



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-

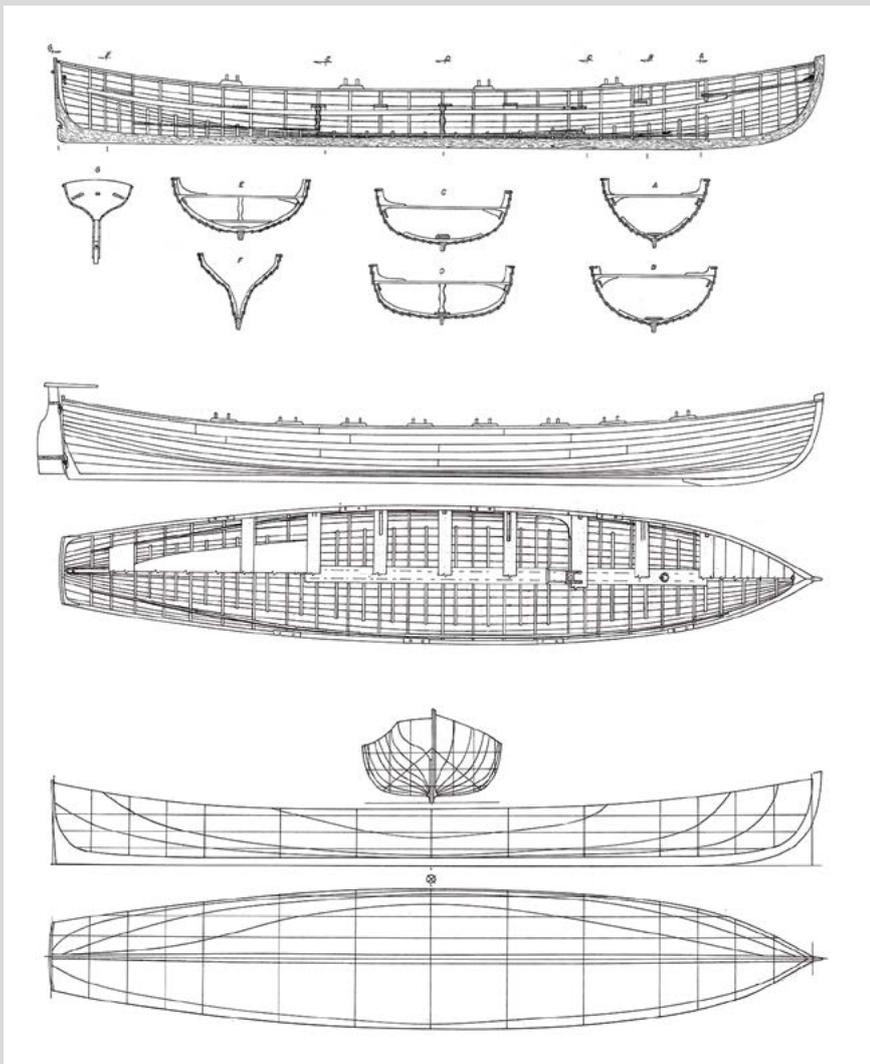
живают. Известно также, что еще один безвестный русский матрос был похоронен в церкви городка Вансе.

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,



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 парно 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).

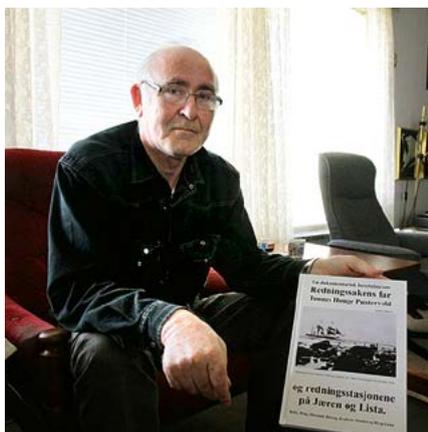
Через российское посольство в Норвегии мне удалось связаться с Андерсом Хавером, а также с Арне Эмилом Христинсенем, научным сотрудником Норвежского морского музея в Осло, и получить от них много интересной информации и иллюстраций, а главное — прекрасных обмерных чертежей капитанской гички с «Ингерманланда».

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

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