно увидеть предметы с погибшего русского корабля.

Трагическая гибель «Ингерманланда» произвела сильное впечатление на русское общество. Под его влиянием художник-маринист К. В. Круговихин в 1843 г. написал две картины, а затем, в 1876 г., появилась работа И. К. Айвазовского (ныне они хранятся в ЦВММ и ГРМ Санкт-Петербурга).

Большинство из погибших моряков нашли могилу в море, и лишь немногие из них упокоились на суше. На старом кладбище, расположенном на берегу моря у деревни Вархаут, 4 сентября 1842 г. в братской могиле были похоронены девять безымянных русских моряков. Следы могилы давно затерялись, но в 1966 г. норвежцы установили здесь мемориальный «Камень памяти», за которым бережно уха-

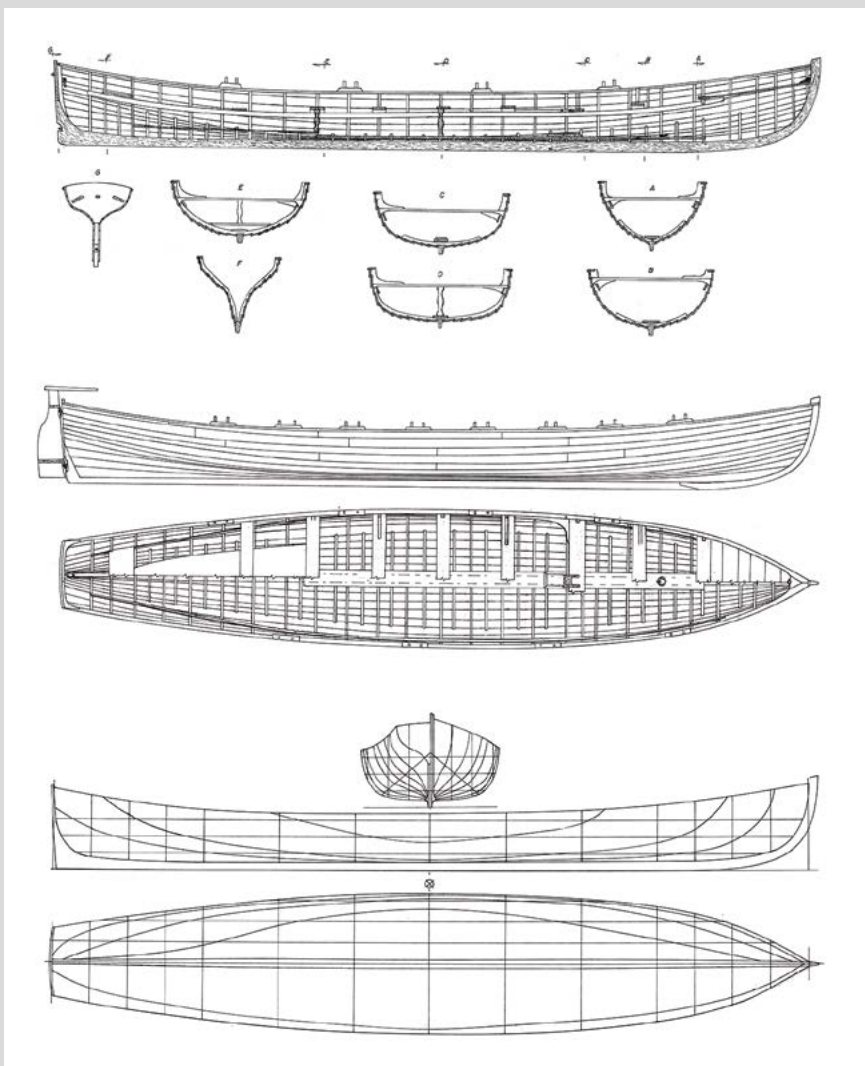
живают. Известно также, что еще один безвестный русский матрос был похоронен в церкви городка Вансе.

Из всех находившихся на погибшем корабле шлюпок почти невредимой берега достигла только одна — 8-весельная капитанская гичка. По показаниям квартирмейстера (унтер-офицера) Пимена Сидорова, данным следственной комиссии, разбиравшей обстоятельства крушения корабля, гичка вначале находилась за кормою на боканцах (шлюпбалках); затем находившиеся в ней матросы, обреза в спешке найтовы, спустили ее на воду и «держались за кормою корабля, имея весла и руль, им бесполезные, потому что не было у них румпеля и уключин; и по этой причине, когда призывали ее к катеру, где находился капитан, она не могла к ним подъехать; а когда с гички увидели, что катер понесло по волнению прочь от корабля, то они, находясь в отчаянии спасения своей жизни, решились отдаться на произвол волнения и спустились за катером».² Факт отсутствия на гичке уключин и румпеля подтверждают и показания лейтенанта Александра Дергачева и матроса Федора Сафонова.

Далее Сидоров упоминает о том, что «на гичке их было всего 11 человек и еще одна матросская жёнка, сестра боцмана Гусева (Матрёна Гусева. — В. Ч.)», то есть всего 12, что из этого числа «дорогою четыре матроса умерли» и что «гичку носило по морю до десяти часов утра другого дня, то приближая к берегу, то удаляя от него; к счастью, выехали рыболовы и, перехватив их, привезли на норвежский берег».³

Из сказанного следует, что гичку унесло от тонущего корабля 31 августа и носило по волнам до десяти часов утра 1 сентября, когда лишь по счастливой случайности ее обнаружили и прибуksировали к берегу, к поселению Орсланд. Предположительно сделал это вместе с командой своего судна тамошний лоцман Тоннес Ларссон Ставихайм.

