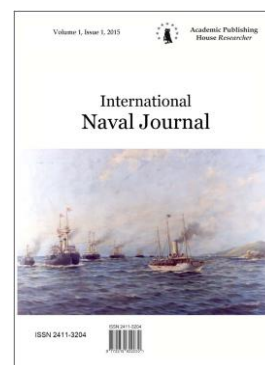


Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 9, Is. 1, pp. 16-24, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.9.16
www.ejournal37.com



UDC 347.796

Been Killed Not in Combat

Yuri F. Katorin

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation
Dr. (Military), Professor
E-mail: katorin@mail.ru

Abstract

In the article it is told about two cases of the loss of sail battleships because of the filling by their water through the cannon ports. It is proven that the invention of gun port was powerful stimulus for an increase in the firepower of ship, determined at that time by the number of instruments, but for the power it was necessary to pay by safety.

Keywords: sailing fleets, ship, HSwMS «Vasa», HMS «Royal George», gun port, catastrophe, the shipwreck in the port.

Введение

Уничтожение линейного корабля врага всегда считалось очень большим, иногда даже стратегическим успехом. Однако военно-морская история знает совершенно невероятные случаи, когда эти могучие боевые единицы без взрывов и пожаров спокойно тонули без всякой «помощи» со стороны противника или вмешательства природных катаклизмов. Парадоксальность такого рода событий в некоторых ситуациях усугубляется тем, что эти плавающие крепости, создаваемые для ведения серьезного боя и потому обладающие повышенной живучестью, погибали в самом безопасном для моряка месте – в собственной гавани. В этом случае «госпожу удачу» доброй никак не назовешь.

Шведский корабль «Ваза»

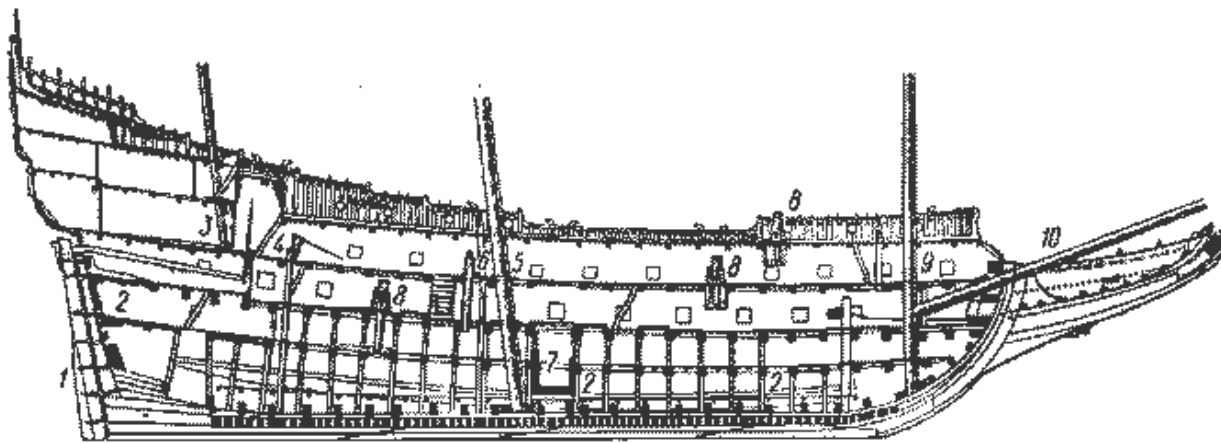
Обычно такого рода трагедии происходили с новыми судами. Наиболее известный случай имел место 10 августа 1628 года со шведским кораблем «Vasa» («Ваза»). Шведский король заключил договор с голландским частным судостроителем Хенриком Хибертсоном де Гроотом и его братом Арентом де Гроотом. Братья должны были построить на стокгольмской верфи два крупных и два малых военных корабля. Двумя большими парусниками были «Tre Kronor» («Тре кронур») и «Ваза» Последнему с его очень сильным артиллерийским вооружением отводилась роль флагмана [1].

