

ЛЕВ СКРЯГИН
КАК
ПАРОХОД
ПОГУБИЛ
ГОРОД

ОЧЕРКИ
О КАТАСТРОФАХ НА РЕКАХ,
ОЗЕРАХ
И В ПОРТАХ



МОСКВА «ГРАНСПОРГ» 1990

ББК 39.42
С 45
УДК 656.61.08(023)

Рецензент А. П. Яскевич

Заведующий редакцией Н. В. Глубокова

Редактор Е. В. Сербиновская

Художник Ю. Г. Макаров

Скрягин Лев.

С45 Как пароход погубил город: Очерки о катастрофах на реках, озерах и в портах. — М.: Транспорт, 1990. — 271 с., ил. 24.
ISBN 5-277-01037-8

Книга представляет собой сборник документальных научно-популярных очерков о крупнейших в истории мирового судоходства катастрофах на внутренних водных путях за последние 150 лет. Она знакомит читателя с такими причинами катастроф, как столкновения на реках, пожары и взрывы, потеря устойчивости в результате ошибок проектировщиков и разрушительные силы стихии.

Работа является продолжением книг автора «По следам морских катастроф» и «Тайны морских катастроф», выпущенных издательством «Транспорт». Предлагается широкому кругу читателей.

С 3205010000-078
049(01)-90 без объявл.

ББК 39.42

ISBN 5-277-01037-8

С Издательство «Транспорт», 1990

ОТ АВТОРА

Большинство людей склонны думать, что самые тяжелые катастрофы в истории мирового судоходства происходили и происходят исключительно на морях и океанах. «Что страшного может произойти на реке или на озере? — рассуждают они. — Ну, скажем, теплоход пропорол днище о подводный камень. Он и затонуть-то не сможет, потому что мелко, да к тому же до берега рукой подать, хватай спасательный круг и плыви. Ну, а если судно затонуло на глубокой реке или озере, потерпевших кораблекрушение все равно спасут, к тому же им не грозит смерть от жажды: пей себе на здоровье».

Казалось бы, на первый взгляд, все это так. Но исторические хроники и отчеты об авариях на реках и озерах мира свидетельствуют о другом. О том, что сразу же после изобретения парохода человеку много раз пришлось испытать горечь катастроф, которые происходили на реке или озере буквально в считанных метрах от берега и уносили жизни сотен и даже тысяч людей. Не всем известно, что на реках и в проливах случались катастрофы, по числу человеческих жертв превосходившие трагедию «Титаника». Взять хотя бы гибель американского парохода «Султанша» на Миссисипи в 1865 г., когда погибло почти 1700 человек, или взрывы пароходов «Монблан» и «Гранкан», разрушившие города Галифакс в 1917 г. и Тексас-Сити в 1947 г., когда число жертв исчислялось тысячами.

Эта книга представляет собой сборник научно-популярных документальных очерков о наиболее тяжелых в истории катастрофах на реках, озерах, вблизи морских побережий и в портах, происшедших с начала прошлого века до наших дней. Причины их различны: от гонок пароходов, вызванных конкуренцией, и оши-

бок капитанов до диверсий и порочной конструкции паромов наших дней.

Работа над книгой заняла у меня не один год, и написать ее оказалось значительно легче, чем собрать необходимый документальный материал. Я всегда был далек от мысли создать нечто подобное «книге ужасов», ибо убежден, что забавлять читателя текстом, написанным на фактах человеческих трагедий и смерти, — кощунство. Я не склонен полагать, что катастрофы прошлого века — история, которую можно забыть, и не согласен с теми, кто считает, мол, незачем писать о катастрофах столетней давности. Мне хотелось на материале исторических очерков показать современному читателю роль и значение человеческого фактора в создании судов и их эксплуатации, вскрыть причины гибели первоклассных лайнеров, которые привели к тяжелым жертвам.

Многие из катастроф прошлого — и по своей причине, и по характеру — повторялись и продолжают повторяться в наше время. Суда сталкиваются, взрываются, горят, теряют остойчивость и тонут, как и сто лет назад. Стихия воды остается неизменной, а человеку еще далеко до совершенства, совершенствуется лишь техника. Люди обживают космос, ходят по Луне, собираются на Марс, в то время как на Земле, как говорится, «в ясный божий день», на тихих реках гибнут суда, оснащенные современной надежной техникой.

В 1978 г. в предисловии к моей книге «Тайны морских катастроф» было написано: «Современные суда советского флота оснащены новейшим оборудованием, и средства их безопасности, естественно, не могут идти ни в какое сравнение с судами, о которых рассказывается в книге».

У читателя складывалось впечатление, что наши суда плавают безаварийно, и катастроф с ними, безусловно, произойти не может. Отечественная печать того времени старалась не упоминать о стихийных бедствиях в нашей стране. Так, например, когда в ноябре 1952 г. город Северо-Курильск был смыт с лица земли цунами, мы узнали об этом спустя много лет. А когда за четыре года до этого землетрясение разрушило Ашхабад и унесло десятки тысяч жителей, правды об этом наши люди тогда и не услышали...

Торговые суда нашей страны, как и иностранные, терпели и аварии, и катастрофы, они сталкивались, горели, взрывались, гибли на камнях...

Только по данным советской прессы последних лет («Правда», «Известия», «Комсомольская правда», «Водный транспорт»), в СССР произошли четыре катастрофы с первоклассными пассажирскими лайнерами: в 1983 г. «Александр Суворов» срезал верхнюю палубу с полным людьми кинозалом о пролет моста, в 1984 г. «Ленин» (флагман Минречфлота) сгорел дотла на зимнем отстое, в 1985 г. «Ильич» затонул на Волге у Чебоксар, в 1986 г. «Туркмения» погибла от пожара. К несчастью, дело здесь не обошлось без человеческих жертв, особенно на «Алекサンドре Суворове».

За последние годы печальная участь постигла и некоторые морские суда нашей страны. Так, в феврале 1982 г. во время шторма у Ньюфаундленда затонул теплоход «Механик Тарасов». Из 37 членов его экипажа в живых осталось только пять.

1986 г. отмечен гибелью океанского лайнера «Михаил Лермонтов», а также пассажирского парохода «Адмирал Нахимов», на котором погибло, по официальным данным, 423 человека. В мае 1988 г. на борту пассажирского теплохода «Приамурье» во время стоянки в порту Осака возник сильный пожар, и опять тут не обошлось без человеческих жертв...

Выдающийся советский кораблестроитель академик А. Н. Крылов говорил: «Великий математик всех времен и народов Ньютон в одном из знаменитейших своих сочинений писал: «При изучении наук примеры не менее поучительны, нежели правила». Эти слова относятся в равной мере ко всякому делу, поэтому описание бывших аварий, критический разбор их причин, широкое и правдивое оповещение о них могут способствовать устранению повторения аварий, уже бывших ранее».

В предлагаемой книге нет какого-либо авторского вымысла: даты, имена людей, названия судов, географические пункты и координаты — все подлинно. Книга написана на базе документальных материалов: отчетов следственных комиссий, протоколов судебных заседаний, воспоминаний очевидцев катастроф, сообщений прессы прошлых лет, исследований некоторых зарубежных историков. Большая часть перечисленных

материалов, собранных за многие годы, находится в личном распоряжении автора, часть удалось разыскать в фондах основных государственных библиотек нашей страны, в библиотеках Великобритании, США, Франции, ФРГ, Бельгии, Голландии и Японии во время служебных командировок. Отдельные факты были мною записаны со слов моих учителей — капитанов дальнего плавания (увы, уже ушедших из жизни) А. П. Бочека, И. А. Мана, И. А. Максимихина, Г. К. Шумейко и Н. А. Финякина.

В этой книге читатель не найдет описания катастроф, которые произошли на внутренних водных путях нашей страны. (Освещение морских катастроф, постигших наши суда — тема другой книги.)

Думаю, что пройдет некоторое время и появится писательское исследование о причинах аварий и катастроф на наших реках и озерах. Сможет его провести автор этой книги или кто-то другой — не в этом суть. Главное, как говорили древние, — «знать, чтобы предвидеть». Предвидеть и судостроителям, и инженерам, и судоводителям во имя обеспечения безопасности плавания.

Выражаю искреннюю благодарность за ряд полезных советов при работе над рукописью ветеранам Великой Отечественной войны — капитану дальнего плавания Алексею Павловичу Яскевичу и бывшему военному моряку, речному капитану Владимиру Фадеевичу Саратову. Все критические замечания читателей будут приняты с должным вниманием и благодарностью.

Лев Скрягин



«СУТАНША»

1 ШЛА ВВЕРХ

ПО МИССИСИПИ

ГЛАВА 1

Через пять дней после окончания гражданской войны между Севером и Югом, 14 апреля 1865 г., в Вашингтоне наемник плантаторов Джон Уилкс Бут выстрелил из пистолета в Авраама Линкольна, сидевшего в ложе театра Форда. К утру следующего дня шестнадцатый президент США скончался.

Не прошло и двух недель, как измученная жестокой кровопролитной войной страна была потрясена еще одним печальным событием: на Миссисипи гибель

парохода «Султанша» унесла почти две тысячи человеческих жизней.

В мировой истории речных катастроф это происшествие занимает особое место: по числу жертв оно стоит на первом месте и является одной из самых тяжелых катастроф в истории торгового флота США в мирное время.

Пассажирский колесный пароход «Султанша» построили в верховьях Миссисипи в 1863 г. В то время он считался одним из самых больших и роскошных пароходов страны. Его регистровый тоннаж составлял 1719 т. Он имел три палубы, на которых были размещены просторные салоны, залы и каюты. Мощная паровая коромысловая машина обеспечивала судну ход до 23 км/ч.

В начале апреля 1865 г. командование штаба генерала Улисса Гранта отдало приказ погрузить в Викасбёрге на «Султаншу» партию военнопленных северян, которые почти два года содержались южанами в лагерях-тюрьмах Андерсонвиля, Кахабы, Мейсона и Фиско. Бывших пленников было много, а по Миссисипи тогда совершали регулярные рейсы всего три пассажирских парохода — «Оливковая ветка», «Паулина Кэрролл» и «Султанша», другие пароходы были уничтожены или выведены из строя в ходе военных действий.

«Султанша» была рассчитана на перевозку 276 каютных и 400 палубных пассажиров. Капитану Мэссону приказали принять на борт 2239 освобожденных из плена северян. На «Султанше» уже находилось 70 каютных пассажиров, не считая 85 членов экипажа. Таким образом, когда пароход вышел из Викасбёрга, на его борту было 2394 человека — в три с лишним раза больше допустимой нормы.

От других пассажирских пароходов Миссисипи «Султанша» отличалась новыми, как их тогда называли, «экспериментальными» котлами. Весенняя вода реки, с большой примесью глины, была непригодна для питания этих капризных котлов. Капитану Мэссону во время плавания из Нового Орлеана приходилось делать по просьбе старшего механика парохода Нэйта Уинtringера остановки почти у каждой пристани и продувать котлы. Так, после продувки и чистки в Викасбёрге их на следующее утро пришлось чистить в Хелене.

К вечеру 26 апреля «Султанша» прибыла в Мемфис. Здесь опять продули котлы и погрузили уголь, сто 240-килограммовых бочек сахара, десятков овец и 50 свиней. В полночь того же дня «Султанша» отошла от пристани Мемфиса и продолжала свой путь вверх по реке. Ночь выдалась темной и холодной, накрапывал дождь. На руле стоял сам Мэссон. Через два часа ему предстояло миновать изобиловавшие многочисленными отмелями острова, обозначенные в лоции под названием «Старая курица с цыплятами». Они были столь изменны, что заметить их издали мог только опытный лоцман, хорошо знавший эти места. Вахту в машине нес второй механик Клеменс. У него были свои заботы. Больше всего беспокоил его правый котел, который пару дней назад в Новом Орлеане дал течь.

Итак, большой трехпалубный пароход темной ночью шел вверх по Миссисипи. Напомним, что на его борту находилось 2394 человека. Из 70 пассажиров двенадцать были женщины, члены «Христианского комитета женщин» Нового Орлеана, они ехали в специально отведенном для них салоне. Остальными пассажирами были солдаты из военных лагерей-тюрем конфедератов. Многие были ранены и перенесли тифозную лихорадку.

Один из очевидцев катастрофы, 21-летний солдат Честер Берри, взятый в плен южанами у Фредериксбурга, писал в своих воспоминаниях: «Когда мы сядились на пароход, на его палубах царил веселье, словно на свадьбе. Я никогда в жизни не видел более радостной толпы, чем эти бедные голодные парни. Большинство из них долгое время находились в плену, некоторые даже по два года, многие из них были ранены. В счастливом ожидании скоро увидеть отчий дом они не обращали внимания на эту страшную тесноту. На нижних палубах солдаты лежали вплотную друг к другу. Там, как говорится, яблоку негде было упасть. У всех была одна заветная мечта — быстрее попасть домой».

На «Султанше» солдаты заполнили не только палубы, где они лежали вповалку, но и все внутренние проходы, коридоры, трапы и даже часть котельного отделения.

К 2 часам ночи на пароходе все погрузились в тяжелый сон. Спали, как могли устроиться, лежа и сидя. «Султанша», пройдя неосвещенную пристань Тэглеман, уже миновала первые острова «Старой курицы с цыпля-

тами». Ночной воздух был наполнен кваканьем сотен тысяч лягушек, доносившимся с заболоченных островов. Его нестройный хор не мог заглушить ни стук паровой машины, ни удары о воду огромных плит «Султанши». После Мемфиса пароход прошел всего 8 миль. Наступил четверг 27 апреля. Судовые часы показывали 2 часа 40 минут утра. В это время и произошла катастрофа: взорвался правый паровой котел «Султанши». Судя по описаниям очевидцев, взрыв был очень сильный, но не очень громкий, он скорее походил на резкий выхлоп сжатого воздуха. Пробитые палубы рухнули под тяжестью огромной массы человеческих тел. Одна дымовая труба упала за борт, вторая обрушилась на бак парохода. Не прошло и минуты, как всю среднюю часть судна охватил огонь. Построенный из дерева и отделанный изнутри деревом, пароход являл собой богатую пищу для огня. Вот как описывают первые минуты катастрофы очевидцы. Отто Берден, солдат из штата Огайо, устроился на ночлег в котельном отделении «Султанши». Он хоть и находился очень близко от взорвавшегося котла, чудом остался жив. Потом он писал: «Передо мной взметнулась огромная темная масса какой-то смеси перегретого пара, дыма, кусков угля, обломков и кирпичей. Задыхаясь, я добрался к краю образовавшейся в борту пробоины. Вспыхнувший пожар осветил реку на пару миль. Там я стоял некоторое время, пока меня оттуда не отогнал огонь. Потом я выбрался наверх и стал подвигаться к рулевой рубке. Я нашел большую доску, но она оказалась слишком тяжелой, чтоб я смог ее поднять. Схватив небольшой кусок деревянного бруса, я залез на кожух гребного колеса и прыгнул в воду».

Разрушения на «Султанше» оказались огромными. Как уже говорилось, проломленные взрывной волной, не выдержав веса толпы, палубы обрушились. Большая часть спавших на них солдат погибла в первые же минуты. Огонь, раздуваемый ветром, с невероятной быстротой превратил покалеченный пароход в исполинский костер, плывущий вверх по реке: паровая машина «Султанши» и левый котел не пострадали, продолжали вращаться гребные колеса парохода. Машину некому было остановить.

Упомянутый ранее Честер Берри вспоминает: «Я проснулся от удара в голову. Мне казалось, что мой

череп пробит. Некоторое время я боялся пошевелинуться. Потом я почувствовал, что на меня сверху льется горячая вода. Вместе с толпой я побежал на нос парохода. Обернувшись, я увидел ужасную картину: под рухнувшими палубами полыхал пожар. Пламя распространялось наверх. Я не раз читал об ужасах морских катастроф, о пожарах на море, и, как околдованный, стоял и смотрел на полыхавший повсюду огонь. Но инстинкт самосохранения оказался сильнее. Я бросился назад, туда, где спал. Мой сосед по каюте сгорел в пламени. От двери нашей каюты я отломил планку длиной около 4 футов и шириной около 5 дюймов. Вода за бортом была буквально черной от массы барахтавшихся в ней людей. Прыгать мне было просто некуда, и я стал ждать».

Через несколько дней на суде в Мемфисе спасшийся солдат по фамилии Зейзер вместе с другими очевидцами давал показания. Он рассказал, что перед взрывом спал на носовой палубе под судовым колоколом. Его рассказ был краток: «Раздался взрыв. На палубу рухнула правая дымовая труба парохода. Она угодила в судовую колокол. Половина его откололась и разможила голову сержанту Смиту, который спал рядом с нами. От ужаса я прыгнул за борт».

В момент взрыва старший механик «Султанши» Нэйт Уинtringер находился в котельном отделении. Он видел, что стоявший рядом его помощник Клеменс исчез в дыму. В своем отчете суду Уинtringер писал: «Сначала я оцепенел от ужаса. Это был какой-то кошмар. Выскочив наверх, я увидел, что кругом в воде плавают люди. Со всех сторон до меня доносился один и тот же крик: «Погасите огонь!» Пламя все увеличивалось. Кругом царил страшный хаос. Я понял, что огонь заставит меня покинуть палубу. Выломав из окна какой-то каюты деревянную штору, я прыгнул за борт».

Один из очевидцев катастрофы, лейтенант Джо Эллиот с удивлением отмечал в своих воспоминаниях, что многие солдаты от взрыва даже не проснулись, их заставил подняться на ноги быстро распространившийся по судну огонь. Лейтенант писал: «Я не понимал, что творится вокруг меня. Все это казалось кошмарным сном. Я встал и в каком-то охватившем меня забытьем пошел на корму парохода. На моем пути находился

женский салон. От мужского салона его отделял матерчатый занавес. Я откинул его, чтобы пройти дальше, но какая-то дама преградила мне путь. «Что Вам здесь нужно, сэр?» — спросила она. Но я не обратил на нее внимания и проследовал дальше. Пройдя женский салон, я оказался на корме парохода и по трапу поднялся на верхнюю палубу. Оттуда вдоль борта я посмотрел на нос судна. Картина была ужасна. Палубы обрушились, одна труба упала за борт, среди языков пламени металась солдат. Выскакивая из огня, они бросались в воду, прыгали по одному и по несколько человек зараз. Вода повсюду была усеяна плававшими людьми. Прыгая за борт, солдаты ударялись не о воду, а о головы уже ранее прыгнувших туда, калеча их и себя...».

Когда произошел взрыв, других судов поблизости не было. Ширина реки в этом месте достигала 3 миль. Чуть ниже по течению от пристани Тэглеман на берегу реки находился военный форт северян Пикеринг, недалеко от которого стоял на якоре речной броненосец «Эссекс». Его вахтенный начальник Эрншоу в 2 часа ночи видел проходивший мимо вверх по реке большой колесный пароход, ярко освещенный огнями. Мичман Эрншоу не видел сам взрыва, так как в это время находился на нижнем деке корабля. Услышав грохот, он выбежал на верхнюю палубу и постучал в дверь каюты командира броненосца лейтенанта Берри. Он доложил: «Близ нашей якорной стоянки взорвался большой колесный пароход. Горит, искры летят в небо».

Через день лейтенант Берри докладывал своему начальству: «Я тут же отдал приказ готовить шлюпки к спуску на воду, это было исполнено незамедлительно. На восьмивесельном катере, который спустили раньше других гребных судов, я направился на стремнину реки. Это было примерно за два часа до рассвета. Еще было совсем темно, небо затянуто тучами. Горевший пароход ушел вверх по реке. Единственным ориентиром для нас были крики раненых и тонущих людей. Первый человек, которого мы подняли с воды в наш катер, настолько окоченел, что отогреть мы его не смогли. Второй, которого мы нашли, тоже вскоре умер. Потом мы стали спускаться вниз по течению, к форту Пикеринг. Стоявший на берегу часовой форта выстрелил в нас и крикнул, чтобы мы причалили к берегу. Мы вы-

нуждены были подойти к нему в то время, когда совсем рядом несчастные молили о помощи, они уже не могли больше держаться на воде. Мы догребли до берега. Часовой приказал мне выйти из катера на берег. Я спросил его, почему он в нас стрелял. Он ответил, что следовал инструкции. Я объяснил этому стражу, что случилось на реке и что мы спасаем тонущих. Он ничего не ответил и мы снова направились на стремнину. Там мы встретились с нашей гичкой, которая спасала тонущих. Люди настолько окоченели в воде, что их грузили в шлюпки словно мертвецов».

Здесь необходимо объяснить, почему часовые форта северян открыли огонь по гребному катеру «Эссекса». Несмотря на то что между Севером и Югом война кончилась и был подписан мирный договор, отдельные группы плантаторов-южан продолжали вести в низовьях Миссисипи партизанскую войну. Командование северян отдало распоряжение всем сторожевым постам фортов на берегах Миссисипи тщательно следить за неизвестными лодками и не допускать высадки партизан-южан в этом районе.

Когда лейтенант Берри доставил вторую партию спасенных его катером людей, часовые пикетов форта Пикеринг опять начали стрельбу. В рапорте начальству лейтенант продолжает: «Мы не взяли с воды и половину людей, которых мог принять наш катер, как со стороны форта снова раздались выстрелы, над нами свистели пули... Начинало уже светать. Державшихся на воде людей подбирали два наших гребных судна и шлюпка с парохода «Покахантес». Не желая получить пулю в лоб, я направил катер к берегу, где стоял часовой-негр. Он вскинул ружье и стал целиться. Я крикнул ему, чтобы он не стрелял и попросил вызвать офицера, объяснив, что наш катер с военного корабля «Эссекс». Я сказал ему, что на реке тонут сотни людей, крики которых он не мог не услышать. На мой вопрос, почему он ради любви к ближнему не может нарушить устав, часовой ответил, что любви к ближнему у него столько же, как и у всех, а стреляя по мне, он просто выполнял свой служебный долг. Поблизости я видел множество вытащенных на берег лодок, но никто, видимо, не хотел столкнуть их на воду и пойти спасать тонущих».

Часовые форта Пикеринг продолжали «слепо выполнять свой долг» до рассвета, пока командир форта пол-

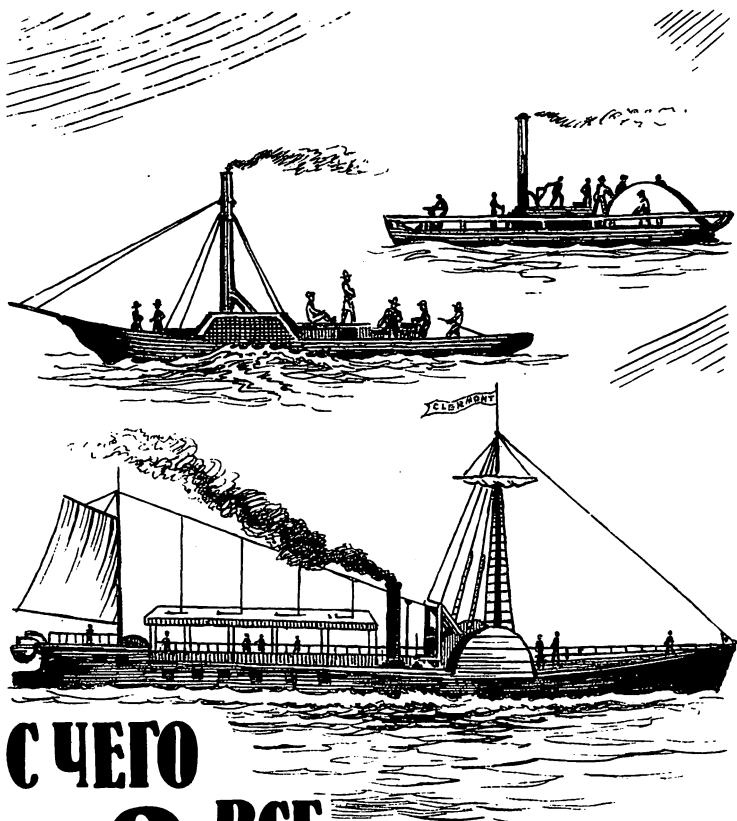
ковник Каппнер лично не обошел все пикеты и не отменил приказа открывать огонь по неизвестным лодкам.

Лейтенант Джо Эллиот, выдержку из воспоминаний которого мы приводили ранее, спасся, ухватившись за плававшую лестницу судового салона. Он писал: «Султанша» выглядела как исполинский факел, плывший по стремнине реки. Взметнувшиеся в небо языки пламени, увенчанные дымом, давали пляшущие отблески на воде. Борта парохода были облеплены людьми словно мухами, которые не нашли в себе смелости прыгнуть в ледяную воду. Воздух над рекой наполнился криками и мольбами о помощи».

«Султанша» оставалась на плаву около часа. Когда ее борта прогорели ниже ватерлинии, она, все еще объятая пламенем, со страшным шипением, в клубах дыма и пара скрылась под водой, с ней затихли и последние крики людей, пытавшихся найти у ее борта спасение. Тех, кто, ухватившись за плававшие обломки, выдержал адские муки ледяной воды, течение реки увлекло вниз. Их пронесло мимо Мемфиса, на набережных которого еще горели ночные газовые фонари.

Число погибших во время катастрофы «Султанши» оказалось огромным. Убитых взрывом, погибших в огне, утонувших и пропавших без вести составило по первоначальным подсчетам 1653 человека, число спасенных — 741 человек. Из двенадцати пассажиров, представительниц «Христианского комитета женщин», спаслась только одна. Из офицеров «Султанши» в живых остался лишь старший механик парохода Нэйт Уинтрингер. В течение недели в больницах Мемфиса, куда доставили пострадавших, от увечий и ожогов умерло около 70 человек. Таким образом, число человеческих жертв этой катастрофы составило более 1700 человек.

Это была далеко не первая и не последняя катастрофа на реках.



С ЧЕГО ГЛАВА **2** ВСЕ ЭТО НАЧАЛОСЬ...

С давних времен человек искал механический движитель для кораблей. Он был необходим, чтобы заменить ветер, слишком капризный, и весла, требующие много рабочих рук. Попыток построить судно, приводимое в движение машиной, в истории кораблестроения насчитывается немало. Еще на пороге нашей эры древнегреческий ученый Герон Александрийский, оставивший миру систематическое изложение основных достижений античного мира по прикладной математике, описал принципы действия парового дви-

гателя, применимого, по его понятию, для морского судна. Такое средство было найдено, когда научились использовать силу пара. Это произвело полный переворот в судоходстве, и не будет преувеличением сказать, что с ним связаны значительные изменения во всем развитии человечества.

Нет необходимости подробно останавливаться на многочисленных более или менее удачных попытках и экспериментах, которые были как бы вехами на пути к созданию пригодного для эксплуатации парового судна, ограничимся перечислением главных из них.

Если верить хроникам Испании, первый в мире пароход появился 17 июня 1543 г. в гавани Барселоны. Его построил Бласко де Гарей, морской капитан из Каталонии. Из дошедших до наших дней описаний это был обычный галион, на котором установили два гребных колеса, машину и паровой котел. Несмотря на очень сложную конструкцию и частые поломки, этот пращур пароходов двигался без парусов по рейду Барселоны со скоростью одной мили в час. Из манускрипта явствует, что король Испании Карл V щедро одарил Бласко де Гарей за создание механического судна, дав ему высокий титул адмирала. Известно, что капитан из Каталонии не оставил потомкам описания своего изобретения и после его демонстрации, видя, что король не проявляет к его детищу дальнейшего интереса, снова превратил его в обычный галион.

Наступила эра парового двигателя. Фридрих Энгельс в своей работе «Диалектика природы» пишет: «Паровая машина была первым, действительно интернациональным изобретением, и этот факт в свою очередь свидетельствует об огромном историческом прогрессе. Паровую машину изобрел француз Папен, но в Германии немец Лейбниц, рассыпая вокруг себя, как всегда, гениальные идеи, без заботы о том, припишут ли ему или другим, — Лейбниц, как мы знаем теперь из переписки Папена (изданной Герландом), подсказал ему при этом основную идею: применение цилиндра и поршня. Вскоре после этого англичане Севери и Ньюкомен изобрели подобные же машины; наконец их земляк Уатт, введя отдельный конденсатор, придал паровой машине в принципе ее современный вид. Круговорот изобретений в этой области был завершен: было осуществлено превращение теплоты в механическое движение. Все

дальнейшее было только усовершенствованием деталей»*.

Хроника создания тепловых двигателей и паровых судов вкратце сводится к следующему.

1680 г.— французский физик Дени Папен изобретает паровой котел с предохранительным клапаном, спустя десять лет он описывает замкнутый термодинамический цикл паро-атмосферного двигателя, ему не удается создать работоспособный двигатель.

1698 г.— английский изобретатель Томас Севери патентует паро-атмосферный двигатель для откачки воды из шахт.

1711 г.— английский изобретатель Томас Ньюкомен строит паро-атмосферную машину для откачки воды из шахт. Она получает в Англии широкое распространение.

1736 г.— английский купец Джонатан Халлс устанавливает машину Ньюкомена на деревянное судно с одним гребным колесом в корме и успешно использует его на реке Эвон для буксировки парусных кораблей.

1768 г.— русский изобретатель Иван Ползунов строит паровую машину непрерывного действия для дутья воздуха в плавильных печах на заводах в Барнауле. Через два года он выдает второй проект машины, испытания которой начинаются через неделю после смерти изобретателя. В том же 1768 г. машина используется на рудной плавке в Барнауле.

1783 г.— французский маркиз Жюфруа д'Аббан в Лионе на реке Сона строит колесный пароход «Пироскаф». Судно успешно эксплуатируется в течение года.

1784 г.— английский изобретатель Джеймс Уатт создает паровую машину с цилиндром двойного действия, в которой применяет центробежный регулятор и передачу от штока цилиндра к балансиру с параллелограммом.

1786 г.— американец Джон Фитч успешно испытывает на р. Делавэр лодку, приводимую в движение двенадцатью вертикально закрепленными на шарнирной раме веслами. Рама соединялась со штоком паровой машины. Американский изобретатель Джеймс Рамсей на р. Потомак демонстрирует судно с паровым котлом, которое шло против течения реки за счет силы выбрасываемой с кормы струи воды.

* Маркс К., Энгельс Ф.— Соч. 2-е изд., т. 20, с. 431.

1788 г. — шотландец Патрик Миллер строит двухкорпусную лодку с двумя гребными колесами, расположенными одно за другим между корпусами. На одном он устанавливает паровой котел, на втором — паровую машину. Лодка свободно преодолевает течение реки.

1802 г. — англичанин Вильям Саймингтон строит 17-метровый пароход «Шарлотта Дандэс», который на канале Форт энд Клайд буксирует в течение шести часов две 70-тонные баржи на расстояние 32 км.

1807 г. — построенный по заказу американца Роберта Фултона, художника-живописца, пароход «Клермонт» длиной 40,5 м, шириной 3,96 м совершает первый коммерческий рейс по р. Гудзон.

1809 г. — американец Джон Стивенс строит колесный пароход «Феникс», который совершает первое морское плавание из Нью-Йорка в Филадельфию.

1812 г. — пароход «Комета» англичанина Генри Белла совершает рейс с пассажирами по р. Клайд из Глазго до Гринока.

1815 г. — появляется первый пароход в России. Его строил Чарлз Берд, который переехал в 1786 г. из Англии в Россию. Судно совершает регулярные рейсы из Санкт-Петербурга в Кронштадт.

После удачного дебюта «Пироскафа» на Соне, «Шарлотты Дандэс» на канале Форт энд Клайд, «Клермонта» на Гудзоне, «Феникса» на Делавэре, «Кометы» на Клайде и парохода Берда на Неве люди заинтересовались пароходами, или, как их тогда называли, «пироскафами». Поняв, что использование силы пара для движения судов может дать огромную выгоду по сравнению с тем, что дает ветер, человечество оказалось охваченным «паролихорадкой». Наибольший размах строительство пароходов получило в Северных Соединенных Штатах Америки на реках Гудзон, Делавэр, Миссисипи и Огайо. Создавались первые речные пароходные фирмы, организовывались регулярные пароходные сообщения. Большую прибыль получал тот пароходчик, который продавал на свой пароход больше билетов. Пассажиры же стремились приобрести билет на тот пароход, который имел хороший ход и был комфортабельным. Погоня за комфортабельностью и скоростью при постройке и эксплуатации пароходов сразу же породила между владельцами речных пароходных компаний жестокую конкуренцию. Скорость, словно магнит, при-

тягивала к себе американскую публику. Она судила о скорости того или иного парохода не по расписанию или заверению судовладельцев, а непосредственно по результатам гонки двух или трех пароходов. И именно гонки пароходов с начала прошлого века явились причиной сотен катастроф с пароходами, особенно на американских реках.

Первые американские пароходы сильно отличались друг от друга конструкцией, размерами и скоростью. Единственное, в чем они были меж собой схожи — это в несовершенстве своих паровых котлов и машин. Если учесть, что в первые годы развития пароходостроения конструкция котлов была изначально несовершенна или котлы имели брак, то состязания пароходов в скорости часто заканчивались трагедией. Во время гонок на реках соперники сталкивались, выскакивали на мель, налетали с полного хода на карчи и топляки. Все это, помимо взрывов котлов (из-за крупных недостатков в конструкции и стремления как можно больше повысить давление пара), приводило к гибели пароходов с большим числом человеческих жертв.

Примитивная конструкция котлов в те времена была такова, что даже незначительное увеличение давления пара в перегретом котле при упущенном объеме воды до 20%, как правило, заканчивалось взрывом. Не в меньшей мере этому способствовали изношенность стенок котла, накипь на них, проседание (посадка) топок и течь дымогарных труб. Перед гонкой пароходчики давали своим капитанам и механикам указания не жалеть ни котлов, ни машин. Чтобы увеличить давление пара в котлах, в топки, которые до 70-х годов прошлого века топили дровами, лили мазут и даже бросали испорченные свиные окорока... С предохранительными клапанами паровых котлов проделывались невероятные манипуляции, нередко их просто отключали.

Только по официальным данным американской статистики, в США с 1816 по 1838 г. из-за аварий с пароходами погибло более 2000 человек, число потерянных пароходов составило 260, из них 99 погибло от взрывов паровых котлов во время гонок.

В одном только районе Нью-Йорка в 1825—1826 гг. из-за взрывов паровых котлов погибло шесть пассажирских пароходов, при этом число жертв составило почти 500 человек.

Начало развития пароходных сообщений на Гудзоне связано с именем американского миллионера Корнелиуса Вандербилта (1794—1877), известного в истории страны пароходного и железнодорожного магната. Будучи сыном эмигранта из Голландии, шестнадцатилетний Корнелиус Вандербилт начал свою карьеру с паромщика на Гудзоне. В двадцать с небольшим лет он уже сделался владельцем и капитаном колесного парохода, который он назвал «Мышь горы», потом заказал более крупный пароход «Беллонна». Будучи неплохим моряком, понимая толк в паровых машинах и обладая недюжинным умом, Вандербилт, которого в Нью-Йорке неизменно называли «коммодор», создал пароходную фирму. Его имя стало популярным после того, как он снял с тонущего на Гудзоне парома пассажиров, спас 400 тысяч золотых долларов с судна, севшего на мель на мысе Сэнди-Хук, и вытащил на чистую воду своим пароходом парусник, застрявший во льду.

В 1834 г. под его личным наблюдением в Нью-Йорке начали строительство «сверхбыстроходного» пассажирского парохода «Лексингтон». Через год его спустили на воду. Судно имело корпус длиной 65 м, диаметр гребных колес составлял 8 м. Усовершенствованная паровая машина обеспечивала скорость 14 узлов. «Лексингтон» с комфортабельными пассажирскими помещениями, рассчитанными на 200 человек, предназначался для регулярных рейсов вокруг острова Лонг-Айленд. В первом же рейсе, без всяких предварительных испытаний, «коммодор» приказал своему брату Джейку Вандербилту — капитану «Лексингтона» — вести пароход на предельных оборотах машины. Сразу же по выходе из Нью-Йорка «Лексингтон» начал бешеную гонку с самим собой. Пассажиры парохода, не выдержав нервного напряжения, предпочли сойти на берег во время первых стоянок в Провиденсе и Стотингтоне. «Лексингтон» показал максимальную по тем временам скорость — 16 узлов (почти 30 км/ч). Вандербилт получил право называться владельцем самого быстроходного в мире парохода. Но лавры первенства в скорости его пароход удерживал всего 3 года. В 1838 г. «Лексингтону» пришлось состязаться в гонке вокруг острова Лонг-Айленд с только что построенным пароходом «Джон Ричмонд». Соперники стартовали в Стотингтоне и первые 12 миль шли борт о борт. В узкой части Ист-



Катастрофа американского пассажирского парохода «Лексингтон» 13 февраля 1840 г. Рисунок из американского журнала того времени

Ривер, которая называется Хэлл-Гейт («Врата ада»), «Джон Ричмонд» вырвался вперед и вернулся в Нью-Йорк на час раньше «Лексингтона». Не желая быть обладателем второго по скорости парохода в мире, Вандербилт продал «Лексингтон» другому владельцу.

Дальнейшая судьба этого парохода оказалась трагичной. В полдень понедельника 13 января 1840 г. «Лексингтон», имея на борту 154 человека пассажиров и экипаж, вышел под командованием капитана Чилдса в обычный рейс. Через час после входа в пролив Лонг-Айленд в кожухе дымовой трубы заметили огонь. Пламя погасить не удалось, и огонь быстро охватил все судно. Пароход продолжал идти полным ходом, так как паровую машину остановить не сумели, а штуртрос привода руля сгорел. Парусные суда, которые направились на помощь «Лексингтону», не смогли его догнать. Следуя полным ходом по проливу, пароход продолжал гореть. Спасти удалось всего троим.

Главным конкурентом Вандербилта в те годы стал ирландец Джордж Лоу — владелец шестнадцати пароходов. Самым новым и быстроходным из них считался «Орегон» — морской колесный пассажирский пароход. В 1846 г. Лоу поместил на страницах нью-йоркских газет следующее объявление: «Друзья с «Атлантика»

заявляют, что их пароход быстроходнее моего «Орегона» и что они готовы доказать это, если я предложу им пари. Чтобы опровергнуть их заявление, я ставлю на «Орегон» 5000 долларов против «Атлантика», который может начать состязаться в скорости с моим пароходом в любой день этой недели с уведомлением за два дня. Если мое предложение будет принято, я ставлю деньги на кон. Этой гонкой я докажу публике города, что я всегда сдерживал свое слово и никогда не разрешал «Орегону» гоняться во время своих регулярных рейсов из Нью-Йорка в Стотингтон.

Пари Лоу было принято владельцем «Атлантика», но гонка не состоялась, так как последний разбился на камнях за день до состязания.

Через год, в 1847 г., «Орегону» пришлось состязаться в скорости с новым «плавучим дворцом» Вандербилта — пароходом «Бэй Стейт». «Орегон» вышел в рейс как раз в тот день, когда новый пароход «коммодора» совершал свое первое плавание в том же направлении. Гонка пароходов началась в гавани Нью-Йорка еще до того, как суда вышли в пролив Лонг-Айленд. При подходе к проливу Хэлл-Гейт на Ист-Ривер «Орегон», на борту которого находился сам Лоу, шел впереди.

«Увеличь обороты машины на один зуб!» — требовал то и дело Лоу от своего механика. Пройдя узкое и очень опасное место реки, «Бэй Стейт» стал настигать соперника, а когда оба парохода были друг от друга на траверзе, Лоу потребовал от механика еще «зуб». «Машина работает на последнем зубе», — ответил механик «Орегона». «Бэй Стейт» обогнал соперника и лидировал до самого Стотингтона, выиграв гонку.

Но Джордж Лоу не отчаивался, он верил в свой «Орегон» и предложил Вандербилту пари на гонку с его «Трэвеллером». Она состоялась, и Лоу проиграл ее.

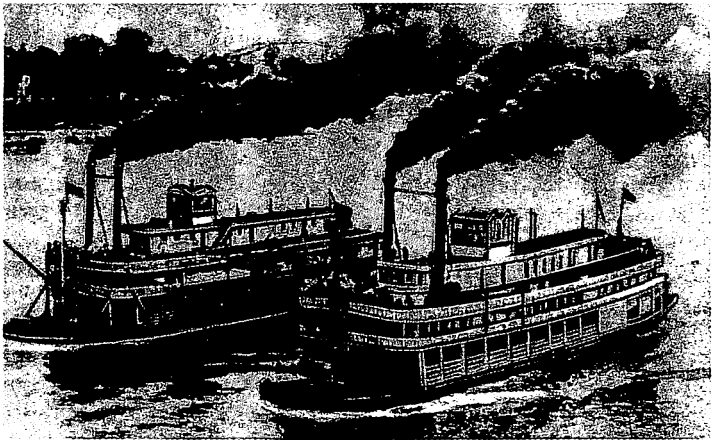
Вандербилт, видя в «Орегоне» опасного конкурента, начал постройку нового парохода, который решил назвать своим именем. По проекту его скорость должна была равняться 25 статутным милям в час (1 миля = 1609 м).

Когда новое судно спустили со стапеля, нью-йоркская пресса захлебывалась от восторга. По богатству и изящности отделки кают и салонов не было парохода, который мог бы сравниться с «К. Вандербилтом». Не выдавая журналистам каких-либо технических подроб-

ностей устройства паровых котлов и машины, «коммодор» опубликовал в газетах: «Теперь я заявляю, что выпущу «К. Вандербилт» без всяких предварительных испытаний, как он есть, на гонку с любым пароходом, в любой пункт, который будет назван соперником, туда, где для моего парохода будет достаточно воды под килем. Я ставлю на свое судно от 1000 до 100 000 долларов. Мой вызов действует до следующей субботы, после чего я намерен испытать его без всякой гонки».

Хозяин «Орегона» принял пари. Но всего на 1000 долларов. Старт был назначен на 1 июня 1847 г. Капитаны обоих пароходов взялись рьяно за дело: они стали снимать со своих судов все лишнее, стремясь предельно облегчить их. Подводная часть корпусов пароходов была вычищена до блеска. За день до старта Лоу приказал механикам осушить льяла судна губками.

