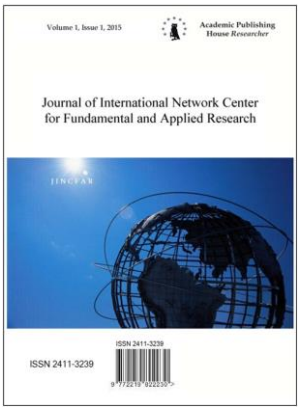
Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.

Published in the Slovak Republic
Journal of International Network Center
for Fundamental and Applied Research
Has been issued since 2014.
ISSN 2411-3239
E-ISSN 2413-7588
2017, 4(1): 10-18

DOI: 10.13187/jincfar.2017.1.10
www.ejournal36.com



UDC 347.796

Price of the Royal Whim

Artem A. Gonchar [a, *], Yuri F. Katorin [b]

[a] St. Petersburg University of the Russian Interior Ministry, St. Petersburg, Russian Federation
[b] State university of the sea and river fleet of the name of the Admiral S.O. Makarov, Russian Federation

Abstract

In the article it is told the loss of Swedish sail battleship "Vasa" because of the filling by his water through the cannon ports. It is proven that it proved to be is very unstable it could overturn even with the moderate breeze, since theoretical ship building in the century yet it was not formed with the real proportions and XVII century yet it was not formed: structural drawings were not carried out and the mathematical calculations of stability were not done, furthermore 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, king Gustáv II Adolf, ship HSwMS «Vasa», gun port, catastrophe, the shipwreck in the port.

1. 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 плавучие 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.

2. Материалы и методы

2.1. Материалами для исследования послужила российская и зарубежная специализированная историография и справочная литература. В методологии широко применен историко-описательный метод.

2.2. В ходе анализа источников и литературы, а также в выводах, являющихся итогом исследования, автор, использовав метод историко-сравнительного анализа, стремится к

* Corresponding author
E-mail addresses: gonchar.tema@yandex.ru (A.A. Gonchar), katorin@mail.ru (Y.F. Katorin)

научной объективности, непременным условием которой выступает фундаментальный методологический принцип историзма.

3. Обсуждение

Обычно такого рода трагедии происходили с новыми судами. Наиболее известный случай имел место 10 августа 1628 года со шведским кораблем «Vasa» («Ваза»). Шведский король Густа́в II Адольф (Gustav II Adolf; 1594–1632) заключил договор с голландским частным судостроителем Хенриком Хибертсоном де Гроотом (Henrik Hybertsson de Groot; 1581–1627) и его братом Арентом де Гроотом (Arendt de Groot). Братья должны были построить на стокгольмской верфи два крупных и два малых военных корабля. Двумя большими парусниками были «Tre Kronor» («Тре крунур») и «Vasa». Последнему с его очень сильным артиллерийским вооружением отводилась роль флагмана. На двух батарейных и верхней палубах корабль нес 64 пушки, из которых 48 были большие 24-х фунтовые орудия. Желание короля можно было понять: в морских сражениях тех времен мощь бортового залпа артиллерии была решающей для успеха в бою (Каторин, Волковский, 2001: 328).

Рис. 1. Шведский король Густав II Адольф

От надстройки на задней палубе до оконечности бушприта длина «Vasa» 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 «Vasa» составляло примерно 1300 тонн. По тем временам это был действительно огромный корабль, но построили его по масштабам, по которым тогда строили суда, бывшие на одну треть легче. (Каторин, Волковский, 2001: 329).

Точной даты закладки «Васы» не сохранилось. Но известно, что это произошло весной 1626 года. Весна и лето 1628 года ушли на достройку и отделку судна. Над постройкой корабля было занято более 400 человек, было 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 «Ваза» 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. (Свержин, 2014: 64)

Голландские кораблестроители пользовались хорошей репутацией вполне заслуженно и, вероятнее всего, Хибертссон сумел бы построить большой, хорошо вооруженный и вполне надежный корабль. Но в дело вмешался король… Он не только внимательно следил за ходом работ, но и регулярно давал строителям различные указания. Густав II Адольф лично утвердил размеры и состав вооружения будущего флагмана своего флота. Хибертссон был

опытным мастером, но у него не хватало мужества возражать королевским инструкциям, хотя пытался частично их исправить (тайно корабль был расширен на 2, 5 метра). А монарх желал получить не только очень мощную боевую единицу, но и сделать свой флагман символом величия династии и страны (Крылов, 1979: 384).