От надстройки на задней палубе до оконечности бушприта длина «Вазы» составляла 65 м, кормовые надстройки имели высоту около 20 м, задняя палуба находилась над водой на высоте 10 м. Максимальная ширина составляла 11,7 м, осадка – 4,7 м, грот-мачта имела высоту около 50 м. Водоизмещение «Вазы» составляло примерно 1300 тонн – по тем временам это был огромный корабль, построенный по масштабам, по которым тогда строили суда, бывшие на одну треть легче [1].

Весна и лето 1628 года ушли на достройку и отделку судна. Над постройкой корабля было занято более 400 человек, срублено около 16 гектаров дубового леса, то есть более тысячи деревьев. Король решил потрясти своих противников не только мощью, но и роскошью. Поэтому над отделкой «Вазы» трудились лучшие мастера европейских верфей и самые искусные резчики по дереву. Форштевень украшала четырехметровая резная скульптура позолоченного льва с открытой пастью. Корма с позолоченными балконами и галереями была богато украшена резными фигурами греческих богов и героев, борта разрисованы сотнями орнаментов.



Шведский король Густав II Адольф (слева), шведский корабль «Ваза» (современный рисунок) (справа)

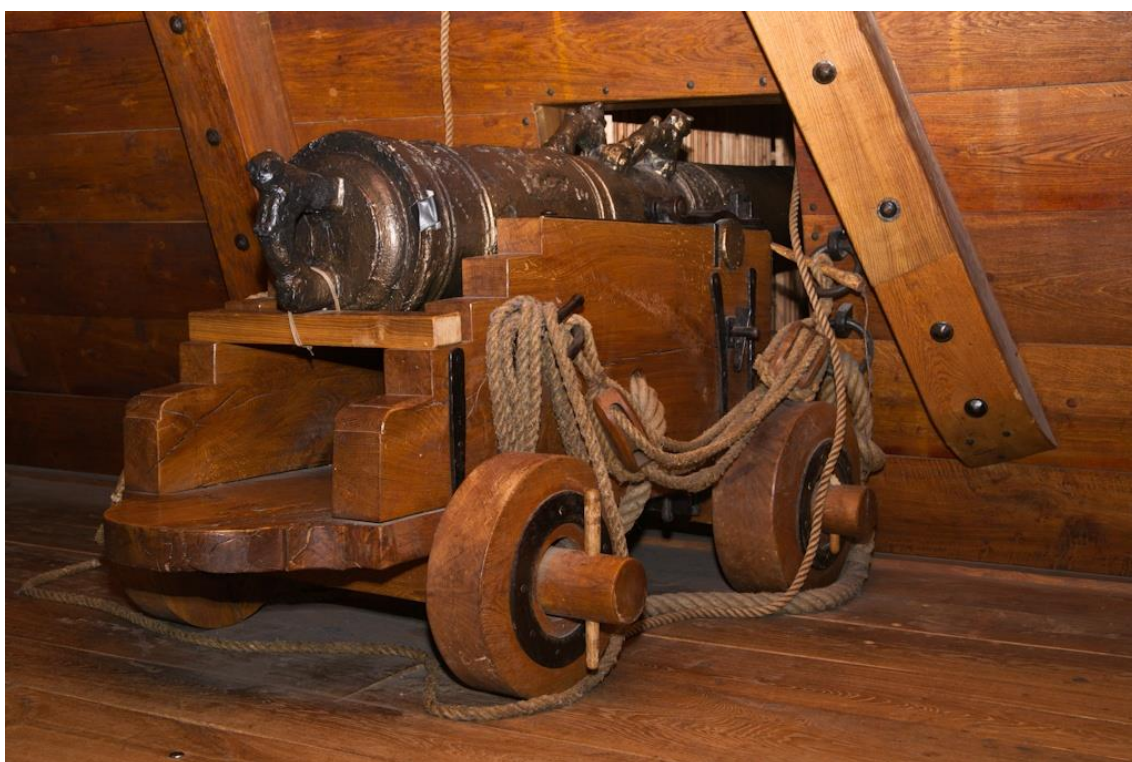


Чертеж шведского корабля «Ваза»