К 11 часам утра 1 июня 1847 г. на обоих берегах Гудзона собрались толпы болельщиков. Раздались удары судовых колоколов: «Орегон» и «К. Вандербилт» начали гонку от набережной Баттери. Замелькали коромысла машин, повалил черный дым, закипела пена у колес. 30 миль оба парохода шли вместе. Они миновали Йонкерс, переправу Доббс и Тэрритаун. Механик «К. Вандербилта» увеличил число оборотов гребного вала, и пароход постепенно стал обгонять соперника, который также прибавил скорость. Перед изменением курса оба парохода стали маневрировать, чтобы сделать поворот под более острым углом. Здесь они столкнулись. «Орегон» форштевнем «мазанул» «К. Вандербилта» в борт. Удар оказался скользким, и повреждения были незначительными. Через полтора часа суда подошли к повороту реки близ знаменитой тюрьмы Синг-Синг, развив скорость более 20 миль в час. Когда пароход начал делать поворот, Вандербилт стал пререкаться со своим лоцманом, а механик в это время перепутал сигнал звонками и вместо того чтобы замедлить ход, остановил машину. «Орегон» вырвался вперед. Но и его впереди ждали неприятности. Лоу, определяя расход топлива своего судна перед гонкой, сделал ошибку в расчете: запас угля оказался явно недостаточным. Механику и кочегарам стало ясно, что если судно не замедлит ход, угля не хватит, чтобы вернуться в Нью-Йорк. «Орегон» продолжал идти предельным ходом, пока не кончился уголь. Лоу приказал команде сносить



Одна из гонок пароходов на Миссисипи, описанных Марк Твенем из салонов в кочегарку всю мебель. В топки полетели кресла, диваны, кушетки, двери, все, что могло гореть и поддержать давление пара в котле. На «Вандербилте» по дыму из трубы «Орегона» поняли, что происходит, но финиш был перед носом... «Вандербилт» отстал всего на 400 м.

Затраты Лоу на восстановление сожженной мебели и частей салона оказались более 1000 долларов, которые он выиграл, но престиж и удовлетворение, полученные им в этом состязании, оценивались, по его мнению, намного выше денег.

Нью-Йоркский журналист Филипп Хон в своем очерке «Великая гонка пароходов» писал: «Они пошли к мысу Кротон и вернулись, пройдя 75 миль за 3 часа и 15 минут; с такой скоростью судно могло бы прийти из Нью-Йорка до Ливерпуля за 5 или 6 дней. «Орегон» выиграл гонку, и «коммодор» Вандербилт был один раз побит».

К середине прошлого века состязания пароходов с Гудзона распространились на Миссисипи, где в те годы «Султанша» считалась одним из самых больших и красивых пароходов.

Превосходные описания пароходных гонок дал в своей знаменитой книге «Жизнь на Миссисипи» Марк Твен: «Обычно пароходы выходили из Нового Орлеана между четырьмя и пятью часами пополудни. Уже с трех часов в топках жгли смолу и сосновые поленья (признак

подготовки к отплытию), и можно было на протяжении двух-трех миль любоваться живописным видом высоких, восходящих к небу столбов угольно-черного дыма; эта колоннада поддерживала черную бархатную пелену, словно крышу, нависшую над городом. У каждого парохода, идущего в дальний рейс, на флагштоке развевался его флаг, а иногда и второй — на кормовой мачте... Затем несколько пароходов задним ходом выскальзывали в реку, оставляя широкие бреши в сомкнутом строю. Горожане заполняют палубы остающихся судов, чтобы посмотреть на отплытие. Один за другим пароходы выравниваются, собираются с силами и, разворачиваясь, выходят на всех парах, подняв флаг, пуская черные клубы дыма, и со всей командой, кочегарами и матросами (обычно здоровенными неграми) на баке; самый голосистый из них возвышается посредине, выбравшись на кнехты, размахивая шляпой или флагом, — и все режут мощным хором, в то время как на прощание палат пушки, а бесчисленные зрители в свою очередь машут шляпами и кричат «ура!». Один за другим выходят вереницей пароходы, и стройная процессия скользит вверх по реке...

Во время расцвета пароходства состязания между двумя особенно быстроходными судами были событием большой важности. День состязания назначался за несколько недель, и с того момента вся долина Миссисипи жила в странном возбуждении. Разговоры о политике и погоде прекращались: говорили только о предстоящем состязании. Когда подходил срок, оба парохода «разоблачались» и начинали готовиться. Всякий балласт, увеличивавший вес, и все представлявшее собой площадь сопротивления воде и ветру убиралось, — если, конечно, можно было без этих вещей обойтись. Опорные бревна, а иногда даже и стрелы, с помощью которых они устанавливались, отсылались на берег, — «попади пароход на мель, его нечем было бы даже снять».

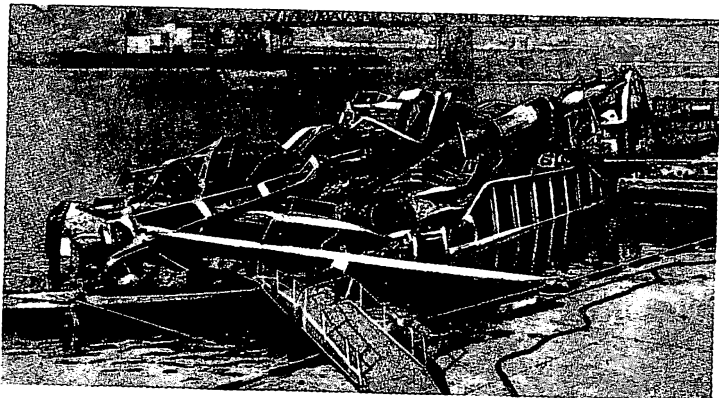
Не без присущего ему юмора Марк Твен в другом месте книги продолжает: «Когда между «Затмением» и «А. Л. Шотвеллом» много лет назад происходило их знаменитое состязание, говорили даже, что с затейливой эмблемы, висевшей между трубами «Затмения», соскребли позолоту и что специально для этого рейса капитан оставил дома замшевые перчатки и обрил голову. Впрочем, я в этом всегда сомневался.



В сентябре 1947 года на Миссисипи произошел взрыв котлов на экс-начавшийся пожар превратил судно в груды обгоревших обломков
Погибло 14 чле

Если знали, что наибольшая скорость у судна бывала при осадке в пять с половиной футов носом и пять кормой, то тщательнейшим образом грузили именно из этого расчета, и уже после на борт не допускалась даже одна гомеопатическая пилюля».

Хроники парового судоходства США содержат немало ярких примеров, к чему приводила конкурентная борьба между отдельными владельцами пароходов. Вот один характерный случай. В 40-х годах прошлого столетия на Гудзоне соперничали два небольших колесных речных парохода «Наполеон» и «Уитт Клинтон». Оба судна обслуживали пассажирскую линию Нью-Йорк — Олбани. Трудно было сказать, у которого из них скорость была выше. Шло время, и капитан «Уитта Клинтона» понял, что его судно явно стало сдавать. Еще немного и оно окончательно прослывет тихоходным, а тогда уже трудно будет найти пассажиров. Однажды «Наполеон», закончив рейс, возвращался в порт. Когда он проходил мимо причала, где стоял «Уитт Клинтон», последний буквально «сорвался с места» и со всего хода ударил его в левый борт, впереди гребного колеса. Возможно, что «Уитт Клинтон» просто поджидал своего преуспевающего соперника у причала на кормовых швартовах с работающими на полных оборотах колесами. Простой расчет расстояния и скорости, удар топора по тросу и судно, словно из катапульты, ринулось



курсионном пароходе «Айленд Куин» (слева). Спустя 20 минут (справа). На счастье, все пассажиры находились на берегу. нов экипажа

к борту «Наполеона». Капитан тонущего парохода успел сделать несколько выстрелов из кольта по рубке «Уитта Клингтона», но никого не задел. Последовала ответная стрельба. Дело закончилось в суде, который установил, что на «Уитте Клингтоне» после ремонта шло опробование машины на швартовах и столкновение произошло случайно.

Просматривая техническую литературу по истории парового судоходства середины прошлого века, не перестаешь удивляться быстрому росту скоростей речных пароходов в США. Несмотря на то что котлостроение и машиностроение в те годы еще не достигли совершенства (это произошло лишь в самом конце XIX столетия), скорости паровых судов, которые строились для использования на внутренних водных путях, вызывают удивление и сегодня. Возьмем для примера колесный пассажирский пароход «Френсис Скидди», построенный на Гудзоне в 1852 г. Он имел корпус длиной чуть более 100 м с очень острыми обводами, огромные гребные колеса и мощную паровую коромысловую машину, диаметр поршней которой составлял почти 2 м. 30 июня 1852 г. на Гудзоне он начал свою знаменитую гонку с пароходом «Нью Уорлд». Через 3 часа «адского марафона» на последнем взорвались котлы, почти все кочегары погибли. Расстояние в 116 и 3/4 статутные мили «Френсис Скидди» прошел за 5 часов 23 минуты, сделав

пять остановок для приема топлива (дров). Время хода судна без остановок составило 5 часов 3 минуты, средняя скорость — 23,04 статутные мили в час (37 км/ч).

Шли годы... В США росло число пароходов, совершенствовались конструкции их паровых котлов, увеличивалась мощность их машин. По-прежнему продолжались бешеные гонки пароходов, взрывались котлы, унося сотни человеческих жизней. О каких-либо государственных инспекциях по судовым котлам и паровым машинам в те времена в Америке не заходило и речи. Котлы речных пароходов топили, как правило, дровами, и нормальное давление пара не превышало 30 фунтов на квадратный дюйм. На большинстве американских пароходов котлы не имели манометров, стояли лишь предохранительные клапаны, с которыми механики во время гонок проделывали самые невероятные вещи. В азарте они при остановке машины иногда забывали открыть предохранительные клапаны и стравить пар, а оставленный без присмотра кочегара паровой котел с неисправным или отключенным предохранительным клапаном, как правило, взрывался. Эксперимент, проведенный американцами на Миссисипи в 1865 г., показал, что давление, при котором котел взрывается, составляет 53,5 фунта на квадратный дюйм и при перегреве котла это давление образуется через 13 минут.

Число случаев взрывов паровых котлов на судах в прошлом веке было огромно и в Америке, и в Европе. Мрачные тени катастроф на реках сопровождали прогресс техники. Известный российский журнал «Морской сборник» в № 7 за 1892 г. сообщает: «В Англии с 1810 по 1870 г. произошло 936 взрывов судовых паровых котлов, при которых погибло 1615 человек и 2092 человека получили тяжелые ранения. В США с 1857 по 1873 г. произошло 157 взрывов судовых паровых котлов, сопровождавшихся гибелью людей. В среднем приходилось по одному взрыву на 305 котлов».

Самые тяжелые катастрофы, вызванные взрывами паровых котлов во время гонок пароходов на Миссисипи, произошли на пароходах «Хэлен Макгрегор» (1830 г.), «Ороноко» (1838 г.), «Моселл» (1838 г.), «Генерал Браун» (1838 г.), «Клипер» (1843 г.), «Луизиана» (1849 г.), «Пенсильвания» (1858 г.) и «Бен Льюис» (1861 г.). Эти катастрофы, не говоря уже о «Султанше», явились причиной гибели почти тысячи человек.



ВЕЛИКАЯ 3 ТЕМЗЕНСКАЯ ГЛАВА ТРАГЕДИЯ

Эту печальную историю мне впервые довелось услышать несколько лет назад на Темзе от лондонского гида экскурсионного катера «Куин». На нем совершала ознакомительную поездку советская делегация, в составе которой я находился. Мы погрузились на катер с правого берега реки чуть выше Парламентского моста и отправились вниз, в Ширнесс. Гид, вооруженный мегафоном, выдавал хорошо поставленным голосом краткие, но исчерпывающие сведения о мостах, пристанях, доках и торговых судах, которые

встречались нам по пути. В Гринвиче мы вышли на берег, осмотрели Морской музей, побывали на знаменитом клипере «Катти Сарк», сфотографировались, наступив на бронзовую полосу Нулевого меридиана. Миновав Вулвич, капитан выключил двигатели, и катер остановился перед мысом Трипкок.

«Господа! — начал свой рассказ гид. — Мы остановили «Куин», чтобы показать вам самое злополучное место на Темзе. Именно здесь, у этого мыса, что вы видите по правому борту, произошла величайшая катастрофа в истории Англии. На этом месте 3 сентября 1878 года погиб пароход «Принцесса Алиса». До «Титаника» Европа не знала более тяжелой катастрофы, чем эта. Число жертв составило почти тысячу человек...»

Лондонский гид обстоятельно, со знанием морского дела поведал нам о «Великой Темзенской трагедии», и это произвело сильное впечатление на слушателей. Работая в те годы над книгой «Тайны морских катастроф», я не знал об этом случае и решил наверстать упущенное. Во время пребывания в Лондоне у меня оставалось несколько свободных вечеров, и я отправился в библиотеку Британского национального музея, в знаменитую «Ридинг рум». Описание этой катастрофы сделано на основе материалов, любезно предоставленных мне работниками этой замечательной библиотеки.

Предраусветные часы 3 сентября 1878 г. обещали жителям английской столицы теплый солнечный день. И действительно утро выдалось ясным и ласковым, каких мало видят обитатели Лондона, привыкшие к макинтошам, зонтам, калошам и насморку. К 10 часам утра к пассажирской пристани на Темзе у Лондонского моста начали стекаться со всех сторон города сотни людей. Шли рабочие и докеры из Ист-Энда, клерки из Саут-Веста, зажиточные торговцы и предприниматели из Вулвича. Здесь можно было встретить молодых влюбленных, пожилые супружеские пары, иностранцев, отставных офицеров, инвалидов и детей всех возрастов. Всем не терпелось купить билет на экскурсионный пароход и отправиться на нем по Темзе. «Вряд ли до следующего лета выпадет такая чудесная погода», — рассуждали лондонцы, уставшие от копоты и шума огромного города.

Итак, у причала «Лебединый», по левому берегу Темзы, в тени Лондонского моста экскурсионный ко-

лесный пароход «Принцесса Алиса», украшенный флагами и вымпелами, под звуки оркестра принимал пассажиров. Это был железный колесный пароход, считавшийся одним из лучших в составе флота фирмы «Лондон стимбоут компани». Он отличался от других пароходов изящными обводами корпуса и считался очень популярным судном у лондонцев. Двенадцать лет кряду он совершал регулярные однодневные круизы по Темзе от Лондонского моста до Ширнесса и обратно. Он был сравнительно небольшим по своим размерам: длина его составляла 65 м, ширина — 6,1 м, высота надводного борта — 2,5 м. Регистровый тоннаж парохода равнялся всего 251 т, компактная паровая машина мощностью 140 индикаторных сил обеспечивала судну скорость 12 узлов. По действовавшим в те годы британским правилам, при плавании во внутренних водах этот пароход мог принять на борт 936 пассажиров, а по действовавшим тогда нормам обеспечения безопасности человеческой жизни на реке, на нем имелись всего две небольшие спасательные шлюпки и 12 спасательных кругов. Пассажиры, отправлявшиеся на «Принцессе Алисе» на пикник, были одеты по моде того времени: женщины в длинных платьях с кринолинами и в чепцах, украшенных искусственными цветами, мужчины — в сюртуках и фраках, с цилиндрами или котелками на голове.

В 10 часов 30 минут «Принцесса Алиса», дав гудок, кормой отошла от причала и, развернувшись на середине реки, пошла вниз по течению одиннадцатиузловым ходом. На ее борту находилось более 700 экскурсантов, большую часть которых составляли женщины и дети. Для привлечения на экскурсию пассажиров компания оборудовала на пароходе шикарный салон и наняла оркестр. Как только «Принцесса Алиса» отвалила от пристани, его дирижер приказал музыкантам играть популярную в те годы у англичан мелодию «Хорошее рейнское вино». На верхней палубе парохода начались танцы. Чтобы высадить отдельных пассажиров и принять на борт других, пароход сделал короткие остановки в Гринвиче, Вулвиче и Грэйвсэнде. Плавание до Ширнесса прошло вполне благополучно и весело. С палуб парохода экскурсанты любовались окраинами Лондона, дивились красотой берегов Кента и Эссекса. Оркестр играл почти без перерыва. После трехчасовой стоянки

в Ширнесе, отведенной для пикника, уставшие, но очень довольные отдыхом экскурсанты возвратились на борт парохода. «Принцесса Алиса» отправилась в обратный рейс. Салун был переполнен, пассажиры пили, беззаботно распевали песни и танцевали. В 6 часов вечера «Принцесса Алиса» сделала остановку в Грэйвсэнде. Здесь на пристани ее ждали сотни экскурсантов, которые, посетив знаменитый королевский парк Рочестервил Гарденс, спешили засветло добраться до Лондона ближайшим пароходом. Капитан «Принцессы Алисы» Вильям Гринстед, опасаясь перегрузить судно, принял на борт только половину желающих. Таким образом, на судне уже оказалась почти тысяча пассажиров...

Вечер был ясным и теплым. «Принцесса Алиса», избегая сильного отливного течения, шла вдоль правого берега Темзы к мысу Трипкок. В этом месте излучина Баркингс-Рич переходит в излучину Галлеонс-Рич, и русло реки под углом 45 градусов поворачивает на юго-запад. До Вулвича оставалось чуть более полутора километров.

В это время вниз по реке шел угольщик «Байуэлл Касл». Он в балласте направлялся за углем в Ньюкасл. На его борту находились два лоцмана: Дикс — речной, обеспечивавший проводку до Грэйвсэнда, и морской лоцман Чапман, который должен был вести судно дальше. В 19 часов 35 минут капитан «Принцессы Алисы» заметил огни идущего навстречу парохода, с которого, в свою очередь, лоцман Дикс увидел красный левый бортовой огонь «Принцессы Алисы», открывшийся из-за мыса Трипкок. Ширина Темзы в месте встречи судов равнялась трети мили, видимость была отличной. В те годы в Англии еще не существовало единых правил расхождения морских и речных судов на фарватере реки. Суда могли расходиться любыми бортами в зависимости от ситуации.

Понимая, что встречное судно идет против течения и огибает мыс Трипкок, лоцман «Байуэлл Касл» Дикс решил, что оно отвернет к северному (левому) берегу реки, где отливное течение было, по его мнению, намного слабее. Поэтому он намеревался приблизиться к южному берегу реки и разойтись с колесным пароходом левыми бортами. Но капитан «Принцессы Алисы», имевший права лоцмана, был иного мнения: он принял решение

не пересекать курс встречного судна и продолжать идти вдоль южного берега. Но в этот момент Гринстед проявил определенную нерешительность: слишком поздно стал переключать руль на левый борт. Когда судно вышло из-за прикрытия мыса, мощное течение вынесло его на стремнину реки. На «Байуэлл Касл» теперь видели зеленый огонь правого борта «Принцессы Алисы», он был подставлен под удар. Лоцман Дикс мог спасти положение, если бы быстро повернул влево, но руль «Байуэлл Касл» был уже положен на правый борт. Столкновение стало неизбежным. За несколько секунд до столкновения с обоих пароходов слышались окрики, требования уступить дорогу, проклятия и ругательства.

Заметим, что если бы дело происходило в дневное время, столкновения наверняка не случилось бы, оба судоводителя поняли бы намерения друг друга. Но к моменту сближения пароходов наступила темнота и каждый из капитанов мог судить о курсе встречного судна только по положению ходовых огней, они не поняли маневра друг друга. Гудки для предполагаемых изменений курса в те годы на Темзе еще не применялись.

Угольщик своим прямым, как старинный угольный утюг, форштевнем ударил в правый борт «Принцессы Алисы» чуть позади гребного колеса. Нос парохода вместимостью почти полторы тысячи регистровых тонн, разрушив машинное отделение, фактически разрезал корпус судна пополам...

Перед столкновением капитан Гринстед, находившийся на ходовом открытом мостике, расположенном между кожухами гребных колес, крикнул неистовым голосом в открытый люк машинного отделения: «Стоп машина!» Видя, как в сумерках на его пароход надвигается исполинский клин форштевня угольщика, он вскинул руки и произнес: «О, боже!» В это время рулевой потянул вниз рукоять парового гудка. Его звук не заглушил рев тысячной толпы.

После удара нос «Байуэлл Касл» некоторое время удерживался в пробоине борта «Принцессы Алисы», которая еще держалась на плаву. Но капитан угольщика Томас Харрисон совершил непоправимую ошибку: он дал в машинное отделение команду: «Полный задний ход!» Форштевень парохода выдернулся из пробоины, куда мощным каскадом хлынула вода реки. Действие

этой трагедии длилось всего 4 минуты. Как только «Байуэлл Касл» отошел назад, корпус «Принцессы Алисы», разрубленный форштевнем почти пополам, переломился на две части, которые погрузились на дно Темзы.

Сразу же после столкновения все, кто находился в салоне и салонах «Принцессы Алисы», бросились к дверям. В давке их не смогли сразу открыть: они открывались внутрь помещений.

При погружении носовой части парохода взорвались паровые котлы, десятки людей были обварены паром. Река в месте столкновения судов была усеяна барахтающимися телами. Ища спасения, люди хватались друг за друга и топили друг друга. Тонули целыми семьями, тонули сотнями. Люди путались в своих длинных одеждах, захлебывались и шли ко дну. Над темной гладью Темзы поплыли деревянные обломки, скамейки, сотни чепцов, цилиндров, котелков и корзин от снеди для пикника. Отливное течение уносило все это в сторону моря.

«Байуэлл Касл» приблизился к месту, где тонули люди, и, став на якорь, спустил на воду шлюпки. С его борта спустили все имевшиеся швартовные концы и тросы. Но это дало возможность спастись немногим, так как сильное отливное течение уносило умевших плавать людей вниз по реке.

Когда нос угольщика вонзился в борт «Принцессы Алисы», и некоторое время, пока капитан Харрисон не дал машине полный задний ход, удерживался в пробоине, люди могли бы перебраться на борт «Байуэлл Касл», не будь он в балласте. Возвратиться на его высокий отвесный борт было невозможно, это удалось лишь одному человеку. Им оказался некий Джордж Линнекар, прослуживший в королевском флоте 12 лет. После удара он по штагу трубы долез до якорной цепи угольщика и по ней перебрался на его борт. Команда «Байуэлл Касл» спасла с воды 63 человека, а всего спасшихся оказалось около двухсот. Многих спас с воды экскурсионный пароход «Дюк оф Тек», принадлежавший той же компании, что и «Принцесса Алиса». Он подошел к месту столкновения через 10 минут.

Весть о разыгравшейся трагедии быстро донеслась до Лондона. Ночью сотни людей с зажженными факелами пришли к зданию компании «Лондон Стимбоут»,

чтобы узнать о судьбе своих близких, отправившихся на экскурсию на «Принцессе Алисе».

Внезапность катастрофы в обстановке охватившей людей паники обернулась огромным числом человеческих жертв. Сколько людей погибло при этом столкновении, точно никто не знает, потому что неизвестно, сколько дополнительных пассажиров село на «Алису» в Грэйвсэнде. Считают, что всего на борту судна в обратном рейсе находилась почти тысяча человек.

Поиски тел погибших начались той же ночью при луне и велись целую неделю. Из реки, в разных ее местах, извлекли 630 утопленников, включая 8 из 14 членов экипажа «Принцессы Алисы». Тело капитана Гринстеда нашли на пятый день на дне у причала Вулвича. Сколько трупов не было обнаружено, сказать никто не мог. Тех, кого не опознали родные и близкие, похоронили близ Лондона в братской могиле.

Как это произошло, мы уже рассказали, а вот кто в этом был виновен, утверждать невозможно. Сами англичане по этому поводу ведут споры и поныне. О гибели «Принцессы Алисы» опубликовано в Англии множество статей и книг, наиболее подробная из которых написана Гвином Трустоном и называется «Великая Темзенская трагедия». Он тщательно изучил материалы следствия, исследовал архивы и письма частных лиц. Трустон опросил 25 очевидцев трагедии, последний из которых умер в 1966 г. Однако и он не смог дать точный ответ, на ком лежит вина этой страшной трагедии. Парламент уполномочил Управление торговли Великобритании провести официальное расследование катастрофы. Дело о столкновении судов слушалось три недели. Эксперты высказали свои соображения, и суд присяжных признал виновными обоих капитанов.

Вскоре дело пересматривалось в Адмиралтейском суде, который пришел к выводу, что вина полностью лежит на капитане «Байуэлл Касл». Спустя несколько месяцев был назначен Апелляционный суд, который отменил решение Адмиралтейского суда и определил, что вина полностью лежит на погибшем капитане «Принцессы Алисы». Судьи установили, что в момент столкновения на ее руле нес вахту человек, который не являлся членом экипажа. Им был 28-летний Джон Айрес, заменивший рулевого Джона Хонгуда в обратном рейсе при отходе «Принцессы Алисы» из Грэйвсэнда.

У штатного рулевого было назначено свидание с девушкой, и он попросил своего друга подменить его, обещав заплатить ему четыре шиллинга в Лондоне на следующий день. Капитан Гринстед, зная, что Айрес раньше служил матросом, согласился на такую замену и поставил его на руль. Этого факта и того, что капитан «Принцессы Алисы» не пожелал разойтись на встречных курсах с «Байуэлл Касл» левыми бортами, оказалось вполне достаточно, чтобы Апелляционный суд признал погибшего капитана Гринстеда виновным. Джон Айрес заявил на суде, что капитан после удара в борт залез на кожух гребного колеса и пытался руководить спасением гибнущих в воде людей.

Великая Темзенская трагедия не прошла даром. Во время работы следственной комиссии Управлением торговли был учрежден специальный комитет, которому поручили выработать рекомендации по обеспечению безопасности плавания. Эти рекомендации легли в основу будущих правил плавания по Темзе и позже, в 1899 г., — Международных правил для предупреждения столкновений судов в море. Рекомендации комитета гласили: каждое судно, вне зависимости от его размера и преимуществ, должно придерживаться правой стороны фарватера; любое судно, пересекающее реку и совершающее поворот, принимает на себя полную ответственность за безопасность сближения и не должно мешать другим судам. В наше время это правило действует в виде статьи 9 Международных правил по предупреждению столкновений судов и звучит следующим образом: «Судно, следующее вдоль узкого прохода или фарватера, должно держаться внешней границы прохода или фарватера, которая находится с его правого борта настолько близко, насколько это безопасно и практически возможно».

Трагическая гибель «Принцессы Алисы» впервые показала англичанам, что почти все пассажирские речные пароходы плавают, фактически не имея спасательных средств. Изданные в стране законодательства привели к тому, что суда стали оборудовать большим числом спасательных шлюпок, плотов, скамеек, буюв и кругов. После гибели «Принцессы Алисы» шире стали делать проходы и трапы, а двери навешивать в судовых общественных помещениях и каютах таким образом, чтобы они распахивались только наружу.



КАК 4 УТОПИЛИ ГЛАВА 4 «УТОПИЮ»

В 1870 г., когда на прилавках книжных магазинов Парижа появились первые экземпляры «Двадцати тысяч лье под водой» Жюль Верна, ее автор бегал по городу и... скупал на свои деньги тираж книги. Великий фантаст прошлого века был раздосадован тем, что большая часть издания его романа попала в руки читателя. Что толкнуло Жюль Верна на столь странный поступок? Оказалось, он только что узнал об изобретении англичанином Уайтхедом «самодвижущейся мины» (сегодня мы называем ее «торпе-

дой») и понял, что без этого нового оружия его «Наутилус» не может считаться совершенным кораблем.

И хотя писатель оснастил подводный корабль капитана Немо техникой, опередившей научные достижения человечества на сотню лет, самым грозным оружием «Наутилуса» являлся таран — приспособление, изобретенное, как говорится, еще «до Рождества Христова».

Мы не можем сейчас утверждать, кто именно изобрел таран и кем он был впервые применен. Геродот (около 484—425 гг. до н. э.) приписывает изобретение этого орудия древним грекам. Это же утверждает римский историк и писатель Плиний Младший (62 — около 114). Но дошедшее до нас изображение одного египетского корабля, относящегося к XV в. до н. э., свидетельствует, что задолго до греков тараны были уже на кораблях египетских фараонов.

Морская тактика тех времен сводилась к нанесению таранного удара в борт корабля противника (это неминуемо приводило к затоплению последнего), а если маневр не удавался и удар получался скользящим, то выступавшие со скул корабля другие, меньшие по размерам тараны, ломали весла и руль вражеского корабля, лишая его возможности двигаться и управляться.

Одним из самых крупных морских сражений прошлого, которое было выиграно благодаря использованию тарана, считается Саламинское. В 480 г. до н. э. греки заманили персидский флот в глубь Саламинской бухты, где их легкие на ходу подвижные галеры с таранами атаковали тяжелые неповоротливые корабли персов, не дав им даже возможности построиться в боевой порядок.

Позже, с переходом от весел к парусу и с появлением артиллерии, таран как главное оружие корабля постепенно утратил свое значение.

В XVII—XVIII вв. древнее грозное оружие морского боя практически было забыто. К нему вернулись в середине XIX в., когда паровая машина начала вытеснять паруса. К этому времени в военном кораблестроении развитие средств защиты от артиллерии — бронирование — опередило развитие средств нападения — артиллерии: самый крупный калибр морской артиллерии не мог пробивать бортовую броню кораблей. Именно это обстоятельство и привело к появлению так называемых «таранных броненосцев». Впервые они успешно были

использованы во время гражданской войны в США (1861—1865). 8 марта 1862 г. таранный броненосец южан «Марримак» атаковал стоявшие на якоре у Ньюпорт-Ньюса под прикрытием береговых батарей корабли северян. Он произвел таранный удар в борт корвета «Комберленд», который затонул через 2 минуты. После этого команда «Марримака» захватила и сожгла 50-пушечный корабль «Конгресс».

19 апреля 1863 г. судно-таран «Албемарл» в сражении на реке Роанок подводным тараном пустило на дно канонерку северян «Саутфилд», а спустя два года, во время войны между Бразилией и Парагваем, в морском бою 11 июня 1865 г. при Риочуэло бразильский паровой корвет-таран «Амазонас» отправил на дно большой военный корабль Парагвая «Маркес-де-Олэнда».

Поистине настоящим триумфом тарана в прошлом веке явилось морское сражение при Лиссе во время австро-итальянской войны.

20 июня 1866 г. у острова Лисс в Адриатическом море встретились две эскадры. Итальянский адмирал барон Персано командовал эскадрой из двадцати судов, которые своей артиллерией превосходили австро-венгерскую эскадру из семи кораблей, возглавляемую адмиралом Вильямом Тегетгоффом. Последний держал свой флаг на броненосце «Фердинанд Макс» водоизмещением 5130 т, имевшем слабые по тому времени орудия, но мощный таран. Во время сражения Тегетгофф повел свой корабль на флагманский броненосец итальянцев «Ре де Италия» — новый корабль водоизмещением 5700 т, хорошо бронированный, вооруженный двумя 150-фунтовыми, шестнадцатью 100-фунтовыми и четырнадцатью 74-фунтовыми орудиями.

Первый удар оказался скользким в район кормы, и флагман итальянцев потерял управление. Под огнем «Ре де Италия» адмирал Тегетгофф вывел свой корабль на циркуляцию, развернулся и, развив ход более 11 узлов, ударил почти под прямым углом в середину борта итальянского флагмана. От этого удара «Ре де Италия» накренилась так, что весь правый борт ушел под воду до коечных стоек. «Фердинанд Макс» буквально «вылез» своей носовой частью на борт итальянского броненосца, разорвав его броню, деревянную обшивку и шпангоуты. Дав задний ход, флагман австрийцев выдернул свой нос из пробоины (ее площадь составляла

около 30 м²) и отошел назад. «Ре де Италия» наклонилась на левый борт и стала наполняться водой. Дав последний залп, броненосец ровно через 3 минуты перевернулся вверх килем и скрылся в волнах Адриатики почти со всей своей командой в 600 человек.

После этого «Фердинанд Макс» бросился в атаку на другой итальянский броненосец «Полестро». От таранного удара на итальянском корабле возник пожар, который привел через несколько минут к мощному взрыву. Все это произвело такое сильное впечатление на итальянцев, что их эскадра в панике бросилась в бегство. Так с помощью тарана австрийцы выиграли это сражение, потеряв всего 38 убитых и 138 раненых.

Победа адмирала Тегетгоффа при Лиссе окончательно упрочила позиции сторонников таранного удара: теперь уже морские стратеги не представляли себе броненосца без мощного, усиленного «стемтарана» или «шпирона». Но что удивительно — в десятках морских сражений, которые позже имели место в истории мировых войн, никому не удавалось повторить блестящий маневр Тегетгоффа.

Фактически после потопления «Ре де Италия» в истории морских сражений имеются всего лишь два случая удачного применения тарана. Это таранный удар перуанского броненосца «Уаскар» в бою при Икике 21 мая 1879 г., нанесенный в борт чилийского парового корвета «Эсмеральда», который затонул, и потопление броненосца «Рио-де-Жанейро» шпироном крейсера «Республика» во время гражданской войны в Бразилии в 1893—1894 гг.

И хотя последующая история мирового военного флота насчитывает десятки случаев потопления таранами кораблей, все они без исключения произошли случайно и — что парадоксально — на дно были отправлены не вражеские суда, а корабли своей же эскадры или отряда.

Первый случай произошел в 1866 г. в Английском канале, близ Портсмута. 10 июля при тихой погоде, ясной ночью, перед рассветом, английский военный паровой шлюп «Амазонка», следуя полным ходом под управлением старшего вахтенного помощника капитана, налетел на английский грузовой пароход «Оспрей». Это судно водоизмещением 426 т, длиной 70 м шло восьмизловым ходом из Ливерпуля в Антверпен.

Острый форштевень «Амазонки», изогнутый в виде лебединой шеи, приспособленный для нанесения удара в борт противника, буквально разрезал пароход пополам. «Оспрей» камнем пошел ко дну, с ним десять человек, считая четырех женщин и троих детей капитана Барриджа. Спущенным на воду в течение каких-нибудь 5 минут с «Амазонки» вельботам удалось спасти 22 человека из 32, находившихся на пароходе. Удар был настолько силен, что шпирон «Амазонки» сломался и в подводной части корпуса открылась течь. Помпы корабля не успевали откачивать поступающую внутрь трюма воду. Через 20 минут шлюп лег рядом с «Оспреем» на дно.

Таран военных кораблей явился причиной величайших катастроф на море в мирное время. Созданные для войны мощные корабли погибали от тарана при случайных столкновениях со своими же кораблями. Так были отправлены на дно в 1875 г. английский броненосец «Вэнгуард», в 1877 г. французский броненосец «Королева Бланш», в 1878 г. германский броненосец «Гроссер Курфюрст», в 1893 г. английский броненосец «Виктория», в 1904 г. японский крейсер «Кассуча» и в 1916 г. английский крейсер «Элбинг». Число человеческих жертв каждой из этих катастроф исчислялось сотнями.

Тараны броненосцев, не оправдав надежд военноморских стратегов, явились крайней опасностью для мирных торговых кораблей. Исполинские подводные шипы даже неподвижных, стоявших в гаванях на якорях, броненосцев нередко оказывались причиной гибели пароходов, капитаны которых вели их слишком близко от форштевня, забыв о том, что перед их носом под водой выступает на несколько метров смертоносный шип.

Одной из самых тяжелых катастроф пассажирского судна, вызванных ударом о таран военного корабля, считается гибель парохода «Утопия».

«Утопия» была построена в Англии в 1874 г. фирмой «Дункан и компания». Его вместимость составляла 2730 рег. т, длина — 107,7 м, ширина — 10,7 м, высота борта — 8,2 м. Сначала это было грузовое судно, рассчитанное для трансатлантических перевозок. Но сразу же после спуска на воду его купила компания «Энкорлайн», специализировавшаяся в те годы в перевозке эмигрантов в Америку.

Следует сказать, что с середины прошлого века конкуренция между судоходными монополиями капиталистических стран на путях Северной Атлантики резко усилилась. Армия безземельных крестьян и безработных из европейских городов, эмигранты, стремившиеся за океан в поисках лучшей доли, составляли в те годы огромный пассажирский поток. Достаточно сказать, что с 1850 по 1890 г. из Европы в Америку было перевезено более полутора миллионов человек.

«Утопия» была типичным представителем класса «эмигрантского судна». Восемьдесят процентов так называемых «палубных пассажиров» размещались в специально переоборудованных твиндеках четырех трюмов. Жилые помещения пассажиров первого и второго классов находились в средней надстройке над главной палубой.

12 марта 1891 г. «Утопия», приняв в Неаполе на борт более 800 эмигрантов, вышла рейсом на Нью-Йорк. По пути пароходу необходимо было зайти в Гибралтар, чтобы пополнить запас угля для перехода через океан. Плавание до мыса Европа прошло вполне благополучно, если не считать нескольких драк между эмигрантами из-за мест на твиндеках и обнаружения в трюме трех «зайцев».

Вечером 17 марта «Утопия», обогнув мыс Европа, легла курсом на Гибралтар. Смеркалось, со стороны Атлантики дул свежий зюйд-вест, разводивший большую волну. Капитан Мак-Кич знал, что большая глубина на внешнем рейде не позволит стать судну на якорь, и решил выбрать место для стоянки у волнолома, ограждавшего внутреннюю гавань. Но из-за огня многочисленных судов, стоявших на гибралтарском рейде, он слишком поздно понял, что место, где он намеревался отдать якорь, уже было занято другим судном. Им оказался английский броненосец «Ансон» — один из самых мощных военных кораблей Великобритании. Слева от него находился английский броненосец «Родней», по левому борту от которого на якорю стоял шведский корвет «Фрейя».

Корма «Ансона» не позволяла «Утопии» подойти ближе к волнолому. Перед капитаном парохода возникла дилемма: или немедленно отдавать якорь, дав машине задний ход, или, дав передний ход, обойти броненосец и искать другое якорное место. Капитан

Мак-Кич, видимо, рассуждал так: отдавая якорь с полного заднего хода, он рискует (если якорь не заберет грунт) удариться кормой о волнолом. Если же он будет становиться на якорь при малом заднем ходе, то пароход может потерять управляемость и при сильном зюйд-весте навалиться на «Ансон». Как бы там ни было, он дал «Утопии» полный ход вперед и положил руль на правый борт.

Как только пароход вышел на траверз боевой рубки броненосца, руль был переложен на левый борт. Таким образом Мак-Кич намеревался обойти с носа «Ансон» и встать на якорь перед волноломом с левого борта корвета «Фрейя». Но маневр капитана «Утопии» не удался. Мак-Кич не взял в расчет силу течения, усилившийся ветер и то, что под водой перед форштевнем броненосца на несколько метров вперед выступал смертоносный таран. Средняя часть «Утопии» находилась под прямым углом к форштевню «Ансона», и казалось, что еще каких-нибудь несколько секунд и пароход чисто обойдет броненосец... Но неожиданный порыв ветра навалил его левым бортом на подводный таран корабля. Борт «Утопии» даже не коснулся форштевня броненосца, но огромный острый шип «Ансона» пропорол обшивку парохода на протяжении 9 м, причем высота образовавшейся щели достигала 5 м. Поскольку «Утопия» имела ход, шпирон броненосца сломал несколько шпангоутов, частично разрушил работавшую машину парохода и пробил водонепроницаемую переборку, отделявшую машинное отделение от третьего трюма. Вода каскадом устремилась в пробоину и начала затопливать машинное отделение и кормовой трюм. Чтобы предотвратить взрыв паровых котлов, механики стали гасить топки. Капитан Мак-Кич, поняв, что судно его обречено, отдал команду спустить на воду шлюпки и начал давать паровым гудком короткие сигналы, показывая тем самым, что судно терпит бедствие. В твиндеках и жилых помещениях парохода царил паника. Все трапы и люки были забиты людьми. Те, кто в момент удара находились на верхней палубе, бросились вниз, в твиндеки, чтобы спасти своих детей и жен. Последние же стремились выбраться из трюмов наверх. Пароход начал оседать в воду кормой и крениться на левый борт. Не прошло и 5 минут, как судно стало быстро валиться налево, крен составил 70 граду-

сов и все шлюпки левого борта, забитые до отказа людьми, еще не вываленные за борт, оказались под водой.

С каждой секундой корма парохода все больше и больше уходила под воду. Люди, ища спасения, бросились на нос корабля, но они не могли удержаться на почти отвесно накренившейся палубе и скатывались в воду. У шлюпок правого борта была давка, то здесь, то там вспыхивали драки за место.

Прошло около 10 минут, и корма парохода села на грунт. Волны высотой метра в три стали перекатываться через полузатопленное судно. В поисках спасения люди лезли на ходовой мостик, карабкались на ванты мачт.

С каждой минутой палуба «Утопии» все больше и больше уходила под воду. Душераздирающие крики обезумевшей толпы наполнили ночной воздух над Гибралтарским рейдом. Вода уже заливала палубные люки твиндеков, увлекая вниз всех, кто не успел за что-нибудь ухватиться. Все это происходило в полной темноте при сильном зюйд-весте, который при начавшемся дожде переходил в шторм.

Почти все военные корабли и торговые суда, стоявшие на якоре в Гибралтарском проливе, спустили на воду катера, баркасы и вельботы. Но они не успели снять кого-либо с борта тонущей «Утопии», время ушло... Потеряв остатки плавучести, она через 20 минут почти полностью скрылась под водой и легла килем на дно залива недалеко от мола. Теперь из воды торчали лишь верхушка ходового мостика, дымовая труба и мачты. На поверхности воды среди плавающих деревянных обломков барахтались люди. Даже самые опытные и выносливые пловцы не смогли выбраться из этой массы обреченных, люди цеплялись друг за друга и тонули.

Операция по спасению людей осложнялась усилившимся штормом. Он продолжался до 11 часов утра.

Последнего оставшегося в живых человека военные моряки обнаружили на верхушке торчавшей из воды дымовой трубы «Утопии». К нему подошел паровой катер и по ветру на длинном фалине спустил на воду двухвесельную шлюпку. Человек на трубе повис на вытянутых руках, зацепил ногой за борт шлюпки и прыгнул в нее. Паровой катер начал буксировать это утлое суденышко с последним, как всем казалось, спасенным. Но волны опрокинули шлюпочку и человек

погиб. Когда «Утопия» покидала Неаполь, на ее борту находились 815 палубных пассажиров, из них 85 женщин и 67 детей, 3 пассажира первого класса, 3 безбилетных пассажира, а с 59 членами экипажа всего было 880 человек.