К началу 1628 года «Ваза» был в целом готов. После окончания строительных работ его долго комплектовали парусиной. В Швеции парусину не шили, поэтому пришлось заказывать ее во Франции, Нидерландах и Германии. Сделаны паруса были из конопли и частично из льна. В 1627 году Хенрик Хибертссон умер. Его преемником в работе над «Вазой» стал шведский корабел Хайн Якобссон. 16 (26) января, ровно через три года после заключения контракта на постройку, король Густав II Адольф посетил верфь Блазиенхольмен, осмотрел корабль и остался им доволен (Матссон-Попова, 2007: 47).

К лету 1628 года «Ваза» был отбуксирован к королевскому дворцу и пришвартован напротив его. Там на борт был принят балласт, а также пушки, порох и ядра для первого плавания. Перед отплытием адмирал по правилам того времени провел испытания корабля на остойчивость. 30 матросов перебегали от одного борта до другого и обратно. Но после третьей перебежки адмирал прекратил испытание — корабль так раскачался, что мог перевернуться уже прямо у причала. Единственное, что он произнес: «Если бы только Его величество был дома!» (Матссон-Попова, 2007: 48).

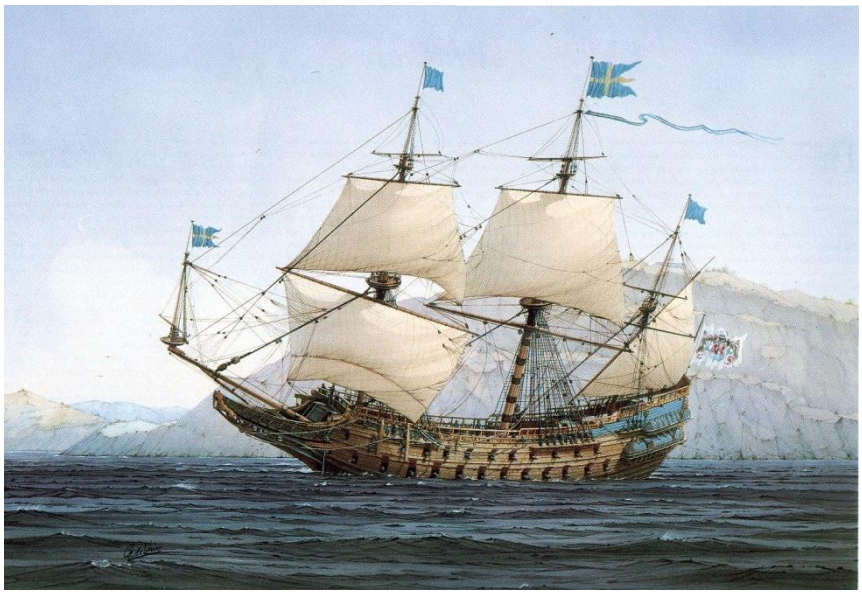


Рис. 2. Шведский корабль «Ваза» во всем великолепии (совр. рисунок).

4. Результаты

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 «Vasa» во всем великолепии: сверкающего на солнце позолотой резных украшений, яркими красками и бронзовым блеском начищенных пушек. Два грозных позолоченных льва, изогнувшихся в прыжке на носу корабля, бросали свирепые взгляды. Не менее устрашающие львиные морды были на каждом орудийном люке. Деревянные воины стояли единым строем, готовые отразить нападение врага. Пушки выглядывали изо всех орудийных портов. Отлитые из 92-процентной меди, они 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. Целью первого плавания «Вазы» была выбрана военно-морская база Эльвснаббен к юго-западу от Стокгольма (Скрягин, 1986: 149).

Сам король по официальным данным в это время воевал в Польше, однако, зная его честолюбие, как-то не верится, что он пропустил такое важное мероприятие, на котором присутствовали даже иностранные послы. Впрочем, Густав II Адольф был выдающимся правителем Швеции. Он превратил свою небольшую страну в великую державу, которая смогла активно вершить дела в европейской политике. Блестящий полководец, Густав II Адольф сделал огромный вклад в развитие военного дела. Его армия стала образцом для подражания в течение многих десятков лет в большинстве европейских стран (Andersoon, 1951: 218).