Флагман был готов к испытаниям 10 августа 1628 года. Стояла тихая ясная погода, над заливом дул легкий бриз, море было спокойным. Огромная масса народа собралась на столичной набережной Кастельхольмен, чтобы проводить новый корабль в первое плавание. Пестрая ликующая толпа заполнила все подступы к порту. Зрелище не обмануло ожидания, стокгольмцы увидели «Вазу» во всей великолепии: сверкающего на солнце позолотой резных украшений, яркими красками и бронзовым блеском начищенных пушек. Отлитые из 92-процентной меди, пушки весили почти 80 т и располагались на палубе в три яруса по каждому борту. Высшее командование установило численность экипажа – 133 матроса, несколько корабельных плотников и 300 солдат. По расстеленному на причале ковру, в сопровождении пышной свиты, на борт важно проследовал сам король, Густав II Адольф. Он

остался очень доволен мощью и отделкой своего флагмана. Подробно осмотрев корабль, король сошел на берег и приказал выходить в море [2].

Когда приготовления были закончены, на борт судна поднялись священники и освятили его. Сразу после того как служители культа сошли на берег, капитан корабля Сефринг Ханссон приказал отдать швартовы. Выбрав якоря и отдав швартовы, «Ваза» с поставленными топселями отошел от причала. Потом корабль, расправив паруса, плавно двинулся в сторону острова Беккхольмен. По старой морской традиции был произведен салют из всех корабельных пушек. В ответ раздались залпы береговых батарей и восторженные крики толпы: «Виват! Бог храни короля!» На несколько секунд «Ваза» скрылся в густых клубах порохового дыма. Когда дым унесло ветром, стоявшие на набережной люди замерли от неожиданности – внезапно корабль стал быстро крениться на левый борт и лег мачтами на воду. На берегу раздались крики ужаса. Не прошло и минуты как на месте, где только что был могучий флагман, колыхались только свинцовые волны Балтики, а в водовороте кружились бочки, доски и чудом вынырнувшие люди. Однако повезло не всем: вместе с «Вазой» утонуло более 30 человек, в том числе несколько королевских придворных [3].



Орудийный порт и пушка шведского корабля «Ваза»

Кроме экипажа, на корабле находились жены и дети некоторых офицеров, для которых королевский приказ стал роковым: *«Если кто-то захочет взять с собой жену, то ему это будет дозволено на время плавания в Стреммене и за его пределами во внутренних шхерах, но ни в коем случае при выходе в боевое плавание»*. Среди немногих спасшихся оказался капитан Хансен. Взбешенный катастрофой, произошедшей на глазах многих иностранных дипломатов, Густав II Адольф приказал взять его под стражу и предать военному суду. Арестованы были также мастера, руководившие строительством «Вазы», и адмирал, в ведении которого находились военные верфи [3].

Уже следующий день рейхсканцлер проводил во дворце предварительный допрос, а 5 сентября специально созданная следственная комиссия приступила к слушанию дела. Комиссия состояла из 17 человек под председательством рейхс-адмирала. Расследование показало, что произошла довольно простая вещь. Внезапно налетевший порыв ветра накренил корабль. Поскольку, он из-за недостаточной ширины и перегрузки артиллерией имел очень плохую остойчивость, то крен возник настолько быстро, что шкоты парусов, чтобы «вытрях-

нуть из них ветер», отдать вовремя не успели, и наклон превысил допустимый уровень. Вода каскадом хлынула через открытые для производства салюта пушечные порты нижней палубы, которые до начала крена были всего в метре от уреза воды. Корабль накренился еще больше, и тут с верхнего более высокого борта стали срываться пушки. Наполнившись водой «Ваза» в считанные минуты пошел ко дну. Допросы причастных к строительству не дали результатов. Сложность была в том, что фактический строитель корабля Хенрик Хюбертссон умер за год до катастрофы. Судостроитель Хейн Якобссон и арендатор верфи Арент де Грот поклялись в своей невинности, указав, что корабль был построен по тем размерам, которые утвердил в контракте лично король Густав II Адольф. Привлекать к следствию, даже как свидетеля, самого короля комиссия не решилась [4].