Начавшееся в Гибралтаре спустя два дня после гибели парохода официальное расследование катастрофы показало, что спаслось 306 человек, утонуло — 574. В этот список не входят два моряка с английского крейсера «Имморталайт», которые погибли при спасении тонущих с «Утопии». Суд возложил вину за происшедшее полностью на капитана «Утопии» Мак-Кича (он был подобран с воды баркасом «Ансона»), который повел судно на якорное место, не выяснив, свободно ли оно, и пытался обогнуть броненосец «Ансон» на преступно близком расстоянии, не учтя действие ветра и течения. Хотя Мак-Кич прослужил в своей должности двадцать лет и не имел ни одной аварии, он был лишен капитанского звания и получил три года каторжных работ.

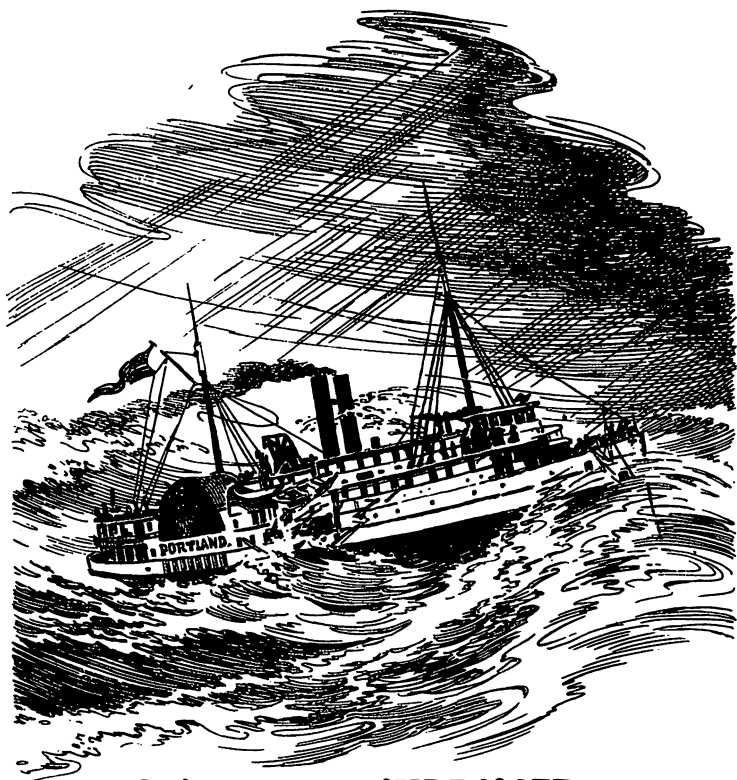
«Утопия» лежала на грунте на глубине 13 м носом и 17 м кормой. Поскольку она затрудняла судоходство на внутреннем рейде Гибралтара, ее решено было поднять. Шотландский инженер Томас Армит соорудил оригинальной конструкции кессон, с помощью которого был осуществлен подъем парохода в течение четырех месяцев.

То, что случилось с «Утопией», спустя девять лет произошло с английским лайнером «Персидский монарх», принадлежавшим судоходной фирме «Уилсон-лайн». В сентябре 1900 г. он наткнулся на подводный таран стоявшего на якоре в заливе Сан-Франциско американского броненосца «Айова» и через 20 минут затонул. К счастью, дело обошлось без жертв.

Говоря о катастрофе «Утопии», нельзя не сказать несколько слов о том, что ее необычным характером заинтересовался выдающийся русский ученый и флотоводец адмирал Степан Осипович Макаров. Известно, что он по приглашению Управления торговли Великобритании 11 января 1896 г. прочитал в Гонконге доклад, в котором изложил меры по уменьшению последствий в результате столкновения судов. Его доклад слушали многие известные в те годы кораблестроители, морские инженеры, капитаны торговых су-

дов, судовладельцы и офицеры военно-морского флота. С. О. Макаров рассказал о предложенном им пластыре для подведения под пробоину корабля, о водонепроницаемых переборках и щитах для шпиронов военных кораблей, стоящих на рейде. Пластырь экспонировался на Всемирной венской выставке и получил всеобщее одобрение. В одной из своих статей о подводных таранах, опубликованной в «Морском Сборнике» № 7 за 1896 г., С. О. Макаров писал: «Если бы на таран был надет щит, то можно было предотвратить гибель людей. Столкновение («Утопии» — Л. С.) произошло, когда судно почти не имело хода, его просто дрейфовало на нос броненосца, имевшего таран».

У адмирала С. О. Макарова было еще одно оригинальное изобретение — бронебойный наконечник (так называемый «макаровский бронебойный колпак»), которое сделало броню пробиваемой. Это изобретение привело к тому, что средства нападения кораблей — артиллерия — взяли перевес над средствами их защиты — броней. «Макаровский колпак» и быстрое совершенствование минно-торпедного оружия скоро окончательно вытеснили возрожденное в середине прошлого века древнее оружие морского боя. Но еще на протяжении долгих лет, вплоть до начала первой мировой войны, кораблестроители почти всех стран в проектах дредноутов, линейных кораблей и крейсеров по традиции (а сила традиций на флоте очень велика) предусматривали таран как важнейший узел конструкции корпуса корабля. Позже в таранах стали помещать носовой подводный торпедный аппарат. Но ни в русско-японской, ни в испано-американской, ни в первой мировой войне никому, несмотря на неоднократные попытки, не удалось таранным ударом или выпущенной из шпирона торпедой отправить на дно хотя бы один корабль противника...



ГЛАВА 5 «БАБУШКИН ПАРОХОД»

— Вот идет «Портленд», — говорили когда-то жители Бостона и Портленда, сверяя по нему часы. За восемь лет службы парохода они привыкли к громкому гудку и шлепанью его огромных плит.

Деревянный колесный пароход «Портленд» был построен в 1890 г. на верфях города Бат в штате Мэн фирмой «Патти и компания». Судно проектировал Вильям Патти. Его тоннаж составлял 2300 рег. т, длина — 89 м, ширина — 13 м, высота борта до главной

палубы — 3,4 м. Паровая машина с балансиром обеспечивала ему ход в 14 узлов. Пароход мог принять 700 пассажиров и 400 т груза. Он славился своими мореходными качествами, надежностью постройки и комфортабельностью. «Портленд» — гордость судоходной фирмы «Бостон энд Портленд стим пакет компани» — имел электрическое освещение, телефоны и даже электропривод руля.

Удачная конструкция механических плиц обеспечивала плавность хода. Он отличался от прочих судов богатой отделкой кают и салонов в викторианском стиле, где были мягкие диваны и кресла, красные ковры, бронза, в каютах стояли никелированные кровати и умывальники.

Все на «Портленде» было сделано под «старую добрую старину», и фирма, владевшая пароходом, получила прозвище «Бабушкина компания».

В субботу, 26 ноября 1898 г., пароход готовился к плаванию из Бостона в Портленд. Погода портилась. Синоптики дали прогноз: «Сильный снегопад и потепление ночью. В воскресенье — снег и значительное похолодание. Ветер юго-восточный, переходящий к ночи в северо-западный шторм». Было известно, что на Новую Англию 28 ноября одновременно надвинутся два циклона: один со стороны Великих озер, другой — со стороны Мексиканского залива.

Субботний день выдался ясным, солнечным. Но к заходу солнца небо заволокло тучами, к 7 часам вечера с северо-востока задул ветер. Его скорость составляла 13 миль в час. Вскоре он перешел в сильнейший шторм, который свирепствовал сутки. В районе Глостера, Виньярда Хэвена, Провинстауна и Бостона берега были усеяны обломками кораблей: погибло 141 судно и 456 человек.

«Портленд» должен был отойти по расписанию в 19 часов. Желающих попасть на пароход, несмотря на шторм, было предостаточно. Это объяснялось тем, что недавно был праздник Дня Благодарения и многие жители Портленда, погостив у родных в Нью-Йорке, Филадельфии и Бостоне, возвращались домой. Многие из них ехали в Портленд после окончания Бостонской ежегодной механической ярмарки. Все они рассчитывали прибыть домой в воскресенье, отдохнуть с дороги и начать новую трудовую неделю.

В 10 часов 30 минут утра судоходная компания в Бостоне получила от Бюро прогнозов бюллетень, где говорилось, что на город надвигается шторм значительной силы, а в 15 часов 15 минут из Нью-Йорка пришла телеграмма, предупреждавшая компанию о том, что там уже бушевал сильный шторм от норд-веста. В 18 часов 15 минут Нью-Йорк еще раз телеграфировал, что сильный шторм продолжается.

Генеральный директор фирмы «Бостон энд Портленд стим пакет компани» Джон Лискомб послал Генри Бланшарду — капитану «Портленда» — записку, в которой советовал отложить выход парохода до наступления хорошей погоды.

Однако капитан имел твердое намерение выйти в рейс. Видимо, он считал ожидавшийся шторм не таким уж опасным по сравнению с десятками тех, которые ему пришлось пережить за долгие годы работы на сто-мильной трассе Бостон—Портленд. Ведь «Портленд» прекрасно переносил даже самые свирепые штормы, часто дующие с юга.

За час до отхода в каюту капитана постучал один из пассажиров, который должен был отправиться в рейс, старый приятель Бланшарда, морской капитан Лейтон. Он спросил, неужели тот действительно намерен выходить в рейс в такую погоду. Капитан «Портленда» ответил, что да. Лейтон взял свой саквояж и молча направился к сходням.

В 17 часов 30 минут Бланшарда вызвали на причал: по телефону звонил капитан Александр Деннисон из Портленда, он передал совет управляющего компанией в Портленде задержаться с выходом до 21 часа. Деннисон сказал: «Я лично вечером в рейс не иду — здесь дует на все 60!»

Но Бланшард ответил, что его судно отдает швартовы по графику точно в 19 часов. Он добавил, что направление шторма ему известно и что, по его расчетам, последний достигнет Портленда после того, как он станет там к причалу.

В свою очередь Бланшард посоветовал Деннисону идти вдоль берега, иначе он будет застигнут штормом до того, как дойдет до Бостона. Видимо, Бланшард хотел подчеркнуть, что он намного опытнее Деннисона, которого по молодости в компании за глаза звали «капитан-юнец».

За 10 минут до отхода к капитану «Портленда» пришел его старший сын Чарльз, который работал в Бостоне. Он случайно проходил по Атлантик авеню и с удивлением увидел, что пароход отца готовится к выходу в море. Старший Бланшард объяснил сыну, что, невзирая на шторм, выходит в рейс, потому что завтра договорился с двумя его братьями встретиться у себя дома. «К тому же я не хочу нарушать график», — добавил капитан.

В 18 часов 40 минут ветер в гавани усилился. Инеем покрылись сделанные из красного дерева поручни парохода и бронзовый орел на его рулевой рубке. Но капитан не изменил своего решения.

Позже, уже после катастрофы, двенадцать капитанов на суде признались, что будь на его месте, тоже бы вышли в море.

В 18 часов 55 минут с «Портленда» отдали последний кормовой швартов. Говорят, что Бланшард крикнул знакомому вахтенному на причале: «Посматривай меня. Может быть, я возвращусь. Примешь концы».

Ровно в 19 часов над Индийским причалом в гавани Бостона в морозном воздухе прозвучал прощальный бас «Портленда», и лоцман Льюис Нельсон повел судно на восток.

На борту парохода было 108 пассажиров и 68 членов экипажа.

В городе в это время валил густой снег, барометр продолжал падать. Ветер от норд-веста дул со скоростью 13 миль в час.

Когда «Портленд» выходил из гавани, в нее входил пароход «Кэннелби», поддерживавший регулярную линию между Бостоном, Батом, Бутбеем и портами штата Мэн. Это судно уже было вышло в море за остров Диир, но его капитан Ясон Коллинз счел нужным вернуться. Отдавая якорь на внутреннем рейде, он дал «Портленду» предупредительный гудок, но Бланшард прошел мимо.

В 19 часов 20 минут смотритель маяка на острове Диир Уэсли Пингри сделал в вахтенном журнале запись о выходе «Портленда» в море. У выхода из гавани «Портленд» видели с входящего в порт парохода «Моунт Дезерт», которым командовал капитан Вильям Ро. Пароходы разошлись на траверзе Грейвз Лейдж. Капитану «Моунт Дезерт» казалось, что «Портленд» обя-

зательно вернется в порт. Но этого не случилось... «Портленд» видел и капитан Джозеф Кемп, командовавший буксиром «Силф № 8», когда проходил остров Диир.

Рыболовное судно «МAUD Эс» встретило «Портленд» примерно в четырех милях к юго-западу от острова Тэчер. Капитан Вильямс Томас сказал своему рулевому: «Вон идет «Портленд». Что-то он слишком близко подошел к Тэчеру». Это было спустя два с половиной часа после выхода парохода из Бостона. В это же время смотритель маяка острова Тэчер видел как «Портленд» прошел мимо на расстоянии 150 м.

Бланшард продолжал вести свое судно вдоль берега навстречу северо-западному шторму. Волнение все больше увеличивалось, дул ветер, снег валил плотными хлопьями.

В это время в Бостоне жизнь, как и прежде, шла своим чередом. Из-за непогоды жители города сидели по домам. В театре ставили новую пьесу «Шарлатан», студенты танцевали, так как была суббота — день их отдыха.

В 23 часа «Портленд» еще находился близ побережья Глостера, в 12 милях к юго-востоку от острова Тэчер. Здесь его заметили со шхуны «Грейлинг». Ее капитан Рубен Камерон боялся, что быстроходный пароход, не различив его огней, может потопить шхуну и зажечь фальшфейер. Со шхуны видели, что «Портленд» сильно раскачивался на волнении. Капитан Камерон был уверен в том, что «Портленд» сошел со своей обычной трассы.

В 23 часа 15 минут видимость на море ухудшилась, и когда капитан Фрэнк Стирнс, командовавший шхуной «Флоренс Стирнс», заметил «Портленд», то не мог определить, имел тот ход или стоял на месте. Ему показалось, что пароход просто отрабатывал машиной на волну.

Примерно полчаса спустя капитан шхуны «Эдгар Рэнчэлл» Д. Пеллиор, находясь в 14 милях к юго-востоку от Глостера, сквозь завесу снега и брызг заметил огни большого колесного парохода, который шел ему наперерез. Шхуна едва не угодила под форштевень парохода. Капитану Пеллиору показалось, что у «Портленда» повреждена часть пассажирской надстройки...

Шторм усиливался. В Портленде в полдень 26 ноября ветер дул со скоростью 19 миль в час, в 14 часов его скорость равнялась уже 26 милям в час, к 15 часам он отошел к норду, а в 19 часов усилился до 36 миль в час. Местами его скорость достигала одной мили в минуту. А в Бостоне в 24 часа был зарегистрирован ветер в 31 милю в час.

При порывах его скорость достигала 72 миль в час. К полуночи давление резко упало. Вдоль всего побережья Массачусетса суда искали убежища. Одно за другим их выбрасывало на скалы. Ураган нанес разрушения и в приморских городах. В 22 часа близ Бостона из-за снегопада застрял поезд.

Направлявшийся из Англии в Бостон пароход «Огайо», войдя в гавань, был выброшен на мель у острова Спектак. Буксир «Кумберлэнд», идя из Балтимора, потерял близ Бостонского маяка ведомую баржу с ценным грузом.

В Портленде в это время шторм перешел в ураган, который надолго запечатлелся в памяти жителей. Ветер, скорость которого достигла уже 70 миль в час, создал страшную толчею морских волн. Гидрометеостанция маяка Хайленд на мысе Код зарегистрировала скорость ветра 90 миль в час, после чего приборы унесло шквалом.

Самуэль Фишер — капитан спасательной станции на мысе Код, ложась спать, отчетливо услышал четыре гудка парохода. Это было через 6 часов, после того как «Портленд» видели со шхуны «Эдгар Рэнчэлл», в 5 часов 45 минут утра воскресенья 27 ноября. Фишер ударил в гонг, поднял тревогу и по телеграфу запросил спасательную станцию в Пик Хиллз Бар. Дежурные спасатели осмотрели побережье, но ничего не нашли. К утру скорость ветра на мысе Код достигла 90 миль в час. У Уискассета на скалы выбросило двухмачтовую шхуну, а на камнях острова Томпсона оказалась шхуна «Фрэд Эмерсон».

К 6 часам утра воскресенья ураган обрушился на побережье Марта Виньярд. Ветер вырвал с корнями много деревьев, повалил телеграфные столбы, посрывал крыши с домов и потопил почти все стоявшие на якоре в гавани лодки для ловли омаров.

К рассвету у северной оконечности мыса Код терпели бедствие сразу шесть судов: пароход «Пентагоет»,

шхуна «Кинг Филипп» с грузом угля (1800 т) и четыре рыболовные шхуны.

В воскресенье в 9 часов утра ураган неожиданно стих на один час. Небо прояснилось и показалось солнце. В это время дочь смотрителя маяка Хайленд на мысе Код из окна своего дома, что стоял рядом с маячной башней, увидела в море большой колесный пароход, а некий Бенджамин Спарроу, который шел к маяку Хайленд, также видел в море два больших парохода и рыбацкую шхуну. Поскольку в этих краях было два таких парохода, полагали, что один из них был «Портленд». Позже выяснилось, что шхуна, которую видел Спарроу, называлась «Руфь Мартин». Ею командовал капитан Майкл Хоган, и ее экипаж состоял из 26 человек. Она терпела бедствие: потеряла часть парусов, шлюпку и якорь, когда пыталась отстояться на нем близ маяка Чатам.

Капитан этой шхуны в 7 часов утра, заметив большой колесный пароход, поднял сигнал бедствия — перевернутый флаг. Но пароход помощи не оказал и прошел мимо. Матрос Патрик Друхан, который поднимал на гафеле перевернутый флаг, утверждал, что это был «Портленд». Он клялся, что видел его в течение двух часов во время затишья шторма.

Капитану шхуны «Руфь Мартин» казалось, что пароход огибает мыс Рейс-Пойнт, чтобы войти в гавань Провинстауна. Он был под парами, медленно двигаясь носом против волны.

С подветренной от него стороны капитан Хоган видел другой пароход, винтовой, который, как он считал, был «Пентагоет». Хоган под оставшимися парусами стал направляться к нему, чтобы пересадить команду. Но в это время огромная волна накрыла шхуну, налетел снежный шквал и пароходы исчезли из вида. Когда «Руфь Мартин» огибала мыс, ее волнами перебросило через бар и выбросило на берег у Провинстауна.

Все эти факты говорят о том, что «Портленд» в 10 часов 30 минут утра воскресенья еще был на плаву. Возможно, он выдержал ураган и до полудня воскресенья.

К 11 часам утра шторм у мыса Код возобновился с прежней силой. Кто знает, может быть, «Портленд» еще в это время был на плаву, еще держался в этой жестокой схватке со стихией. Можно предполагать, что

волны смыли его спасательные шлюпки, выбили окна в его салонах, снесли рулевую рубку, разбили надстройку. Пока в топках измученные кочегары могли держать огонь, он единоборствовал, работая полным ходом на волну. Но если из-за нехватки угля пары были упущены или вода затопила топки, то пароход оказался наверняка обреченным на гибель. С остановкой судно развернуло лагом к волне, свирепые волны залили каюты, салоны, машинное отделение, трюм... Так, видимо, он и погиб.

Утром в Портленде, когда народ повалил на Франклиновскую набережную встречать «Портленд», еще шел снег. Телеграфная связь с Бостоном была прервана ураганом. Утренние поезда вовремя не пришли из-за снегопада. Не было и «Портленда»...

Сумрачным холодным вечером 28 ноября, спасатель Джонсон начал очередной обход вдоль берега из Пикт Хилл Барс. Навстречу ему со станции Рейс-Пойнт шел спасатель Бичерс. Оба встретились в Хаф Уэй-хауз («Дом на полпути»), закурили, поговорили о шторме, о том, кто что видел, и разошлись в разные стороны. В 19 часов 30 минут Джонсон в полумиле от мыса Рейс-Пойнт увидел на мокром, усеянном ракушками песке спасательный круг. В тусклом свете фонаря смотритель прочитал надпись: «п/х «Портленд» из Портленда».

Сначала Джонсон решил, что круг смыло с парохода штормом. Но тут же он заметил на песке жестянку вместимостью в 40 кварт, потом еще с десяток подобных ей. Это были пустые закрытые банки из-под сметаны.

Смотритель пошел дальше, и ему стали попадаться другие предметы: весла, деревянные панели, обломки досок, бочки, зеленые и розовые бумажные салфетки, деревянная дверь...

Примерно в этот же час другой спасатель-обходчик Гидсон Боули, проходя по берегу в 5 милях к югу от места, где шел Джонсон, увидел в прибое труп негра. На нем была форма стюарда с бронзовыми пуговицами с эмблемой «Портленд». Потом в прибое спасатель заметил еще один труп, потом второй, третий и спасательный круг с надписью «п/х «Портленд» из Портленда».

К полуночи воскресенья, во время прилива, море выбросило на северо-восточное побережье мыса Код

множество электрических лампочек, подволока каюты длиной 3 м, матрацы, стулья, обломки дерева, рамы картин, панели красного дерева, латунный рукомойник...

Долго еще находили на берегу странные реликвии с погибшего «паласс-отеля»: бочки с лярдом, клавиши от рояля, ножки краснодеревых стульев, деревянные резные колонны, детские игрушки... Однако в этой куче обломков были предметы, которые не принадлежали «Портленду», например, нашли доску с надписью «Кинг Филипп». Как полагали эксперты, груженная углем шхуна столкнулась во время шторма с «Портлендом».

Позже члены следственной комиссии определили, что подволока каюты был с парохода «Пантагоет». Это стало ясно по цвету краски и наталкивало на мысль о том, что суда столкнулись. «Пантагоет» следовал из Нью-Йорка в Роклэнд в штате Мэн под командованием капитана Орриса Ингрэхэма. На нем был груз елочных украшений. Этот пароход заметили в штормовую ночь с маяка Хайленд, после чего он исчез. Говорили, что рыбаки его видели в шторм и у мыса Элизабет. Ходили слухи, что «Портленд» столкнулся со шхуной «Эдди Сноу». Брат погибшего капитана шхуны обнаружил рядом со штурвальным колесом «Портленда» медицинский ящик и другие предметы, принадлежавшие его брату. Сама шхуна, ее капитан и команда исчезли.

Число выбрасываемых морем трупов продолжало расти с каждым днем. Некоторые из них были в одежде, другие обнаженные. На нескольких трупах были ночные рубашки и пижамы. Это свидетельствует о том, что катастрофа произошла ночью.

Море выбросило на берег личные вещи, принадлежавшие самому богатому пассажиру «Портленда» Оррну Хуперу — мебельщику из Портленда. Он находился на пароходе вместе с сыном. Все удивлялись, почему он, невзирая на плохую погоду, сдал билеты на поезд, который доставил бы его в Портленд в полночь, и сел на этот пароход. Оказывается, у Хупера был бесплатный абонемент на любой пароход пароходной компании, и он решил сэкономить.

В понедельник газета «Портленд пресс» в передовой статье писала: «Не приходится отрицать, что значи-

тельное беспокойство публики испытывает по поводу «Портленда», о котором еще ничего не слышно». Лишь на третий день газета «Бостон Геральд» вышла под заголовком: «Все погибли. Пароход «Портленд» погубил 180 душ у мыса Код».

В Бостоне управляющий судоходной компанией Лискомб сваливал всю вину на капитана. «Это ясно — виноват в принятии неправильного решения и в неподчинении приказу», — заявлял он. (Хотя, как известно, он не запрещал Бланшарду выход в море, а только советовал отложить рейс.)

Через день после катастрофы на побережье мыса Код прибыл некий Джордж Янг — делец-антиквар из Бостона. Он собрал обломки, погрузил их на телегу и увез к себе в магазин. На этом он немало заработал. Например, стойки из кают «Портленда» он продавал по 100 долларов за штуку. Штурвал с парохода — за 1000 долларов...

Корпус «Портленда» до сих пор не обнаружен, поскольку никто не знает место, где он затонул. Это кораблекрушение вошло в историю торгового флота США как одно из трагических происшествий конца прошлого века на восточном побережье страны.

И уже давно жители Портленда и Бостона не сверяют по его приходу часы. События трагической гибели «Портленда» надолго сохранились в сердцах обитателей северо-восточного побережья США. В память о нем ноябрьский шторм 1898 г. американские метеорологи называют не иначе как «Шторм Портленда».



ПАСХАЛЬНОЕ 6 КОРАБЛЕ- ГЛАВА 6 КРУШЕНИЕ

Дед великого английского романиста Роберта Льюиса Стивенсона, известный строитель маяков Роберт Стивенсон летом 1840 г. после своей очередной инспекторской поездки на острова Ла-Манша писал:

«Я нашел фонарь навигационного знака скал Каскетс в весьма неудовлетворительном состоянии в основном из-за их небрежной постройки. Маяк на скалах Каскетс, важнейший из всех и находящийся на самой напряженной в мире судоходной трассе, хуже всех.

которые я осмотрел. И я настоятельно рекомендую заметить на нем фонарь и ревун. Можно содрогнуться от одной мысли, что там может произойти, если это не будет сделано».

Маячная и лоцманская корпорация Великобритании «Тринити хауз» не прислушалась к совету бывалого инженера Стивенсона и не заменила фонарь и ревун маяка скал Каскетс.

Прошло 59 лет. На пасху, в воскресенье 1 апреля 1899 г. на площадях Лондона с утра раздавались крики мальчишек-газетчиков: «Катастрофа века! Пасхальное кораблекрушение! «Стелла» гибнет на скалах Каскетс! Потрясающие рассказы очевидцев!»

Что же там произошло? Почему сбылось пророчество строителя маяков Стивенсона?

В 1890 г. шотландская судостроительная фирма «Джей энд Джи Томсон» по заказу компании Лондонской и Юго-Западной железных дорог построила четыре однотипных пассажирских парохода — «Вера», «Фредерика», «Лидия» и «Стелла». Каждый из них имел вместимость чуть больше 1000 рег. т, длину 77 м, ширину 10,7 м. Паровые машины тройного расширения мощностью по 195 л. с. обеспечивали ход в 19,5 узла, что по тем временам считалось «курьерской» скоростью.

Все четыре парохода обслуживали каботажную линию Саутгемптон — острова Ла-Манша (Гернсей, Джерсей).

30 марта 1899 г. «Стелла» приняла на борт в Саутгемптоне 174 пассажира, в 11 часов 45 минут, точно по расписанию, отошла от причала. Она должна была совершить плавание через Ла-Манш протяженностью 120 миль и доставить пассажиров в Сан-Питерпорт на острове Гернсей и в Сан-Хэлье на острове Джерсей. Этим рейсом «Стелла» открывала свои летние круизы по сниженному тарифу на острова Ла-Манша, и, поскольку приближались пасхальные праздники, желающих провести их у родных и знакомых на островах оказалось немало. Все билеты на пароход были распроданы за две недели до начала рейса.

Сразу же при выходе из пролива Солент, когда «Стелла» легла на курс зюйд-вест $\frac{3}{4}$ к зюйду, ее окутал густой туман. Капитан Рикс приказал сбавить ход. Полчас судно шло 12-узловым ходом. Потом видимость немного улучшилась и пароход опять пошел со ско-

ростью 18 узлов. И хотя туман с каждой пройденной милей становился все гуще, команды с мостика в машинное отделение уменьшить обороты не последовало.

Капитан «Стеллы» не первый год работал на этой линии, большой практический опыт позволял ему идти по счислению почти полным ходом. Чтобы избежать столкновения с другими судами в Ла-Манше, «Стелла» согласно правилам каждую минуту подавала длинный гудок. Туман — нередкое явление в этих водах — никогда не был причиной нарушения графика движения пароходов Компании Лондонской и Юго-Западной железных дорог. Во всяком случае капитан Рикс не намерен был задерживаться и входить в порт ночью. По числу оборотов гребного винта он точно знал, что судно идет со скоростью 18,5 узла, и в 17 часов он оставит по левому борту скалы Каскетс и еще через полчаса выйдет к острову Гернсей.

Судно продолжало следовать заданным курсом. Утреннее тепло солнечного весеннего дня, которому так обрадовались пассажиры, садясь на пароход в Саутгемптоне, сменилось промозглой сыростью. Ветер, принесший с Атлантики дождь и туман, пробирал до костей. Закутанные в плащи фигуры немногих пассажиров, отдохавших на палубе, походили на привидения. Туман скрадывал их голоса, журчание воды у форштевня парохода и мерный стук его машины. В комнатах отдыха и курительных салонах было тепло и уютно. Пассажиры играли в карты, пили горячий кофе и вели традиционные разговоры об английской погоде. Многих, наверное, раздражал звук парового гудка, который каждую минуту раздавался над верхней палубой.

До порта назначения оставалось, как считал капитан, полтора часа. Но в 16 часов 20 минут он неожиданно услышал впереди по курсу слабый звук ревуна, в ту же минуту с бака раздался крик впередсмотрящего матроса первого класса Хартона: «По носу скала!»

Левая машина «Стеллы» была остановлена, руль тут же положен «лево на борт». Но судно не успело отвернуть и со всего хода ударило днищем о подводные камни. Удар был настолько сильным, что люди не смогли устоять на ногах, а в салонах мебель сдвинулась с места. Через несколько секунд все присутствующие на судне почувствовали еще один, не менее сильный удар в днище.

С ходового мостика вниз машинным телеграфом механикам была передана команда: «Стоп! Полный задний ход!» С невероятным скрежетом, сотрясаясь всем корпусом, пароход медленно сошел с камней на глубину.

В серо-желтоватой пелене тумана с правой скулы судна чернели скалы Каскетс. Через их верхушку лениво переваливались белые буруны высоких волн. Над ними кружили чайки. Увидев скалы, капитан Рикс тут же понял, что «Стелла», проскочив риф Блэк-Рок, дважды ударилась о его подводную часть. Днище парохода (так же как и его второе дно) оказалось пропоротым в двух местах.

Сквозь две пробоины вода начала заливать котельный и машинный отсеки парохода, и он стал быстро погружаться кормой, кренясь на правый борт. Хотя Рикс своевременно отдал команду закрыть горловины водонепроницаемых переборок, это не спасло положения: вода быстро и неумолимо затапливала пароход.

Риксу и его двум помощникам — старпому Вэйду и второму штурману Рейнольдсу было ясно, что судно пойдет ко дну. Не теряя драгоценного времени, капитан тут же отдал команды: «Стюардам — раздать пассажирам спасательные жилеты, матросам — спускать на воду шлюпки!»

На «Стелле» имелись пять обычных спасательных шлюпок и две со складывающимися брезентовыми бортами системы Бертона. Первая шлюпка была перегружена и при спуске на воду перевернулась. Большая часть оказавшихся в воде людей погибла в бурунах среди скал.

Панику при оставлении гибнущего судна удалось предотвратить. Благодаря выучке команды и отличной дисциплине четыре шлюпки благополучно спустили на воду менее чем за 5 минут. При этом строго соблюдался принцип «женщины и дети — в первую очередь и члены экипажа — после пассажиров».

Команда «Стеллы» проявила большое мужество и сделала все возможное, чтобы спасти пассажиров. Пожилая стюардесса по фамилии Роджерс, увидев, что одна из пассажирок осталась на палубе, отдала ей свой спасательный жилет и уступила место в спускаемой на воду шлюпке.

Трагедия длилась всего 8 минут. «Стелла», задрав высоко носовую часть, уходила кормой под воду, и когда она залила котельный отсек, на пароходе взорвались котлы. Звук от этого взрыва был слышен жителям острова Сарк, расположенного в 17 милях от скал Каскетс. Из машинной команды погибли все, кроме двух кочегаров. Им посчастливилось ухватиться в воде за опрокинутую шлюпку, которая сорвалась с кильблоков при погружении парохода.

Капитан Рикс погиб со своим судном. До последней минуты он находился на ходовом мостике. Очевидцы позже свидетельствовали, что в момент погружения «Стеллы» он, предвидя образование воронки, кричал в сторону шлюпок: «Матросы, гребите прочь! Спасайте пассажиров!»

В английских газетах, которые подробно описывали это кораблекрушение, можно было встретить рассказ о необычном спасении десятилетнего мальчика, сына некой англичанки по фамилии Арнолд. Вкратце эта история сводится к следующему.

В день отплытия из Саутгемптона мать купила своему сыну футбольный мяч. Целый день во время плавания мальчик не расставался с новой игрушкой и даже разбил пару стекол в салоне. Когда «Стелла» стала тонуть, госпожа Арнолд, видя, что у сына нет спасательного жилета, а плавать он не умел, расшнуровала футбольный мяч в месте, где можно было его надуть, и продела шнурок в петлю куртки сына. Мальчик с мячом оказался за бортом. В воде он пробыл больше часа, пока его не подобрала одна из шлюпок.

Судно затонуло настолько быстро, что часть пассажиров не успела сесть в шлюпки. Многие, когда пароход резко осел в воду на корму, не смогли удержаться на палубе и были сброшены за борт. За борт с кормы рухнула и огромная повозка, нагруженная мебелью и пожитками одной английской семьи, которая переезжала из Лондона на остров Гернсей. Эта повозка оказалась спасательным средством для тех, кто в холодной воде не нашел плававших обломков. Позже подошедшие шлюпки «Стеллы» сняли с повозки полтора десятка человек.

Второй штурман «Стеллы» Рейнольдс в момент погружения судна был сброшен в воду и доплыл до шлюпки, которую спустили с правого борта. В ней было

3 матроса и 31 пассажир. Эта шлюпка держалась с гребным катером, спущенным с левого борта. К 2 часам ночи туман рассеялся, на море усилилось волнение. Чтобы не оказаться на скалах среди бурунов, обитателям шлюпок пришлось просидеть на веслах всю ночь.

Восемь человек нашли спасение на перевернувшейся вверх килем шлюпке, которая сорвалась с кильблоков в момент, когда «Стелла» погружалась в воду. Около скал большой волной шлюпку снова перевернуло, на этот раз килем вниз. Спасшиеся в ней вынули из-под банок весла и сумели отгрести от полосы прибоя, бушевавшего у скал.

В одной из шлюпок перед ее спуском на воду не была вставлена пробка для слива воды. Эта затопленная шлюпка держалась на плаву благодаря лекальным воздушным ящикам. Впотьмах люди не смогли найти отверстие, в котором отсутствовала пробка, и им пришлось всю ночь провести по пояс в холодной воде. Ночью с этой шлюпки видели огни проходившего рядом парохода, но не смогли подать ему сигнал. К утру следующего дня от холода и изнеможения умерло 6 человек. В 13 часов 45 минут оставшихся в живых 8 человек спас французский буксир «Марсонин», следовавший из Шербура в Брест. Остальные шлюпки «Стеллы» были спасены пароходом «Линкс» компании «Грейт вестерн рэйлуэй» и однотипным со «Стеллой» пароходом «Вера» той же компании. Всего на борту «Стеллы» находилось 217 человек: 174 пассажира и 43 члена команды. Погибло 124 человека: 100 пассажиров и 24 члена экипажа.

После катастрофы Адмиралтейский суд провел несколько заседаний следственной комиссии, на которых очевидцы под присягой дали личные показания. Долго не могли понять члены суда, почему «Стелла», ведомая опытным капитаном, оказалась на скалах Каскетс. Нет особой необходимости описывать работу этой следственной комиссии. Остановимся на главном.

Как ни странно, суд не вменял в вину погибшему капитану Риксу то, что он в обстановке плохой видимости шел почти предельным ходом. Следствие показало, что все пароходы, работавшие на этой линии, ходили на предельной скорости даже во время густого тумана. Это объяснялось конкуренцией между пароходами

компании Лондонской и Юго-Западной железных дорог и «Грейт вестерн рэйлуэй», стремившимися переманить друг у друга пассажиров, гарантируя им на своих судах быстрый рейс и удобное время прибытия в порт назначения.

Суд обязал обе компании прекратить гонки пароходов и изменить график их движения.

В те годы английские капитаны, идя в тумане по счислению, вместо лага использовали счетчики оборотов паровой машины, определяя таким образом скорость, а по скорости пройденное расстояние. При плавании из Саутгемптона на острова Гернсей и Джерсей механикам в машинном отделении всегда вменялось в обязанность отмечать число оборотов паровой машины после прохождения траверза маяка Нидлз, и как только капитану докладывали снизу, что сделано столько-то оборотов, он знал, что уже близко скалы Каскетс, и тут же менял курс. Так было и во время рокового рейса «Стеллы». Рикс знал, что через каких-нибудь полчаса вахтенный механик доложит на мостик указанное (на опыте многочисленных рейсов) число оборотов паровой машины. Но судно оказалось на камнях раньше его доклада. Почему? На этот вопрос в течение нескольких заседаний членам суда никто не мог дать точный ответ — ни единственный спасшийся судоводитель парохода Рейнольдс, ни чины следственной комиссии. И только через несколько заседаний второй штурман «Стеллы» вспомнил, что перед трагическим рейсом, открывшим летний круизный сезон, судно прошло докование. Подводная часть корпуса парохода была очищена от морских обрастаний, отдраена песком и вновь окрашена. Обороты машины остались прежними, а скорость возросла почти на один узел! Именно поэтому «Стелла» оказалась у скал Каскетс раньше, чем этого ожидал Рикс.

И последнее. Если бы правление «Тринити хауз» прислушалось к совету Стивенсона в 1840 г. и заменило фонарь маяка и ревун на Каскетсах, то вперёдсмотрящий «Стеллы» заметил бы огонь маяка и услышал бы его ревун.

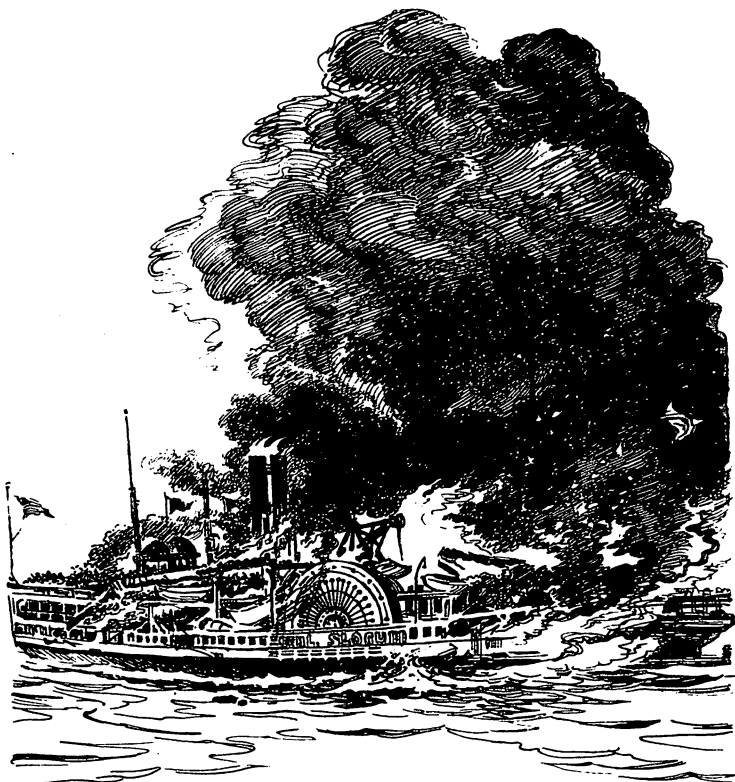
Катастрофа «Стеллы» явилась не первым и не последним кораблекрушением на скалах Каскетс. На протяжении многих лет они превратились в настоящее кладбище кораблей. Не увидел огонь их маяка и не услы-

шал слабый звук его ревуна капитан французского парохода «Мари Фанни». Это судно погибло в том же месте за два с половиной года до «Стеллы», 14 декабря 1896 г.

Только в двадцатые годы нашего столетия маячная служба Великобритании на Каскетсах перестроила маяк. Дальность видимости его огня теперь составляет 15 миль. На скале Блэк-Рок, которая находится на значительном расстоянии от маяка, поставили вращающийся ревуна, чтобы звук его был слышен за мили со всех секторов, вне зависимости от направления ветра.

«Пасхальное кораблекрушение 1899 года» всколыхнуло всю Англию. Суд обвинил владельцев «Стеллы» в том, что они вынуждали капитанов своих пароходов идти на предельных оборотах в обстановке плохой видимости, и обязал их выплатить все убытки пострадавшим пассажирам и родственникам погибших. Суд не забыл подчеркнуть мужественное поведение членов экипажа «Стеллы», особо отметив штурмана Рейнольдса и стюардессу Роджерс.

Сразу же после кораблекрушения в Англии и во Франции были проведены сборы денежных средств в пользу вдов и сирот погибших. Пассажиры парохода «Вера» передали 25 фунтов стерлингов Рейнольдсу и трем морякам, которые спасли шлюпку с 31 пассажиром «Стеллы». Восемь человек, оставшихся в живых в шлюпке, которую спас французский пароход «Марсонин», купили капитану этого парохода и членам его команды серебряную подзорную трубу и четырнадцать карманных часов. Жители Саутгемптона собрали 250 фунтов стерлингов и передали их престарелому отцу погибшей стюардессы Роджерс для содержания ее детей, еще столько же было собрано жителями города на памятник стюардессе. Он и сейчас стоит на набережной в Саутгемптоне и считается одним из странных, но оригинальных памятников Европы. Представьте себе огромное высеченное из темного гранита пустое кресло, обращенное в сторону моря. На спинке этого кресла выбиты слова, повествующие о героизме стюардессы во время «Пасхального кораблекрушения».



ГЛАВА 7 «ОСТАНОВИТЕ ПАРОХОД!»

В 10 часов утра 15 июня 1904 г. жители Нью-Йорка стали свидетелями невероятного и страшного зрелища. В самом центре города по реке Ист-Ривер на огромной скорости шел охваченный огнем большой белый пароход. С бешеной скоростью в клокочущей пене воды вращались его гребные колеса, за кормой по реке стелился черный шлейф дыма, а на переполненной верхней носовой палубе под бравурную музыку оркестра пассажиры танцевали веселую польку...