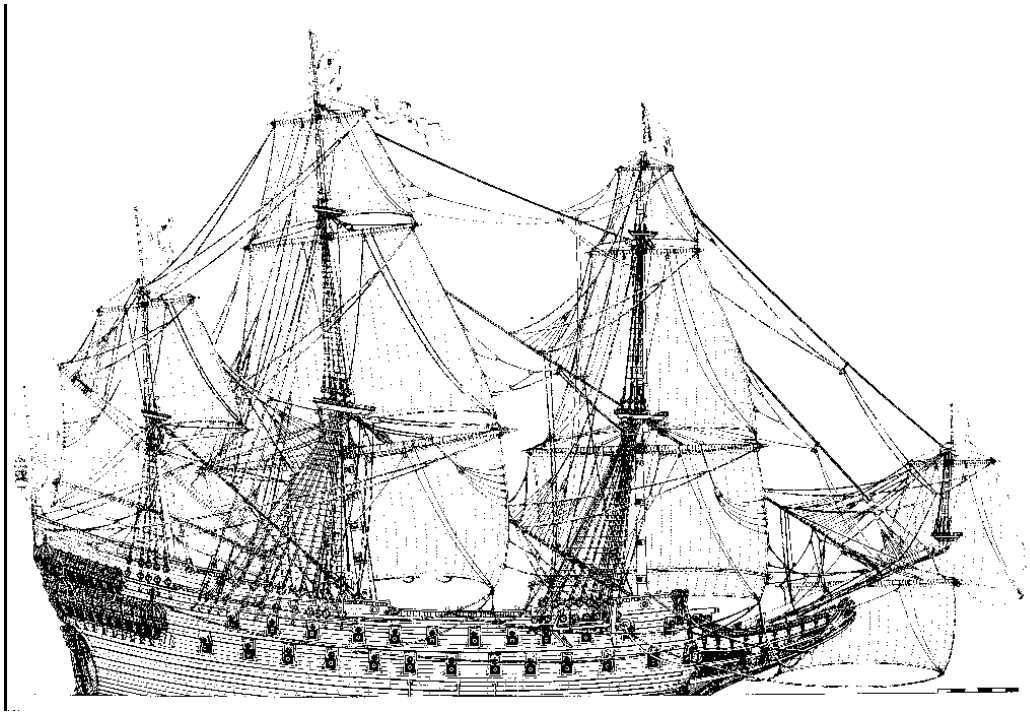


Рис. 3. Чертеж шведского корабля «Ваза» (современная реконструкция)

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 (Söfring Hansson; 1607 – ?) приказал отдать швартовы. Первые 600 метров «Ваза» прошел с помощью якоря. На шлюпке отвозили якорь, бросали его, корабль подтягивался, якорь вытаскивали, отвозили дальше, опять бросали… Затем были подняты четыре паруса из десяти (шесть так и остались лежать в трюме, они-то и сохранились до наших дней — это самые старые паруса в мире). Выбрав якоря, корабль, расправив паруса, плавно двинулся в сторону острова Беккхольмен. Поскольку выход в открытое море такого огромного корабля, как «Ваза» в узких проходах между островами на выходе из гавани Стокгольма, мог занять много времени, то солдаты должны были идти по берегу пешком (на их счастье) и сесть на корабль уже на выходе. (Матссон-Попова, 2007: 50)

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 «Ваза» утонуло более 30 человек (когда в 1961 году «Васа» был поднят, археологи нашли остатки 25 скелетов), в том числе несколько королевских придворных (Скрягин, 1986: 150).

Рис. 4. Орудийный порт и пушка шведского корабля «Ваза»

Кроме экипажа, на корабле находились жены и дети нескольких офицеров, для некоторых из них 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 спасшихся оказался и капитан Ханссон. Взбешенное катастрофой, произошедшей на глазах многих иностранных дипломатов, командование флота приказало взять его под стражу и предать военному суду. Король узнал о том, что случилось только через две недели. Получив известия, он в гневе написал, что катастрофа произошла из-за «неблагоразумия и небрежности» и что должны быть наказаны все виновные стороны. Поэтому, арестованы были также мастера, руководившие строительством «Vasa», и адмирал, в ведении которого находились военные верфи (Муромов, 2006: 234).

Рис. 5. Гибель шведского корабля «Ваза».

Уже на 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 рейхсадмирала. Главным обвиняемым, конечно же, стал родившийся в Дании капитан «Васы» Сёфринг Ханссон. 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 «вытряхнуть 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 1 м от уреза воды. Корабль накренился еще больше, и тут с верхнего более высокого борта стали срываться пушки. Наполнившись водой «Vasa» в считанные минуты пошел ко дну (Каторин, Коршунов, 2007: 234).

Допросы причастных к строительству не дали результатов. Сложность была в том, что фактический строитель корабля Хенрик Хюбертссон де Грот умер за год до катастрофы. Так как, показания Хенрика получить не удалось, то главным ответчиком на суде выступил его брат Арент. Судостроитель Хейн Якобссон и арендатор верфи Арент де Грот поклялись в своей невиновности, указав, что корабль был построен по тем размерам, которые утвердил в контракте лично король Густав II Адольф (Brian, 2003: 248).