Гибель шведского корабля «Ваза»

Надо отдать должное объективности шведских судей – архивы свидетельствуют, что, заслушав показания свидетелей и кораблестроителей, королевский суд не вынес обвинительного приговора, и концы, в прямом смысле этого слова, ушли в воду. Дело было прекращено так же внезапно, как затонул сам корабль. Ведь король сам установил конструкционные размеры судна, и по его приказу подготовка к спуску велась в лихорадочной спешке*. Что же, можно только позавидовать шведам, у которых (по крайней мере для дворян) была независимая «третья власть» уже в то время, когда на Руси еще ясно помнили правление Ивана Грозного.

Линейный корабль «Ройял Джордж»

Конечно «рейс» судна со стапеля на дно явление в истории военного судостроения весьма редкое, но вполне объяснимое, ибо летописи катастроф на море оставили нам множество почти невероятных случаев, связанных с ошибками в расчете устойчивости корабля. Однако катастрофа 100-пушечного линейного корабля I ранга британского флота HMS «Royal George» («Ройял Джордж») поражает своей необычностью даже и в этом ряду парадоксов, поскольку прямо в гавани умудрились утопить гигантское судно, проверенное многими годами службы и пережившее десятки жестоких штормов [2].

* Показания кораблестроителя Хибертсона получить не удалось, так как в 1627 году его уже не было в живых. Вместо него ответчиком на суде выступил его брат Арент. Корабел Хайн Якобсен на вопрос, почему он построил корабль таким узким и без брюха, на которое судно могло бы ложиться, в результате чего оно опрокинулось, ответил, что размеры корабля утвердил Его Величество и что «Ваза» строился в точном соответствии с указаниями короля.



Корабль I ранга британского флота HMS «Royal George» (слева)
и его носовое украшение (справа)

Водоизмещение 2047 т, длина по гондеку 178 фт (54,3 м), длина по килю 143 фт 5,5 дм (43,7 м), ширина по мидельшпангоуту 51 фт 9,5 дм (15,8 м), глубина трюма 21 фт 6 дм (6,6 м). Общее число орудий 100: на гондеке – 28 × 42-фн пушек, на мидельдеке – 28 × 24-фн пушек, на опердеке – 28 × 12-фн пушек, на шканцах 12 × 6-фн пушек (после перевооружения), на баке 4 × 6-фн пушки [1].

Изготовитель корабля – Королевская верфь (Вулвич), строительство начато 8 января 1747 года, спущен на воду 18 февраля 1756 года, введен в эксплуатацию в октябре 1755-го (до спуска). Линкор являлся самым большим судном своего времени и олицетворял собой мощь Соединенного Королевства. Это был исключительно прочный, красивый и быстроходный корабль. Поэтому его стены часто украшали стяги и вымпелы самых выдающихся флотоводцев Великобритании: Ансона (George Anson, 1697–1762), Хаука (Edward Hawke, 1705–1781), Роднея (George Rodney, 1718–1792) и Хоува (Richard Howe, 1726–1799). Как флагман «Royal George» участвовал во многих сражениях, не раз одерживал блестящие победы. В одном из боев его ядра отправили на дно французский 70-пушечный корабль «Superbe» («Сюперб»), в другом он прижал к берегу и поджег 64-пушечный линкор «Soleyl Royal» («Солейл Рояль»). И вот этот выдавший виды морской волк, прослуживший верой и правдой 35 лет, затонул, стоя на якоре в тихой гавани, среди ясного дня [1].