Опешив от такой картины, люди буквально протирали глаза. С берегов Манхэттана и Бруклина раздавались крики: «Остановите пароход! Тушите огонь! Причаливайте к берегу!» Но пароход продолжал следовать вниз по реке в сторону пролива Лонг-Айленд. Его пытались догнать два паровых буксира и речной паром, который бросил свой маршрут на переправе через Ист-Ривер, но не смогли.

С такого странного, небывалого еще в истории города происшествия в Нью-Йорке начался день 15 июня 1904 г., вписавший еще одну страшную страницу в летопись великих катастроф. Жителям этого города было хорошо знакомо название горевшего парохода. На сиянии его гигантских колес золотыми буквами было написано «Genl. Slocum».

История парохода вкратце такова.

Пассажирский колесный пароход «Генерал Слокам» построили на верфи компании «Дэвайн энд Бартис» в Бруклине в 1891 г. по заказу нью-йоркской фирмы «Никербокер стимбоут компани» для обслуживания туристов на рейсах по рекам города и проливу Лонг-Айленд. Пароход имел регистровую вместимость 1284 т, длину 80 м, ширину 11 м, осадку 2,6 м. Паровая коромысловая машина мощностью 1400 л. с. приводила в движение гребные колеса с поворотными плицами, которые сообщали судну скорость 12 узлов. На четырех палубах парохода могли разместиться 2500 пассажиров.

Вместе со своим «братом» пароходом «Гранд Рипаблик» пароход «Генерал Слокам» являлся «последним из могикан» в эпохе колесных пароходов США с деревянным корпусом. По своему внешнему виду и отделке внутренних пассажирских помещений он во многом был схож с морским колесным пароходом «Портленд», погибшим в 1898 г. Отличие состояло в высоте надводного борта и в том, что три верхние открытые палубы на «Генерале Слокаме» начинались от самого форштевня и заканчивались у среза кормы. Салоны парохода были отделаны полированными панелями красного дерева, в них висели бронзовые люстры и стояли дубовые резные столы, диваны, кресла и стулья, обитые сафьяном и красным бархатом.

Как уже упоминалось, «Генерал Слокам» обслуживал экскурсантов. В его последнем трагическом рейсе

пассажирами оказались германские эмигранты, поселившиеся лет двадцать назад на Манхаттане в нижней части Ист-Сайда, в районе Миддл-Виллэдж. Это место, расположенное между 14-й стрит и вокзалом Хьюстон, до сих пор носит название «Малая Германия». Тем летом 1904 г. немецкая община Лютеранской церкви Св. Марка в Нью-Йорке, отмечая семнадцатую годовщину своего существования в эмиграции, наняла «Генерала Слокама» для увеселительной прогулки в Саранчовую Рощу — живописный пригород Нью-Йорка на северном берегу острова Лонг-Айленд.

Рано утром того злополучного дня пароход покинул стоянку у пирса 15-й стрит на Гудзоне (Норт-Ривер) и, обойдя набережную Баттери, в 8 часов 20 минут пришвартовался к пирсу 3-й стрит на реке Ист-Ривер, чтобы принять пассажиров.

Поскольку 15 июня 1904 г. был будничным днем, экскурсантами в основном оказались женщины и дети, мужчин насчитывалось меньше сотни. Приняв на борт 1388 человек, «Генерал Слокам» в 9 часов 40 минут отошел от причала, развернулся и двинулся вверх по Ист-Ривер в сторону пролива Лонг-Айленд, подгоняемый сильным отливным течением. В рулевой рубке парохода стоял его капитан, 67-летний голландец Вильям Ван-Шайк, и рядом два его помощника — лоцманы Эдвард Уарт и Эдвард Уивер. Через несколько минут судно должно было войти в узкий скалистый пролив, носящий название Хелл-Гейт, что на русский язык переводится как «Врата ада» (об этом проливе уже упоминалось во второй главе). Даже сегодня это место считается самым опасным и трудным для плавания судов в районе Нью-Йорка. И хотя уже давно взорвана большая часть подводных скал на фарватере этого пролива, его извилистость в виде латинской буквы S требует от судоводителей хорошего знания лоции и даже виртуозности, если учесть, что скорость приливно-отливного течения, которое меняется два раза в сутки, здесь составляет 5—6 узлов. Течение прекращается один раз в сутки всего на 4 минуты.

Итак, «Генерал Слокам» приближался к «Вратам ада». Он шел западным фарватером между берегом Бруклина и островом Блэкуэлл, который сегодня носит имя президента Рузвельта. Через 20 минут после отхода от пирса, когда «Генерал Слокам» проходил траверз

138-й стрит Манхаттана, на борту вспыхнул пожар. Его первые признаки заметил один из пассажиров — одиннадцатилетний мальчик. Проходя по нижней палубе вдоль левого борта позади гребного колеса, он почувствовал запах дыма, который просачивался сквозь щель в дверях запертой кладовой. Мальчик сказал об этом матросу Джеку Кокли. Тот открыл дверь кладовой, где хранились старые тросы, бочки с краской и машинным маслом, посуда и сломанная мебель из салонов. В большой деревянной бочке, в каких на пароход привозили стеклянную посуду, горела солома. Матрос, чтобы сбить пламя, опустил в бочку что попало под руку — мешок мелкого угля, которым повара парохода топили камбузную плиту. Кокли решил отправиться за подмогой. О происшествии он сообщил первому помощнику капитана Эдварду Фланагану, а тот в свою очередь, видимо, не желая брать на себя ответственность, поставил в известность старшего механика Бена Конклина. Стармех, собрав группу из пяти-шести матросов и кочегаров, включил пожарный насос и раскатал по палубе рукав. Но как только открыли вентиль, шланг сразу же лопнул в нескольких местах: из-за ветхости он не выдержал давления воды. Через несколько минут второй механик Эверетт Брэндоу приволок другой, более тонкий резиновый шланг. Но использовать его не смогли, так как не нашли переходной муфты к насосу. За это время огонь из бочки воспламенил машинное масло и масляную краску, и очень быстро пламя из кладовой перекинулось на деревянные панели парохода и переборки. Напомним, что «Генерал Слокам» почти целиком был построен из дерева и недавно его весь заново покрасили. В то время безопасных огнестойких красок еще не знали и судно всегда красили обычной масляной краской. Сухое, хорошо высушенное с годами дерево конструкций парохода под многими слоями старой краски горело, как хлопок. «Генерал Слокам» шел против ветра с отливным течением и, чтобы не потерять управляемость на стремнине в «Вратах ада», капитан Ван-Шайк вел его на предельных оборотах машины. Скорость парохода на подходе к проливу равнялась 18 узлам. Все это способствовало быстрому распространению огня наверх и в сторону кормы. Пассажиры, находившиеся на трех носовых палубах парохода, о пожаре и не думали, не ведал

о нем и сам капитан, стоявший с двумя лоцманами в рулевой рубке. Оркестр продолжал играть, а пассажиры — танцевать.

Первый помощник капитана Фланеган доложил капитану о пожаре лишь спустя 20 минут, как об этом ему сказал матрос Джек Кокли. Увидя вырывавшиеся с нижних палуб за гребными колесами языки пламени и стелившийся за кормой дым, Ван-Шайк понял, что его судно обречено на гибель.

Остановить пароход или выбросить его на мель было невозможно, поскольку судно уже вошло в пролив и начинало совершать первый поворот. Если бы в эту минуту машину «Генерала Слокама» застопорили, его тут же бы развернуло течением лагом и разбило о скалы «Врат ада». Выхода не было. Плавающее судно продолжало бешеную гонку навстречу своей гибели. Пламя распространялось словно при степном пожаре. Паника охватила пассажиров мгновенно, и на палубах «Генерала Слокама» начало твориться что-то неопишное. Женщины кричали, заламывали руки, рвали на голове волосы. Все бросились искать в толпе своих детей. Истошные вопли, крики и плач сотен детей огласили все палубы парохода и окрестные берега, они заглушали шум паровой машины и удары плиц гребных колес о воду. Люди метались по пароходу от одного борта к другому, с палубы на палубу. На трапах началась давка. Повсюду царил паника и полная неразбериха. Теперь уже никто на пароходе не думал погасить огонь. Это было невозможно, так как половина судна полыхала, пламя стало распространяться и в сторону носа парохода. Люди бросились к спасательным шлюпкам. Их на судне имелось шесть, им не страшен был огонь, они были цельнометаллическими. Но спустить их на воду оказалось невозможным. Все шесть шлюпок сильно присохли к кильблокам в результате многих покрасок и, более того, были прикреплены к ним толстой проволокой (видимо, эти шлюпки представляли большой соблазн для портовых воров). На пароходе имелось около двух тысяч спасательных пробковых жилетов особой конструкции — так называемые «никогда не тонущие жилеты Конуэйлера». Но эти крайне сейчас нужные спасательные средства оказались недоступными для пассажиров, особенно для женщин. Они хранились на специально сделанных стеллажах вдоль продольных

переборок каждой из открытых палуб, но так высоко, что до них нужно было допрыгивать. Когда матросы парохода начали из раздавать женщинам, оказалось, что жилеты в виде пакетов по двенадцать штук были перевязаны проволокой. Эти «никогда не тонущие жилеты» при попытке их надеть разрывались на куски, а наполнявшая их пробка истлела и превратилась в труху. Позже выяснилось, что жилеты с момента постройки «Генерала Слокама» ни разу не снимались со стеллажей и не проверялись.

Когда пароход проскочил пролив Хелл-Гейт, он напоминал огромный, плывущий по реке костер. Огонь уже добрался до световых люков машинного отделения и охватил две нижние носовые палубы.

Наконец, капитан Ван-Шайк мог остановить судно и передал в машинное отделение телеграфом соответствующую команду, но ответа оттуда не последовало: механики и кочегары уже покинули свои посты. Колеса «Генерала Слокама» по-прежнему продолжали вращаться на предельных оборотах машины, которую теперь остановить было невозможно, так как путь к ней был отрезан стеной огня.

— Остановите пароход! Высадите нас на берег! Спасите наших детей! — раздавались многоголосые крики женщин. Но пароход все мчался и мчался вперед. Уже стала загораться верхняя носовая палуба. Как только «Генерал Слокам» вышел из «Врат ада», капитан Ван-Шайк понял, что единственным местом, где можно было выбросить судно на мель, являлся остров Норт Бразер Айленд, напротив набережных Бронкса. Когда же пароход на полном ходу стал огибать мыс Халлет, где начинается район Бруклина Астория, он резко и сильно накренился на один борт: столпившихся на верхних носовых палубах людей откинуло и прижало к бортовым поручням, последние рухнули, и сотни людей оказались в воде.

Пока «Генерал Слокам» мчался к спасительному острову, мощный портовый буксир «Франклин Эдсон» сумел приблизиться к нему вплотную и пришвартоваться к кожуху гребного колеса. Около пятидесяти человек смогли перебраться на буксир. Однако сам буксир, находясь вплотную к горевшему пароходу, загорелся и поспешил к берегу, чтобы высадить людей. Отовсюду к «Генералу Слокаму» спешили пожарные

суда, паромы, гребные лодки. Они подбирали с воды плавающих людей и трупы.

На берегу залива острова Норт Бразер Айленд капитан Ван-Шайк увидел нефтяные резервуары и штабели бревен лесного склада. Зная, что, сажая на мель горящий пароход в этом месте, он наверняка подожжет склады, и понимая свой просчет, Ван-Шайк направил свое обреченное судно к другому, северо-восточному, берегу острова.

Горевший «Генерал Слокам» являл собой столь страшное зрелище, что люди, смотревшие на него с берега, не могли остаться бездушными, они бросились к стоявшим у пристани лодкам, яликам и фифанам, сели на весла и помчались спасать несчастных. Навстречу пылающему пароходу от острова Норт Бразер Айленд отчалил ялик, в котором гребли четверо больных из инфекционной больницы, находившейся на острове. На другом острове, который назывался Райкерс, располагался исправительный дом для малолетних преступников. Увидя, как с охваченного пламенем парохода за борт прыгают женщины и кидают в воду младенцев, заключенные самовольно захватили гребные лодки, принадлежавшие администрации колонии, и бросились на помощь.

Капитан рассчитывал посадить пароход на мель правым бортом, но этого не получилось, судно уперлось в камни носом, течение развернуло его, и корма оказалась на глубокой воде. Из-за этого многие из тех, кто не умел плавать и надеялся спрыгнуть с парохода на сушу, остались навсегда на охваченном пламенем судне.

Число жертв пожара «Генерала Слокама» оказалось ужасающим. Только в день катастрофы обнаружили 498 трупов. Окончательная цифра погибших — 957 человек. Вскоре это число возросло за счет умерших в госпиталях от ран и ожогов до 1021 человека. Из 1418 человек (30 членов экипажа), находившихся на борту сгоревшего парохода, 175 пассажиров и 5 членов экипажа «Генерала Слокама» получили тяжелые ожоги. Число тех, кто физически никак не пострадал, равнялось всего 251.

Последний рейс этого парохода начался в 9 часов 40 минут и закончился в 10 часов 20 минут утра. Всего полчаса потребовалось огню, чтобы уничтожить пароход. Несмотря на отчаянные попытки прибывших к

острову Норт Бразер Айленд пожарных судов, «Генерал Слокам» сгорел фактически до главной закрытой палубы.

Еще члены общины Лютеранской церкви Св. Марка и обитатели «Малой Германии» в Нью-Йорке не успели предать земле прах погибших при пожаре, как в Бронксе суд присяжных начал расследование причин и обстоятельств, приведших к катастрофе. Общественность Нью-Йорка требовала «голову капитана «Генерала Слокама». Предварительное следствие быстро вскрыло целый ряд вопиющих нарушений правил и недостатков в эксплуатации компанией «Никербокер стимбоут» своего парохода. За тринадцать лет службы «Генерал Слокам» несколько раз имел поломки и аварии. Через четыре месяца после вступления в строй он выскочил на мель и сильно помял днище, потом, отходя от пирса на Норт-Ривер, своей кормой протаранил пароход «Монмум», чуть позже столкнулся с лихтером «Маелия», а через некоторое время сам получил пробоину в корме от форштевня буксира «Роджерт Сэйр». Летом 1884 г. название «Генерал Слокам» попало на первые полосы всех газет Нью-Йорка. Ван-Шайк умудрился посадить его на мель в заливе Рокауэй в тот момент, когда на борту судна находились 4700 пассажиров (вместо 2500, предусмотренных нормой)! За такое нарушение правил безопасности плавания владельцы «Генерала Слокама» вынуждены были заплатить штраф в размере 1670 долларов — сумму по тем временам немалую.

Предварительным следствием было установлено, что в мае 1904 г. «Генерал Слокам» обследовался судоводной инспекцией США, о чем имелся соответствующий акт, в котором инспекторы утверждали, что они проверили все спасательные средства, вывалили на шлюпбалках все шлюпки за борт и испытали под давлением пожарные рукава и насос.

На допросе капитан «Генерала Слокама» заявил, что он командовал во всех отношениях безопасным и исправным судном, которое было обеспечено всем необходимым для его безопасности оборудованием. Однако факты, вскрывшиеся в ходе предварительного следствия, изобличали во лжи как чиновников судоводной инспекции, так и капитана «Генерала Слокама» и владельцев парохода. Члены экипажа сгоревшего

парохода под присягой показали, что они ни разу не проходили противопожарного инструктажа и что на судне никогда не проводилось учебных спасательных тревог. Более того, расследование показало, что у некоторых членов экипажа парохода не было соответствующих документов на занятие своих должностей. Например, первый помощник капитана Эдвард Фланаган занимал эту должность, не имея диплома судоводителя. Оказалось, что перед этим он служил клерком в конторе фирмы «Никербокер стимбоут компани».

На четвертый день работы суда присяжных Ван-Шайк был обвинен в непредумышленном убийстве многих людей — пассажиров вверенного ему парохода. Капитан «Генерала Слокама», оправдываясь, апеллировал к тому факту, что до этой катастрофы он на своем пароходе без единого несчастного случая перевез 30 миллионов пассажиров. Однако суд не счел этот факт смягчающим вину обстоятельством. Учитывая, что Ван-Шайк получил на пожаре ожоги и находился в госпитале, следственная комиссия, отпустив его на время под залог, передала дело о катастрофе Большому федеральному жюри штата Нью-Йорк. Под залог были также отпущены сотрудник судоходной инспекции Лундберг, подписавший фальшивый акт освидетельствования «Генерала Слокама» в мае 1904 г., несколько должностных лиц «Никербокер стимбоут компани» и бездипломный первый помощник капитана Эдвард Фланаган, который так поздно оповестил капитана о начавшемся пожаре.

10 января 1906 г. на сессии Большого федерального жюри Нью-Йорка возобновилось слушание дела по обвинению капитана «Генерала Слокама» в непредумышленном убийстве своих пассажиров. Присяжные признали капитана виновным в том, что он не заботился о состоянии противопожарного и спасательного оборудования своего парохода, ни разу не проводил соответствующих учений и инструктажей. Хотя действия Ван-Шайка в управлении судном после начавшегося пожара были признаны судом правильными, приговор, вынесенный ему, оказался суров: 10 лет тюремного заключения. Остальных привлеченных по этому делу упомянутых лиц суд признал невиновными... Общественность Нью-Йорка, которая два года назад требовала «голову капитана Ван-Шайка», усмотрела в решении Большого федерального жюри несправедливость, поняв.

что капитана сделали единственным виновником катастрофы и «козлом отпущения»: Друзья Ван-Шайка организовали среди речников и моряков Нью-Йорка фонд материальной помощи и собрали для престарелого капитана 5620 долларов.

Апелляция Ван-Шайка Верховным судом США была отклонена: семидесятилетний капитан сел в одиночную камеру тюрьмы Синг-Синг. Незадолго до этого он успел жениться на медицинской сестре, которая ухаживала за ним в госпитале после пожара. За три года пребывания Ван-Шайка в тюрьме эта женщина собрала четверть миллиона подписей под петицией о помиловании своего мужа. Петиция была вручена президенту США Уильяму Тафту. Он удовлетворил просьбу общественности, и капитан «Генерала Слокама» в первый день Рождества 1911 г. был освобожден из тюрьмы. На собранные для него деньги он купил под Нью-Йорком ферму, куда удалился на жительство. Умер он в 1927 г., отпраздновав свое девяностолетие.

Был ли виноват капитан Ван-Шайк? Некоторые американские историки и исследователи считают, что если бы он оставил судно в этот момент, то едва ли кто из пассажиров остался бы в живых: горящий пароход развернуло бы лагом и он ударился о скалы. Сейчас этот участок реки зарегулирован и не представляет какой-либо опасности для его прохождения. Но в те годы на этом месте происходили аварии и катастрофы судов, здесь нашли свой конец десятки речных пароходов, паромов, буксиров. Об этом красноречиво свидетельствует название этого участка Ист-Ривер: «Врата ада».



В ДВАДЦАТИ 8 МЕТРАХ ГЛАВА 8 ОТ МОДА

Мысль заняться исследованием катастрофы, речь о которой пойдет далее, подсказала мне небольшая заметка, опубликованная в журнале «Вокруг света» № 10 за 1907 г. под названием «Гибель парохода «Берлин». В ней сообщалось, что пароход «Берлин», совершая очередное плавание из английского порта Гарвич через Ла-Манш в голландский порт Хук-ван-Холланд, погиб в 20 м от берега, из числа его пассажиров и экипажа удалось спасти всего одиннадцать человек. В заметке говорилось: «Пассажи-

ры уже готовились выйти на берег, уже надеялись пересесть в вагоны железной дороги, чтобы отправиться дальше, как вдруг страшный толчок и треск. «Берлин» на полном ходу ударился о выступ подводной скалы. В одно мгновение передняя часть корпуса погрузилась в море. Все бывшие на ней люди погибли. Судьба избавила их от лишних мучений. Вероятно, они умерли раньше, чем успели осознать свое положение. Кормовая часть парохода была еще над водой. Здесь искали спасения все остальные, тесно прижавшись друг к другу, видя перед собой почти верную смерть».

Заметка заканчивалась словами: «Едва ли будет возможно установить точно, что было причиной несчастья: небрежность ли лоцмана, порча машины или какая-нибудь иная случайность».

Эти слова много лет не давали мне покоя. Сведения о странном и трагичном кораблекрушении, которые удалось почерпнуть в зарубежной морской периодике тех лет, оказались весьма противоречивыми. Я уже было позабыл о своем намерении докопаться до сути дела, как неожиданно представился случай побывать по служебным делам в Голландии и Англии. В морских музеях и библиотеках этих стран я собрал необходимый материал о гибели «Берлина». Просмотрев описание катастрофы, заявления очевидцев и протоколы следственной комиссии, я пришел к выводу, что катастрофа «Берлина» — история, что называется, из ряда вон выходящая и заслуживает особого внимания.

Пассажирский пароход «Берлин» был построен в Англии фирмой «Эрл» в 1894 г. по заказу британской компании «Грейт истерн рэйлуэй» для перевозки железнодорожных пассажиров, совершавших поездки из Англии на континент и обратно. Судно имело регистровую вместимость 1775 т, длину 91,5 м, ширину 11 м и осадку чуть более 4,8 м. Паровая машина тройного расширения мощностью 5800 индикаторных лошадиных сил сообщала вращение двум гребным винтам, которые обеспечивали максимальную скорость 18 узлов. Судно имело отличные мореходные качества, его быстрый ход и комфортабельность внутренних помещений со дня ввода в эксплуатацию неизменно привлекали пассажиров. Однотипным с «Берлином» был пароход «Вена». Оба судна работали по строгому графику движения и выходили в рейс фактически в любую погоду. Капитаны

обоих судов знали маршрут рейса как свою ладонь, каждый из них мог войти в любой из портов Ла-Манша, как говорится, с закрытыми глазами. Определенную опасность, конечно, представляла угроза столкновения с другими судами во время тумана. Но аварий или катастроф, вызванных столкновениями судов, компания «Грейт истерн рэйлуэй», к счастью, не знала.

Роковой рейс «Берлина» начался в 10 часов вечера в среду 20 февраля 1907 г. Экипаж парохода состоял из 53 человек. Помимо них, на судно взошел 91 пассажир, включая нескольких детей. «Берлин» мог бы принять на борт в 5—6 раз больше пассажиров, но в это время года, когда со стороны Северной Атлантики в Ла-Манш то и дело врываются сильные западные штормы, желающих совершить путешествие из Англии в европейские столицы было немного. Пассажирами «Берлина» в основном были члены труппы Берлинской оперы, которые возвращались в Германию после гастролей в Лондоне.

В день отплытия «Берлина» из Гарвича над юго-восточной Англией бушевал шторм. Море было беспокойным, над свинцовыми валами Ла-Манша один за другим проносились снежные заряды. Вопрос об отмене рейса не поднимался ни портовыми властями, ни владельцами парохода, ни его капитаном. В Англии не любят нарушать традиции, и ровно в 22 часа капитан «Берлина» Прешпоус отдал команду выбирать швартовы.

Выйдя в открытое море, судно сразу же встретило сильное волнение и жестокий ветер от норд-веста. Волны ударяли в левую раковину парохода. Почти никто из пассажиров не ложился спать, многих мучили приступы морской болезни. Из-за непогоды судно вынуждено было сбавить обороты машины и поэтому подошло к берегам Голландии не к трем часам ночи, а к половине шестого.

В те годы внешнюю гавань Хук-ван-Холланда ограждали два каменных мола. Они, как большой палец и мизинец раскрытой кисти исполинской руки, выступали далеко в открытое море. На краю каждого из этих молон-пирсов стояли маяки, указывавшие вход в гавань. Во время отлива молы, выложенные из больших камней и бетонных кубов, высились на 2 м над уровнем моря. В прилив они были почти ровень с поверхностью



Кормовая часть парохода «Берлин» зацепилась за край волнолома воды, а если на море шел шторм, то валы беспрепятственно перекатывались через проезжую часть молов.

Капитан «Берлина» сквозь брызги волн и снегопад сумел заметить огни обоих маяков и начал вводить судно на внутренний рейд. Именно в эту минуту произошло невероятное...

Сначала дадим этому «невероятному» определение, а потом объясним, как оно случилось. В международной практике расследования и разбора аварий и катастроф судов торгового флота издавна существует выражение «непреодолимые силы морской стихии и непредвиденные на море случайности». В русском языке для определения этого существует выражение «форсмажор».

То, что произошло с пароходом «Берлин», как раз и следует назвать действием непреодолимой силы морской стихии. В ту самую минуту, когда судно огибало северную оконечность мола, чтобы по фарватеру пройти в порт, налетел жесточайший шквал. Огромная волна, как щепку, приподняла пароход, снесла его с курса и швырнула левым бортом на угол мола. Сквозь неистовые завывания шторма и гул разбивавшихся о мол волн находившиеся на борту «Берлина» люди услышали невероятной силы грохот и треск.

Позже на суде в Роттердаме, во время разбирательства катастрофы, оставшиеся в живых очевидцы показали под присягой, что судно находилось на верном курсе и ошибки в управлении им не было. Смотритель маяка на конце мола заявил суду, что судно, входя в гавань, следовало правильным курсом, но неожиданно было брошено огромной волной на край мола, у самого маяка. Один из спасшихся матросов «Берлина» по фамилии Фишер, который в этот момент был на мостике, сообщил суду, что пароход гигантской волной «подняло и ударило левой кормовой раковиной о край мола». Он сказал судьям, что слышал, как после первого удара о мол капитан Прешпоус крикнул в переговорную трубу в машинное отделение: «Стоп правая машина! Правая машина полный назад! Левая полный вперед!» Фишер сообщил следственной комиссии, что нос парохода стал уже было отходить на прежний курс, как обрушившаяся на судно очередная, не менее сильная волна еще раз подхватила его и снова ударила бортом о камни мола.

На борту «Берлина» находился в качестве пассажира некий Паркинсон, англичанин, морской капитан по профессии. Он направлялся из Гарвича в Антверпен, чтобы там принять под свое командование новое судно. Поняв, что пароход ударило о камни, Паркинсон выскочил из своей каюты и помчался на ходовой мостик, чтобы помочь своему коллеге. Но помощь капитану Прешпоусу не понадобилась. Когда Паркинсон выбежал на верхнюю палубу, то увидел, как с мостика за борт волна смыла и капитана, и лоцмана. Эта же волна бросила в море и самого Паркинсона. Он спасся благодаря тому, что ему удалось ухватиться за смываемое с палубы «Берлина» бревно.

Удар третьей волны урагана для парохода оказался роковым: корпус судна со страшным скрежетом переломился пополам в районе машинного отделения за дымовыми трубами. При этом волной были снесены за борт ходовой мостик, штурманская рубка, каюта капитана и четыре шлюпки. Носовую часть парохода, в которой под главной палубой в каютах находилась большая часть пассажиров, ветром отнесло на 70 м в сторону, прежде чем она опрокинулась на борт и затонула. Все, кто находился на этом обломке парохода, погибли. Кормовую же часть судна волнами как бы пригвоздило к камням и

железным сваям мола. На ней в живых оставалось полтора десятка человек.

Единственным свидетелем этой разыгравшейся с невероятной быстротой драмы был смотритель маяка на краю южного мола. То, что он увидел сквозь пелену брызг волн, повергло его в такой ужас, что ему потребовалось некоторое время, чтобы выйти из оцепенения и понять, что следует сделать. По телеграфному аппарату маяка он сообщил о катастрофе в Роттердам.

Приблизительно через час, когда забрезжил рассвет, из Хук-ван-Холланда на помощь погибающим вышел паровой спасательный катер «Президент ван Хеель». Его командир капитан Янсен предпринял несколько отчаянных попыток приблизиться со стороны открытого моря к сидевшей на откосе мола кормовой части «Берлина». При таком жестоком шторме подойти вплотную к заливаемой беспрестанно волнами корме парохода было невозможно: паровой деревянный катер тут же разбило бы о борт в щепы. Капитан Янсен видел высывавшихся из-за обломков парохода людей, видел, как отчаянно они размахивали платками. Но помочь им ничем не мог. Огромные волны, увенчанные белой пеной, с яростью разбивались об обломки парохода. Янсен направил свой катер к месту, где торчала из воды фокмачта «Берлина», и стал кружить вокруг нее, стараясь обнаружить на воде оставшихся в живых людей. Около двадцати трупов выловили из воды голландские спасатели, прежде чем обнаружили недалеко от южного мола живого, окоченевшего в ледяной воде человека. Им оказался капитан Паркинсон, державшийся за бревно. Чтобы спасти его жизнь, Янсен прекратил поиски и повел «Президента ван Хееля» полным ходом в Хук-ван-Холланд. Там спасенным занялись врачи. Он остался жив.

Сдав в госпиталь Паркинсона, капитан Янсен вновь отправился к оконечности южного мола и еще раз попытался снять с кормы «Берлина» людей. О том, чтобы спасти их со стороны мола, не могло быть и речи. Был прилив, и при таком шторме валы высотой более 3 м переваливались через верх мола, начиная с его края и кончая местом, где он упирался в низменный берег. Снять людей с обломка «Берлина» можно было только со стороны моря. Но сильное волнение по-прежнему не позволяло подойти к корме парохода. Один раз Янсен

сумел подвести свой катер к борту обломка на расстояние 10 м. Он крикнул в рупор, чтобы люди прыгали в воду. Но никто из них не двинулся с места. Видимо, они понимали, что очередной набегающий вал расплющит их о борт или о стенку мола.

Янсену не оставалось ничего другого, как вылавливать из воды трупы пассажиров и членов экипажа «Берлина». Их укладывали на сколоченные из досок помосты в одном из грузовых складов железнодорожного вокзала Хук-ван-Холланда. Сюда же доставляли трупы, которые волны выбросили на берег, их принесли санитары и солдаты.

Положение уцелевших в кормовой части парохода было отчаянным. Каждые четверть минуты на них обрушивался вал, грозя разрушить их обиталище или сорвать его с камней мола. Ежеминутно несчастные ожидали смерти, мучились от холода, соленой воды, жажды и голода. Но самым тяжелым для них было то, что в 20 м от себя, на маяке, они видели живых людей, видели спасателей, которые, как им казалось, не хотели их спасти.

К вечеру того же дня капитан «Президента ван Хееля» предпринял еще одну попытку спасти оставшихся в живых с обломка «Берлина». Ему еще раз удалось подойти к борту метров на десять и сбросить на воду штормтрап, к обоим концам которого были привязаны канаты и буйки. Двое моряков «Берлина» изловчились и подцепили канат, закрепив его на обломках парохода. Казалось, что теперь по этой плавающей на воде лестнице можно будет перебраться на катер. Надежда затеплилась в сердцах отчаявшихся людей. Однако очередная набежавшая волна высотой 7 м подхватила «Президента ван Хееля» и отбросила его на несколько метров в сторону, канат лопнул. Норд-вест не утихал, брызги от волн, смешанные со снегом, ухудшали видимость, к тому же начинало смеркаться. При таких условиях любая очередная попытка могла оказаться роковой для самих спасателей. Им оставалось только надеяться, что обломок «Берлина» до наступления утра выдержит натиск стихии, и с наступающим отливом людей можно будет снять с мола.

Так прошел день 21 февраля, спасли лишь одного человека — капитана Паркинсона. Жуткой была ночь, которую предстояло провести потерпевшим кораблекру-

шение. Ледяной холод заставил их сидеть в полузаотопленном твиндеке, тесно прижавшись друг к другу. Мучимые жаждой, холодом и голодом, обессиленные, они ожидали смерти. С каждым ударом волны обломок судна раскачивался из стороны в сторону. Несчастье сроднило этих одиннадцать мужчин и трех женщин, смертельная опасность и мучения стерли все различия в социальном положении, они стали братьями и сестрами. Весть об их судьбе уже облетела не только Голландию, но и всю Европу. Газеты столиц континента наутро вышли экстренными выпусками. Несмотря на шторм, который все еще не унимался, на побережье Северного моря из Роттердама началось паломничество. Тысячи людей хотели быть свидетелями спасения оставшихся в живых «берлинцев», когда «Президент ван Хеель» утром 22 февраля снова вышел в море. Люди, собравшиеся на набережных Хук-ван-Холланда, обнаружили выброшенную прибоем полированную доску из красного дерева, на которой черным деревом были инкрустированы слова «Курительный салон», а рядом нацарапаны кончиком ножа слова призыва о помощи и фамилии тех, кто находился на обломке парохода. Эта необычная находка подхлестнула спасателей быстрее приступить к делу, дала новую пищу журналистам.

На этот раз «Президент ван Хеель» вышел в море не один. В компании с ним был лоцманский пароход «Хелвостлукс», на борту которого находился герцог Генрих Мекленбургский, муж королевы Нидерландов Вильгельмины. Он взял на себя символическое руководство спасательными работами: по-прежнему главная роль тут принадлежала капитану Янсену. Когда оба судна выходили из Хук-ван-Холланда в море, в порт, невзирая на продолжавшийся шторм, прибыл из Гарвича однотипный с «Берлином» пароход «Вена». Он вошел в гавань, пройдя в нескольких метрах от обломка своего несчастного собрата. Пассажиры, находившиеся в этот момент на верхней палубе, видели потерпевших крушение и слышали их отчаянные призывы о помощи.

Оба спасателя не успели еще дойти до края мола, как начался снежный шквал. Видимость упала, что называется, «до нуля». Вскоре шквал перешел в снежную бурю, ветер и волнение усилились. Однако и спасатели не намеревались возвращаться в порт с пустыми рука-

ми. Несколько часов длилась борьба со стихией. Волны не позволяли «Президенту ван Хеелю» подойти к обломку «Берлина» столь близко, чтобы метнуть на него бросательный конец. В итоге неравной борьбы капитан Янсен понял, что пока идет время отлива, людей спасать нужно со стороны мола.

С подветренной стороны «Президента» спустили на воду вельбот. Гребцы налегли на весла, рискуя жизнью, подошли и высадились на мол. С трудом пробившись через хлеставшие поверх мола волны, шестеро смельчаков добрались до его края и перебросили на обломок парохода бросательный конец. Потом с помощью его передали более толстый трос. Таким образом, спустя тридцать шесть часов с момента кораблекрушения с оставшимися в живых была установлена связь. Теперь все зависело от их мужества и силы. Чтобы спастись, нужно было спуститься по канату в бушующее море, удержаться за канат и ждать, пока шестеро на молу вытянут тебя наверх. Традиционное морское правило «женщины и дети в первую очередь» в этом случае не могло быть применено: детей в живых не осталось, а три изможденные женщины наотрез отказались спускаться по канату в бурлящую ледяную воду. Тем не менее все одиннадцать мужчин один за другим были подняты из воды и спасены таким рискованным, но единственно возможным при создавшихся условиях путем. Женщин пришлось оставить на обломке парохода: на молу уже опасно было оставаться, так как начинался прилив. Шестерым спасателям и одиннадцати спасенным путь к берегу по молу был отрезан сильным волнением. Оставался лишь один способ спастись: обвязаться веревкой, прыгнуть в воду и быть вытянутым на борт лоцманского парохода. Именно так и были спасены все семнадцать человек. Что же касается трех оставшихся на корме «Берлина» женщин, то им пришлось выдержать еще одну жуткую ночь. Своей жизнью они были обязаны капитану Мартину Шперлингу. Он со своими двумя племянниками и одним матросом в 3 часа ночи, когда был отлив, на своем паровом спасательном катере в сопровождении буксира «Вотан» вышел на помощь. Шторм не унимался, море по-прежнему было беспокойным. Подойти на катере к корме «Берлина» было нельзя. Все четверо прыгнули в ледяную воду, доплыли до мола. К счастью, с борта

обломка парохода свисал трос, по которому накануне спаслись одиннадцать мужчин. Шперлинг вытянул этот трос и закрепил его за железные опоры маяка. Потом он перебрался по тросу на корму «Берлина», при этом не забыл взять с собой три куса веревки. Каждую из трех женщин он обвязал двойным беседочным узлом (вокруг талии и подмышками), прикрепив конец веревки к тросу. Одну за другой он опустил женщин в воду, откуда их за трос вытянули на мол. Теперь оставалось самое трудное — переправить женщин на буксир, который в 40 м маневрировал у мола, путь к берегу по верху мола по-прежнему был перекрыт перекатывающимися через него волнами. Прежде чем несчастные женщины поняли, что с ними происходит, трое из четырех спасателей подхватили их и прыгнули с ними в воду. Через несколько минут все семеро были благополучно вытаснены на борт «Вотана».

Из 144 человек, находившихся на борту «Берлина», было спасено 15, погибло 129. Около семидесяти трупов, которые удалось выловить в море и обнаружить на берегу, были похоронены в братской могиле на кладбище в Гравенцанде.

За доблесть при спасении людей, длившемся двое суток, королева Нидерландов наградила капитанов Янсена, Беркхаута и Шперлинга золотыми медалями. Три капитана и их экипажи были награждены Британским королевским обществом спасения на море, а герцог Генрих Мекленбургский получил от английского короля Эдварда VII Большой Крест Ордена Подвязки.



ЧЕРНАЯ 9 ПЯТНИЦА ГЛАВА КАНАДЫ

Часы показывали 1 час 15 минут ночи, когда капитан Кендалл поднялся на ходовой мостик. Начиналось воскресенье 29 мая 1914 г. Впереди и слева лайнера раскинулась освещенная яркой луной застывшая гладь залива Св. Лаврентия. Была холодная тихая ночь. По правому борту то и дело появлялись и снова исчезали огоньки приморских поселков и деревень провинции Квебек.

— Подходим к Фазер-Пойнт, — задумчиво произнес Кендалл, когда заметил впереди по курсу огни лоцман-

ского судна. В его жизни с этим названием было связано одно происшествие, о котором он вспоминал с чувством гордости и в то же время с каким-то непонятным для себя беспокойством.

В 1910 г., когда он командовал канадским пассажирским лайнером «Монроз», в Лондоне было раскрыто уголовное преступление, привлекавшее к себе внимание всей Англии. Дело было так...

Некий Хоули Гарвей Криппен, врач-дантист по профессии, убил жену, топором разрубил ее тело на куски и зарыл их в подвале своего особняка. Убийца задумал бежать со своей любовницей, служанкой Этель Ле Ниве в Канаду. Через четыре дня в Ливерпуле они взошли на борт лайнера «Монроз», предъявив полиции паспорта на имя господина Робинсона и его сына. Этель Ле Ниве была переодева и загримирована под юношу. Капитану эти пассажиры показались подозрительными, особенно юноша с женской фигурой. Кендалл догадался, что под именем господина Робинсона скрываются убийца и его любовница: он узнал его по фотографии на плакатах, расклеенных по всем городам Англии. Лайнер «Монроз» имел радиостанцию, и капитан дал в лондонскую контору Скотланд-Ярда соответствующее сообщение. Дальнейшее развитие событий походило на классический детектив. Лондонский сыщик Вальтер Дью сел на ночной экспресс, следующим утром погрузился на быстроходный лайнер, который в Атлантике обогнал «Монроз» и остановился у Фазер Пойнт. Через несколько часов после этого к Фазер Пойнт подошел, чтобы взять лоцмана, «Монроз». На его борт поднялся Вальтер Дью, личность «господина Робинсона» была установлена и убийца арестован. Закованного в наручники Криппена отправили на рейсовом пароходе в Англию, где судили, приговорили в соответствии с законом страны и повесили. Перед тем как спуститься по трапу «Монроза» в катер, убийца бросил на Кендалла пристальный полный ненависти взгляд и произнес: «Ты выдал меня, капитан, и ты тяжело страдаешь за это на вот этом самом месте. Будь проклят!».

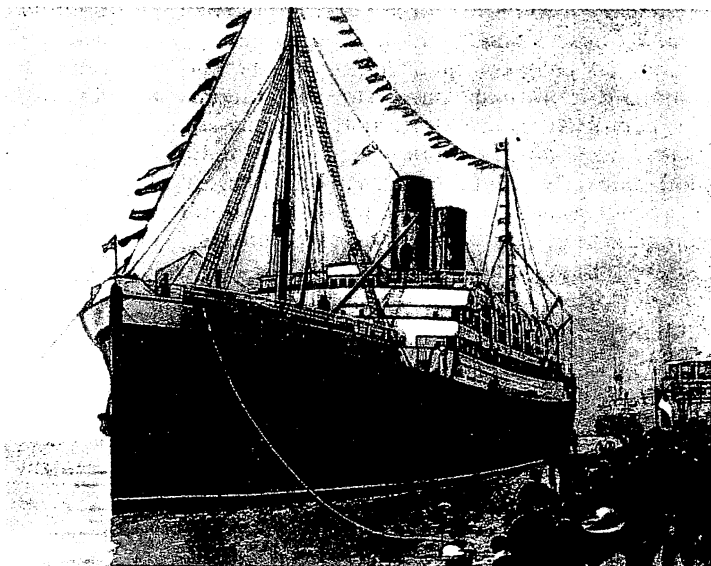
Тогда история с Криппеном явилась настоящей сенсацией в Англии и Канаде. Еще бы! Ничего не подозревающий преступник, находясь за тридевять земель от Лондона, считал себя в полной безопасности, как вдруг на Св. Лаврентии видит перед собой дуло

револьвера в руке сыщика Скотланд-Ярда из Лондона. Пресса захлебывалась от восторга: «Вездесущий Скотланд-Ярд поджидал убийцу за океаном», «Беспроволочный телеграф загоняет Криппена в ловушку, поставленную за 3000 миль», «Капитан Кендалл вызывает агентов Скотланд-Ярда в Лондоне прямо из своей каюты с другого конца Атлантики». Ведь радио тогда считалось чем-то слишком сложным и почти безнадежным для понимания делом, а тут вдруг с его помощью задержали зверского убийцу. Да, это была сенсация, создавшая неплохую рекламу капитану Кендаллу, чья служебная карьера, впрочем, в этом и не нуждалась. Уроженец пригорода Ливерпуля, потомственный моряк с дипломом морского колледжа, Кендалл очень быстро получил в командование большой трехмачтовый барк, потом другой, третий и, наконец, грузовой пароход «Ратения». Потом был «Монроз». И возможно, что происшествие с арестом дантиста-убийцы, возведшее Кендалла чуть ли не в ранг национального героя, его многочисленные портреты в газетах и статьи о его безупречной службе послужили толчком к дальнейшему продвижению по службе. В сорок один год он стал капитаном «Эмпресс оф Айрленд» — самого большого и лучшего лайнера «Кэнедиан пасифик стимшип компани».