В частности, Хайн Якобсен на вопрос, почему он построил корабль таким узким и без брюха, на которое судно могло бы ложиться, в результат чего оно опрокинулось, ответил, что размеры корабля утвердил Его Величество и что «Ваза» строился в точном соответствии с указаниями короля. Привлекать к следствию, даже как свидетеля, самого короля комиссия не решилась. Тем более никто не решился сказать, что виноват «Его величество». Как заметил арендатор верфи Арент де Грот: «Только Господь Бог знает, кто виноват». Но ни Бог, ни король неподсудны, а «козлов отпущения» судьи не стали искать (Brian, 2003: 248).

О ходе расследования можно узнать из следственных протоколов, хранящихся ныне в Национальном Архиве Стокгольма. 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 кровавое правление Ивана Грозного (Матссон-Попова, 2007).

Действительно, когда в возрасте 17 лет на риксдаге в Нючепинге Густав Адольф был избран королем, то при этом он пошел на уступки аристократии и подписал «гарантийный» документ, которым ограничивались права монарха: только с согласия сословий король мог издавать законы, занятие высших должностей было закреплено за дворянами. В дальнейшем череда непрерывных войн требовала от Швеции консолидации сил страны. Для достижения этой цели Густав II Адольф шел на еще более крупные уступки аристократии, даже начал в широких масштабах раздачу казенных земель дворянам. В ответ король получил прочную поддержку своим начинаниям внутри страны и за ее пределами. Однако исключительное расширение прав дворянства, а в 1612 году им были дарованы новые привилегии (подтвержденные в 1617 году), в целом привели к засилью дворян в государственном управлении и, в дальнейшем, к феодальной реакции (Андерсоон, 1951: 288).

5. Заключение

Истинная же причина кораблекрушения была установлена лишь через три столетия, когда корабль был внимательно изучен специалистами, измерен и подвергся современным кораблестроительным расчетам, а так же доказано, что пушки были надежно закреплены (пушечные лафеты стояли ровными рядами с креплениями на осях). Но при действительных пропорциях и размерах «Васа» оказался очень неустойчив и мог опрокинуться даже при умеренном ветре. Впрочем все корабли того времени с большим количеством пушек были более или менее неустойчивы и часто опрокидывались. И дело тут

в том, что теоретическое кораблестроение в XVII веке еще не сформировалось: не выполнялись конструкционные чертежи и не делались математические расчеты стабильности. Тогда работали по так называемой разметке, т.е. корабли строились по черновым проектам, содержавшим только приблизительные размеры, а также соотношения основных частей. Окончательные детали, необходимые для постройки, кораблестроители перенимали у своих предшественников или изобретали сами. Это считалось «семейным секретом» (Каторин, Волковский, 2001: 112).

Небезынтересно отметить, что известный русский мореплаватель адмирал Василий Михайлович Головнин (1776—1831) 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 «Ваза», 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 непременное правило, что под парусами или на якоре 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?» (Головнин, 1949; 234).

Рис. 6. Музей корабля «Ваза», Стокгольм

Корабль был поднят на поверхность 24 апреля 1961 года, а 16 августа 1990 года вокруг него на острове Юргорден был открыт музей, который сейчас является одним из самых посещаемых стокгольмских музеев. Здание музея, построенного специально под экспозицию корабля, позволяет осмотреть «Вазу» со всех сторон на различных уровнях высоты. В музее «Вазы» есть кинозал, где демонстрируется фильм об истории корабля, проводятся экскурсии с гидом. К 2007 году в музее побывало более 25 млн посетителей. Даже если сегодня и доказаны ошибки конструкции, даже если роковой крен корабля был вызван перегрузом за счет чрезмерно большого количества орудий, «Ваза» все-таки должен считаться блестящим образцом судостроительного искусства XVII века, единственным сохранившимся свидетелем которого он является.

Литература

Андерсоон, 1951 – *Андерсоон Игвар*. История Швеции. М.: Издательство иностранной литературы. 1951, 868 с.

Головнин, 1949 – *Головнин 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 претерпенных русскими мореплавателями. М.; Л.: Изд. Главморпути, 1949. 506 с.

Каторин, Волковский, 2001 – *Каторин Ю.Ф., Волковский Н.Л.* История корабля. От гребного флота Древнего мира до наших дней. М.: АСТ, 2010, 686 с.

Каторин, Коршунов, 2007 – *Каторин Ю.Ф., Коршунов Ю.Л.* Парадоксы военной истории. СПб.: Полигон, 2007.