Четверо умерших на гичке (по другим данным их было трое, и умерли они уже на берегу) и еще шестеро матросов,



Через российское посольство в Норвегии мне удалось связаться с Андерсом Хавером, а также с Арне Эмилом Христинсенем, научным сотрудником Норвежского морского музея в Осло, и получить от них много интересной информации и иллюстраций, а главное — прекрасных обмерных чертежей капитанской гички с «Ингерманланда».

Гичка (от англ. gig) — легкая быстходная парусно-гребная шлюпка с 6–10 распашными веслами, острым носом и транцевой кормой, использовались на военных кораблях для развозов адмиралов и командиров.

Судя по сохранившейся надписи на форштевне, гичка была построена в 1841 г. в Архангельске, в шлюпочной мастерской Соломбальского адмиралтейства. Основные ее размерения: длина 9,19 м, ширина на миделе 1,7 м, высота на миделе: с килем 0,7 м, без килия 0,6 м. Материалом для изготов-



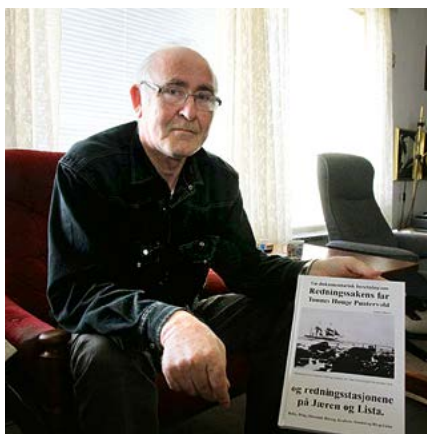
ления шлюпки послужила сосна или ель, все крепления металлические. Гичка имеет классическую конструкцию: киль, кильсон, штевни, шпангоуты, наружная обшивка, 11 поясьев которой положены внакрой. Имеются поперечные банки для гребцов и рулевого, уложенные на подлегарсы, а вот продольных, для пассажиров, почему-то нет. Возможно, они были вначале, но затем их убрали.

Сегодня на каждом борту гички по четыре уключины, сделанные в виде прочных деревянных штырей, вбитых попарно в подуключину (деревянную подушку на планшире), так называемые кочеты. Однако уключины эти не оригинальные, а установленные, судя по всему, позже. Первоначально они были металлическими, имели вилкообразную форму и вставлялись в трубки металлических (стальных) подуключин, крепившихся шурупами к планширю. Кстати, они до сих пор сохранились, закрытые сверху деревянными подуключинами. На шлюпке было 8 распашных весел, каждым из которых работал один гребец. Кроме того, гичка имела и съемную мачту для подъема рейкового паруса. Для установки мачты есть степс — специальное гнездо на днище лодки — и наметка (особая металлическая скоба, прикрепленная на банке, расположенной выше степса).

На транце гички навешен руль, который в настоящее время имеет деревянный румпель. Он явно не оригинальный, поскольку на военно-морских шлюпках как в прошлом, так и в настоящее время обычно в ходу стальной румпель. Кроме того, мы знаем, что во время кораблекрушения «Ингерманланда» на гичке не оказалось штатного металлического румпеля, и, следовательно, тот деревянный, что сегодня на ней, был установлен уже позже.

Клейма на форштевне гички и водоотливной помпе корабля «Ингерманланд»






Андерс Хавер, член организации «Йэрен Кюстлаг», и маяк Квассхейм, рядом с которым хранится русская гичка

тела которых море вынесло на берег, и были теми моряками с «Ингерманланда», захороненными на кладбище Вархауга.

Капитанская гичка с погибшего корабля «Ингерманланд», как это ни удивительно, дожила до сегодняшних дней и является своеобразным свидетелем морской катастрофы и уникальным памятником старинного шлюпочного мастерства. Окрашенная в белый цвет, хотя и со следами, оставленными временем, она и сегодня вызывает восхищение своей изящной конструкцией и чистой отделкой, будучи при этом обычной типовой шлюпкой русского военного флота.

После того как все спасенные с «Ингерманланда» в конце сентября 1842 г. на военном транспорте «Тверца» и нанятом купеческом судне «Геба» были отправлены в Россию, гичка осталась в Норвегии. В этом же году ее продали в Ставангер судовладельцу Йондалю, у которого позже ее приобрел

известный рыбопромышленник и политик Якоб Сомме. После его смерти в 1893 г. владельцем гички стал муниципалитет Ставангера. Уже в наши дни он передал ее муниципалитету Хо губернии Роголанн, куда шлюпку доставили 19 августа 2005 г.

Рядом с маяком Квассхейм, в котором находится Музей аварийно-спасательной службы, по инициативе «Йэрен Кюстлаг» — местной организации по сохранению прибрежной инфраструктуры и традиционных средств судоходства, а именно — одного из ее активных членов Андерса Хавера, в сотрудничестве с местным муниципалитетом был построен небольшой павильон. В нем разместилась экспозиция, посвященная катастрофе 1842 г., главный экспонат которой — капитанская гичка с русского корабля «Ингерманланд». Официальное открытие этой выставки-музея состоялось 16 июня 2014 г. 



¹Говоров А. Описание крушения российского 74-пушечного корабля «Ингерманланд», случившегося 31 августа 1842 г. в Скагерраке у норвежских берегов близ маяка Окс-Э. СПб., 1844

²Соколов А. П. Летопись крушений и пожаров судов русского флота (1713–1854). СПб., 1855

³Там же