Сейчас, подходя к Фазер Пойнт, он стоял на мостике огромного двухтрубного парохода водоизмещением в 20 тыс. т, длиной 167 м, шириной 20 м. Гигант имел пять палуб, где могли разместиться с комфортом почти две тысячи человек, и паровую машину мощностью 18 500 л. с., которая обеспечивала скорость в 20 узлов. Судно совершало регулярные рейсы через Атлантику и имело отличную репутацию среди постоянных клиентов. На комфортабельном лайнере, помимо роскошных кают и просторных салонов, были даже поле для крикета и яма с песком для маленьких детей.

Кендалл был доволен судьбой и очень гордился новым назначением. Но каждый раз, когда капитан подходил к рейду мыса Фазер, в его душе просыпалось какое-то смутное беспокойство. Ему слышались слова Криппена, сказанные им тогда у трапа: «Ты тяжело пострадаешь на вот этом самом месте».

Впереди, чуть справа, уже отчетливо виднелись огни двух небольших пароходов. Кендалл знал, что один



Канадский лайнер «Эмпресс оф Айрленд»

из них «Леди Эвелин» — правительственный почтовый пакетбот, который должен был получить с лайнера почту из Монреала и Квебека и доставить на судно последнюю партию государственных депеш для Англии. Вторым была «Юрека», она должна была принять с борта судна лоцмана Камилла Берние, который сейчас стоял рядом с Кендаллом на мостике.

В 1 час 30 минут Кендалл передал машинным телеграфом механикам «стоп». «Леди Эвелин» подошла к борту «Эмпресс оф Айрленд». Лоцман, пожав руку капитану и пожелав ему благополучного плавания через океан, сошел по трапу вниз, чтобы на пакетботе добраться до «Юреки».

Перегрузка почты закончилась, матросы сбросили швартовные концы на палубу «Леди Эвелин».

Для капитана Кендалла этот рейс был не совсем обычным. Во-первых, помимо важных правительственных пакетов, два дня назад в Монреале на борт «Эмпресс оф Айрленд» погрузили несколько тонн серебряных слитков, которые оценивались в миллион канадских долларов. Во-вторых, что омрачало Кендалла, в первом

и втором классах было слишком много знаменитостей и важных персон. Кендалл знал, что эта капризная публика всегда имеет претензии к экипажу судна и требует присутствия капитана в салоне за столом, его личного внимания и заботы. В салон нужно было являться при полном параде и убивать вечера за коктейлями в беседах на модные темы дня, а этого капитан не любил.

Под ходовым мостиком, на пяти палубах лайнера жил своеобразный плавучий город с населением почти полторы тысячи человек: 420 членов экипажа и 1057 пассажиров, из которых 87 — первого, 253 второго и 717 — третьего классов. Среди них были 310 женщин и 41 ребенок.

В одной из кают первого класса отдыхал в кресле сэр Генри Сетон-Карр, член палаты лордов парламента Великобритании, известный в те времена путешественник, охотник и писатель. Сорок пять из своих 62 лет провел он в путешествиях и скитаниях по джунглям Южной Америки и Центральной Африки, за что в 1902 г. был удостоен рыцарского звания. Рядом с ним, также в каюте первого класса, размещалась чета Ирвингов. Лоуренс Ирвинг — сын выдающегося английского актера Генри Ирвинга — был актером, не менее талантливым, чем его отец. Поставленная им в Канаде мелодрама «Тайфун» имела грандиозный успех. Актер должен был возвращаться домой на лайнере «Теутоник», но предпочел более комфортабельное судно и поменял билеты. За ним последовала вся его труппа.

На борту лайнера находилась и Этель Патон — «королева» аристократов из канадского города Шербрук, жена одного из богатейших мануфактурщиков в Канаде.

Среди прочих знаменитостей были известный английский журналист Леонард Пальмер — редактор журнала «Лондон фэйненшиал ньюз», профессор Канингам — директор сельскохозяйственного колледжа в Манитобе, адвокат Госселин из Монреаля и Давид Рисс — канадский предводитель «Армии спасения». Он возглавлял делегацию из 176 представителей этой организации от города Торонто на Международную конференцию членов «Армии спасения» в Лондоне.

Более скромная публика ехала в третьем классе, на самых нижних палубах. Под ними в котельном отделении парохода трудились с лопатой обнаженные по

пояс Тэд Фитчет — известный английский боксер. Обливаясь потом, он кидал в ненасытные пасти топок уголь и проклинал свою судьбу. Его звезда закатилась, когда «Черный Аллен» свел с ним бой на ничью в Монреале. Потом начались первые поражения, пошли нокауты... Профессиональный боксер пытался стать тренером, но для этого в Канаде ему не хватало популярности. Чтобы добраться до родного Брэдфорда в Англии, ему пришлось на рейс наняться кочегаром. Тэд Фитчет думал о победах на рингах Англии своего старшего брата Вильяма Фитчета, чемпиона страны, который уверенно шел к спортивному олимпу. Тэд дал себе слово вернуться осенью в Монреаль и показать канадцам, что он тоже достоин титула чемпиона.

Через переборку котельного отделения парохода у паровых машин суетился с масленкой Френк Тауэр — вторая знаменитость пароходного «чрева» — человек, который чудом избежал два года тому назад гибели на «Титанике». Он был там смазчиком. Когда вода огромным каскадом стала врываться в машинное отделение, Тауэра сбило с ног, закружило потоком и прижало к решетке ограждения трапа. Он собрал последние силы и вырвался из этого ада на палубу, а когда «Титаник» стал погружаться, прыгнул с палубы в ледяную воду и вплавь добрался до одной из шлюпок. Теперь он работал на «Эмпресс оф Айрленд», и называли его не иначе как «счастливчик Тауэр».

Судно продолжало идти по заливу Св. Лаврентия восемнадцатиузловым ходом. На его палубах слышались мерное постукивание паровых машин, журчание воды перед острым форштевнем и гул огромных труб.

Около 2 часов ночи внезапно со стороны побережья Квебека на залив опустился редкий белесый туман. Видимость ухудшилась. Кендалл, приказав старшему штурману Эдварду Джонсу сбавить ход до 15 узлов и внимательно следить за горизонтом, спустился к себе в каюту.

Пароход приближался к мысу Нок-Пойнт, что расположен в семи милях в сторону океана от мыса Фазер. Буй с газовым фонарем, ограждавший отмель этого мыса, то исчезал, то снова появлялся в тумане. Чувствуя, что видимость резко ухудшается, Джонс послал матроса за капитаном.

Едва Кендалл вошел в штурманскую рубку, как с фок-мачты раздался звон колокола и с «вороньего гнезда» послышался крик впередсмотрящего матроса первого класса Джона Кэррола: «Полтора румба справа по носу вижу топовые огни парохода!»

Капитан взял ночной бинокль — расстояние между судами составляло около 6 миль. Он приказал изменить курс судна на 26 градусов вправо с таким расчетом, чтобы встречное судно было у него в 3—4 румбах слева по носу.

Когда расстояние между двумя судами сократилось примерно до 2 миль, с правого берега залива стала наползать густая полоса тумана. Было видно, что она ляжет на воду как раз между идущими навстречу друг другу судами.

Кендалл передал машине «полный задний ход» и дал три коротких гудка. В ответ из тумана послышался один длинный гудок (позже, на суде Кендалл сказал, что их было два). Его подал норвежский пароход «Сторстад», который шел навстречу, в Монреаль. Это грузовое судно валовой вместимостью 6028 рег. т было зафрахтовано канадской фирмой «Доминион коал компани» и с грузом 11 тыс. т угля сейчас подходило к мысу Фазер, чтобы взять лоцмана для следования вверх по реке. Вахту нес старший помощник капитана Альфред Тофтенес. Сам капитан Томас Андерсон в эту минуту находился у себя в каюте с женой. Старший помощник имел указание вызвать капитана на мостик немедленно в случае ухудшения видимости. Но Тофтенес выполнил это указание слишком поздно. Нагнувшись над переговорной трубой, он крикнул в капитанскую каюту: «Господин капитан! Видимость резко снижается! Огни мыса Фазер скрываются в тумане!» Он даже не побеспокоился сообщить капитану, что за пеленой тумана идет встречное судно, с которым нужно разойтись.

Капитан Андерсон прибежал на мостик. В тумане, уже совсем близко, он увидел, кроме топовых, зеленый отличительный огонь правого борта большого лайнера.

В это время на «Эмпресс оф Айрленд» капитан Кендалл приказал застопорить работавшие на задний ход машины и дал один длинный гудок, показывая этим, что руль его судна положен на правый борт. Прошло

всего 2 минуты, и Кендалла охватил ужас: с правого борта из тумана на него надвигались красный и зеленый огни парохода. Расстояние между судами не превышало 100 м. Капитан Кендалл положил руль на левый борт и дал машине полный ход вперед. Но уйти с дороги неизвестного парохода Кендаллу не удалось...

Прямой форштевень «Сторстада» ударил под углом 35 градусов спереди в правый борт лайнера, войдя в корпус почти на 5 м. Удар пришелся в четырех метрах позади водонепроницаемой переборки, разделявшей котельное отделение парохода на два отсека. В момент удара появился сноп искр и был слышен сильный металлический скрежет. Инерция «Сторстада» была значительна, и его носовая оконечность с усиленным набором шпангоутов для плавания во льдах произвела большие разрушения в борту канадского лайнера. Правый становой якорь норвежца при этом сыграл роль консервного ножа. Он как бы вскрыл и разрезал на протяжении нескольких метров обшивку лайнера. Подводная часть форштевня «Сторстада» вошла внутрь продольной угольной ямы парохода, а верхняя его часть над водой произвела опустошительные разрушения жилых помещений второго класса. Несколько человек на борту лайнера было раздавлено.

Как только суда столкнулись, капитан Кендалл выбежал на крыло ходового мостика, схватил рупор и кричал в сторону «Сторстада»: «Не отходите назад! Дайте полный пар на передний ход! Работайте ходом вперед!» Он отлично представлял себе величину пробоины и знал, что если норвежец выдернет из нее нос, вода быстро затопит пароход. С ходового мостика «Сторстада» капитан Андерсон, сложив рупором ладони, кричал: «Моя машина работает на задний ход! Ничего не могу сделать!»

Через минуту-вторую нос норвежского парохода со скрежетом выдернулся из пробоины, и суда расцепились: «Сторстад» отошел назад, а «Эмпресс оф Айрленд», подхваченный течением реки, был отнесен от места столкновения на полмили.

Площадь пробоины в борту лайнера составляла 350 квадратных футов. Каждую секунду внутрь парохода вливалось около 300 т воды. Из открытых дверей угольной ямы она хлестала в оба котельных отделения. Система автоматического закрывания дверей водонепро-

нищаемых переборок не сработала. Механики успели закрыть лишь одну дверь: вода имела свободный доступ в корпус судна. В котельном отделении она скапливалась под котлами и через открытые двери сильным потоком устремлялась в машинное отделение, затопляя все коридоры и проходы нижней палубы. Приняв тысячи тонн воды в помещения, расположенные со стороны пробитого борта, пароход стал быстро крениться.

Что происходило в эти минуты в гигантском чреве парохода, можно судить из описаний очевидцев катастрофы. Канадец Джон Боулер, пассажир третьего класса, писал: «За несколько секунд до столкновения я случайно открыл иллюминатор каюты и застыл от ужаса — из тумана на борт надвигался черный нос какого-то парохода. Он вошел в борт где-то рядом с моей каютой. Я быстро оделся и выбежал из каюты в коридор, где едва не был сбит с ног бежавшей толпой. Если бы я не обладал достаточной физической силой, я бы никогда оттуда не выбрался». А вот как описывает свое впечатление профессор Каннингем: «Я лежал в каюте и дремал. Удар мне показался не очень сильным. Потом что-то затрещало. Переборка под моей ладонью, когда я до нее дотронулся, вылезая из койки, казалось, гнулась. Она издавала скрипящий звук. Я выбежал из каюты. Пока я добирался до трапа, палуба буквально уходила из-под ног. Я слышал оглушительный рев вливающейся где-то воды».

Показания очевидцев свидетельствуют, что капитан Кендалл проявил во время катастрофы выдержку и сделал все от него зависящее, чтобы спасти людей. Пассажир Томас Смарт в своих воспоминаниях сообщает, что он проснулся от шума и криков, оделся и выбежал на шлюпочную палубу. Там он слышал, как Кендалл, перегнувшись через поручни, кричал команде: «Эй, на палубе! Не теряйте голову! Спокойнее!» Немного позже, как сообщает Смарт, капитан приказал своим офицерам: «Нельзя терять ни минуты! Действуйте быстро! Пусть стюарды пробегут по коридорам и разбудят пассажиров! Если двери кают заперты, взламывайте! Выводите пассажиров наверх! Помните, что женщин с детьми — в первую очередь!»

Капитан Кендалл хорошо знал лоцию Св. Лаврентия и решил посадить тонущее судно на мель у ближай-

шего мыса Нок-Пойнт. С мостика он позвонил в машинное отделение старшему механику Вильяму Сэмпсону: «Ради бога! Выжми все, что можешь! Попробуем выбраться на мель». Сэмпсон ответил, что вода заливает машинное отделение и паропровод правого двигателя пробит при столкновении. После этого Кендалл отдал команду: «Приготовиться покинуть судно» и сказал старшему помощнику: «Проследите за тем, чтобы радисты дали SOS на мыс Фазер». Потом он сам побежал на правый борт шлюпочной палубы и начал отдавать винтовые стопоры шлюпбалок, чтобы можно было быстрее освободить закрепленные на кильблоках шлюпки. Капитан успел отдать стопоры у шлюпок № 1, 3, 5 и 7.

Чтобы читатель мог яснее представить себе, что происходило в эти минуты на тонущем лайнере, приведем отрывок из воспоминаний Джеймса Гранта, врача-хирурга лайнера: «Катастрофа была настолько внезапной, что десятки пассажиров так и остались на своих койках, а другие оказались пленниками в своих каютах, словно мыши в западне,— пассажиры провели на судне всего один день и еще не успели ознакомиться с расположением его помещений. В панике многие не смогли даже найти выход из коридора на верхние палубы. Это в основном и явилось причиной того, что число жертв катастрофы оказалось столь ужасным».

Судовой врач дал точное объяснение такого большого числа жертв. Позже было подсчитано, что из 717 пассажиров нижних палуб около 600 человек так и не смогли выбраться из лабиринта бесчисленных проходов, коридоров, тупиков и трапов наверх: лайнер, заливаемый водой, начал тонуть и опрокидываться на борт. Одни погибли, даже не успев проснуться, другие стали жертвами своей медлительности: долго одевались или собирали свои вещи; третьи оказались сбитыми с ног и раздавленными бежавшей толпой сразу же по выходе из кают. Многие пассажиры не смогли открыть изнутри двери своих кают, потому что дверные стойки перекошились из-за крена судна, и им пришлось спасаться, вылезая в иллюминаторы.

Джеймс Грант проснулся, вывалившись из койки (он спал в своем кабинете) на ковер каюты. Он писал: «В это время погас свет. До меня доносились ужасные

крики людей и шум хлеставшей где-то воды. Кое-как мне удалось выбраться из своего кабинета в коридор. Но дальше идти я не мог, потому что палуба теперь стала почти отвесна. Ползти тоже не удалось, и я с трудом дотянулся до открытого иллюминатора. Высунув наружу голову, я, к изумлению своему, видел, что на борту парохода стояла толпа людей, как будто бы под их ногами был не борт, а палуба. Из иллюминатора меня вытащил один англичанин. Его фамилия была Дарлинг».

Начальник судовой радиостанции Рональд Фергусон за 5 минут до столкновения ушел из радиорубки в свою каюту. Почувствовав удар в борт и сотрясение под ногами палубы, Фергусон выглянул в иллюминатор и увидел вблизи борт парохода. Он быстро вернулся в рубку, где сидел его помощник — второй радист Эдвард Балфорд. Передатчик был включен, и Фергусон несколько раз подряд отстучал ключом сигнала вызова всех станций CQ, потом MP — позывные «Эмпресс оф Айрленд» и текст: «В нас кто-то врезался, готовьтесь принять SOS». Он передавал медленно, так как знал, что в это время суток на береговых радиостанциях дежурили молодые неопытные радисты: им всегда доставались ночные вахты. Передавая сигнал CQ, Фергусон как бы расчищал эфир для SOS, который уже примут поднятые на ноги старшие радисты. В это время в радиорубку вбежал старший помощник и крикнул: «Срочно SOS на мыс Фазер!». После первой посылки в эфир сигнала CQ на связь с Фергусоном вышел девятнадцатилетний дежурный радист станции на мысе Фазер Кроуфорд Лесли. Приняв с судна: «Страшный крен. Держите со мной связь», Лесли разбудил своего начальника Билля Уайтсайда. Тот запросил Фергусона: «О'кей, старина, где вы?» В ответ последовало: «Двадцать миль позади Римуски». Уайтсайд продолжал: «О'кей, высылаю «Юреку» с мыса Фазер и «Леди Эвелин» из Римуски вам на помощь. Сколько миль, вы говорите?» И только Фергусон хотел повторить «двадцать», как напряжение в сети лайнера упало и на нем погас свет. Вода затопила помещение динамомашин. Радиостанция действовала всего 8 минут...

Уайтсайд по телефону связался с причалом, где стоял пароход «Юрека». Он под парами ждал лоцмана, которого должен был доставить на подходящий с моря

«Сторстад». Услышав ошеломляющую новость, капитан «Юреки» Беланджер снялся со швартовов. До места столкновения было всего две мили.

Пароход «Леди Эвелин», доставив с «Эмпресс оф Айрленд» почту, стоял у пирса в Римуски. Его капитан Полиот, услышав по телефону о случившемся, приказал рубить швартовы и тут же вышел на помощь.

Радиостанция мыса Фазер тем временем продолжала ретранслировать в эфир сигнал бедствия с расчетом, что он будет принят другими судами, находящимися поблизости. Но эти сигналы некому было принять: суда, оборудованные радиостанциями, были еще редкостью. Не имел радио и «Сторстад». А что же происходило в это время с ним?

Когда столкнувшиеся пароходы расцепились, норвежец, имея задний ход, скрылся в тумане. С погибающего судна слышали его хриплый гудок где-то рядом, в одной миле. На мостик парохода поднялась жена капитана Андерсона. Она принесла из каюты меховую шубу и накинула ее на плечи супругу.

— Кажется, мы тонем? — плача спросила она мужа.

— Возможно, — спокойно ответил капитан. — Но успокойся и только не плачь.

Через несколько минут офицеры доложили капитану, что носовая часть парохода повреждена, но не очень сильно, что форпик заполняется водой, но таранная переборка держит воду.

С мостика «Сторстада» слышали многоголосые крики и призывы о помощи, доносившиеся из тумана.

«Сначала я не могла понять, что это значило, — рассказывала жена капитана позже. — это походило на один протяжный стон». Андерсон приказал подвахте палубной команды спустить на воду все четыре шлюпки и идти на помощь утопающим.

На борту «Эмпресс оф Айрленд» имелось 36 спасательных шлюпок, рассчитанных на 1860 человек. На верхней палубе находилось также около десятка деревянных спасательных плотов. Но они столь надежно были прикреплены к палубе, что все попытки отдать их ржавые талрепы оказались тщетны. Спуск на воду шлюпок был возможен только в течение первых 10 минут, потому что быстро увеличивающийся крен исключал возможность сделать это без риска покалечить людей. Всего удачно было спущено шесть шлюпок, те,

у которых капитан своевременно освободил стопоры. Спуск первой по счету шлюпки окончился катастрофой: она сорвалась со шлюпбалки вниз, и все, кто в нее сел, оглушенные ударом, оказались в воде.

Из-за сильного крена все шлюпки левого борта сошли со своих кильблоков и завалились на палубу, грозя каждую минуту сорваться на противоположный борт. Так оно и случилось со шлюпкой № 6 — она сорвалась и по наклонной палубе скатилась на правый борт в стоявшую у поручней толпу: пятнадцать человек, в том числе штурман Сид, были раздавлены.

Пассажиры спасались по-разному. Одни сохранили жизнь ценой невероятных усилий и мучений от долгого пребывания в ледяной воде, другие попали в шлюпку, даже не замочив ног. Так, например, было с «королевой» Шербрука Этель Патон. В ее каюту постучал стюард:

— Мадам, если вы хотите спасти вашу жизнь, пожалуйста, наденьте спасательный жилет и выходите на шлюпочную палубу.

— Успею ли я взять что-либо из своих вещей? — спросила Патон.

— Нет, мадам! — последовал ответ. — Нет, если хотите спасти свою жизнь.

Она зевнула и подала стюарду спасательный жилет, словно это было манто. Потом она надела на пальцы бриллиантовые кольца, взяла шубу и сумочку, где лежали маникюрные принадлежности и лорнет. Выйдя на палубу, Патон увидела, что поручни уже ушли в воду, и прямо с палубы тонущего лайнера вошла в шлюпку. Она улыбнулась офицеру, который подал ей из шлюпки руку. Патон доставили на борт «Сторстада». На другой день из Римуски она отправила телеграмму брату — управляющему железной дороги. Тот не замедлил прислать за ней специальный поезд.

А вот какой оказалась судьба драматического актера Ирвинга. Сразу же после столкновения он выбежал из каюты узнать, что случилось. В коридоре он встретил своего знакомого Эббота, владельца галантерейной лавки в Торонто.

— Что, корабль тонет? — спросил актер.

— Похоже на то, — ответил Эббот.

Канадец из Торонто так описывает последние минуты жизни Лоуренса Ирвинга: «Он вел себя, как будто бы играл на сцене свою обычную трагедийную

роль. И эту игру наблюдал только один зритель (Эббот имел в виду себя.— Л. С.) «Милая, спеши! Нельзя терять времени!» — сказал Ирвинг своей жене, когда мы вошли с ним в его каюту. Госпожа Ирвинг заплакала, а он полез на шкаф за спасательным нагрудником. В эту секунду пароход резко и сильно повалился на борт, и Ирвинга отбросило к двери каюты. Он ударился лицом о край дверного косяка — из рассеченной скулы хлынула кровь. С госпожой Ирвинг случилась истерика. «Не волнуйся, дорогая», — сказал актер, снимая ее руки со своих плеч и надевая на нее нагрудник. Потом он взял ее на руки и понес по трапу на верхнюю палубу. Я спросил, нужна ли ему моя помощь. Ирвинг улыбнулся и ответил: «Позаботься сначала о себе, старина!» «Да сохранит вас обоих бог!» — сказал я и прыгнул за борт. В воде я уцепился за плавающую скамью. На накренившейся и уходившей под воду палубе я видел две обнявшиеся фигуры. Лоуренс Ирвинг целовал свою жену».

Позже тело актера было найдено в воде. В правой его руке был зажат цветной лоскут — кусок ночного халата жены.

«Эмпресс оф Айрленд» продержалась на плаву 17 минут. Шесть ее шлюпок и четыре со «Сторстада» могли принять лишь небольшую часть находившихся на лайнере людей. Вот что происходило на ее борту в последние минуты катастрофы. Судно продолжало валиться на правый борт. Те, кто сумел выбраться наверх, теперь поднимались все выше и выше по кренившейся палубе, потом перелезали через поручни и переходили на оголившийся левый борт. Многие, не сумев удержаться на нем, съезжали в воду, в давке проваливались в открытые иллюминаторы кают.

Старший стюард лайнера Август Гаад, который плавал на нем бессменно с момента «крестин», с трудом пробрался по накренившейся палубе на мостик. Там стоял, держа рупор в руке, капитан Кендалл.

— Да, приближается, кажется, конец, сэр, — сказал старший стюард.

— Именно, и ужасный к тому же! — ответил капитан.

Это случилось, когда две огромные трубы «Эмпресс оф Айрленд» легли плашмя на воду. Взрыв котла в секунду решил судьбу тех, кто боролся за жизнь в хо-

лодной воде или остался запертым в заливаемых водой машинном и котельном отделениях. Более десяти машинистов и кочегаров были обварены перегретым паром. Эта участь постигла и Тэда Фитчета, бывшего чемпиона Квебека по боксу. Пар, находившийся под очень высоким давлением, выбросил на поверхность воды из нутра парохода массу обломков железа и дерева. При этом искавшие спасения в холодной воде люди или были обожжены паром, или получили ранения от разлетевшихся обломков. От взрыва котлов лежавший на боку лайнер содрогнулся, словно в предсмертной судороге. Поднялась высокая волна, она перевернула две перегруженные шлюпки и захлестнула барахтавшихся в воде людей.

Пассажира Джон Блэк из Оттавы, оказавшийся в воде, позже писал: «Ко мне приближалась переполненная людьми шлюпка. Она, идя вдоль борта погружавшегося лайнера, была от меня в нескольких ярдах. Вдруг сверху на нее упала сорвавшаяся с верхней палубы огромная железная рубка. От страха я закрыл глаза и стал молиться. Когда я снова посмотрел, то вместо шлюпки и сидевших в ней полусотни человек я увидел в воде несколько деревянных обломков».

Многих из тех, кто еще мог держаться на борту лайнера, взрывом сбросило в воду. Среди них оказался и капитан Кендалл. И то, что он не последним оставил свое судно, не было его виной. В воде, ухватившись за деревянную решетку люка, он смотрел на свой тонущий корабль. В эту минуту ему померещилось лицо Криппена и почудился его голос: «Ты выдал меня, капитан, и ты тяжело страдаешь за это на вот этом самом месте. Будь проклят!»

Позже Кендалла и радиста Фергусона подобрала шлюпка с «Леди Эвелин». Когда шлюпка подошла к берегу, чтобы высадить спасенных, капитан Кендалл, приняв над нею командование, отправился на поиски плававших в воде людей. Через час он высадил на площадку трапа «Сторстада» около 50 спасенных и вновь отправился искать тех, в ком еще теплилась жизнь. Температура в заливе не превышала 5 градусов по Цельсию, и люди, не выдерживая холода, быстро погибали.

Позже в своем отчете Кендалл писал: «Большинство из плававших в жилетах, к кому я подходил на шлюп-

ке, были уже мертвы: Я сам проверял их, чтобы точно определить, теплится ли в них жизнь».

Когда лайнер исчез с поверхности воды, среди плавающих обломков осталось несколько сот человек. Течение мощной реки отнесло их в сторону моря.

«Когда корабль тонул, мне казалось, что это тонет селение, внезапно залитое водой, все жители которого вдруг поплыли... Жутко было смотреть на эти лица, то исчезающие, то снова появляющиеся над водой», — писал очевидец катастрофы англичанин Грин.

Те, у кого не было спасательного жилета, попав в воду, старались ухватиться за какой-нибудь плавающий предмет — деревянную скамейку, весло, ящик, шезлонг, доску. Молодому стюарду Биллю Хью пришлось провести почти час в холодной воде без спасательного жилета. Наконец он увидел, что к нему подошла шлюпка, и ухватился за ее планширь. Но один из сидевших в шлюпке пассажиров, взяв стюарда за подбородок, с силой оттолкнул его. Сидевший на руле шлюпки матрос поднялся с места и сказал: «Я здесь командир! В шлюпке есть место! Убийца! Ты не стоишь того, чтобы жить!» Ударом кулака в челюсть он швырнул пассажира в воду и протянул утопавшему весло. Оцепеневшего, едва живого стюарда втащили в шлюпку, и она двинулась в сторону «Сторстада».

После катастрофы семилетняя девочка Грейс Ханнаган — дочь музыканта — рассказывала журналистам: «Я только сначала испугалась, когда увидела, что все кругом испугались. Потом я стала погружаться глубоко-глубоко. Я держалась руками за черную веревку. Потом я снова была над водой и долго смотрела вокруг и увидела перед собой свет. Потом я посмотрела еще раз и увидела маму и папу. Они плавали в воде. Сейчас их нет в поезде. Они едут на другом. Я опять стала погружаться и проглотила много соленой невкусной воды. Потом я опять была над водой и опять увидела свет, очень близко. Дядя протянул мне доску и крикнул, чтобы я держалась за нее. Я отпустила веревку и ухватилась за доску. Мои руки были черные-черные, как деготь. Дядя помог мне залезть в его лодку».

Девочка посмотрела на сидевших рядом пассажиров и спросила: «Как вы думаете, я приеду домой раньше мамы и папы?» Девочке не сказали, что ее родители погибли.

Спешившие на помощь «Юрека» и «Леди Эвелин» прибыли слишком поздно. Когда они подошли к указанному месту, из воды торчали только мачты и верхушки труб «Эмпресс оф Айрленд». В лунном свете хорошо была видна растянутая течением реки масса обломков, среди которых с трудом можно было различить головы людей. Но очень немногие, даже те, кому достался жилет, остались в живых. «Леди Эвелин» подошла через 15 минут (после того как лайнер погрузился на дно залива) и спасла всего семь человек, в том числе Кендалла и Фергусона. Шлюпки правительственного парохода выловили из воды 136 трупов.

К 3 часам ночи «Юрека» доставила на мыс Фазер 32 спасенных. Шлюпки «Сторстада» спасли 338 человек. Среди них оказался и врач Джеймс Грант. Он делал искусственное дыхание, вправлял кости и обрабатывал раны пострадавшим. Состояние многих спасенных, доставленных на норвежское судно, было крайне тяжелым. Врач столкнулся с шоком, приступом сумасшествия, инфарктом, переломом позвоночника. Несколько человек умерло уже на борту «Сторстада».

Катастрофа «Эмпресс оф Айрленд» унесла больше тысячи жизней. Было подсчитано, что из 1477 человек, которые находились в момент столкновения на борту лайнера, погибло при столкновении, обварено паром, утонуло и умерло 1012 человек: 840 пассажиров и 172 члена экипажа. Из числа экипажа, кроме капитана, его первого помощника и двух радистов, погибли все офицеры корабля. Спаслось 465 человек: 36 из 87 пассажиров первого класса, 48 из 253 пассажиров второго класса, 133 из 717 пассажиров третьего класса. Из 138 находившихся на борту детей спасено 4, из 310 женщин — 41, из 609 пассажиров-мужчин — 172 и из 420 членов экипажа — 248 человек. Таковы официальные цифры, выявленные расследованием, которое провело правительство Великобритании. Другие, неофициальные, источники приводят цифры 1023 и 1027 как число жертв этой катастрофы.

Через два дня после катастрофы в Квебек прибыли родственники погибших встречать «Леди Эвелин» под эскортом крейсера «Эссекс», который шел по реке под приспущенным флагом. На пароходе находилось 188 гробов с неопознанными трупами. Это были даже не гробы, а простые ящики, которые жители поселка

Римуски сколотили из сосновых досок. На ящиках они написали: «Один мужчина», «Одна женщина», «Один ребенок», «Мать наверху, ребенок внизу». Ящики-гробы сложили под затянутым черным крепом навесом у пирса № 27. Здесь проходила печальная процедура опознания трупов.

Почему произошла катастрофа? Почему столкнулись пароходы? Кто был виновен в этом?

Просматривая канадские и английские газеты и журналы того времени, не перестаешь удивляться обилию противоречивых сведений, которые сообщили журналистам очевидцы катастрофы. Множество публикаций, посвященных столкновению судов и гибели канадского лайнера, окутало факты словесным туманом, который кажется более густым, чем тот, который спустился на Св. Лаврентий в ночь 29 мая 1914 г. Пресса выдвигала много необоснованных предположений о причинах трагедии. Подавляющее большинство из них было ничем иным, как плодом больного воображения «экспертов» и лиц, вообще незнакомых с морским делом. Прежде всего по вине канадских репортеров в печати появились сообщения о том, что в борту «Эмпресс оф Айрленд» норвежский пароход сделал пробоину длиной 350 футов (114 м), из-за чего лайнер почти мгновенно пошел ко дну. Эту ошибку можно объяснить тем, что журналисты в спешке перепутали эту цифру с величиной площади полученной пробоины — 350 квадратных футов (37 м²). Газеты Квебека сообщили, что когда расстояние между пароходами составляло 2 мили и на залив опустился туман, каждый из капитанов остановил свое судно. В то же время «Монреаль газетт» писала: «Если показания обоих капитанов правильны, то оба судна находились на расстоянии 2 миль, не имея хода, почему же они с такой силой столкнулись?»

Вполне естественно, что канадская пресса стала на сторону капитана Кендалла, сваливая всю вину за столкновение на норвежца Андерсона. Сразу же по приходе в Квебек на «Сторстад» именем британской короны был наложен арест. Газеты подробно описывали эту процедуру, рассказывая своим читателям, как на борт «парохода-убийцы» поднялся маршал полиции и на деревянную дверь рулевой рубки прибил лист бумаги с приказом об аресте судна. Сообщалось, что под рукой у маршала не оказалось молотка и он попросил жену капитана

Андерсона снять башмак, каблуком которого и забил гвоздь. Канадская публика готова была растерзать команду «Сторстада», и капитан Андерсон вынужден был просить у полиции Квебека обеспечить ее безопасность.

Вообще, пресса уделяла внимание мелочам, не имевшим непосредственно отношения к делу. Особая статья в газетах посвящалась судовой кошке Эмме, которая не один десяток раз пересекла на «Эмпресс оф Айрленд» Атлантику, но 28 мая, ровно за 5 минут до отхода лайнера, спустилась по трапу и осталась сидеть на причале, оставив пятерых котят на лайнере. Ну и, конечно, канадская печать не могла забыть дела об аресте Криппена и о его «пророчестве».

Английский еженедельник «Иллюстрейтед Лондон ньюс», посвятивший столкновению на Св. Лаврентии специальный выпуск, обратился к известному писателю Джозефу Конраду с просьбой объяснить и прокомментировать эту катастрофу. Но певец моря и знаток кораблей, капитан дальнего плавания Конрад не смог дать читателям точного ответа на вопрос, почему столкнулись пароходы, настолько запутанным оказалось это дело. В своей статье «Урок столкновения», посвященной катастрофе, Конрад писал: «Мне думается, что оскорбленные боги моря никогда не дремлют и до тех пор, пока человек будет плавать по морям, они будут брать свои жертвы».

Спустя несколько недель после трагического происшествия в Канаду приехал читать литературные лекции Артур Конан Дойл. Когда монреальские журналисты спросили: «Кто виновен в столкновении?» — писатель, создавший образ знаменитого разгадывателя тайн Шерлока Холмса, ответил: «Я не знаю».

Не знал ответа на этот вопрос и судья лорд Мерсей, под чьим председательством происходило разбирательство по делу о столкновении пароходов.

Сразу же после гибели лайнера, 29 мая, капитан Кендалл, закончив спасательную операцию на шлюпке, поднялся на борт «Сторстада», где состоялся такой разговор.

— Вы капитан этого судна? — спросил Кендалл.

— Да, — ответил Андерсон.

— Вы потопили мой корабль! Вы шли полным ходом в тумане! — продолжал канадец.

— Я не шел полным ходом,— отрезал Андерсон.— Это вы шли полным ходом!

— Нет, не шел! — вскричал капитан «Эмпресс оф Айрленд». — Если бы я шел, вы бы меня никогда не ударили.

Сказав это, Кендалл ушел с мостика в штурманскую рубку, с ним случился нервный припадок.

На суде, прежде чем оба капитана дали свои показания, были допрошены 59 свидетелей. Их показания заняли 612 страниц протокола. Капитан Кендалл сообщил суду, что когда расстояние между пароходами составляло 6 миль, он изменил курс судна на 26 градусов вправо, рассчитывая разойтись со встречным судном левым бортом. Старший помощник «Сторстада» Тофтенес подтвердил это, сказав, что видел, как топовые огни «Эмпресс оф Айрленд» вошли в створ. Однако он заметил, что расстояние между судами составляло не 6, а 2 мили и что после этого суда в тумане потеряли друг друга из вида.

Отвечая на вопросы, капитаны утверждали:

Андерсон: «До того как на воду лег туман, «Эмпресс оф Айрленд» была видна за 2 мили с левой скулы «Сторстада». Мы видели ее правый зеленый огонь».

Кендалл: «Когда опустился туман, я дал машине полный задний ход и соответствующие гудки и остановил судно. Я посмотрел вниз на воду и убедился, что судно не имело хода».

Андерсон: «Эмпресс оф Айрленд» была видна сквозь туман на близком расстоянии с левой скулы «Сторстада». Был виден ее зеленый огонь, она имела значительный передний ход».

Кендалл: «В момент столкновения мое судно не имело хода».

При разборке катастрофы ни одна из сторон не могла подтвердить действия капитанов и штурманов записями в вахтенных журналах, поскольку эти записи не велись и не были сделаны позже. Ни одна из сторон не могла доказать, что ее судно сделало поворот в ту или иную сторону и подало при этом столько-то гудков. И только через несколько заседаний судебной комиссии в процессе накалившихся споров и взаимных обвинений выяснилось следующее.

После того как упал туман, Тофтенес приказал третьему штурману «Сторстада» Джекобу Саксе «поло-

жить руль немного влево» и дал машине «стоп». Норвежец объяснил свои действия тем, что старался уйти от встречного судна, которое, как ему показалось, будет расходиться левым бортом. Потом, опасаясь, что «Сторстад» потеряет управляемость и будет развернут течением лагом, Тофтенес дал «малый вперед», так как судно не слушалось руля. (Причем он и третий штурман присягнули перед судом, что пароход не слушался руля.) В итоге Саксе признался, что он взял у рулевого штурвал и положил руль лево на борт. Однако третий штурман категорически отрицал, что именно это привело к столкновению. Он добавил, что только после этого капитан Андерсон появился на мостике и увидел перед носом судна ярко освещенный иллюминаторами борт «Эмпресс оф Айрленд». Андерсон обвинял Кендалла в том, что тот остановил лайнер перед носом его парохода и изменил курс на зюйд в сторону берега, в то время как с норда было больше места для расхождения.

После этого слово дали как свидетелю катастрофы госпоже Андерсон, жене капитана «Сторстада». Она заявила, что когда вскоре после столкновения капитан Кендалл поднялся к ним на борт, он был пьян. На это заявление последовало официальное опровержение капитана Уэлша, капитана-наставника фирмы, которой принадлежала «Эмпресс оф Айрленд»: «Капитан Кендалл никогда не употреблял и не употребляет никаких спиртных напитков».

Не помогло норвежцам и заявление, сделанное вторым штурманом «Сторстада» Эйнером Реннертцем, что жена капитана Андерсона отдала доставленным на борт спасенным всю свою одежду и изрезала все судовые скатерти и шторы, чтобы хоть как-то одеть замерзших людей. Суд отметил, что это был с ее стороны благородный поступок, не имеющий отношения к столкновению.

Председатель суда лорд Мерсей объявил, что старший помощник капитана «Сторстада» Тофтенес повинен в том, что при ухудшении видимости не вызвал на мостик капитана и без всяких видимых на то оснований изменил в тумане курс судна. В то же время Мерсей заметил в своей речи: «Было бы более благоразумным со стороны капитана Кендалла уступить дорогу «Сторстаду».

На суде капитан Андерсон отрицал, что по его вине пробоина в борту «Эмпресс оф Айрленд» оказалась открытой для доступа воды. Теперь он заявлял, что когда суда столкнулись, он дал машине передний ход с целью удержать нос своего парохода в пробоине. Судно же Кендалла, имея передний ход, развернуло «Сторстад» таким образом, что его нос выдернулся из пробоины и форштевень даже загнулся в левую сторону.

Поведение всего экипажа лайнера во время его гибели, ставшее известным суду после опроса свидетелей, вызвало общее одобрение. Вот как об этом высказался один из многих свидетелей, пассажир первого класса англичанин Смут: «Дисциплина на судне после столкновения была великолепной. Я никогда до этого не слышал, чтобы люди обращались друг к другу с такой заботой, как во время этого бедствия».

Хотя заместитель министра юстиции Канады Ньюкомб официально заявил на суде: «Причина катастрофы — избыток предосторожности со стороны капитана Кендалла», виновным был признан старший помощник капитана «Сторстада» Тофтенес. Его лишили судоводительских прав на 2 года.

Что же касается самого «Сторстада», то канадцы его просто конфисковали. Но через несколько месяцев владелец парохода фирма «А/С Маритим» выкупила его за 175 тысяч канадских долларов и вновь назначила Андерсона и Тофтенеса на прежние должности.

Во время следствия выяснилось, что почти все спасательные средства на канадском лайнере оказались бесполезными ввиду быстро возникшего крена судна и опрокидывания его на борт. Лорд Мерсей, который вел суд, высказал мысль о целесообразности в будущем размещать на верхних палубах спасательные плоты, которые оставались бы на плаву, когда судно тонет.

Долгие годы после этой катастрофы оставались нерешенными два вопроса. Первый: чья сторона должна возместить убытки? Второй: кому первому оплачивать иск — родственникам погибших (500 тысяч канадских долларов) или судовладельцу (2,4 миллиона канадских долларов)?

Норвегия категорически отказалась платить по каким-либо искам, поскольку в результате проведенного там официального расследования «Сторстад» был признан судом невиновным. Спасшиеся с «Эмпресс оф

Айрленд» пассажиры не получили от судовладельцев ни цента за погибшее имущество и ценности. Для выплаты пособия сиротам, вдовам и близким родственникам погибших в Лондоне и Саутгемптоне был создан фонд пожертвований.

Сразу же после катастрофы, буквально на следующий день к погибшему лайнеру потянулись со всех сторон Америки и Европы искатели затонувших сокровищ. Они нашли его лежавшим на глубине 19 саженей (40,5 м) в 4 милях от поселка Сен-Люс, в 5 милях к востоку от мыса Фазер. Однако попытки извлечь из корпуса затонувшего лайнера серебряные слитки и ценности, принадлежавшие пассажирам, не имели успеха. Более того, эти попытки стоили жизни нескольким водолазам, которые заблудились и порвали свои воздушные шланги в подводных лабиринтах лайнера.

Серьезная попытка поднять ценности была сделана через 50 лет после катастрофы. Летом 1964 г. группа канадских аквалангистов-любителей в составе геолога Поля Форние, торговца Фернарда Бергерона и служащего из Оттавы Анрэ Менарда, который был руководителем группы, заключила договор с краеведческим музеем города Римуски и организовала на затонувший лайнер подводную экспедицию.

Они подняли судовой колокол, несколько навигационных инструментов и бронзовую табличку с надписью «Только для пассажиров первого класса».