В последних числах августа 1782 года «Royal George» под флагом контр-адмирала Ричарда Кемпенфельда (Richard Kempfenfelt, 1718–1782) прибыл на Спидхедский рейд и поднял сигнал, что ему необходимы мелкий ремонт, ром и продовольствие. Перед походом на Средиземное море, где ему предстояло взять на себя роль флагмана, требовалось перебрать кингстон правого борта, пропускавший воду. Работа такого рода на парусных судах всегда проводилась без захода в док, на плаву, при этом кренование производилось судовыми средствами. Неисправный кингстон находился в средней части корпуса на метр ниже уровня воды, и чтобы наклонить корабль до нужного угла требовалось только выдвинуть все орудия левого борта в пушечные порты, а пушки правого борта наоборот сдвинуть к середине палубы. Высота борта корабля составляла 19 м, а осадка – 8, поэтому требуемый крен не превышал 7°. Операцию начали рано утром 29 августа при полном штиле. Правый борт полностью обнажился до скулы, при этом пушечные порты левого борта оставались открытыми, а их нижняя кромка была в 5–10 см от уреза воды. Пока корабельные плотники со шлюпки перебирали кингстон, к «притопленному» борту «Royal George» подошли лихтер и шлюп. Первый доставил ром в огромных бочках, второй – провиант и воду [3].

В это время на корабле, помимо 900 членов экипажа, находилось более 300 гостей, в основном женщин и детей, которые прибыли, чтобы перед дальним плаванием проститься со своими мужьями и отцами. На время стоянки офицеры корабля получили разрешение, не

покидая судно, повидаться с семьями перед дальней дорогой. Пользуясь случаем, на корабль проникли многочисленные торговцы и менялы, прознавшие, что команда перед походом получила жалование и лелеявшие надежду пожить. В результате получилось так, что с раннего утра 29 августа на судне помимо 900 человек команды собралось много званых и незваных гостей [4].



Контр-адмирал Ричард Кемпенфельд (слева), гибель линейного корабля «Royal George» (справа)

Когда началась погрузка рома и провизии большинство матросов и гостей находились на двух нижних палубах. Офицеры собрались в кают-компании, а адмирал в своей флагманской каюте на корме писал приказ. Кингстон вскоре починили, и шлюпка ушла, но сразу выпрямлять корабль не стали. Командир дал указание спрямить судно одновременно с подъемом флага. В те времена на кораблях, стоящих на рейде, на ночь спускались брам-реи, а утром снова поднимались одновременно с флагом, и команда была: «Флаг и гюйс поднять, ворочай!». «Ворочай» относилось к брам-реям, которые, будучи подняты до места, по этой команде ставились моментально в горизонтальное положение. Видимо, командир «Royal George» решил щегольнуть перед гостями, и дополнить эту обыденную процедуру эффектным спрямлением корабля.