Крылов, 1979 – *Крылов А.Н.* Мои воспоминания. Л.: Судостроение, 1979. 468 с.

Матссон-Попова, 2007 – *Матссон-Попова С.* Корабль «Ваза» // *Наука и жизнь*, №12, 2007. с. 46-51.

Муромов, 2006 – *Муромов И.А.* Сто великих кораблекрушений. М.: Вече. 2006. 480 с.

Свержин, 2014 – *Свержин Владимир.* Все о парусных кораблях. Издательство: Bestiary, СЗКЭО. 2014. 104 с.

Скрягин, 1886 – *Скрягин Л.Н.* Тайны Морских Катастроф. М.: «Транспорт», 1986. 336 с.

Brian, 2003 – *Lavery, Brian.* The Ship of the Line. Volume 1: The development of the battlefleet 1650–1850. Conway Maritime Press, 2003.

References

Andersoon, 1951 – *Andersoon Igvar.* (1951). Istoriya Shvetsii [History of Sweden]. M.: Izdatel'stvo inostrannoi literatury. 868 s.

Golovnin, 1949 – *Golovnin V.M.* (1949). Sochineniya. Puteshestvie na shlyupe «Diana» iz Kronshtadta v Kamchatku, sovershennoe v 1807, 1808 i 1809 gg. V plenu u yapontsev v 1811, 1812 i 1813 gg. Puteshestvie vokrug sveta na shlyupe «Kamchatka» v 1817, 1818 i 1819 gg.: S prilozheniem opisaniya primechatel'nykh korablekrushenii v raznye vremena preterpennykh russkimi moreplavatelyami [Compositions. Journey on the sloop “Diana” from Kronstadt to Kamchatka, perfected in 1807, 1808, 1809 the yr. In the captivity in the Japanese in 1811, 1812, 1813 the yr. Journey around the light on the sloop “Kamchatka” in 1817, 1818, 1819 the yr.: With the application of the description of remarkable shipwrecks in the different times preterpennykh by Russian seafarers]. M.; L.: Izd. Glavmorputi, 506 s.

Katorin, Volkovskii, 2001 – *Katorin Yu.F., Volkovskii N.L.* (2001). Istoriya korablya. Ot grebnogo flota Drevnego mira do nashikh dnei [History of ship. From the rowing fleet of ancient peace to our days]. M.: AST, 686 s.

Katorin, Korshunov, 2007 – *Katorin Yu.F., Korshunov Yu.L.* (2007). Paradoksy voennoi istorii [Paradoxes of military history]. SPb.: Poligon.

Krylov, 1979 – *Krylov A.N.* (1979). Moi vospominaniya [My recollections]. L., Sudostroenie, 468 s.

Matsson-Popova, 2007 – *Matsson-Popova S.* (2007). Korabl' «Vaza» [Ship “Vasa”]. Nauka i zhizn', №12, s. 46-51.

Muromov, 2006 – *Muromov I.A.* (2006). Sto velikikh korablekrushenii [One hundred great shipwrecks]. M.: Veche. 480 s.

Sverzhin, 2014 – *Sverzhin V.* (2014). Vse o parusnykh korablyakh [Everything about the sail ships]. Izdatel'stvo: Bestiary, SZKEO. 104 s.

Skryagin, 1886 – *Skryagin L.N.* (1886). Tainy Morskikh Katastrof [Secrets of sea catastrophes]. M.: «Transport», 336 s.

Brian, 2003 – *Lavery, Brian.* (2003). The Ship of the Line. Volume 1: The development of the battlefleet 1650–1850. Conway Maritime Press.

УДК 347.796

Цена королевской прихоти

Артем Александрович Гончар [a, *], Юрий Федорович Каторин [b]

[a] Санкт-Петербургский Университет МВД России, Санкт-Петербург, Российская Федерация
[b] Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Российская Федерация

Аннотация. В статье описывается гибель шведского парусного линейного корабля «Ваза» из-за заливания его водой через пушечные порты. Доказано, что при действительных пропорциях и размерах «Васа» оказался очень неустойчив и мог опрокинуться даже при умеренном ветре, ибо теоретическое кораблестроение в XVII веке еще не сформировалось: не выполнялись конструкционные чертежи и не делались математические расчеты стабильности, кроме того изобретение орудийного 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, король Густав II Адольф, корабль «Ваза», орудийный порт, катастрофа, гибель корабля в порту.

[*] Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: gonchar.tema@yandex.ru (А.А. Гончар), katorin@mail.ru (Ю.Ф. Каторин)