Сейчас на Св. Лаврентии место, где на дне лежит «Эмпресс оф Айрленд», обозначено красным светящимся бум. У шоссе между поселками мыса Фазер и Римуски, близ местечка Метис-Бич, есть кладбище, где похоронены жертвы катастрофы, а в городе Торонто на кладбище в Мон-Плезенте воздвигнут памятник: гранитный обелиск, увенчанный крестом и короной. С 1914 г. каждую «черную пятницу» сюда приходят представители «Армии спасения» почтить память погибших.

Столкновение «Эмпресс оф Айрленд» со «Сторстадом» — не первое и не последнее в истории судоходства на Св. Лаврентии. Сложные условия плавания, небрежное судовождение и нарушение правил не раз приводили к подобным случаям, результатом которых являлась гибель одного из судов. Вот наиболее тяжелые из них.

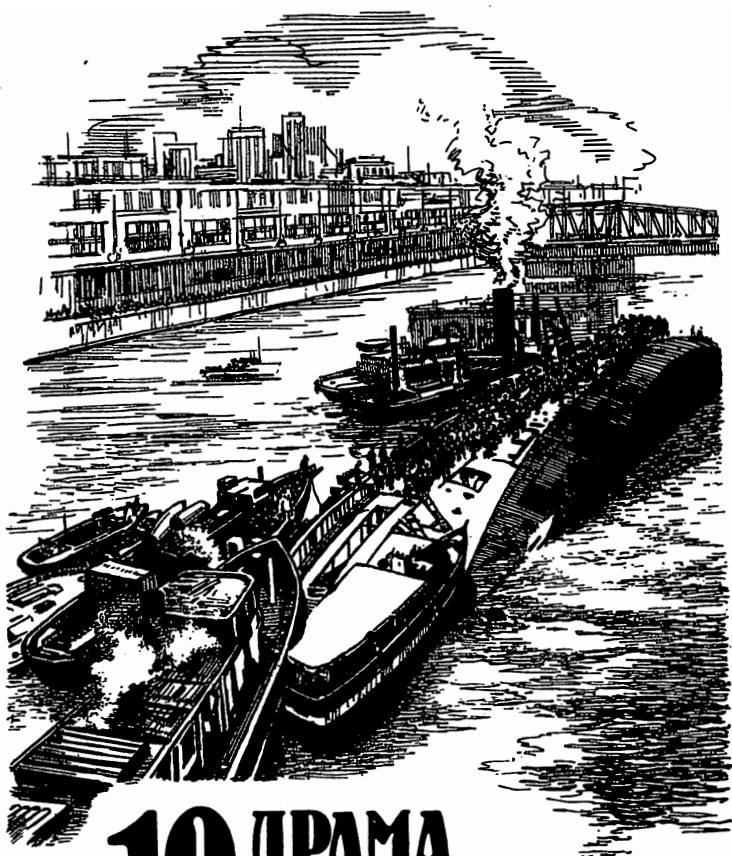
20 мая 1889 г. столкнулись, следуя полным ходом в тумане, английские лайнеры «Синтия» (2182 рег. т) и «Полинижиан» (3983 рег. т). Первый из них пошел ко дну через 5 минут. Имелись человеческие жертвы.

18 августа 1921 г. в результате столкновения затонул канадский грузовой пароход «Канэдиен Рекрут» (2403 рег. т).

18 октября 1927 г. такая же участь постигла итальянский пароход «Вулкано» (5398 рег. т), который шел с грузом зерна из Квебека. Это судно затонуло близ мыса Фазер, там, где лежит «Эмпресс оф Айрленд».

19 июня 1935 г. флагман фирмы «Кэнэдиен пасифик стимшип лайн» лайнер «Эмпресс оф Бритн» при выходе из залива Св. Лаврентия налетел в тумане на английский пароход «Кафиристан». Удар пришелся в носовую часть парохода. Было убито несколько моряков, на пароходе возник пожар. Судно с трудом удалось спасти.

Одно из тяжелых столкновений на Св. Лаврентии произошло 20 июля 1963 г. В 20 милях к востоку от Квебека во время густого тумана столкнулись пароходы «Тритоника» (12 863 рег. т) и «Руно Хэд» (6100 рег. т). Первое судно пошло ко дну почти мгновенно. Проходивший мимо английский пароход «Айриш Уиллон» спас с воды 10 человек и с «Руно Хэд» — 6. Вместе с судном погибли 22 человека.



ГЛАВА 10 ДРАМА В ЧИКАГО

Рассказ об этом печальном происшествии, которое спустя год после гибели лайнера «Эмпресс оф Айрленд» потрясло США и Канаду, лучше всего начать с краткого экскурса в историю Великих озер и судостроения в этом регионе.

Еще из школьной географии известно, что эти озера представляют собой уникальное и крупнейшее скопление пресной воды на земном шаре. Расположенная на территории Канады и США, эта озерная система включает Верхнее озеро, Гурон, Мичиган, Эри и Онта-

рию. По своей площади озера занимают почти четверть миллиона квадратных километров, что равно территории Британских островов. Великие озера соединены между собой реками и искусственными каналами, вода из Верхнего озера и озера Мичиган стекает в озера Гурон, Эри и Онтарио, откуда по реке Св. Лаврентия — в Атлантический океан. Эти «пресные моря» соединяются не только с океаном, но и с реками Гудзон и Миссисипи.

Первыми кораблестроителями и рыбаками на Великих озерах были индейцы племен алгонкуинов, гуронов, ирокезов, оттава, чиппи и уиннебагов. Как утверждают ученые, первыми европейцами, побывавшими в «пресных морях» Америки, вероятно, были скандинавские викинги и рыбаки Бретани. Начальный период колонизации берегов реки Св. Лаврентия, начавшийся в 1535 г., связан с именами французских мореплавателей Жака Картье, Самюэля Шамплейна и Роберта Ла Салля.

В наши дни Великие озера считаются одним из самых оживленных районов судоходства на земле. Здесь насчитываются более двадцати крупных морских портов, из которых наиболее посещаемые европейскими судами являются Торонто, Буффало, Осууго, Кливленд, Детройт, Милуоки, Чикаго и Дулут.

Чтобы попасть на Великие озера, океанские суда, миновав Монреаль, проходят семь шлюзов каналов Св. Лаврентия и попадают в озеро Онтарио. После этого они по восьми шлюзам Уэлленского канала, что идет в обход Ниагарского водопада, поднимаются на высоту 99,5 м и попадают в озеро Эри. Отсюда им открыт путь в озера Гурон, Мичиган и Верхнее. В Великие озера может войти любое судно, если его длина не превышает 222,5 м, ширина — 23 м, осадка — 7,9 м.

Помимо морских перевозок, здесь интенсивно развивалось и озерно-речное судоходство. Достаточно сказать, что в настоящее время более 3000 крупных грузовых судов перевозят по «пресным морям» за одну навигацию (она длится здесь девять месяцев) более 100 млн. т железной руды, зерна, угля, известняка, леса и промышленных товаров.

Того, кто впервые попадает на Великие озера, не может не удивить своеобразие архитектурной формы местных судов. С момента зарождения промышленного судостроения здесь стали появляться новые, не видан-

ные доселе в Европе суда оригинальных конструкций и самых что ни на есть причудливых форм. Это началось в 1843 г., когда на озере Эри американцы построили первую железную канонерскую лодку «Мичиган», не похожую ни на один из существовавших тогда в мире военных кораблей. В 1868 г. в Буффало спустили на воду первый на Озерах железный пакетбот «Мэрчант», по конструкции тоже сверхоригинальный. Не прошло и года, как со стапеля в Кливленде сошел на воду большой грузовой пароход, у которого паровая машина была расположена в корме, а рулевая рубка — чуть позади форштевня. Это был первый в истории судостроения деревянный рудовоз. Назвали его «Форест Сити». Однако прототипом современных балкеров Великих озер стал «Оноко», построенный также с машиной в корме и рубкой в носу, но уже из железа. Получив прозвище «плавающий сапожный ящик», он оказался исключительно прочным судном и принес немалую прибыль своим владельцам. «Оноко» погиб на мели в 1915 г.

С 1886 г. кораблестроители верфей Великих озер начали применять сталь. Первым стальным рудовозом был «Спокейн», спущенный со стапелей в Кливленде. С него начинается эра строительства гигантских рудовозов, которые можно увидеть только на Великих озерах. Если валовая вместимость «Оноко» в 1882 г. составляла 2164 рег. т при длине корпуса 87,4 м, то уже в 1895 г. рудовоз «Виктори» имел регистровый тоннаж 3774 т при длине корпуса 118 м, а спустя два года американцы и канадцы стали проектировать стальные рудовозы длиной не менее 152 м.

Другим типом грузового судна, характерным только для Великих озер, был так называемый «кит». Его конструкцию разработал Александр Макдугалл, кузнец по профессии, приехавший на берега озера Верхнее в 70-х годах прошлого века из Шотландии. Здесь он сделался капитаном судна, скопил кое-какой капитал и открыл в Дулуте верфь, где приступил к строительству своих странненьких на вид, но, как оказалось, очень прочных и мореходных судов-сигар.

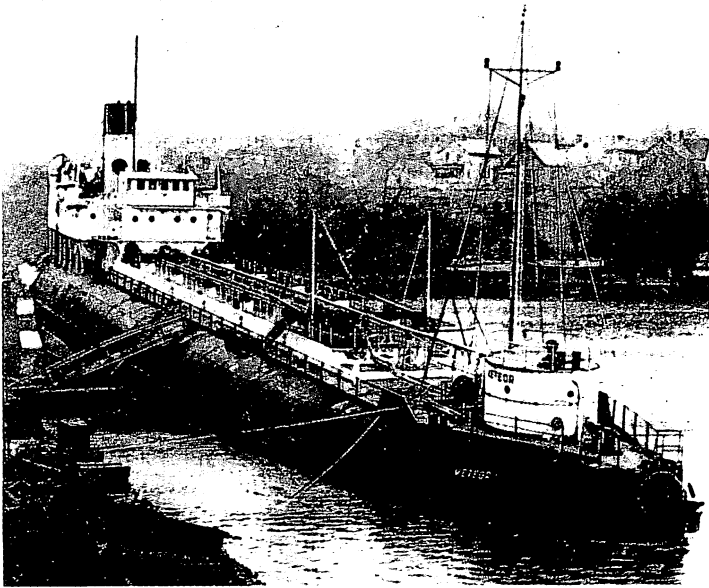
Длина этих стальных судов составляла 77—84 м, ширина — не более 11 м, осадка — не более 4 м. По внешнему виду они действительно походили на огромную сигару и имели невысокий надводный борт. Как и у «Оноко», паровая машина располагалась в корме, а

рулевая рубка в виде круглой башни, напоминающей боевую рубку миноноски, — в самом носу. Суда эти имели ложкообразный нос, оконечность которого напоминала нос свиньи, за что их прозвали «поросята». В самом «пяточке» были сделаны два якорных клюза. В корме находилась небольшая рубка круглого сечения в плане, где располагалось помещение для команды. На покато́й палубе, имеющей огромную погибь и напоминающей спину кита, было сделано несколько узких люков, закрываемых стальными крышками, не доходивших до бортов на 3—4 м. Высота комингсов люков не превышала 6 дюймов. Макдугалл превосходно знал нрав крутой волны «пресных морей». Эти плавающие «сигары», принимая в свои трюмы 2800 т руды, могли идти 15-узловым ходом, не испытывая особо сильной качки в шторм средней силы. Вода свободно перекачивалась вдоль и поперек «китовой спины», а за счет закругленной формы палубных надстроек сопротивление ее корпусу было минимальным. Суда конструкции Макдугалла успешно использовались зимой как ледоколы: благодаря форме своей носовой оконечности они свободно могли преодолевать метровый лед.

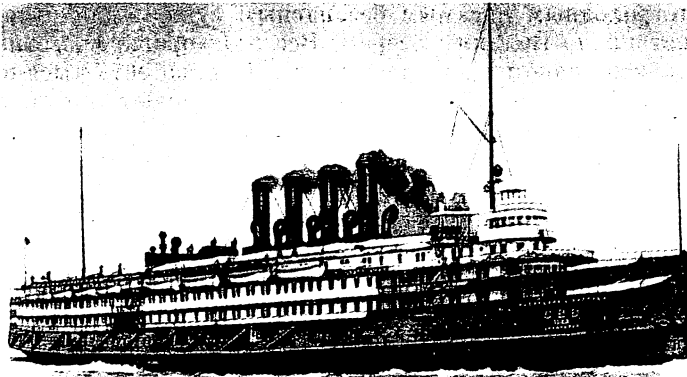
Бывшим шотландским кузнецом в 1888—1898 гг. было построено 44 «кита» (не считая барж подобной формы). В конце прошлого века слава о них разнеслась по всему миру: «поросята Макдугалла» с успехом эксплуатировались не только на Великих озерах, но и вдоль Атлантического побережья Америки, их встречали в Мексиканском заливе и в Черном море, они совершали кругосветные плавания.

В 1893 г. предприимчивый шотландец построил пассажирский «кит», который он назвал «Христофор Колумб». Это судно имело регистровый тоннаж 1511 т, длину 110,3 м, ширину 13 м, его паровая машина мощностью 3000 л. с. обеспечивала ход около 18 миль в час. Во время Всемирной выставки в Чикаго он совершал регулярные рейсы из Буффало, каждый раз доставляя на выставку более тысячи посетителей. С 1909 по 1933 г. «Христофор Колумб» обслуживал пассажирскую линию Чикаго — Милуокки. Он пошел на слом только в 1936 г.

Сейчас на Великих озерах остался только один «кит». Это танкер-музей «Метеор», поставленный на вечную стоянку на озере Верхнее. Когда-то он был



«Последний из могикан». «Китовая спина» — танкер «Метеор» поставлен на вечный прикол как музей на озере Верхнее



На Великих озерах пароход «Сиэндби» из-за четырех труб называли «Титаником», хотя он был колесным. В 1942 г. его переделали в учебный авианосец и назвали «Уолверайн»

рудовозом, в 30-е годы его переделали для перевозки автомашин с заводов Детройта, потом превратили в танкер, каким и решили сохранить для истории.

Необычными по своему внешнему виду были и пассажирские суда на Великих озерах, построенные в начале нашего века. Как правило, они имели 4—5 палуб, на которых размещались комфортабельные каюты и салоны, 3—4 трубы и... гребные колеса.

Одним из самых быстроходных и популярных у публики пассажирских пароходов в начале нашего века считался «Истленд». Его судьба оказалась печальной.

9 августа 1910 г. газета города Кливленд штата Огайо «Кливленд плэйн диллер» поместила следующее объявление: «Предлагается награда 5000 долларов! Пароход «Истленд» был спущен на воду в 1903 году. Это стальное судно океанского плавания. Он имеет длину 82 м, ширину 11 м, осадку 4,3 м. Судно снабжено двумя гребными винтами, приводимыми в движение двумя мощными паровыми машинами тройного расширения, пар на которые подается четырьмя котлами. Его балластные цистерны вмещают 800 т воды. Материал, из которого построен пароход, его тип и его мощные машины позволяют назвать его самым прочным, самым быстроходным и самым безопасным судном для путешествий по Великим озерам. Все это хорошо известно тем, кто знаком с морским делом. Однако есть тысячи людей, которые абсолютно ничего не знают о судах, о законах и правилах по их эксплуатации и об их инспектировании правительством Соединенных Штатов. С расчетом запугать этих людей кто-то распустил слухи о том, что пароход «Истленд» якобы не может считаться безопасным судном. К сожалению, мы не знаем, кто распространил в народе столь нелепые слухи, но цель их нам ясна. Поэтому в качестве доказательства своей правоты и ради уважения к чувствам 400 000 человек, которые за последние четыре года получили от прогулок (причем без единой неполадки) удовольствие на этом плавучем дворце, мы предлагаем обозначенную выше награду любому, кто представит нам морского инженера, кораблестроителя, судомеханика или любого другого специалиста, имеющего достаточную квалификацию, который выскажет свое мнение о качествах нашего корабля и заявит, что пароход «Истленд» —

немореходное судно и не выдержит любой шторм, который может возникнуть как на Озерах, так и в океане».

Прошел день, второй, неделя, месяц, но за объявленной наградой никто не пришел, и напрасно редактор газеты ожидал появления «специалиста, имеющего достаточную квалификацию». «Истленд» по-прежнему совершал свои круизные рейсы по Великим озерам. Вскоре об объявлении в газете забыли.

С момента постройки в 1903 г. этот пароход действительно считался на Великих озерах самым красивым, комфортабельным и быстроходным судном. Жители приозерных городов называли его неизменно «Королевой скорости».

Это был экскурсионный пароход водоизмещением 1960 т с очень острыми обводами подводной части корпуса. Несмотря на сравнительно небольшую мощность паровых машин (1300 л. с.), он мог развивать ход до 22 морских миль в час. Судостроительная верфь «Дженкс шипбилдинг компани» в Порт-Гурон, построившая «Истленд», им очень гордилась.

Пароход был приписан к порту Чикаго, откуда он совершал экскурсионные дневные рейсы к Кедровому мысу на озере Мичиган или недельные плавания на озеро Эри. Потом портом его приписки стал Кливленд. На Великих озерах «Истленд» считался среди пассажиров самым популярным пароходом. Особенно на нем любила покататься молодежь. Видимо, это объяснялось тем, что на его верхней палубе стоял паровой орган, под который во время плавания в хорошую погоду устраивались танцы. Об этом органе ходили легенды, говорили, что в тихую погоду звук его был слышен за 5 миль.

В течение 1913 г. владельцы «Истленда» продали на него двести тысяч билетов. В следующем году «Королева скорости» снова вернулась на родное озеро Мичиган — теперь пароход принадлежал фирме «Сен-Джозеф Чикаго стимшип компани». Им по-прежнему командовал его капитан Гарри Петерсен. Навигацию 1914 г. он, как и все предыдущие, закончил без единой царапины на борту.

Летом 1915 г. «Истленд» был зафрахтован для экскурсий по озеру Мичиган фирмой «Вестерн электрик компани».

В 7 часов утра, в субботу, 24 июля к причалу на реке Чикаго, где был ошвартован «Истленд», начали стекаться экскурсанты. В основном это были рабочие и служащие компании с детьми и друзьями, женщины в шляпах с перьями и цветами, мужчины в соломенных шляпах с черными лентами, девочки с лентами и бантами в косах, а большинство мальчиков по случаю плавания в матросских костюмчиках. Почти все пассажиры несли с собой плетеные корзины с провизией для пикника.

Утро обещало ясный солнечный день, у всех было праздничное, приподнятое настроение. Ведь не каждый месяц выпадает такая удача — совершить путешествие по озеру, да еще и на самом красивом пароходе! Отход был назначен на 7 часов 40 минут. Давно ждали этой увеселительной поездки на «Истленде» рабочие и служащие электрической компании, давно мечтали они выбраться из огромного дымного города и подышать свежим воздухом озера Мичиган. Несмотря на ранний час, с верхней палубы парохода неслись оглушительные звуки рег-тайма, который виртуозно исполнял на паровом органе известный музыкант города.

Билет на экскурсию стоил всего 75 центов. Правление компании разрешило брать детей до десяти лет на пароход без билета. «Истленд» был рассчитан на перевозку в дневные рейсы тысячи человек. Капитан Петерсен нередко принимал на борт и полторы тысячи, если его об этом любезно просили владельцы. На этот раз билетов было продано 2500. Видимо, капитан Петерсен об этом не знал, так как счет пассажирам у сходни контролеры не вели — они просто надрывали билеты. Конечно, Петерсен видел, что народу погрузилось на пароход намного больше, чем это было положено по норме, но он не прекратил посадку. На «Истленде» пассажиров оказалось на 300 человек больше, чем на «Титанике»...

«Истленд» стоял у причала реки Чикаго правым бортом, по носу у него был ошвартован паровой буксир, который должен был вывести его из реки на простор озера Мичиган. Прозвучал гудок, матросы парохода втянули сходни. Капитан Петерсен стоял в дверях рулевой рубки и готов был отдать команду старшему механику Эриксену запускать машины.

Как только отдали кормовой прижимной конец, судно едва заметно дрогнуло своим изящным корпусом и начало медленно валиться на левый борт. Сначала на это никто не обратил внимания. Крен с каждой секундой увеличивался. Потом к краю левого борта по верхней палубе поехали скамьи и шезлонги, внизу в салонах стала сдвигаться мебель, в буфетах поползли тяжелые ящики с заготовленным для напитков льдом. На верхней палубе закричала женщина, потом еще одна... «Истленд» кренился все быстрее, люди, теряя опору, начали скользить к левому борту. Тех экскурсантов, которые в этот момент находились под палубой в каютах, прижало к продольным переборкам, других (их было большинство), кто стоял на верхних палубах, сбilo в кучи и придавило к поручням левого борта.

Почему «Истленд» стал крениться не на правый борт, которым был ошвартован у причала, а на противоположный?

Тот, кто совершал путешествия на речных судах, провожал или встречал их, вероятно, замечал, что при подходе к причалу пассажиры скапливаются у того борта, которым судно швартуется или которым отходит от причала. Это вполне естественно: люди прощаются или ищут глазами в толпе тех, кто их провожает. Нередко в таких случаях для пассажиров раздается команда: «Просьба отойти от борта!»

«Истленд» стал крениться на дальний от причала борт по той причине, что его прогулочный рейс был рассчитан на один день и экскурсантов никто не провожал. А какой интерес пассажирам смотреть с парохода на причал, который они уже видели? Интересней было взглянуть на реку, посмотреть, что там делается. Может быть, в это время по ней проходил какой-нибудь пароход или происходило нечто такое, что привлекло внимание пассажиров. Так или иначе «Истленд» стал крениться на противоположный от причала борт.

Когда крен достиг 30 градусов, даже те, кто никогда не бывали на судне, поняли, что происходит. Страх перешел в панику. Сотни людей бросились с нижних палуб по трапам наверх. В проходах, коридорах и на лестничных клетках началась давка. Повсюду раздавались крики, вопли, плач детей, слышался грохот срывающихся с мест шкафов, буфетов, звон бьющегося стекла. Сотни пассажиров остались в каютах и в коридорах

нижних палуб. Кучи людей бились в тесных помещениях, как пойманные в сеть рыбы. Почти все, кто находились наверху, были сброшены в воду. В реке барахтались сотни женщин и детей, сверху им на головы падали другие. Некоторые сумели вовремя ухватиться за плававшие в воде скамейки, ящики, доски. В людях заговорил страх смерти, проснулся звериный инстинкт. В грязной воде реки Чикаго беспомощно барахтались тонущая толпа, люди били, кусали, царапали и топили друг друга.

«Истленд» продолжал валиться на левый борт. Прочные пеньковые швартовы, которые так и не успели отдать, натянулись, как струны, и вырвали из земли причальные тумбы и береговые кнехты. Наконец пароход опрокинулся на борт, накрыв сотни плававших на воде людей. Из его нутра слышались грохот и шипение — это с фундамента сорвались паровые машины и вода залила топки. Несколько минут река в этом месте была закрыта белой пеленой пара. Шипение пара и свист вырывающегося из внутренних помещений воздуха заглушали крики людей. «Истленд» лег левым бортом на дно реки. Прошло всего 6 минут... И только еще через 10 минут к месту катастрофы начали прибывать катера водной полиции и буксиры. К причалу примчались полицейские и пожарные машины. Но им оставалось только спасать тех, кто еще держался на воде. Но не полицейские и пожарные проявили себя здесь героями. Героем оказался некий Вильям Брайт — капитан парохода «Миссури». Он только что ошвартовал свое судно у причала «Северной мичиганской транспортной компании». Увидя, что «Истленд» опрокинулся на борт, он остановил такси и примчался на причал, где произошла катастрофа. Брайт не смог пробиться сквозь собравшуюся на набережной толпу и поднялся на второй этаж дома, стоящего напротив причала. Из окна он видел, что сотни барахтающихся в воде людей не могут взобраться на скользкий борт лежавшего парохода. Среди них было много раненых и покалеченных. Люди тонули на глазах спасателей. Что мог сделать капитан для спасения этих людей, находясь на втором этаже дома? Он высунулся из окна, словно из рулевой рубки своего парохода, сложил ладони рупором и крикнул полицейским: «Возьмите золу из топок трех буксиров и высыпьте ее на правую скулу «Истленда!» После

этого он спросил у хозяев дома, где стоит телефон, и позвонил на ближайшую ткацкую фабрику: «Срочно доставьте пятьдесят одеял туда, где лежит «Истленд!» Золы и одеяла, расстеленные на скользком борту парохода, дали возможность многим вылезти из воды.

Спасательные работы длились недолго. Всех, кого видели на воде или внутри выступавшей над уровнем реки части парохода живыми, вытаскивали на берег, оказывали первую помощь или отправляли в госпиталь.

В Чикаго наступил траур. В течение многих дней трупы погибших вылавливали из реки и извлекали из корпуса «Истленда». Несколько сот мертвецов вытащили из парохода, когда ацетиленом прорезали его правый борт. Еще больше трупов нашли, когда судно поставили на ровный киль и откачали из него воду. Сколько же жизней унесла эта катастрофа?

Официальная пресса США называла цифру 835 человек. Но это не соответствует действительности, так как указанная цифра была объявлена в Чикаго на третий день после катастрофы. Судно же было поднято спустя пять дней, и из него извлекли еще несколько сот трупов. Американский следственный врач из Чикаго заявил на пресс-конференции журналистам, что в городском морге он лично насчитал 1300 трупов. Газеты города 25 июля 1915 г. вышли под такими, к примеру, заголовками: «2100 утонуло, когда «Истленд» опрокинулся у причала».

«Судно имело повышенный центр тяжести и стало валиться еще на швартовах у причала».

«Все предшествовавшие катастрофы не оканчивались таким числом жертв!»

«Судно затонуло всего за шесть минут!»

«То, что увидел внутри затонувшего парохода водолаз, повергло его в беспамятство!»

«История «Истленда» — это история ошибок и неудач!»

Катастрофа «Истленда» — самая тяжелая катастрофа в истории судоходства на Великих озерах, и не случайно американские историки называют это судно «Титаником» Великих озер.

Когда пароход подняли со дна реки, сначала не знали, что с ним делать. Пустить его на металлолом было жалко: корпус, паровые машины, котлы и внутренние помещения были в нормальном состоянии, их без осо-

бого труда можно было восстановить. Ввести его снова в эксплуатацию в качестве пассажирского судна не имело смысла, так как никто не взял бы на него билет. Американцы поступили по-деловому: переоборудовали его в военно-учебное судно резерва военно-морского флота США, и под названием «Уилметт» оно прослужило до 1946 г.

С момента великой драмы в Чикаго прошло ровно двадцать лет. И, наконец, американская пресса пролила некоторый свет на истинную причину гибели «Истленда». Газета «Кливленд плэйн диллер» 7 августа 1935 г. опубликовала следующее сообщение:

«Всплыло дело «Истленда». Апелляционный суд США подтверждает свое решение по катастрофе парохода в 1915 году. Чикаго, 7 августа, «Американ пресс». Сегодня Апелляционный суд США утвердил решение выездного суда о том, что фирма «Сен-Джозеф Чикаго стимшип компани» — бывший владелец п/х «Истленд», который затонул на реке Чикаго 24 июля 1915 года, не ответственна за гибель 835 человек в катастрофе. Суд считает, что судно было мореходным, но ответственность ложилась на механика, который по небрежности неправильно заполнил его балластные цистерны».



КАК ГЛАВА 11 ПАРОХОД ПОГУБИЛ ГОРОД

Несмотря на звучное название — «Монблан», — это был ничем не примечательный грузовой пароход, типичный для своего времени «трамп»: клепаное судно трехстрельного типа с четырьмя трюмами, деревянным ходовым мостиком, высокой тонкой трубой, двумя мачтами, вооруженными стрелами. Его построил какой-то небогатый судовладелец на английской верфи Рефлтона Диксона в Миддлборо в 1899 г. Регистровый тоннаж «Монблана» составлял 3121 т, длина равнялась 97,5 м, ширина — 13,6 м, осадка — 4,6 м.

Когда началась первая мировая война, «Монблан» купила французская судоходная фирма «Компани женераль трансатлантик». По требованию Адмиралтейства, которое в военное время имело право распоряжаться торговым флотом страны, владельцы кое-как подлатали старые, изъеденные солью ржавые борта парохода, установили на его баке четырехдюймовую пушку и покрасили судно в шаровый цвет. «Монблан» стал вспомогательным транспортом военно-морского флота Франции.

Столкновение в проливе Тэ-Нарроус

Вечером 5 декабря 1917 г. «Монблан» под командованием капитана Айма Ле Медэка прибыл из Нью-Йорка на внешний рейд Галифакса. С охранявшей рейд канонерской лодки азбукой Морзе просигналили пароходу приказ отдать якорь и принять на борт офицера связи. Прибывший через несколько минут на «Монблан» лейтенант Фриман заявил капитану: «Если с моего корабля не последует каких-либо дополнительных сигналов, вы сможете сняться с якоря и войти в гавань, как только позволит видимость. Я полагаю, это будет в 7 часов 15 минут утра». Лейтенант сообщил Ле Медэку номер, который наутро должен быть набран флажным сигналом и поднят на фалах фок-мачты.

Тем же вечером, 5 декабря 1917 г., в 6 милях от «Монблана» в гавани Галифакса стоял с грузом, готовый к выходу в море норвежский грузовой пароход «Имо». Он был немного больше и длиннее «Монблана». Его спустили на воду в 1889 г. в Ирландии со стапелей верфи «Харланд энд Волф».

В тот холодный зимний вечер капитан Хаакан Фром не успел вывести «Имо» из гавани, потому что баржа с углем подошла к его борту не в 3 часа дня, как это было договорено с властями порта, а только в 6 часов, когда над заливом опустились сумерки и ворота бонового противолодочного ограждения бухты были уже закрыты. Разгневанный норвежец проклинал нерасторопность канадцев и чертыхался у себя в каюте. Его успокаивало лишь то, что на борту его судна был лоцман

Вильям Хэйс, который с рассветом выведет его из гавани в открытое море.

Итак, наступило утро 6 декабря, оставшееся в памяти жителей Канады до сих пор как дата величайшей трагедии Галифакса. Оно выдалось на редкость ясным, но морозным. Галифакс просыпался, начиная свой напряженный трудовой день военного времени. С 7 часов утра третий помощник капитана «Монблана» штурман Левек с мостика наблюдал в бинокль за канлодкой в ожидании дополнительных приказов военных властей. Вскоре с ее борта яркие вспышки фонаря Морзе сообщили: «Монблан, Монблан. Монблан. Поднимите на фалах ваш номер и следуйте в гавань Бедфорд, где получите дальнейшие указания командования».

Капитан Ле Медэк приказал выбирать якорь и протянул третьему штурману записку с номером, которую получил накануне от лейтенанта Фримана: «Наберите этот номер флагами Международного двухфлажного свода сигналов и поднимите его на фалах». Выполнив приказание, Левек встал у машинного телеграфа, а вахтенный матрос, протерев стекла ходового мостика, занял свое место у штурвала. Когда из машины сообщили о полной готовности, лоцман дал команду: «Средний вперед!» Капитан перевел ее тут же на французский язык, звякнули звонки машинного телеграфа, и «Монблан» двинулся по фарватеру в гавань Бедфорд.

Примерно в это же время в гавани разводил пары «Имо». Лоцман Вильям Хэйс стоял на ходовом мостике парохода и молча слушал ворчание капитана Фрома, что ему не удалось выйти из гавани накануне вечером. «Имо» снялся с якоря в 8 часов 10 минут утра. Лоцман, время от времени отдавая команды на руль, уверенно вел пароход между стоявшими на рейде судами. Он приказал увеличить ход, и когда «Имо» подошел к проливу Тэ-Нарроус, его ход был равен 7 узлам. Войдя в пролив, Хэйс заметил впереди по курсу судно. Это был американский грузовой пароход.

Путь между островом Макнаб и мысом Плезант был закрыт минным полем, в котором имелся только один фарватер.

В это время «Монблан» со скоростью 4 узла (Британское адмиралтейство ограничило скорость движения судов в гавани пятью узлами) приближался к боновому заграждению с противолодочными сетями. Боны тя-

нулись от мыса Айвез до волнолома Нового морского вокзала. На сигнальной мачте вокзала был поднят знак, что проход разрешен. «Монблан» прошел между раскачивающимся на волнах бумом и буксиром, тянувшим плавающую секцию бона.

Лоцман «Монблана» Френсис Маккей твердо помнил, что в соответствии с Правилами предупреждения столкновения судов в море он должен направить судно вправо, в сторону берега Дартмута. Через 15 минут он вывел судно в восточные ворота сетевого заграждения гавани, которое шло от острова Джордж. Видимость была отличной. Это позволило лоцману уверенно вести судно по береговым ориентирам, которые он знал как свои пять пальцев. До гавани Бедфорд остался самый легкий отрезок пути.

«Монблан» прошел в полкабельтова от стоявшего на фарватере английского корабля «Хайфлайер», который прибыл в Галифакс 1 декабря. Капитан Ле Медэк первый, как этого требовал обычай, отсалютовал ему флагом. В начале войны близ Рио-де-Оро этот корабль потопил немецкий вспомогательный крейсер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» (бывший лайнер).

Вскоре лоцман Маккей заметил пароход, выходящий из излучины пролива. Это был «Имо». До встречного судна было примерно три четверти мили. Оно шло курсом, который пересекал курс «Монблана». С французского парохода в направлении двух румбов с левой скулы ясно видели правый борт норвежца. Было ясно, что он правит в сторону берега Дартмута. «Кажется, этот дурень намеревается пересечь нам курс,— проворчал Маккей.— Какого дьявола он не идет на свою сторону фарватера, лучше дать ему гудок». Капитан кивнул головой. «Монблан» дал один короткий гудок, означающий, что судно меняет курс вправо. В целях предосторожности Маккей хотел еще больше снизить скорость до минимума. Не успел еще стихнуть звук гудка «Монблана», как «Имо», перебивая его, в нарушение всех правил, дал два коротких гудка, которые означали: «Я изменяю свой курс влево».

Лоцман и капитан «Монблана» были убеждены, что встречное судно возьмет вправо и приблизится к средней линии фарватера в соответствии с требованием Правил. Теперь же на «Монблан», который был в 40 м

от набережной Дартмута, буквально лезло встречное и к тому же более крупное судно. «Монблан» стал поворачивать вправо, а «Имо» — влево. Суда быстро сближались...

У капитана Ле Медэка теперь остался один выход, чтобы избежать столкновения, — отвернуть влево и пропустить «Имо» по правому борту. Расстояние между пароходами составляло уже каких-нибудь 50 м. Маккей схватился за шнур и дал два коротких гудка. Одновременно капитан, тут же понявший маневр лоцмана, крикнул рулевому: «Лево на борт!» Хотя машина была остановлена, судно, глубоко сидевшее в воде, продолжало двигаться по инерции и послушалось руля. «Монблан» медленно отвернул от берега, и оба парохода оказались идущими параллельно друг другу правыми бортами на расстоянии 15 м. Казалось, опасность столкновения миновала.

Но тут произошло непредвиденное. Как только «Монблан» отвернул влево и стал расходиться с норвежцем правым бортом, «Имо» дал три коротких гудка, давая понять, что его машина пущена на задний ход. «Монблан» сделал то же самое: дал реверс на задний ход и три коротких гудка. Но руль «Имо» оставался положенным на левый борт, что при работающей полным задним ходом машине отвело его нос вправо — в борт «Монблана». Пытаясь избежать удара, Ле Медэк положил руль на правый борт так, чтобы отвести нос своего судна влево. Через несколько секунд нос норвежца с силой ударил в правый борт «Монблана» в районе первого трюма. Те, кто находились на мостике «Монблана» в момент удара, от ужаса застыли на месте. Их лица были белы, глаза широко раскрыты. Несмотря на мороз, по их спинам струился холодный пот. Только экипаж «Монблана», лоцман Маккей и командование морского штаба в Галифаксе знали о той секретной партии груза, которая была на борту французского парохода.

«Мы набиты взрывчаткой»

Еще каких-нибудь пять-шесть часов назад Ле Медэк и лоцман Маккей сидели в капитанской каюте, пили кофе и мирно беседовали. «Я очень сожалею, дорогой

мой лоцман, что не могу вам предложить бутылку «Мартеля». Сами понимаете, по законам военного времени спиртные напитки запрещены на наших судах». «О, не беспокойтесь, капитан,— отвечал лоцман,— ерунда, у вас отличный кофе».

Капитан рассказывал: «Так вот, господин Маккей, 25 ноября, когда я привел «Монблан» в Нью-Йорк и поставил его к причалу на Ист-Ривер, американские военные власти приказали мне пропустить на судно партию плотников. День и ночь они обшивали трюмы толстыми досками. Ни одного железного гвоздя — все медные! А через час в конторе агент фирмы сказал мне: «Боюсь, капитан, что это взрывчатка, и притом очень большая партия. При нормальных условиях мы не стали бы использовать «Монблан» для перевозки такого груза, но сейчас идет война, у нас не хватает судов, и другого выхода нет». Через два дня они начали нас грузить. Специальная партия стивидоров работала медленно и очень осторожно. Их ботинки были обернуты материей. Мне приказали погасить топки котлов, а у команды отобрали все спички, трубки и сигареты. Курить разрешалось только на берегу».

Капитан продолжал: «В четырех трюмах у нас находятся бочки с жидкой и сухой пикриновой кислотой. Вы знаете, что такое ТНТ? Так вот, разрушительная сила этой штуки гораздо выше, чем ТНТ».

Фрэнсис Маккей, шотландец по происхождению, проработавший лоцманом 24 года и не имевший ни одной аварии, слушал капитана с большим вниманием. Время от времени ему становилось жутко. Ни разу он еще не проводил суда с таким адским грузом.

— Твиндеки третьего и четвертого трюмов забиты бочками и железными ящиками тринитротолуола, рядом уложены ящики с пороховым хлопком... Мы уже готовы были выйти в море, когда из Франции в Нью-Йорк пришла телеграмма. В ней говорилось о дополнительной партии груза, которую во что бы то ни стало должен принять «Монблан».

Ле Медэк показал руками в сторону носа и кормы.

— Вы заметили у меня на палубе четыре ряда железных бочек — это бензол — новый супергазолин для броневиков и танков. Впрочем, вот коносамент.

Слегка дрожащей рукой лоцман взял несколько листов с машинописным текстом: «2300 тонн пикрино-

вой кислоты, 200 тонн тринитротолуола, 35 тонн бензола, 10 тонн порохового хлопка. Порт назначения — Бордо».

— Как видите, дорогой лоцман, мы набиты взрывчаткой! Но это не все, — продолжал Ле Медэк. — Второй удар меня ждал в кабинете начальника Управления британского военно-морского флота в Нью-Йорке. Там мне сообщили, что «Монблан» не войдет в состав конвоя, комплектуемого в гавани. Им хорошо известно, что трехцилиндровая паровая машина при спокойном море может дать только 9,5 узла, а на длительном переходе через штормовую Атлантику в среднем не превысит 7,5 узла. Эти господа мне объяснили, что безопасность конвоя в основном зависит от скорости его движения, и чтобы не отстать от конвоя, судну, загруженному взрывчаткой, нужно следовать со скоростью минимум 13 узлов. Перегруженный «Монблан» был бы помехой для этого конвоя. Мне приказали следовать в Галифакс, отдать якорь в гавани Бэдфорд и ждать здесь формирования другого английского конвоя. «Монблан» войдет в его состав, если, опять-таки, его скорость не будет конвою помехой. В противном случае придется следовать в одиночку. Как вы думаете, лоцман, они уже начали формировать второй конвой?

— Пожалуй, да, — ответил Маккей. — Сейчас в порту уже примерно 150 судов. Из них много военных кораблей.

Ле Медэк пожелал лоцману спокойной ночи, поднялся с мягкого кресла, давая понять шотландцу, что беседа окончена. В отведенной ему каюте Маккей до утра не сомкнул глаз.

«Приказываю покинуть судно!»

Когда суда столкнулись, форштевень «Имо», разворотив борт, вошел на 3 м вглубь трюма. От удара несколько бочек, закрепленных на носовой палубе в четыре яруса, оказались вскрытыми. Их содержимое потекло на палубу и оттуда сквозь зиявшую пробоину на твиндек, где была уложена пикриновая кислота. Машина «Имо» уже почти минуту работала на задний ход, и нос норвежца со скрежетом и снопом искр от трения металла выдернулся из пробоины. Разлившийся

бензол вспыхнул, бак «Монблана» охватило пламя. Каждое мгновение мог произойти взрыв адского груза. Капитан Ле Медэк и лоцман Маккей поняли, что всем находящимся на «Монблане» и тысячам людей на берегу грозит смерть. Как предотвратить надвигающуюся с каждой секундой катастрофу?

Над баком парохода поднялся столб черного дыма высотой 100 м. Зловещие языки пламени в утреннем рассвете то и дело меняли свой цвет: из оранжевых они становились синими и голубыми, потом снова оранжевыми, исчезая в клубах черного дыма. Гигантский костер разрастался с каждой минутой. От нагрева взрывались железные бочки с бензолом, кусочки раскаленного металла дождем осыпали палубу. Погасить огонь ручными огнетушителями, которые имелись на «Монблане», команда не смогла. Единственное место на носовой палубе для подключения пожарных рукавов к гидрантам находилось впереди первого трюма, но путь туда сразу же был отрезан огненной завесой. Нельзя было отдать и якорь.

«Открыть кингстоны! Затопить судно!» — пронеслась в голове капитана мысль. Но хорошо зная свой старый потрепанный пароход, он тут же представил себе насквозь проржавевшие клапаны приема забортной воды и понял, что даже с помощью кувалды их смогут открыть только минут через пятнадцать, а на затопление двух носовых трюмов ушло бы минут сорок. Видя, что пожар не погасить, матросы и кочегары «Монблана», сбивая друг друга с ног, бросились на верхнюю палубу спардека и начали спускать на воду шлюпки.

Капитан Ле Медэк, едва сдерживая дрожь в ногах, повернулся к вахтенному штурману, чтобы дать приказ спустить шлюпки и оставить судно. В эту минуту лоцман сказал: «Немедленно дайте в машину команду сообщить пароходу самый полный вперед!» Маккей понимал, что это единственный шанс предотвратить или, в крайнем случае, замедлить на несколько минут катастрофу. Лоцман рассчитывал, что при полном ходе судна вода устремится в пробитый борт и зальет взрывчатку.