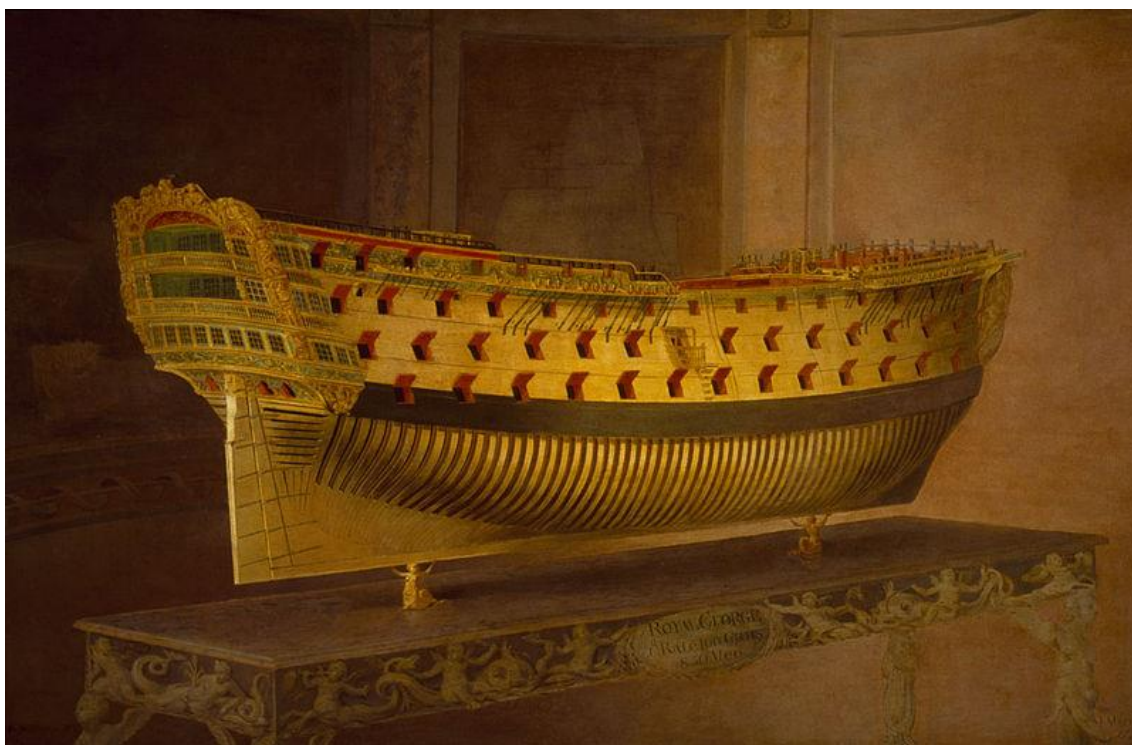
Случайно один из корабельных плотников заметил, что крен слегка увеличился, и вода тоненькими струйками стала вливаться через нижние косяки открытых пушечных портов. Очевидно, это произошло потому, что с левого борта стали поднимать тяжелые бочки с ромом, а затем катить их по палубе накренившегося борта в кладовую. Перепуганный плотник, забыв все уставные нормы, побежал на шканцы, бросился к вахтенному офицеру и попытался доложить ему, что вода поступает через открытые пушечные порты и скапливается по левому борту нижней палубы, поэтому корабль надо немедленно спрямить. Но вахтенный офицер, услышав это, даже не дослушал доклад до конца, а грозно прорычал: «Убирайся со шканцев и занимайся на палубе своим делом!» [5].

Плотник скатился с офицерского трапа и снова побежал на нижнюю палубу. Там он увидел еще более ужасную картину: вода довольно энергично лилась через порты внутрь корабля, и уже доходила до колен. Понимая опасность, плотник побежал вновь на шканцы, где увидел второго лейтенанта (по нашей терминологии помощника командира корабля). Он уже не говорил, а почти кричал офицеру: «Простите сэр! Но корабль в опасности! Ему грозит гибель!» Лейтенант был истинным джентльменом, он не стал орать на матроса, а успокоил его и, прочитав нотацию о правилах поведения на флоте его величества, предложил оставить шканцы, куда рядовым вход был запрещен. Вместе с тем офицер понял, что дело принимает серьезный оборот, но его «тонкая» аристократическая натура не могла позволить поступить так, чтобы создалась даже видимость того, что он действует по совету про-

стого матроса. Как только плотник ушел, он приказал рассыльному вызвать на палубу барабанщиков и дать сигнал к выпрямлению корабля [5].

Команда, услышав барабанную дробь, побежала строиться к своим орудиям. Поскольку, сотни людей, входящих в расчеты пушек левого борта, построились у самого края, а артиллеристы правого борта встали посредине палубы, крен возрос еще больше, и «Royal George» черпнул добрую порцию воды всеми портами нижнего дека. Корабль стал медленно заваливаться на борт. По мере увеличения крена, все, что было плохо закреплено, стало сдвигаться и валиться на левый борт. Спустя полминуты крен превысил 45° и в сторону левого борта посыпались тяжелые бронзовые пушки, бочки с водой и уксусом. Помещения линкора огласились криками, женскими воплями и плачем детей, повсюду слышались треск и грохот. Инстинктивно люди бросились к высокому правому борту, но было уже поздно, только немногие сумели доползти по быстро кренившимся палубам до спасительных поручней. Очевидцы, а их были тысячи, потом свидетельствовали, что все произошло в пределах одной минуты. Тремя высоченными мачтами «Royal George» лег на воду и в течение следующей минуты затонул. Стремительно погружаясь на дно, он увлек за собой пришвартованный к левому борту ромовый лихтер «Lark» («Ларк») [3].