Лоцман предвидел, что произойдет, если «Монблан» взорвется в этом самом узком месте пролива Тэ-Нарроус, разделяющем город на две части. Он надеялся, что капитан сам догадается развернуть судно в сторону

открытого моря, посадить команду в шлюпки, а «Монблан» с пущенной на полный ход машиной направить в океан, подальше от города.

Но капитан Лэ Медэк и виду не показал, что слышал фразу, произнесенную лоцманом. Обращаясь к штурману Жану Плотину, он отдал команду: «Приказываю покинуть судно!» Но и без его приказа обе шлюпки с сидевшей в них командой уже стояли у бортов под шторм-трапами. Лоцману не оставалось ничего другого, как последовать за капитаном. Матросы с диким неистовством навалились на весла, и шлюпки устремились к берегу Дартмута.

Брошенный на произвол судьбы «Монблан», этот исполинский брандер, с поднимавшимся в ясное голубое небо черным шлейфом дыма, подхваченный приливным течением, стал дрейфовать к пирсам Ричмонда.

На набережных города по обоим сторонам пролива собрались толпы народа. Сотни людей выглядывали из окон домов, с крыш домов. Ведь пароходы горят не так уж часто!

С крейсера «Хайфлайер» видели, что команда покинула горящее судно, и послали к «Монблану» вельбот. Командир крейсера рассчитывал закрепить на корме парохода буксир и оттащить горевшее судно, чтобы оно не подожгло пирс. Об опасности, которую представлял «Монблан», на крейсере не знали. Но было уже поздно: пароход носом навалился на деревянный пирс № 6 и поджег стоящий на его краю склад.

О дьявольском грузе «Монблана» в Галифаксе знали только три человека: контр-адмирал Чандарс, старший офицер штаба Вайятт и старший офицер связи капитан-лейтенант Мюррей. В момент столкновения пароходов последний находился на буксире «Хилфорт». Увидя, что «Монблан» загорелся, он дал буксиру самый полный ход и направил его к ближайшему пирсу. Спрыгнув на берег, капитан-лейтенант побежал в диспетчерскую. На ходу он остановил какого-то матроса и приказал ему объявить всем вокруг, чтобы все бежали из порта.

«Бегите, бегите все! Бегите прочь! Начальник сказал, что это дьявольское судно загружено взрывчаткой, оно сейчас взорвется!» — кричал матрос.

Команда вельбота с крейсера «Хайфлайер», по-прежнему ничего не зная об опасности, уже закрепила

трос на корме «Монблана» и передала его конец на буксирный пароход «Стэлла Марис». Еще каких-нибудь полчаса, и судьба Галифакса сложилась бы по-иному. Его жители просто услышали бы со стороны океана звук сильного взрыва.

Но все обернулось иначе: «Монблан» взорвался в тот момент, когда «Стэлла Марис» выбрал втугую с его кормы буксир и начал оттаскивать его в море. Часы на башне ратуши показывали 9 часов 6 минут утра.

Ад

Большинство специалистов-пиротехников сходятся во мнении, что до появления атомной бомбы взрыв, который произошел 6 декабря 1917 г. в Галифаксе, является самым сильным, который когда-либо знало человечество. Он обернулся для Галифакса подлинной катастрофой.

Чтобы читатель имел возможность нагляднее представить себе масштаб этого взрыва, приведем выдержку из записи в вахтенном журнале, которую сделал утром того дня капитан английского лайнера «Акадиан» Кемпбелл, когда его судно находилось в океане в 15 милях от входа в Галифакскую бухту.

«Сегодня утром, 6 декабря 1917 года, в 9 часов 06 минут, на горизонте в стороне залива я увидел зарево, которое казалось ярче солнца. Через несколько секунд над Галифаксом взметнулся гигантский столб дыма, увенчанный яркими языками пламени. Эти языки сразу же исчезли в серо-черных клубах дыма и через несколько мгновений снова появились в небе в виде многочисленных вспышек. Над городом медленно вздымался черный гриб дыма. Потом до нас донесся звук двух, следовавших один за другим, глухих раскатов взрыва. По определению секстаном высота этого черного гриба составила более 2 миль. Он висел над городом неподвижно в течение 15 минут».

Смертельный груз «Монблана», размещенный впереди и позади средней надстройки и машинного отделения, детонировал почти мгновенно: сначала взорвались первый и второй трюмы, затем — третий и четвертый. Пароход разлетелся на сотни тысяч кусков.

Взрывная волна была направлена по всей катушке компаса. О силе этой волны можно судить хотя бы по следующим фактам. Стальной кусок шпангоута «Монблана» весом около 100 кг нашли в лесу в 12 милях от города. Веретено станового якоря, которое весило около полутонны, перелетело через пролив Норт-Арм и упало в лесу в 2 милях от места взрыва. Четырехдюймовую пушку, которая стояла на баке «Монблана», нашли с расплавленным наполовину стволом на дне озера Албро, расположенного в миле за Дартмутом.

Все каменные здания, не говоря уже о деревянных домах, стоявшие по обоим берегам пролива Тэ-Нарроус, в Дартмуте и Ричмонде, почти полностью оказались снесенными. На всех домах, которые находились на расстоянии 500 м, были сорваны крыши. Телеграфные столбы переломились, словно спички, сотни деревьев вывернуло с корнем, мосты обрушились, рухнули водонапорные башни, заводские кирпичные трубы.

Особенно пострадал Ричмонд — северный район Галифакса, расположенный на склоне холма. Там рухнуло здание протестантского приюта сирот, похоронив заживо под каменными обломками и без того несчастных его обитателей. Было разрушено три школы: из 500 учеников в живых осталось только 11. Больше всего жертв оказалось в местах скопления людей — на заводах, фабриках, в конторах.

Почти никто не уцелел на текстильной фабрике, а в цехе литейного завода, что стоял недалеко от пирса № 6, из 75 человек спаслось, получив тяжелые ранения, всего 6. Погибло несколько сот рабочих, собравшихся на крыше сахарного завода «Акадия», чтобы посмотреть пожар «Монблана».

Огромное число жертв в Галифаксе объясняется тем, что когда загорелся пароход, люди хотели посмотреть на это зрелище — они стали собираться на набережных, крышах, холмах. Те, кто был в это время дома, смотрели на пролив в окна. Горевший пароход привлек массу людей.

Кроме крупных зданий — заводов, фабрик, церквей, складов, взрыв полностью разрушил 1600 и сильно повредил 1200 жилых домов. Едва ли можно было найти тогда в городе целое оконное стекло. От дей-

ствия взрывной волны вылетели окна даже в городе Труро, расположенном в 30 милях от Галифакса.

В течение нескольких минут после взрыва оба берега пролива Тэ-Нарроус были окутаны черным дымом и пылью. На город падали не только куски взорвавшегося парохода, но и огромные обломки скал со дна пролива, камни и кирпичи домов. Из стоявших в гавани судов погибла дюжина крупных транспортов, а десятки пароходов и военных кораблей получили сильные повреждения. Ошвартованный у пирса № 8 большой новый пароход «Курака» оказался полузатопленным и выброшенным на другой берег пролива. Из 45 членов его экипажа в живых осталось только 8. Стоявший под его прикрытием по отношению к «Монблану» транспорт «Калони» потерял спардек, трубу и мачты. На крейсере «Хайфлайер» взрывной волной разворотило бронированный борт, снесло рубки, трубы, мачты и все баркасы. Более 20 человек из команды крейсера были убиты и более 100 человек ранены. Крейсер «Найоб» водоизмещением 11 000 т выбросило на берег словно щепку. Стоявший в сухом доке норвежский пароход «Ховланд» был почти полностью разрушен.

Когда взрывная волна утратила свою силу, в проливе Тэ-Нарроус образовалась придонная волна высотой около 5 м. Она сорвала с якорей и бочек десятки судов. Ею был подхвачен и «Имо». Со снесенным частично спардеком, без трубы и с погнутыми мачтами, он был выброшен на берег. Погибли капитан Фром, лоцман Хэйс и пять матросов.

Берега Ричмонда и Дартмута на протяжении мили были сплошь завалены буксирами, баржами, шхунами, катерами и лодками.

В воде плавала масса обломков и трупов — людей и лошадей.

На загроможденные обломками улицы города упала искрящаяся паутина проводов. Из-за развалившихся угольных печей и плит повсюду начались пожары. Произошла удивительная вещь — в округе в радиусе 60 миль от взрывной волны зазвонили колокола. Их звон стал панихидой по погибшему городу.

Жители вначале не знали, что произошло. По городу прошел слух, что взрыв был результатом действий немецких диверсантов, высадившихся у Гали-

факса с подводных лодок. Поговаривали о налете вражеских дирижаблей.

По официальным данным канадской и американской печати, в городе было убито 1963 человека, более 2 тысяч пропало без вести, раненых насчитывалось около 9 тысяч человек, 500 лишились зрения от разлетевшихся в окнах стекол, 25 тысяч остались без крова. Фактически число жертв было значительно больше. Одна канадская газета того времени сообщает: «Только фирма галифакского гробовщика Мак-Гилливрея изготовила 3200 могильных надгробных надписей за три дня». С рассветом 7 декабря в Галифаксе ударили морозы и начался снежный буран, а через сутки со стороны Атлантики на город налетел шторм, один из самых сильных за последние 20 лет.

Спасение раненых и заваленных рухнувшими зданиями началось почти сразу же после взрыва. Командование флотом выделило несколько особых отрядов для проведения спасательных работ. Уцелевшие здания были превращены во временные госпитали и морги.

Снежный буран затруднял работу спасательных партий, развалины заносило снегом, и вытащить из-под обломков удалось не всех. Пожары бушевали в городе несколько дней. Первые дни отмечались случаи грабежей и мародерства, злодеи грабили трупы, забирались в брошенные лавки и склады.

Снежный буран сменился через день оттепелью с дождем. Люди утопали по колено в грязи немощеных улиц города.

Когда мир узнал о катастрофе, в Галифакс направили помощь: из Бостона прибыл специальный железнодорожный состав с медикаментами и продуктами, потом еще один состав, оборудованный под госпиталь, с ним приехали 30 врачей-хирургов, окулистов и 100 сестер милосердия. Из Нью-Йорка доставили 10 000 теплых одеял, медикаменты, продукты. Потом в Галифакс стали прибывать пароходы с грузом одежды, стройматериалов, цемента, гвоздей.

Во многих странах мира проводился сбор пожертвований в пользу жителей разрушенного города. В итоге Галифакс получил 30 млн. долларов. Но чтобы полностью залечить свои тяжелые раны, городу потребовалось несколько лет.

Суд

Еще не успели в городе затушить все пожары, еще не были извлечены из-под обломков зданий все трупы, как население Галифакса потребовало у губернатора выдать им виновников катастрофы.

13 декабря 1917 г. в уцелевшем здании городского суда началось расследование причин катастрофы. Председателем судебной комиссии назначили Артура Драйздейла — верховного судью Канады. В комиссию вошли представители Британского адмиралтейства, капитаны кораблей, известные в городе инженеры и юристы.

Суду было ясно, что причиной катастрофы явилось столкновение пароходов в проливе Тэ-Нарроус. Вначале допросили капитана взорвавшегося парохода. Напомним, что команда «Монблана» высадилась в одной миле от горевшего судна на побережье Дартмута и залегла в лесу.

При допросе капитан Ле Медэк детально охарактеризовал погрузку взрывчатки в Нью-Йорке, объяснил причины прибытия в Галифакс и рассказал об инструкциях, которые он получил накануне перед входом в бухту. Он доложил суду, какие он давал гудки и какие делал маневры, потом рассказал, при каких обстоятельствах суда столкнулись (они совпадают с теми, которые нами изложены ранее).

С норвежской стороны показания давал старший штурман (капитан и лоцман «Имо» были убиты при взрыве). Согласно его версии, «Имо» входил в пролив со скоростью не более 5 узлов и отошел влево от оси фарватера, чтобы разойтись с американским грузовым пароходом, который шел им навстречу. Норвежские моряки заявили, что «Монблан» сам подставил свой борт под форштевень «Имо».

На второй день допроса капитан Ле Медэк повторил свои показания, а лоцман Маккей под присягой полностью подтвердил все, что заявил Ле Медэк.

После того как лоцман закончил рассказ о столкновении, Ле Медэку задали вопрос: «Что произошло потом?» Капитан ответил: «Когда я увидел пламя и дым, я посчитал, что судно взлетит на воздух немедленно. Невозможно было что-либо предпринять. Чтобы

зря не рисковать жизнью сорока человек, я отдал команду покинуть судно».

Защитник «Имо» шел на всяческие ухищрения, чтобы сбить с толку французов, доказать их вину и отстоять норвежцев.

У Ле Медэка не было почти никаких шансов выиграть дело по той причине, что он был капитаном французского судна, а в то время в Канаде очень не любили французов. Это объясняется одним политическим конфликтом в самом начале войны. Многие канадские французы, особенно из провинции Квебек, не хотели воевать на стороне Англии. В провинции Квебек по этому поводу были даже волнения. Слова «французский канадец» в те дни звучали как «изменник». Для жителей Галифакса было более чем достаточно, что судно, погубившее их город, носило трехцветный флаг.

Французского капитана пытались сбить с толку, запутать в его же показаниях о сигналах, которые подавал «Монблан». Но Ле Медэк оставался спокойным. Газета «Галифакс Геральд» отмечала: «...на все вопросы судей он давал прямые ответы, его глаза все время смотрели в глаза спрашивающего».

— Ваше судно несло на мачте красный флаг или какой-то другой сигнал, обозначающий, что оно имеет на борту взрывоопасный груз?

— Нет, сэр.

— Почему нет?

— Потому что красный флаг согласно Международным правилам означает, что на судно погружена взрывчатка или оно находится в процессе погрузки или выгрузки опасного груза. Нигде в Правилах не сказано, что флаг должен быть поднят, когда судно на ходу, и я полагал тогда, что особенно во время войны было бы предпочтительным, чтобы никто не знал о моем грузе.

Версия норвежцев сводилась к следующему. Прежде чем «Имо» смог вернуться на свою сторону фарватера, впереди показался буксир «Стелла Марис» с баржами. Он резал им нос, и потому они продолжали движение вдоль берега Дартмута. Когда «Имо» дал один короткий гудок, «Монблан» вовсе не находился близ берега Дартмута, а был на оси фарватера и резал

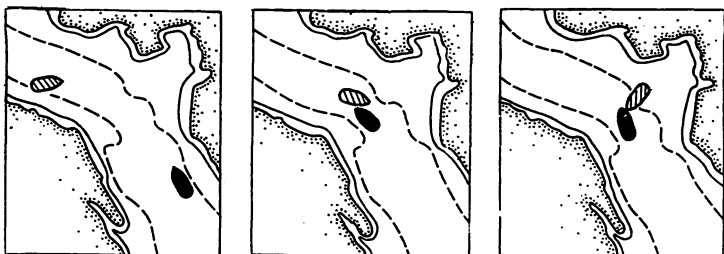


Схема столкновения парохода «Имо» (черный) с пароходом «Монблан» (белый)

нос «Имо», который, находясь на траверзе «Стелла Марис» против пирса № 9, дал три гудка и пустил машину на задний ход.

В это время расстояние между судами составляло половину — три четверти мили. С машинной, работающей на задний ход, «Имо» носом повернул вправо, в сторону Галифакса, и с этого времени до столкновения его нос даже не поворачивался в сторону Дартмута.

Перед столкновением норвежское судно не двигалось. Потом последовал один гудок «Монблана». «Имо» ответил одним гудком, так как его нос валился вправо.

К этому моменту «Монблан» намного вылез на середину фарватера, но тем не менее суда все же могли разойтись левыми бортами.

Потом французское судно дало два гудка и повалилось влево, подставив свой борт под форштевень «Имо», который немедленно дал три гудка и среверсировал машину, но было уже поздно.

А вот как объясняет это столкновение американец Феликс Ризенберг — капитан дальнего плавания, автор известного учебника по морской практике (1922 г.) и десятка книг о парусных судах.

«Во время официального расследования капитан «Монблана» заявил, что его судно находилось с правой стороны фарватера, примерно в 120 футах от берега Дартмута, что он видел правый борт «Имо» примерно в двух румбах с левой стороны скулы на расстоянии полмили и что «Имо» пересекал его курс, направляясь в сторону Дартмута. «Монблан» дал один короткий гудок, показывая, что изменяет свой курс

вправо, и уменьшил ход. «Имо» ответил двумя короткими гудками, перебивая его, в нарушение всех правил...

«Монблан» стал поворачивать вправо, а «Имо» влево. Суда быстро сближались. Капитан «Монблана» остановил машину. Когда расстояние между судами составило 150 футов, «Монблан» дал два гудка. Расстояние между судами уже составляло 50 футов, оба сближались правыми бортами. «Имо» дал три коротких гудка и задний ход. То же самое сделал и «Монблан». Его руль был положен на правый борт, чтобы отвести нос от другого судна. Но было поздно: суда столкнулись».

Суд проходил в обстановке шпиономании. В каждом действии и маневре французских и норвежских моряков судьи пытались найти злой умысел. Лоцмана Маккея пытались чуть ли не силой заставить отречься от показаний. Была сделана попытка уличить его в пьянстве. Но местный шериф отрицал это, а председатель лоцманской ассоциации Канады заявил, что Фрэнсис Маккей является одним из лучших лоцманов ассоциации.

По поводу красного флага на мачте «Монблана» мнения судей разошлись. Большинство считало, что в условиях военного времени этот флаг был бы равносильным самоубийству: дать знать немецким агентам о грузе.

Через несколько дней следствия выяснилось, что «Имо» вообще не имел официального разрешения на выход в море. Капитан судна мог получить его только у капитана третьего ранга Фредерика Виятта, который отвечал за движение судов на внутреннем рейде. И вообще Виятт считал, что никакой опасности столкновения судов в проливе Тэ-Нарроус никогда не отмечалось. На суде он обосновывал свое мнение тем фактом, что в этом проливе неоднократно расходились лайнеры «Олимпик» и «Мавритания».

4 февраля 1918 г. верховный судья Канады Драйдейл объявил решение суда. В тринадцати пространных пунктах вся вина была возложена на капитана «Монблана» и его лоцмана. В постановлении говорилось, что они нарушили Правила предупреждения столкновения судов в море. Суд требовал уголовного наказания для лоцмана, рекомендовал французским

властям лишить капитана Ле Медэка судоводительских прав и осудить его по законам его страны.

Ле Медэк, Маккей и капитан третьего ранга Виятт, которого обвинили в том, что он поздно предупредил жителей города о возможном взрыве, были арестованы.

Удивительно, что никому из судей не пришла в голову мысль обвинить в галифакской катастрофе Британское адмиралтейство, которое фактически приказало судну, набитому взрывчаткой, войти в пролив, проходящий через город, и стать на якорь в бухте Бедфорд, где оно должно было ждать формирования конвоя. Бросается в глаза невероятный факт: судно, уже принявшее груз (причем огромную партию взрывчатых веществ), заставили следовать в залив, забытый судами. Почему-то никому не пришло в голову отдать приказ ожидать конвоя на внешнем рейде Галифакса под охраной канонерских лодок. Если бы даже «Монблан» получил в борт торпеду немецкой подводной лодки, то город не пострадал бы. Однако об этом на суде не было сказано ни слова.

В марте 1918 г. дело снова слушалось в Верховном суде Канады. Синдикат капитанов дальнего плавания Франции подал прошение морскому министру страны о защите капитана Ле Медэка. Через год он и лоцман Маккей были освобождены и обоим вернули судоводительские права.

В начале 1918 г. злополучный пароход «Имо» был снят с мели и отбуксирован в Нью-Йорк на ремонт. Потом его переименовали в «Гивернорен». В 1921 г. во время рейса из Норвегии в Антарктику он выскочил на камни и погиб.

Капитан Ле Медэк служил в фирме «Компани жeneralь трансатлантик» до 1922 г. В 1931 г. французское правительство, как бы подчеркивая невиновность своего флага в столкновении «Монблана» и «Имо», в связи с уходом на пенсию наградило бывшего капитана парохода, погубившего город Галифакс, орденом Почетного легиона.



«СЕН ФИЛИБЕР» НЕ ВЕРНУЛСЯ

ГЛАВА 12

Легендарный «Титаник», стяжавший себе мрачную славу в истории судоходства трагической гибелью полутора тысяч человек, считался в свое время самым большим пароходом в мире. Его водоизмещение составляло 66 000 т, длина — 268 м, ширина — 33 м, высота борта — 36 м.

Пароход, о котором пойдет речь, можно было бы перевезти на «Титанике», поставив поперек палубы: его длина была меньше ширины «Титаника»... Назывался этот пароход «Сен-Филибер». Его водоизмеще-

ние 189 т, длина 32,1 м, ширина 6 м, высота борта 2,61 м.

«Сен-Филибер» — этот пигмей в печальном реестре морских катастроф — унес 15 июня 1931 г. на морское дно 500 человек: треть жертв «Титаника».

«Сен-Филибер» построили в 1923 г. на верфях Сен-Назера во Франции по заказу Нантского общества судоходства. Это было экскурсионно-прогулочное судно озерного типа, тупоносое, почти плоскодонное, с одной трубой и мачтой. Почти от бака до самой кормы его главная палуба была занята двумя пассажирскими салонами первого и второго классов. Над салонами располагалась открытая палуба со скамейками для экскурсантов.

Хотя мощность паровой машины «Сен-Филибера» составляла всего 23 л. с., его труба возвышалась над палубой на 8 м. Все это вместе с высоко расположенной, похожей на будку кассирши рулевой рубкой делало пароход похожим на буксир.

Несмотря на свои скромные размеры и тоннаж, «Сен-Филибер» имел свидетельство на перевозку 500 пассажиров. Как могло случиться, что небольшому по размеру судну выдали такое свидетельство? На этот вопрос вряд ли кто сможет теперь дать ответ.

Во Франции до сих пор стараются умалчивать о скорбном происшествии с «Сен-Филибером», поскольку эта катастрофа — одна из самых мрачных страниц в истории судоходства страны. Владельцам пароходства хорошо было известно, что когда «Сен-Филибер» отваливал от причала и пассажиры собирались на одном борту, чтобы видеть провожающих, крен парохода в эту сторону достигал почти 10 градусов. Но поскольку «Сен-Филибер» плавал в основном по реке, классификационное общество «Бюро веритас» с этим мирилось.

Восемь лет «Сен-Филибер» обслуживал регулярную пассажирскую линию Нант — Сен-Назер. Однажды летом 1931 г. дирекция одной ткацкой фабрики Нанта обратилась к владельцам «Сен-Филибера» с просьбой предоставить им пароход на воскресенье 15 июня для экскурсии на Нуармутье — большой живописный остров, расположенный в Бискайском заливе в 15 милях от устья Луары, что славился дубовыми рощами и

мимозами. Нантское общество судоходства согласилось снять на один день пароход с линии и продало дирекции фабрики 500 билетов.

Воскресное утро 15 июня не обещало экскурсантам ясного солнечного дня. Это была та погода, которую французы называют «четыре времени года за день». Перед рассветом моросил мелкий дождь, потом он кончился, задул ровный юго-восточный бриз, который отогнал в сторону залива облака и позволил, наконец, солнцу порадовать обитателей Нанта.

Несмотря на ранний час, на речной пассажирской пристани собралось около трех тысяч человек провожающих. Семьи ткачей пришли проводить своих близких, отправлявшихся в интересную поездку. Среди шума и веселья толпы то и дело слышались наказы: «Привезите мимозы!», «Не забудьте мимозу, мимозу Нуармутье!»

Ровно в 7 часов убрали сходню, и «Сен-Филибер» отошел от пристани. Через 3,5 часа пароход в Сен-Назере сделал небольшую остановку и двинулся вниз по реке.

Ветер, дувший от юго-запада, перешел к югу и усилился. Пароход еще не вышел в залив, а его качало на крутых мутных волнах Луары. У многих экскурсантов началась морская болезнь.

Наконец, через 2 часа судно привалилось к деревянному пирсу острова Нуармутье. Пассажиры, взяв с собой корзины с припасами и одеяла, отправились на пикник в дубовые рощи Нуармутье за мимозой. Прошло часа три. К полудню южный ветер усилился, и капитан «Сен-Филибера» Олив поспешил выйти в обратный рейс.

Около тридцати пассажиров, которых укачало по пути из Сен-Назера, предпочли остаться на острове. Они решили дождаться отлива и добраться домой пешком по узкой дамбе, соединявшей остров с материком.

Когда пароход отошел от пирса, ветер задувал уже с запада. Со стороны Бискайя он гнал к устью реки «барашки». Погода ухудшалась с каждым часом. Едва пароход вышел из-за прикрытия острова, ветер обрушился на его левый борт. Через фальшборт в окна салона летела белая пена, сорванная с верхушек волн.

Пароход раскачивался все сильнее и сильнее. Из-за небольшой осадки и высокой палубной надстройки «Сен-Филибер» дрейфовал под ветер. Все труднее и труднее было удерживать его на курсе, хотя паровая машина работала на предельных оборотах.

Расстояние от северной оконечности Нуармутье до мыса Сен-Жильда, что у южного края эстуария Луары, сравнительно небольшое. Обогнув этот мыс, «Сен-Филибер» имел бы ветер с кормы и, подгоняемый им, быстро вошел бы в устье реки. Но, огибая Сен-Жильду, пароход подставил ветру весь левый борт и сильно накренился.

Большая волна выбила несколько стекол в салоне первого класса. Находившиеся там пассажиры испугались и бросились из салона на палубу подветренного борта. Этого оказалось достаточно, чтобы крен на правый борт стал еще больше и пароход не смог уже выпрямиться.

«Сен-Филибер» лег на воду бортом и был накрыт набежавшей волной. Он исчез под водой меньше чем за минуту. Там, где только что был пароход с 500 пассажирами, гуляли волны и дул ветер.

Позже, во время разбора причин катастрофы, наблюдатель спасательной станции на мысе Сен-Жильда сообщил: «Я наблюдал за судном в бинокль. Когда оно подошло к бую отмели Шателье, я на мгновение отвел взгляд в сторону. Я подчеркиваю, только на мгновение! И когда опять посмотрел на то же место, парохода уже не было. Этот участок залива был пустынен, видны были одни волны. Я подумал сначала, что пароход скрылся в пене брызг, но на самом деле он уже исчез в волнах...».

«Сен-Филибер» пошел ко дну между буями L-2 и L-3, ограждающими отмель Шателье у мыса Сен-Жильда, примерно в 8 милях юго-западнее Сен-Назера.

Хотя помощь прибыла через полчаса, спасли всего семь человек. Лоцманский бот вытащил из воды шесть человек, которые плавали, ухватившись за деревянную скамейку, смытую с палубы парохода. Позже шедший из Сен-Назера буксир снял с буя L-2 еще одного человека.

Весь вечер и всю ночь в Нанте у здания судоходного общества бушевала толпа людей. Родственники

погибших требовали от судовладельцев ответа за гибель своих жен, отцов, детей. Почему выпустили речной пароход в Бискайский залив? Почему на судне было всего лишь две спасательные шлюпки, не имелось спасательных кругов? Почему капитан Олив вышел в обратный рейс? Где 500 пассажиров?

Хозяева Нантской судоходной компании не могли ответить на все эти «почему» и «где». Не мог дать на них ответа и министр судоходства Франции. Единственное, что он мог сделать, это официально объявить, что «Сен-Филибер» был опрокинут шквалом и число жертв составило 342 человека. Но это была ложь.

На ткацкой фабрике Нанта подсчет оказался точнее. Выяснилось, что на пароход было продано ровно 500 билетов и что на острове остались 28 человек. На детей меньше семи лет билетов не брали, а большинство экскурсантов отправилось на остров с детьми. Это вскоре подтвердилось горестным фактом: через три дня течение Бискайя прибило к берегам островов Олерон и Фэ, а также к мысу Сен-Жильда около ста детских трупов. Потом море стало выбрасывать на побережье трупы женщин и мужчин. Через несколько месяцев, когда волнения в Нанте и Сен-Назере стихли, министерство судоходства Франции внесло в свой отчет поправку. Оно сообщило, что число жертв катастрофы составило 462 человека. Эта цифра была получена из подсчета проданных билетов (500), числа команды парохода (7), числа оставшихся на острове экскурсантов (28) и числа спасенных (7). Но и эти цифры не были точны.

Еще много дней после катастрофы ветер и течения Бискайя приносили к берегам Франции венки и веточки мимозы, которой так славится Нуармутье... Говорят, что те, кто находил их у моря, отвозили цветы в Нант, на братскую могилу жертв злополучного «Сен-Филибера».

Со времени катастрофы «Сен-Филибера» минуло почти шесть десятков лет. Но в истории мирового торгового флота это печальное происшествие расценивается как одно из самых парадоксальных явлений и примеров человеческой глупости, роковой ошибки капитана в принятии своего решения.

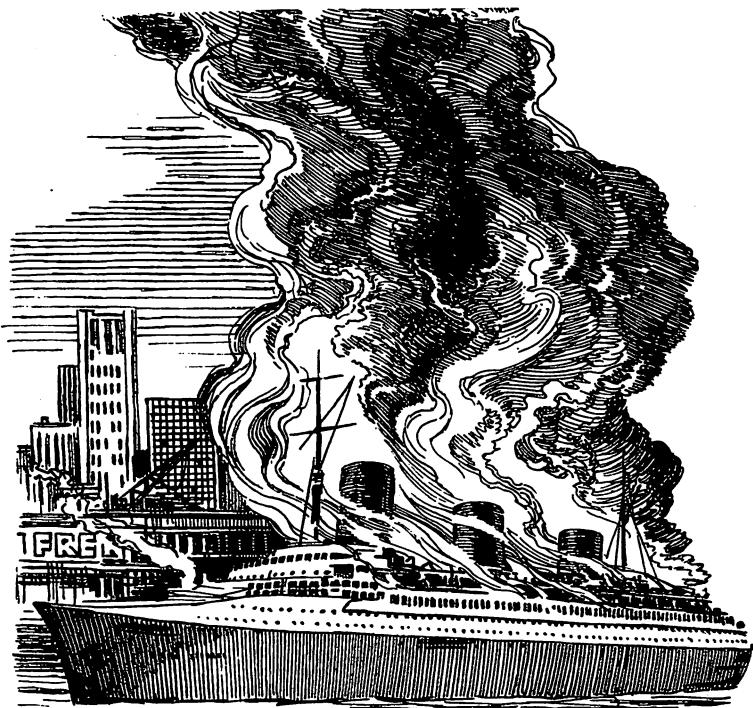
Как мог капитан плоскодонного речного парохода допустить перегрузку своего судна и «отважиться»

выйти на нем в открытое море перед ожидавшимся штормом? Почему он это сделал? Ведь кому-кому, как не ему, хорошо были известны и мореходные качества судна и крутой нрав Бискайского залива, этого знаменитого «мешка бурь», «кладбища погибших кораблей...» Видимо, он это делал под давлением своих хозяев — владельцев Нантского общества судоходства, которые сняли пароход с речной линии и с выгодой продали пятьсот экскурсионных билетов.

Но что бы там ни было, причина катастрофы «Сен-Филибера» — не действие сил стихии, а ошибка капитана.

За три года до гибели «этого пигмея в печальном реестре морских катастроф» у восточного побережья США затонул в результате перегрузки во время шторма английский грузопассажирский пароход «Вестрис». С ним погибло 159 человек.

Во время следствия, которое проводилось тогда в США, один американский морской эксперт, анализируя действия капитана «Вестриса», заявил, что они представляют собой «сочетание предельной глупости с вопиющей безграмотностью». Эти слова в полной мере и по праву можно отнести и к капитану «Сен-Филибера».



ТАЙНА 13 ГИБЕЛИ ГЛАВА «НОРМАНДИИ»

Прежде чем начать рассказ об этом нашумевшем в свое время на весь мир происшествии, считаю необходимым сообщить читателю, что этот очерк написан тремя авторами. Первые четыре раздела — Германом Владимировичем Смирновым, писателем и морским инженером, пятый — его отцом, выдающимся в свое время инженером-кораблестроителем Владимиром Васильевичем Смирновым, и последний — мною. В сокращенном варианте наше коллективное исследование было опубликовано в альманахе «Тайна веков», выпущенном издательством «Молодая гвардия» в 1985 г.

Я сам видел, как горела «Нормандия» вечером 9 февраля 1942 г. С начала 1941 до 1948 г. я со своим отцом, капитаном

I ранга Н. А. Скрягиним, жил в США (отец был военно-морским атташе Посольства СССР в США). В тот памятный вечер отец посадил меня в свой «бьюик», и мы помчались на набережную Гудзона, где были пирсы пассажирских судов. Помню, что по всем «стритам» со стороны реки на Манхаттан надвигались тучи дыма, вокруг ревели сирены пожарных машин, проезд к пирсу был перекрыт полицией. Мы смотрели на это страшное зрелище с Риверсайд-драйв, откуда был хорошо виден док. Мне тогда было 12 лет, но сильное впечатление от увиденного осталось и по сей день. Позже к нам в дом раза три приезжал В. И. Юркевич, и отец объяснил мне, что этот человек, эмигрант из России, создал сгоревший корабль. В 1967 г. в Москве я случайно познакомился с детской писательницей Н. И. Ливеровской. Она сказала мне: «Я читала вашу книгу («По следам морских катастроф» — Л. С.), спасибо, что вы в ней тепло отозвались о моем брате».

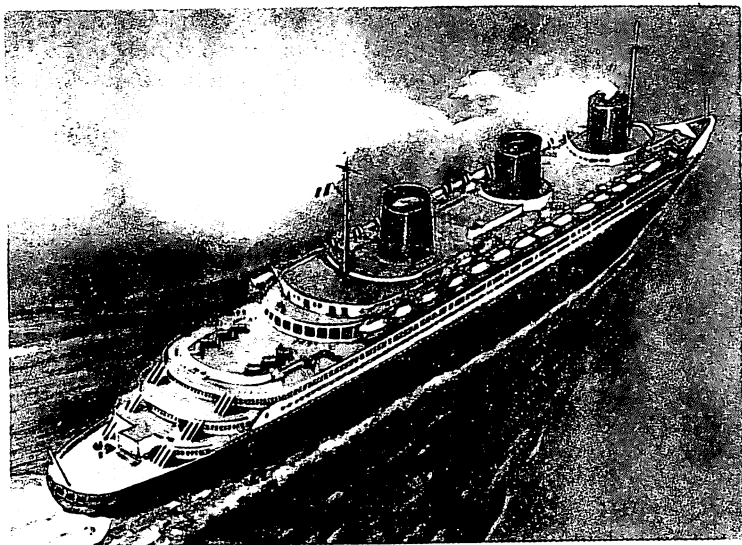
О каком брате? — удивился я.

О Владимире Ивановиче Юркевиче, я — его родная сестра, — ответила писательница. Она сообщила мне, что В. И. Юркевич умер два года назад в Америке, и жена, вернувшись на родину, привезла его архив. Это было накануне моей командировки, и мне не пришлось встретиться с вдовой кораблестроителя. К ней поехал Г. В. Смирнов. Оказалось, что привезенные документы попали, на счастье, в государственные архивы (ЦГАВМФ и Архив народного хозяйства СССР).

Халатность или диверсия?

9 февраля 1942 г. в 14 часов 30 минут по груде капковых спасательных поясов, сваленных в центральном салоне «Нормандии», пробежал первый огненный язычок, а через 19 минут со всех концов Нью-Йорка, завывая сиренами, мчались к южной оконечности Манхаттена к причалу Френч-лайн пожарные машины. На лайнер, окутанный клубами дыма, хлынули мощные потоки воды из брандспойтов, но пламя, раздуваемое сильным северо-западным ветром, не унималось. К 15 часам 30 минутам оно охватило прогулочную палубу, и в это время гигантский корпус судна начал крениться на левый борт. Спустя несколько минут пламя пробилось на шлюпочную и солнечную палубы, а чуть позднее занялся мостик.

К 23 часам 30 минутам крен достиг 40 градусов, а 10 февраля в 2 часа 39 минут потоки грязной воды и жидкого ила со дна Гудзона хлынули в роскошные внутренние помещения самого дорогостоящего судна в мире, легшего на бок прямо у нью-йоркского причала. Лайнер, входивший в первую тройку крупней-



«Нормандия»... Это великолепное судно, не имевшее себе равных в мире, спроектировал русский инженер В. И. Юркевич

ших и быстроходнейших судов мира, в самый разгар войны был выведен из строя. Судно, способное принять на борт почти целую стрелковую дивизию, погибло от пожара как раз тогда, когда американское военное командование испытывало огромную нужду в войсковых транспортах.

Гибель «Нормандии» по-прежнему таит немало загадок и продолжает привлекать к себе внимание и историков, и широкий круг читателей.

«Подозрений на диверсию нет!»

Репортеры нью-йоркских газет появились около горящей «Нормандии» раньше, чем агенты Федерального бюро расследований, и их корреспонденции с места катастрофы позволяют довольно точно воспроизвести последовательность событий, как она представлялась очевидцам.

Мэри Превилл — единственная женщина, которая находилась на борту «Нормандии» в день катастрофы, сообщила разыскавшим ее репортерам: «Я проходила

через холл и увидела одного работника из нашей фирмы, который крикнул мне: «Внизу небольшой пожар!» Мне стало страшно, и я сразу же сошла на причал и уехала домой».

Рабочий Э. Сюзливан, оказавшийся в самом центре событий, так описывал происшедшее с ним в тот день: «Я находился в гранд-салоне и проверял линолеум. Несколько сварщиков работали здесь с ацетиленовыми горелками, вырезая стальные колонны. Примерно в сорока футах от них находились тюки, как мне показалось, упаковочной стружки или пеньки. Около них стоял человек и отгораживал их щитами от летящих из-под горелок искр. Несмотря на эти предосторожности, я почуял: что-то горит! И сразу же двинулся к выходу. Все это заняло у меня не более десяти секунд, но тут мне показалось, будто вспыхнула сразу вся палуба под ногами, и я услышал вопль: «Пожар!»

Попытки локализовать огонь собственными средствами не увенчались успехом: пожарная система не работала, поэтому 2200 рабочим, находившимся в стальной утробе, был передан по трансляционной сети приказ: «Покинуть судно!» Однако выполнить его было не просто. Огонь распространялся с такой быстротой, что 200 человек оказались отрезанными огнем и столпились на носу, нависшем над причалом: их пришлось снимать с помощью пожарных лестниц. Спасение находившихся во внутренних помещениях людей осложнилось тем, что вскоре после начала пожара отключилось электричество, вслед за этим вышла из строя телефонная связь.

Вечером 9 февраля руководитель спасательных работ на «Нормандии» адмирал Эндрюс сообщил корреспондентам, что 128 рабочих получили тяжелые ожоги, и 92 из них, попавших в госпиталь, по всей вероятности, умрут. Тогда же он сделал и первое официальное заявление о причине катастрофы: «Один газорезчик срезал с колонны канделябр в главном салоне, и искры из-под его резака случайно попали на груды капковых спасательных поясов. Капок очень горюч, поэтому огонь и распространился так быстро по палубе, заваленной поясами. Подозрений на диверсию нет!»

Буквально через несколько минут после этого интервью накренившаяся на 12 градусов «Нормандия»

оборвала все канаты, связывающие ее с причалом. Перепугавшийся Эндрюс приказал немедленно затопить судно, надеясь, что оно сядет на грунт на ровный киль. Но было поздно: тысячи тонн воды, налитой пожарными на верхние палубы, хлынули на левый борт, и «Нормандия», потеряв остойчивость, стала быстро валиться на бок.

«Ощущение было такое, как будто сердце разорвалось у меня в груди», — вспоминал много лет спустя русский инженер-эмигрант В. Юркевич, который в начале 1930-х годов спроектировал корпус «Нормандии» и которого в начале 1938 г. судьба привела в Нью-Йорк. Услышав о том, что его детище горит, В. Юркевич немедленно приехал на место катастрофы и встретил здесь Р. Пунье — бывшего капитана «Нормандии». Оба они неотлучно находились при агонии своего судна и оба стали свидетелями его трагической и бесславной гибели — случай едва ли не единственный в истории кораблестроения.

На следующий день Юркевич устроил в своей нью-йоркской конторе небольшую пресс-конференцию, на которой объяснил главные технические причины гибели «Нормандии», совсем недавно рекламируемой как непотопляемое судно, и дал четкие ответы на три главных вопроса, волновавших прессу.

Почему огонь распространился так быстро?

— Потому, — ответил Юркевич, — что во время переделки были удалены некоторые водонепроницаемые переборки, и потому, что пожарная система корабля была отключена и частично даже разобрана. Большое количество свежей краски на борту также способствовало распространению огня.

Почему судно перевернулось?

— Потому, — объяснил инженер, — что балластные отсеки двойного дна не были заполнены водой; слишком много воды было налито на верхние палубы и надстройку и не был гарантирован ее быстрый сток.

Почему электрическое освещение вышло из строя во время пожара?

— Потому, что электрогенераторы судна, по всей видимости, не работали, а питание поступало с берега. Когда начался пожар, береговое электроснабжение было либо отключено, либо оборвался кабель. Это сыграло роковую роль: без электропитания не могли сра-

ботать герметичные двери с электроприводом, а также вся сигнальная и спринклерная система.

Эти четкие и ясные ответы Юркевича косвенным образом подтвердили официальную версию. 11 февраля 1942 г. газета «Нью-Йорк геральд трибюн», подводя итоги трагедии у причала Френч-лайн, писала, что из 2200 рабочих погиб 1 и пострадало 206, из них 96 тяжело, и подозрений на диверсию нет. «Халатность сыграла наруку врагу с такой же эффективностью, как диверсия», — утверждала газета.

Итак, обычная халатность, беспечность чиновников морского ведомства! С какой изумительной легкостью официальная версия гибели лайнера разрешила ту сложнейшую ситуацию, которую создало в отношениях между США и Францией задержание «Нормандии» в Нью-Йорке в конце августа 1939 г. ...