По официальным, явно заниженным данным, гибель корабля унесла жизни более 900 человек, включая контр-адмирала Кемпенфельда. Спаслись те, кто смог быстро выбраться из помещений, добраться до фальшборта и перелезть на правый борт, оказавшийся в горизонтальном положении. Таких счастливиц оказалось всего около 300. Среди спасенных была только одна женщина и один мальчик. Так бесславно, из-за глупости и чванства одного офицера закончилась карьера могучего ветерана, прозванного в Англии «кораблем знаменитых адмиралов» [2].



Модель линейного корабля «Ройял Джордж»

Эта чудовищная катастрофа стала черным днем не только для Портсмута, главной база Королевского флота, но и для всей Англии. Лорды Адмиралтейства должны были объяснить народу страны, почему за две минуты погибло почти 1000 человек. Надо сказать, что они «с честью» справились с этой задачей. Они заключили, что открытые пушечные порты, пренебрежение к младшему составу команды и, как следствие, беспечность и заносчивость морских офицеров здесь не причем. «В массы» была запущена версия о «сухой гнили», и авто-

рами ее явились члены трибунала британского адмиралтейского суда, разбиравшие обстоятельства трагедии. Корабль, якобы, за 35 лет службы был настолько охвачен «сухой гнилью», что его корпус потерял прочность и на рейде в тот злополучный день из его днища выпал огромный кусок обшивки, поэтому линкор камнем пошел на дно. Данное трибуналом объяснение снимало с военно-морского командования все обвинения по поводу катастрофы – происшествия, при описанных обстоятельствах, просто скандального. При этом вина перекладывалась на головы тех, кто проводил последний ремонт корабля, т.е. гражданских чиновников, которые руководили докованием «Royal George» на частной верфи. И хотя эта версия явилась выводом солидной комиссии, но моряки всего мира в нее не поверили. Одним из самых веских аргументов, ставящих ее под сомнение, является тот факт, что первый осмотр корпуса водолазы провели лишь спустя 25 лет [4].

Первые полноценные водолазные работы на затонувшем «Royal George» англичане провели лишь в 1840 году. Водолазы осмотрели корпус затонувшего судна, но никаких «отвалившихся кусков» не обнаружили, что полностью исключало официальную версию. Затонул корабль моментально, зато затем заграждал рейд в течение 60 лет, пока его не удалось частью взорвать, частью поднять. В этот год подняли судовой колокол, семь бронзовых пушек общим весом в 15 т, десятки чугунных ядер и около 10 т меди, много посуды, человеческие черепа и кости. Из каюты флагмана достали большое серебряное блюдо, корабельную печать, медаль, пистолет, кусок палаша и даже золотое кольцо, снятое со скелета адмирала, погибшего на боевом корабле, но не в бою [2].

Заключение

Изобретение орудийного порта явилось могучим стимулом для увеличения огневой мощи корабля, определяемой в то время числом орудий, но за мощь приходилось платить безопасностью. Стремление соорудить несколько ярусов артиллерийских палуб (деков), привело к тому, что отверстия портов нижнего дека были буквально у самой кромки воды. Кроме того, высота помещений на этих палубах не превышала 170–175 см. Люди невысокого роста, к которым принадлежал знаменитый адмирал лорд Г. Нельсон (Horatio Nelson, 1758–1805), чувствовали себя на таких кораблях довольно комфортно, зато адмиральскому адъютанту (почти двухметровому верзиле) приходилось несладко, например, при утреннем бритье он был вынужден выставлять голову в световой люк своей каюты.

Небезынтересно отметить, что известный русский мореплаватель адмирал В.М. Головин в 1821 году со своими комментариями перевел на русский язык книгу английского адмирала Дункана (Adam Duncan, 1731–1804) «Описание примечательных кораблекрушений» и в разделе, касающемся гибели «Royal George», заметил: *«Из описания видно, что это несчастное и до того неслыханное происшествие случилось от крайнего небрежения и беспечности корабельного командира и офицеров. Но должно признаться, что на многих наших кораблях не обращают надлежащего внимания и не принимают нужных предосторожностей, когда порты нижнего дека открыты. На военных кораблях так много людей, что стыдно не иметь часовых у портов. Надо поставить за неперемное правило, что под парусами или на якорю в свежий ветер иметь по одному человеку у каждого порта, а в тихий ветер по одному человеку у двух портов. Скажут, что такие случаи крайне редки; правда, что они очень необыкновенны, но зато когда уже случается, то какие бывают последствия?»* [6].

Примечания:

1. Lavery B. The Ship of the Line. Vol. 1: The development of the battlefleet 1650–1850. London: Conway Maritime Press, 2003.
2. Скрагин Л.Н. Тайны Морских Катастроф. М.: Транспорт, 1986.
3. Каторин Ю.Ф., Волковский Н.Л. История корабля. От гребного флота Древнего мира до наших дней. М.: АСТ, 2010. 686 с.
4. Каторин Ю.Ф., Коршунов Ю.Л. Парадоксы военной истории. СПб.: Полигон, 2007.
5. Крылов А.Н. Мои воспоминания. Л.: Судостроение, 1979.
6. Головин В.М. Сочинения. Путешествие на шлюпе «Диана» из Кронштадта в Камчатку, совершенное в 1807, 1808 и 1809 гг. В плену у японцев в 1811, 1812 и 1813 гг. Путешествие вокруг света на шлюпе «Камчатка» в 1817, 1818 и 1819 гг.: С приложением описания

примечательных кораблекрушений в разные времена претерпленных русскими мореплавателями. М.; Л.: Изд-во Главморпути, 1949. 506 с.

References:

1. *Lavery B.* The Ship of the Line. Vol. 1: The development of the battlefleet 1650–1850. London: Conway Maritime Press, 2003.
2. *Skryagin L.N.* Tajny Morskih Katastrof. M.: Transport, 1986.
3. Katorin Ju.F., Volkovskij N.L. Istorija korablja. Ot grebnogo flota Drevnego mira do nashih dnei. M.: AST, 2010. 686 s.
4. *Katorin Ju.F., Korshunov Ju.L.* Paradoksy voennoj istorii. SPb.: Poligon, 2007.
5. *Krylov A.N.* Moi vospominanija. L.: Sudostroenie, 1979.
6. *Golovnin V.M.* Sochinenija. Puteshestvie na shljupe «Diana» iz Kronshtadta v Kamchatku, sovershennoe v 1807, 1808 i 1809 gg. V plenu u japoncev v 1811, 1812 i 1813 gg. Puteshestvie vokrug sveta na shljupe «Kamchatka» v 1817, 1818 i 1819 gg.: S prilozheniem opisanija primechatel'nyh korablekrushenij v raznye vremena preterpennyh russkimi moreplavateljami. M.; L.: Izd-vo Glavmorputi, 1949. 506 s.

УДК 347.796

Погибшие не в бою

Юрий Федорович Каторин

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация
Доктор военных наук, профессор
E-mail: katorin@mail.ru

Аннотация. В статье рассказывается о двух случаях гибели парусных линейных кораблей из-за заливания их водой через пушечные порты. Доказано, что изобретение оружейного порта явилось могучим стимулом для увеличения огневой мощи корабля, определяемой в то время числом орудий, но за мощь приходилось платить безопасностью.

Ключевые слова: парусные флоты, корабль, «Ваза», «Ройял Джордж», оружейный порт, катастрофа, гибель корабля в порту.