История «великого стояния»

С того момента, как 29 октября 1932 г. огромный корпус «Нормандии» соскользнул в воды Атлантики, французская пресса не переставала поражать воображение читателей рекордными характеристиками этого небывалого корабля. Сообщалось, что его водоизмещение почти на 30 тыс. т больше, чем немецких «Бремена» и «Европы», — 79 280 против 50 тыс. т, что его длина превосходит длину «Бремена» на 30 м — 312 против 285 м и что мощность его машин на 25—30 тыс. л. с. выше мощности машин «Бремена» — 160 тыс. против 130—135 тыс. л. с. Не удивительно, что вся Франция с нетерпением ожидала выхода «Нормандии» в море, и гигант не разочаровал своих поклонников.

В одном из рейсов в Нью-Йорк пассажирами «Нормандии» оказались советские писатели Илья Ильф и Евгений Петров. В своей книге «Одноэтажная Америка» они писали: «Мы отправились осматривать пароход. Пассажир третьего класса не видит корабля, на котором он едет. Его не пускают ни в первый, ни в туристские классы. Пассажир туристского класса тоже не видит «Нормандии», ему тоже не разрешается переходить границ. Между тем первый класс — это и есть «Нормандия». Он занимает по меньшей

мере девять десятых всего парохода. Все громадно в первом классе: и палубы для прогулок, и рестораны, и салоны для курения, и салоны для игр в карты, и специальные дамские салоны, и оранжерея, где толстенные французские воробьи прыгают на стеклянных ветках и с потолка свисают сотни орхидей, и театр на четыреста мест, и бассейн для купания — с водой, подсвеченной зелеными электрическими лампами, и торговая площадь с универсальным магазином, и спортивные залы, где пожилые лысоватые господа, лежа на спине, подбрасывают ногами мяч, и просто залы, где те же лысоватые люди, уставшие бросать мяч или скакать на цандеровской деревянной лошадке, дремлют в расшитых креслах, и ковер в самом главном салоне весом в тридцать пудов. Даже трубы «Нормандии», которые, казалось бы, должны принадлежать всему пароходу, на самом деле принадлежат только первому классу. В одной из них находится комната для собак пассажиров первого класса. Красивые собаки сидят в клетках и безумно скучают. Обычно их укачивает. Иногда их выводят прогуливать на специальную палубу. Тогда они нерешительно лают, тоскливо глядя на бурный океан».

В рейсе между Саутгемптоном и Нью-Йорком «Нормандия» на узел улучшила рекорд итальянского лайнера «Рекс», показав среднюю скорость 29,92 узла, а на обратном пути первой из трансатлантических лайнеров преодолела 30-узловой рубеж. Позднее в ходе ожесточенного соперничества с английским лайнером «Куин Мэри» «Нормандия» первой преодолела и 31-узловой рубеж, показав 31,2 узла. Однако в августе 1939 г. «Куин Мэри» окончательно закрепил за собой первенство с рекордом 31,69 узла.

Комментируя эти события, В. Юркевич писал: „«Куин Мэри» побил «Нормандию» — таково заключение широкой публики, падкой до сенсаций. Эта победа разве не недостаточна, чтобы удовлетворить гордость британцев? Но какой ценой это достигнуто? Мощность машин «Куин Мэри» на 25% превосходила мощность машин «Нормандии», а выигрыш в скорости составлял доли узла! Да при такой мощности «Нормандия» развила бы 34 узла!“

Советский писатель Лев Любимов в своей книге «На чужбине» пишет: „«Нормандия» была гордостью

Франции, но корпус судна строился по проекту русских эмигрантов — инженеров-кораблестроителей Юркевича и Петрова, двигатели — по проекту русского инженера Аршаулова, а винты — по системе русского инженера Хорковича“.

Даже по внешнему виду «Куин Мэри» с ее высокими и узкими трубами, с мачтой перед ходовым мостиком, загроможденными палубами и открытым полубаком, уставленным шпилями, брашпилями и кнехтами, не могла идти ни в какое сравнение с изящной яхтоподобной «Нормандией» с ее обтекаемыми надстройками, просторными палубами и закрытым полубаком, в котором были запрятаны все швартовные устройства. Все это, а также необычайная роскошь внутренней отделки сделали «Нормандию» самым дорогим лайнером в мире (он стоил 55 млн. долларов, на 22 млн. больше, чем «Куин Мэри»!), и в предвоенные годы стал поистине воплощением национального престижа Франции в пассажирском судоходстве. Вот почему французы так болезненно реагировали на многие действия правительства США.

1 сентября 1939 г. «Нормандия» должна была находиться в море на обратном пути из Нью-Йорка в Гавр. Но выход не состоялся: 30 августа по приказу президента Ф. Рузвельта в портах США были задержаны и подвергнуты обыску английские, немецкие и французские суда. «Мы должны быть уверены, что ни одно судно не покинет порт с вооружением на борту», — заявляли чиновники портовой администрации ошеломленным капитанам.

Лишь позднее стал ясен смысл этой задержки: намереваясь официально сохранять нейтралитет, правительство США играло на руку Англии и Франции и в преддверии грядущих событий под всякими предлогами задерживало в нью-йоркском порту немецкий лайнер «Бремен» до подхода английских боевых кораблей. И когда вечером 31 августа «Бремен» вышел, наконец, в море, следом за ним сразу же устремился крейсер «Бервик». А на следующий день фашистская Германия напала на Польшу, началась вторая мировая война.

Хотя Англия и Франция объявили войну Германии 3 сентября, они не спешили вступать в активные боевые действия, и пока в Западной Европе тянулась

девятимесячная «странная война», 14 французских пароходов, включая «Нормандию», продолжали отстаиваться в портах США. Разгром Франции в ходе быстрой кампании 1940 г. и подписание перемирия марионеточным правительством маршала Петэна, обожавшимся в Виши, мало изменили судьбу этих судов: с них только была списана большая часть экипажей, на борту остался лишь минимум людей, необходимых для поддержания в исправности механизмов и систем.

И вдруг 15 мая 1941 г. начались странные и удивительные события. В этот день береговая охрана США захватила все французские пароходы и выставила на них охрану, руководствуясь будто бы стремлением защитить их от возможных актов диверсии.

Одновременно с захватом «Нормандии» и других французских судов во многих американских газетах начали появляться статьи и заметки, в которых обсуждалась возможность перестройки «Нормандии» в авианосец или войсковой транспорт. А популярный тогдашний журнал «Лайф» опубликовал даже изображение «Нормандии», переделанной в судно, совмещающее в себе обе эти функции. «В таком виде — писал журнал, — «Нормандия» сможет нести 40 самолетов прикрытия и 10 тысяч солдат. Часть ее полетной палубы — самой длинной в мире — может быть отведена для тренировки в маршировке и стрельбе».

Некоторый свет на эти странные события пролила газета «Нью-Йорк геральд трибюн» от 16 июля 1941 г. «Официальные лица в Вашингтоне, — писала газета, — считают, что: «Нормандия» — слишком ценное судно, чтобы простаивать без дела, и что правительство США сильно в нем нуждается и готово купить его. Эти лица заявили также, что США давно хотели завладеть «Нормандией», но не решались на это из опасения ухудшить отношения с Францией». Однако потребовалось еще полгода, чтобы американцы осуществили свое намерение. 12 декабря 1941 г. американские военные моряки заняли «Нормандию», выдворив с нее остатки французской команды, а 16 декабря судно, конфискованное правительством США, было передано флоту. Переименовав «Нормандию» в «Лафайетт», американский флот приступил к срочной переделке лайнера в войсковой транспорт.

Агония «Нормандии»

В ряду событий, которые 9 февраля 1942 г. привели к гибели «Нормандии», обращает на себя внимание один любопытный факт. Среди зевак, не допущенных полицией за ограждение причала Френч-лайн, оказались в этот день создатель лайнера В. Юркевич и бывший капитан судна Р. Пунье, поспешивший вызывать к месту катастрофы нескольких опытнейших трюмных машинистов, знавших недра «Нормандии» как свои пять пальцев. Все они немедленно предложили свои услуги адмиралу Эндрюсу. Но он высокомерно отверг предложенную помощь: «Наши спасатели и пожарные знают свое дело не хуже французов!»

Удивительно, что спустя несколько часов сам адмирал уже давал понять репортерам, что именно неумелость и неопытность этих мастеров спасательного и пожарного дела — главная причина гибели «Нормандии». Не правда ли, любопытный факт? Увы, за ним последовало немало других, столь же любопытных.

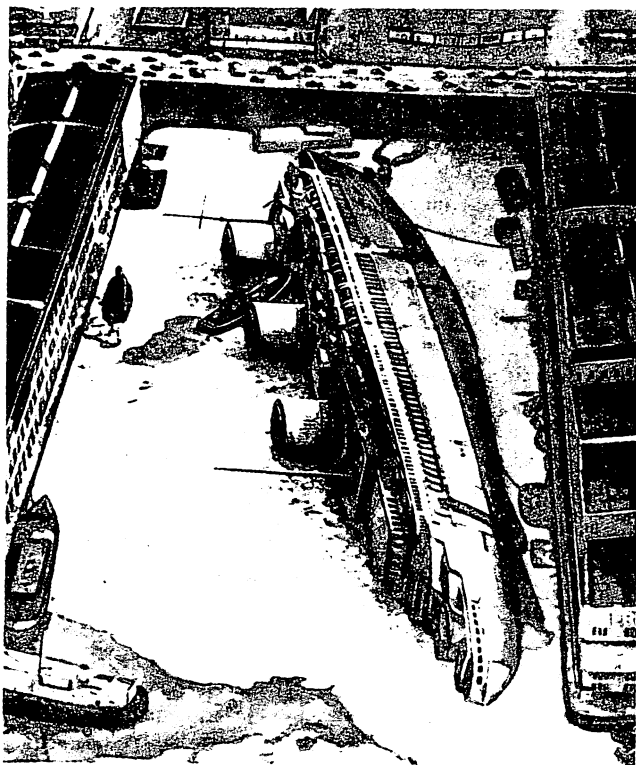
На уже упоминавшейся нами пресс-конференции, устроенной 14 февраля 1942 г., В. Юркевич набросал план работ по подъему судна. «Все отверстия, которые сейчас находятся под водой, — говорил он, — надо закрыть и начать откачивать из корпуса воду, одновременно заполняя некоторые внешние и балластные отсеки двойного дна. Все это нужно для того, чтобы судно подвсплыло и могло быть установлено точно посередине ковша. После этого надо откачать из-под него 7—8-футовый слой грязи и ила, а потом спрямить. В зависимости от отпущенных средств и количества людей, особенно водолазов, все работы займут 6—8 месяцев. Многое здесь зависит от того, успели ли пожарные закрыть герметичные двери между отсеками».

И вот еще один любопытный факт: флот США не обратил ни малейшего внимания на рекомендации авторитетного кораблестроителя, кровно заинтересованного в самом простом, надежном и быстром способе спасения своего детища, и принял другой план, осуществление которого потребовало 22 месяца и 5 млн. долларов!

«Нормандия» затонула наискосок в прямоугольном ковше, причем носовая часть длиной 76 м легла на

гранитный выступ коренной породы, а вся остальная — в жидкий ил и грязь, скопившиеся на дне Гудзона. Руль судна, выломав пять свай, зарылся на 1,5 м под основание причала. К счастью для спасателей, «Нормандия» легла на бок так, что геометрический центр ее подводного объема оказался на 60 м дальше от киля, чем центр тяжести, поэтому при откачке воды корпус, всплывая, мог одновременно спрямляться.

Сначала рабочие с судоверфи срезали мачты, трубы, палубное оборудование и все надстройки до главной прогулочной палубы общим весом 5000 т, установили помосты и удалили горючие предметы и горючие вещества из тех частей корпуса, которые выступали над водой. Лишь после этого 17 мая 1942 г. к работе



«Нормандия», лежащая на левом борту в покрывшемся льдом док-бассейне на Норт-Ривер (Гудзон)

приступили водолазы, которым предстояло надежно загерметизировать 356 иллюминаторов левого борта, оказавшихся на глубине 20 м, 16 огромных грузовых лацпортов, выгresti из утробы судна 10 тыс. кубометров ила и грязи.

Это была адская работа: битое стекло и остатки стекловолоконной электроизоляции прорезали перчатки, впиваясь в ладони, пропарывали скафандры и угрожали целостности воздушных шлангов. Работать приходилось в совершенно непрозрачной воде, таившей в себе опасность инфекционных заболеваний, скопления газов угрожали отравлениями и взрывами.

Насосы, откачивающие воду, постоянно забивались осколками стекла, обломками мебели и кусками отделки. Ил и грязь не поддавались насосам, и их приходилось вычерпывать и подавать наверх в бадьях.

Когда все это осталось позади, рабочие и водолазы приступили к герметизации и усилению переборок и палуб, перекрытию тысяч трубопроводов и наложению 4,5 тысяч заплат и пластырей. Лишь 2 августа 1943 г. началась откачка воды из полностью загерметизированного корпуса, через пять дней крен уменьшился с первоначальных 80 градусов до 67 градусов, а еще через день был доведен до 49 градусов.

Во вторник 10 августа 1943 г. к 3 часам утра «Нормандия» была спрямлена до 41 градуса, и руководитель работ капитан Дж. Такер приказал включить мощные лебедки, установленные на соседнем причале. Развив усилие, равное тяге 48 мощных буксиров, эти лебедки вырвали руль «Нормандии» из-под причала и оттащили от него корму на 3 м. В этот день крен был уменьшен до 30 градусов, а посланные под воду водолазы сообщили, что корпус лайнера оторвался от грунта. «Если все будет идти по плану,— сказал Такер газетным репортерам,— к субботе судно будет осушено». Увы, не все пошло по плану...

На следующий день выяснилось, что при спрямлении 9 августа гранитный выступ, на котором лежала носовая часть, пропорол борт «Нормандии», и заделка этих значительных повреждений цементом отдалила торжественную минуту подъема на целый месяц. Лишь 15 сентября 1943 г. «Нормандия» с креном 49 градусов окончательно оторвалась от грунта у

причала Френч-лайн и была отбуксирована в сухой док верфи «Тодд шипардс корпорейшн» в Бруклине.

«Я чувствую себя так, будто начал выздоравливать после тяжелой болезни!» — сказал Юркевич, узнав об успешном подъеме «Нормандии». И, казалось, для такого чувства были все основания: корпус лайнера был основательно отремонтирован в сухом доке, приведены в порядок винты, восстановлены турбины и электрооборудование. Но главные неожиданности были еще впереди.

Сразу же после окончания войны в Европе военный министр США Форрестол заявил: «Слишком большая ширина «Лафайетта», препятствующая его проходу через Панамский канал, делает его применение на Тихом океане невозможным, а потому американский флот отказывается от него». Тогда возникла идея передать лайнер Морской комиссии, ведавшей государственным торговым флотом США, но та рассчитывала получить после войны немецкие лайнеры и отказалась от искалеченного судна, ремонт которого должен был обойтись в 20 млн. долларов. Нашлась одна частная судовладельческая компания, согласившаяся было взять «Нормандию», но, осознав масштаб расходов на ее восстановление, она с готовностью уплатила государству 500 тыс. долларов, только бы избавиться от лайнера. «Будущее «Лафайетта» не ясно», — писал в июне 1945 г. «Нью-Йорк джорнел америкэн».

Можно себе представить, какое отчаяние охватило Юркевича, на глазах которого после чудесного спасения погибала созданная им «Нормандия». В эти дни он даже обращался в Государственную закупочную комиссию СССР в Вашингтоне, предлагая купить лайнер и берясь восстановить его в былом блеске всего за 2 млн. долларов. Но, конечно, он и сам понимал, что это невозможно, что это — конец...

В 1946 г. правительство США избавилось, наконец, от обременительного сооружения, продав «Нормандию» фирме «Липсетт инкорпорейтед» по цене железного лома; некогда самое дорогостоящее судно в мире было приобретено за 162 тыс. долларов. 29 ноября 1946 г. в 7 часов 38 минут утра буксиры потащили безобразный корпус в Ньюарк. А вечером того же дня в газете «Нью-Йорк таймс» была опубликована фотография: «Нормандия» проходит под последним мостом

в ее жизни. Главный лоцман фирмы «Мезек тоунг лайнз» Т. Болл, осуществлявший эту буксировку, сказал репортерам: «Несмотря на сильный ветер, «Нормандия» вела себя как настоящая леди и не доставила фирме «Мезек» никаких дополнительных тревожных волнений».

К середине 1947 г. 150 газорезчиков и крановщиков за 8 месяцев превратили в груды лома гордый и изящный корабль, над сооружением которого 14 тысяч французских рабочих трудились почти 3,5 года. Конечно, США исполнили свои обещания и «компенсировали» Франции ее национальную потерю: ей после войны было передано 20 пароходов типа «Либерти», которые в годы войны были поставлены американцами на поток и шли по цене миллион долларов за штуку.

На этом, как будто бы, можно поставить точку, если бы с середины 60-х годов в западной печати не начали появляться публикации, заставляющие по-новому взглянуть на гибель «Нормандии». Главное содержание этих публикаций — «Нормандия» погибла не по халатности администрации, а в результате диверсии. Эти публикации всколыхнули события многолетней давности и оживили прежние сомнения и вопросы. Диверсия или халатность? Если диверсия, то кто? Почему 40 лет назад американские чиновники категорически отрицали возможность диверсии? Почему правительство США, поначалу жаждавшее заполучить «Нормандию» в свои руки, потом попустительствовало ее бесславной гибели?

Не диверсия, а намеренная халатность!

Историю гибели «Нормандии» нельзя понять, если рассматривать события в отрыве от сложной политической обстановки начала второй мировой войны и от того своеобразного и даже щекотливого положения, в котором находилась тогда американская дипломатия.

В самом деле, на протяжении первых двух лет войны США ухитрились, формально оставаясь нейтральными, оказывать явную военную поддержку

Англии и Франции и в то же время сохранять дипломатические отношения как с правительством Поля Рейно, объявившего войну Германии, так и с правительством Петэна, заключившего с ней перемирие. Даже после того, как Петэн стал открыто сотрудничать с Гитлером, и даже после объявления войны между Германией и США Рузвельт не прерывал отношений с вишистским правительством.

Все это, конечно, бесило Черчилля, который порвал с правительством Петэна и оказал поддержку генералу де Голлю, и, по всей вероятности, он толкал Рузвельта на более решительные действия против правительства Виши. И все эти перемены и веяния причудливым образом отразились на судьбе «Нормандии»...

Поначалу все было ясно: правительство Франции, воюющей с Германией, не желало рисковать ценным судном, а потому все девять месяцев «странной войны» «Нормандия» спокойно простояла в Нью-Йорке, оставаясь собственностью Франции. После заключения перемирия внешне все осталось по-прежнему, но положение уже существенно изменилось: хотя «Нормандия» и подчинялась французскому правительству Петэна, само это правительство уже не могло распоряжаться ею по своему усмотрению. По условиям перемирия ни одно французское судно не могло быть перемещено без предварительного согласования с Германией. И когда в мае 1941 г. Петэн вошел в тесное сотрудничество с Гитлером, возникло серьезное опасение, что фашистский диктатор потребует, чтобы Петэн вызвал «Нормандию» во Францию и передал ее в распоряжение Германии, которая, по слухам, готовила вторжение в Англию. Такому требованию США, находившиеся в дружественных отношениях с Виши, не смогли бы оказать противодействие.

И тогда американское правительство решается на необычную меру: чтобы помешать французским судам ускользнуть из американских портов во Францию, оно, по сути дела, захватывает их, выдавая это действие за проявление заботы об охране судов от мифической опасности со стороны диверсантов. Нелепость такого объяснения была очевидна: немцы, надеясь заполучить «Нормандию», не были заинтересованы в ее уничтожении, французы — тем более. В ее гибели

могли быть заинтересованы англичане. Но, если учесть тогдашнее отчаянное положение Англии, становится ясным, что даже угроза передачи «Нормандии» в руки немцев едва ли могла толкнуть англичан на диверсию, которая осложнила бы их отношения со своим основным союзником, тем более что не исключалась возможность самим воспользоваться «Нормандией».

По-видимому, и сами американцы хорошо понимали неубедительность выдвинутых ими объяснений, поскольку они поспешили затеять с Виши переговоры о продаже им «Нормандии», очевидно, не увенчавшиеся успехом. И в таком неустойчивом состоянии дело оставалось еще полгода.

Все изменилось в декабре 1941 г.: 7 числа японцы нанесли внезапный удар по американской базе на Тихом океане в Пёрл-Харборе; 8 декабря США и Англия объявили войну Японии, а 11 декабря Германия и Италия объявили войну США. В этот день нейтралитет Соединенных Штатов кончился. Вторая мировая война началась и для них. Американские власти на следующий же день выдворяют остатки французской команды с «Нормандии», а 16 декабря американское правительство официально конфискует ее, хотя «Нормандия» принадлежала совсем к иной категории, нежели суда Германии, Японии и Италии: ведь отношения с вишистской Францией не были прерваны.

Рузвельт оказался в сложном положении. С одной стороны, вступление США в войну и нажим англичан побуждали его конфисковать «Нормандию», с другой — он достаточно дорожил отношениями с Виши, чтобы ставить их под угрозу из-за судна, пусть даже такого, как «Нормандия». Выход из этого противоречия был один: «Нормандию» следовало сбросить со счетов, но так, чтобы не осложнить отношения американского правительства ни с союзниками-англичанами, ни с их противниками-вишистами. Ясно, что лучшим выходом здесь было бы роковое стечение обстоятельств или стихийное бедствие, а на худой конец — халатность.

В годы войны мне как работнику Государственной закупочной комиссии в Вашингтоне довелось довольно подробно ознакомиться с обстоятельствами гибели «Нормандии»: в работах по ее подъему участвовало девять советских водолазов, обучавшихся в США. Кроме того, в Комиссии часто бывал В. Юркевич.

выполнявший некоторые работы для Отдела морских заказов. Рассказывая о событиях февраля 1942 г., он с горечью говорил, что американцы намеренно погубили «Нормандию», и для многих знакомых с делом людей такое объяснение в те годы не было откровением. Потом события мировой войны отодвинули гибель «Нормандии» на задний план, и только в середине 60-х годов в западной прессе вдруг начали появляться всевозможные «диверсионные версии». Думается, что и это не случайность.

В 1958 г. президентом Франции стал генерал де Голль, который в годы войны боролся против вишистского режима. С первых же дней своего президентства де Голль начал неуклонно сокращать участие Франции в НАТО и принял ряд важных мер по укреплению экономической независимости Франции, усилению ее позиций на мировом рынке. Появился новый «тяжелый» франк, сократился внешнеторговый дефицит, начал возрастать золотой запас. Именно в эти годы Франция приступает к разработке собственного ядерного оружия, реактивной авиации, ракет. И это, естественно, ведет к серьезному обострению американо-французских отношений.

А тут в 1962 г. сходит на воду новейший трансатлантический лайнер «Франс», постройка которого должна была привлечь внимание французской общественности к судьбе его величественного предшественника. И, конечно же, мысль о том, что «Нормандия» — гордость французского судостроения — погублена американцами просто так, «за здорово живешь», поистине была солью, посыпаемой на свежую рану. И вот в американской прессе в эти годы появляются туманные намеки и полупризнания о том, что, дескать, «Нормандия» погибла вследствие диверсии. Тут возникают и безымянные журналисты, проникающие на судно с единственной целью укорить администрацию, и лица немецкого происхождения, идущие в охрану, чтобы уничтожить охраняемый объект. Но все эти версии как времен войны, так и более поздние направлены к одному — сокрытию правды о гибели французского лайнера. А правда эта состоит в том, что по политическим мотивам правительству США необходимо было избавиться от «Нормандии», для этой цели был избран безотказный метод — намеренная халатность.

«Третий рейх», или «Коза nostra»?

Проведенное американцами официальное расследование, как известно, не установило точной причины появления огня на «Нормандии». Мнения экспертов ВМФ и ФБР США по этому вопросу разошлись. Первые предполагали, что пожар на борту лайнера возник случайно от искры, попавшей на груды капковых спасательных поясов при резке одного из пиллерсов центрального салона. Вторые приписывали причину пожара диверсии агентов разведки фашистской Германии. К этому же выводу пришли авторы книги «Саботаж: тайная война против Америки» — американские журналисты Майкл Сейерс и Альберт Канн. В первом издании упомянутой книги, вышедшей осенью 1942 г., они пишут:

«Было известно, что нацистские агенты в течение длительного времени тайно следили за «Нормандией». За две недели до падения Франции, 8 июня 1940 г., германская секретная служба послала своим агентам в США закодированное коротковолновое радиосообщение. Это сообщение, переданное из Гамбурга секретной радиостанцией нацистов в Сентрпорте на Лонг-Айленде, в расшифрованном виде гласило: «Спасибо за сообщения. Наблюдайте за «Нормандией». Следуя инструкциям, нацистские шпионы стали следить за «Нормандией». Они регулярно информировали Третий рейх о 60-миллионном лайнере, который США намеревались переоборудовать для военно-морского флота. Нацистский шпион Курт Фредерик Людвиг писал невидимыми чернилами своему начальству в Германии 15 апреля 1941 г.: «Нормандия» стоит еще у пирса 88 северной» (88-й стрит на северной реке — Л. С.).

Людвиг регулярно посещал набережную Нью-Йорка для наблюдений за «Нормандией». Агент ФБР, которому было поручено следить за нацистским шпионом, так описывает в своем отчете одну из поездок Людвигу в район порта:

«18 июня (1941 г.) он прошел от 59-й стрит по 12 авеню. Он смотрел на причалы. Когда он подошел к пирсу, где стояла «Нормандия» у 50-й стрит, то на некоторое время остановился. Казалось, что он тщательно изучает судно. Потом он снова пошел, оборачиваясь назад. У 42-й стрит он сел на паром, следовавший

в Уихаукен, поднялся на верхнюю палубу и продолжал рассматривать «Нормандию».

Этот же агент ФБР сообщал, что после того как Людвиг прибыл в Уихаукен, он в течение 20 мин делал записи в небольшой черной записной книжке. Любопытно отметить следующее. Два месяца спустя после гибели «Нормандии» Комитет сената по военно-морским делам обнародовал выводы своей комиссии по расследованию причин пожара. «Причины и последствия пожара — результат беспечности со стороны военно-морского флота», — говорилось в отчете. По мнению сената США, ответственность за катастрофу целиком возлагалась на руководство военно-морским флотом страны.

Спустя пять дней после опубликования выводов, к которым пришла комиссия сената, пресса напечатала результаты расследования, проведенного военно-морским флотом. На этот раз ответственность за катастрофу возлагалась на подрядчика работ — фирму «Роббинс драйдок энд репэйр компани», которая осуществляла переделку лайнера в войсковой транспорт. «Предельная небрежность и вопиющее нарушение законов здравого смысла, — утверждалось в отчете комиссии ВМФ, — явились единственной причиной пожара на «Нормандии». Несколько дней спустя после опубликования этого заявления сенат обнародовал еще один отчет по расследованию причин гибели лайнера. В нем говорилось, что в этом деле «трудно обвинить какое-либо конкретное лицо или группу лиц». Но тем не менее в отчете утверждалось, что «ответственность за опрокидывание судна на борт ложится на Пожарный департамент Нью-Йорка ввиду недопустимого объема воды, вылитой на судно пожарными Нью-Йорка во время тушения пожара».

Считая причиной пожара на «Нормандии» действия агентов фашистской разведки, М. Сейерс и А. Канн приводят в своей книге ряд фактов, подтверждающих эту точку зрения.

1. В течение недели, предшествовавшей пожару 9 февраля, на борту лайнера произошли четыре небольших пожара, которые удалось потушить.

2. Когда вспыхнул пожар 9 февраля, вблизи его очага имелось всего два пожарных ведра.

3. Городская система оповещения о пожаре была отключена на судне за 22 дня до катастрофы, о чем не знала служба Береговой охраны США.

4. На борту переоборудуемого судна находилось определенное количество вражески настроенных рабочих, причем их анкетные данные внимательно не были проверены.

5. Любые посторонние лица могли без труда попасть на судно без всякого на то разрешения. Для этого им требовался всего лишь нагрудный номерной значок, указывающий имя подрядчика или субподрядчика, у которого они работали.

В книге М. Сейерса и А. Канна мы находим еще один любопытный факт.

Вскоре после нападения японской авиации на Пёрл-Харбор некоему Эдмунду Скотту — репортеру нью-йоркской газеты «Эм-Пи» — поручили подготовить для печати несколько материалов о том, что нью-йоркский порт доступен для осуществления всякого рода диверсий. Выполняя задание редакции, репортер переоделся в грузчика и начал бродить по порту, как бы играя роль вражеского агента. Он получил место на «Нормандии» и работал на ней двое суток.

«В конце первого дня, — писал позже Скотт, — я знал, куда «Нормандия» должна была следовать из Нью-Йорка, сколько орудий на ней должно было быть установлено, толщину брони на иллюминаторах и какую службу должно было выполнять это судно».

Находясь на борту «Нормандии», репортер понял, что у него имелось несчетное количество возможных точек поджечь корабль. Он блуждал беспрепятственно один среди бочек и ящиков, набитых взрывчаткой и огнеопасными материалами. На второй день работы на борту он снял с себя пальто, которое, по его словам, «могло быть начинено зажигательными бомбами или взрывчаткой», и оставил его лежать на ящиках несколько часов. «В тот день, — писал Скотт, — я записался в шести различных туалетах судна, на 15 минут каждый раз. У меня в карманах могли быть зажигательные устройства в виде карандашей, которые я бы мог использовать с потрясающим успехом. Я мог бы смочить переборки и палубу газOLIном: небольшой сосуд с этой жидкостью я без особого труда мог бы пронести на судно под одеждой».

За несколько недель до катастрофы газета «Эм-Пи» передала написанные Скоттом наблюдения в антисаботажный отдел Морской комиссии США. Но чиновники отдела ими не заинтересовались. Спустя день после пожара на «Нормандии» очерк Скотта полностью был опубликован газетой «Эм-Пи». Газета не дала его раньше, так как это, по ее заявлению, было бы для вражеских агентов руководством к действию.

Но была ли это диверсия со стороны немцев? Видимо, нет. Ведь Германия надеялась заполучить «Нормандию» через правительство Петэна. Но даже если фашистская агентура в Нью-Йорке и решила уничтожить этот гигантский корабль, какой ей был смысл делать это во время стоянки в порту? Известно, что «Нормандия» переоборудовалась во вспомогательный крейсер, который должен был быть хорошо вооружен и нести около сорока самолетов охранения. Значительно большего эффекта немецкие агенты могли достичь, если бы подожгли «Нормандию» во время первого рейса, когда на ее борту было бы десять тысяч американских солдат...

С тех пор прошло немало лет. В зарубежной морской печати время от времени появлялись статьи, посвященные трагической гибели судна — обладателя Голубой ленты Атлантики, воспоминания очевидцев его катастрофического пожара в начале 1942 г. в Нью-Йорке. В них по-прежнему фигурировали две версии причины пожара: искра от ацетиленового аппарата, попавшая на груды капковых спасательных поясов, и диверсия агентов фашистской Германии.

Но вот в январе 1975 г. авторитетный морской журнал Англии «Нотикл мэгазин» на своих страницах опубликовал небольшую заметку о судьбе «злополучного лайнера». Она называлась «Нормандия» сожжена мафией». Вот ее перевод.

«Мафия сожгла французский лайнер «Нормандия» в нью-йоркской гавани в 1942 г., потому что Лакки Лючано хотел продемонстрировать военно-морскому флоту США насущную необходимость защищать порты восточного побережья США. Лючано был помещен (за убийство — Л. С.) в «Загородный клуб» — тюрьму города Олбани, носившую такое название ввиду льготных условий и комфорта. Ему было обещано освобождение

дение с окончанием войны при условии, что он уедет в Европу. Мафия сдержала свое слово, и на протяжении всей войны в портах США не отмечалось ни одного акта саботажа. Когда «Нормандия» была уничтожена пожаром, она должна была быть переконструирована в войсковой транспорт».

Нет необходимости лишней раз напоминать читателям об известной роли террористической организации, которую она играет в Соединенных Штатах Америки. Родившаяся в конце прошлого века на острове Сицилия, эта организация вымогателей и профессиональных бандитов, именующая себя «Ла коза nostra» («Наше дело»), в двадцатые годы нашего века пустила свои корни в сферу строительства, так называемую «индустрию развлечений», и прочно внедрилась в политическую жизнь страны. Во время второй мировой войны мафия имела тесную связь с полицией, представителями ВМФ, рядом политических деятелей.

Кто такой Лакки Лючано («счастливчик Лючано»)? Имя этого гангстера, одного из самых влиятельных вожаков мафии, в 1931—1947 гг. не сходило с заголовков американских газет. Будучи двоюродным братом небезызвестного Аль Капоне, Чарлз Лючано застрелил в Бруклине тогдашнего короля мафии Джузеппе Массерио, потом его шайка прибила (в буквальном смысле) еще одного короля «Коза ностры» — Маранзана. Устранив опасных конкурентов, Лючано возглавил «большую семерку» мафийских главарей в Нью-Йорке.

Мировой общественности известно, что во время второй мировой войны разведка военно-морского флота США почти в открытую сотрудничала с Лючано, который имел огромный и непоколебимый авторитет среди итальянских эмигрантов в Нью-Йорке. Известно также, что он предупредил контрразведку военно-морского флота США о возможных диверсиях и предлагал свои услуги, чтобы этим скостить срок своего пребывания в тюрьме. Американские военные, видимо, не вняли тогда предложению матерого гангстера, и Лючано решил продемонстрировать им правильность своей точки зрения. И конечно, его шайка, пока он сидел в тюрьме, сделала это без особого риска и лишних хлопот.

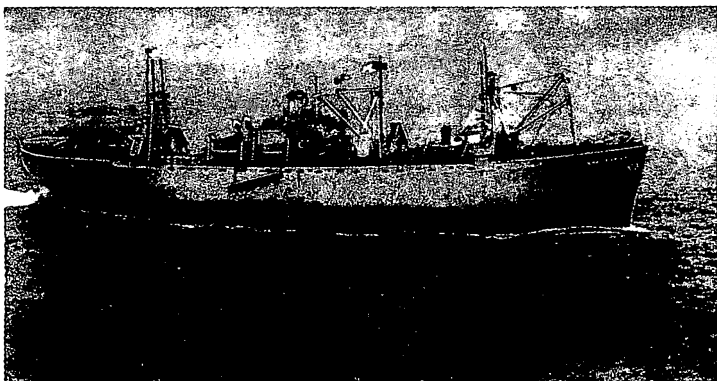


ГРАНАТА

ГЛАВА 14 В ДЕСЯТЬ ТЫСЯЧ ТОНН

«Джонни,
у тебя есть шанс!»

Он уже было собрался выехать из дому в редакцию газеты, как зазвонил телефон. Знакомый женский голос взволнованно сообщил: «Джонни, срочно приезжай! У нас в порту загорелся пароход. Дыму, как на войне! Сделаешь отличный репортаж. У тебя есть шанс! Мчись!»



Французский грузовой пароход «Гранкан»

Молодой фоторепортер Джон Клинтон давно жаждал сенсации. Но в маленьком портовом городке Техас-Сити на берегу Мексиканского залива их не было. Какие события вообще могли быть в этой глуши, если население составляло всего семнадцать с половиной тысяч человек!

Фоторепортажи о разводах и автомобильных происшествиях уже не волновали жителей городка. Последнее ограбление городского банка досталось другим репортерам.

Через 20 минут старенький довоенный «Понтиак» затормозил у пирса № 0. Протиснувшись сквозь толпу зевак, молодой репортер увидел серую громаду парохода. К разочарованию Клинтона, это не был роскошный туристский теплоход и из его иллюминаторов не высывались молоденькие пассажирки с криками «Спасите!» У пирса стоял обычный «либерти» — американское детище военного времени — 135-метровый грузовик в 10 000 т с паровой машиной мощностью 2,5 тыс. л. с. На корме парохода лениво полоскался на ветру трехцветный французский флаг. Название — «Гранкан», порт приписки — Марсель. Из четвертого трюма судна валил густой белый дым.

Шарль де Желлябон, капитан парохода, не отрывая пристального взгляда от открытого люка, нехотя отвечал на вопросы репортера.

— Да, уже пятый день под подгрузкой. Принимаем удобрение — аммиачную селитру. Чистый, без-

обидный груз. Уже погрузили 2300 т. На твиндеках — арахисовые орехи, сизаль и фрезерные станки. Должны сняться на Дюнкерк и Бордо, как только закончим погрузку и отремонтируем машину. Думаю, что пожар скоро потушим...

Ничего больше не добившись от угрюмого французского капитана, Клинтон, сделав на всякий случай два портретных снимка, побежал с верхней палубы к трюму. Здесь среди матросов, грузчиков и пожарных ему удалось узнать кое-какие подробности.

Грузчики приступили к работе в 8 часов утра. Когда сняли люковые крышки, увидели струю дыма, пробивавшуюся между бортом и штабелем 100-фунтовых мешков с удобрением. Сначала стали лить воду из кружек и ведер. Потом принесли содо-кислотные огнетушители. Но от этого дым повалил еще сильнее. Кто-то догадался раскатать по палубе пожарные шланги, но старший помощник капитана запретил подключать их к судовой пожарной магистрали: «Не смейте этого делать! Вы испортите груз!» Он приказал задраить трюм и пустить в него пар. Это было в 8 часов 20 минут. Через несколько минут люковые крышки были сорваны, из трюма показались зловещие оранжевые языки пламени. Вот и все, что удалось услышать и увидеть на пароходе Клинтону.

В свой репортерский блокнот журналист записал: „«Гранкан» — либерти, бывший «Бенжамин Р. Кёртис», построен в ноябре 1942 г. верфью Джошуа Хэнди в Саннивэйл штата Калифорния, 7176 рег. т, 135 м — длина, 17,6 м — ширина, 10,5 м — глубина трюма“.

На палубе «Гранкана» уже невозможно было оставаться. Сильный жар и едкий дым заставили людей покинуть горящий пароход. На его борту остались лишь капитан и 27 из 50 городских пожарных. Из нескольких брандспойтов они лили воду на раскаленные крышки люков.

На пирсе, напротив горящего «Гранкана», собрались моряки с других судов, свободные от работы докеры, стивидоры, рабочие порта, несколько крановщиков и чиновников управления порта. Полицейские пытались разогнать толпу, потому что она путала шланги и вообще мешала работе пожарных. Но люди не расходились. Каждый пытался дать совет или рассказать аналогичный случай.

Сделав еще три-четыре снимка собравшейся толпы на фоне окутанного дымом парохода, Клинтон поспешил к своей машине. Он торопился сдать снимки и сделать репортаж о происшествии в порту в дневной выпуск газеты. В 9 часов 10 минут его автомобиль развернулся и, шурша недавно смененными покрышками, выехал из ворот порта в город.

В эту минуту Джону Клинтону не могла прийти в голову дерзкая мысль о том, что сделанный им репортаж и семнадцать снимков будут помещены на первых полосах почти всех центральных газет страны и что его материал никогда не будет опубликован в «Техас-Сити дейли».

Да. Произошло именно так: снимки Клинтона стали в Америке «сенсацией № 1, 1947». Этого бы не случилось, если бы его машина выехала из ворот порта хотя бы на минуту позже.

Граната в десять тысяч тонн

Ровно через 2 минуты, когда автомобиль Клинтона уже мчался по улицам города, над пирсом, где был ошвартован «Гранкан», в весеннее небо взметнулся гигантский язык оранжево-коричневого пламени.

Оглушительный, неслышанный доселе в этих краях грохот эхом пронесся над застывшими водами залива Галвестон. «Гранкан», как исполинская граната весом 10 000 т, разорвался на мелкие куски, наполнив воздух гудением и визгом.

Конечно, слова «мелкие куски» следует понимать, учитывая величину парохода. Многие части корабля весом в тонну позже были найдены от места взрыва в радиусе 2 миль. Двухтонный кусок паровой машины, пролетев одну милю по воздуху, упал на проезжавший по центральной площади города автомобиль. Как подкошенные, рухнули портовые бетонные склады и 10-метровые нефтяные вышки, стоявшие на другом берегу залива. Находившиеся у борта горевшего парохода четыре пожарные машины перелетели через пирс и упали в воду. Стоявшие у противоположного пирса американские пароходы «Хайфлайер» и «Вильсон Киин», несмотря на то что от взорвавшегося «Гранкана» их отделял длинный железобетонный

склад, оказались сорванными со швартовов и получили сильные повреждения.

Вода у пирса, где только что стоял пароход, как будто испарилась, обнажив дно залива. Через несколько секунд высокая волна хлынула на берег бухты. Загруженная нефтью 50-метровая баржа, ошвартованная по носу «Гранкана», как щепка, была выброшена на пирс и опустилась в 70 м от его края на крыши стоявших в ряд легковых машин, раздавив их, как куриные яйца. В других местах, на служебных стоянках, волной накрыло 600 автомашин.

Сила взрыва была чудовищна. Раскаленные металлические куски парохода, части его каровой машины и котлов, его груз — изуродованные взрывом фрезерные станки весом более тонны, сотни пылающих кип сизаля — все это взлетело в воздух и упало на город и залив в радиусе 2 миль. Тысячи мертвых чаек камнем упали на землю. Два спортивных самолета, пролетавших в это время над городом, были сбиты воздушной волной и погибли в заливе.

Роберт Моррис, рабочий химического завода, в момент взрыва ехал по территории порта в открытом «виллисе». Машину подняло в воздух на несколько метров и опустило на залитый водой пирс.

Большинство находившихся в порту людей было убито. Многие получили тяжелые ранения. Рабочий Фрэнк Тейлор находился в момент взрыва в складе инструмента. На него обрушилась крыша. Очевидцы рассказывали, что он, весь окровавленный, вылез из-под обломков здания, побежал по пирсу и прыгнул в воду. В состоянии шока он переплыл залив Галвестон и вылез на противоположный берег у своего дома. Увидев, что его жена и дети убиты взрывом, Тейлор схватил валявшийся под ногами молоток и начал лихорадочно прибивать доски разбитого жилища. Он сошел с ума.

Сотни домов на другом берегу залива были разрушены полностью. Взрывом выбило все стекла в домах, которые находились на расстоянии 25 миль от «Гранкана». Взрыв «десятитысячетонной гранаты» зафиксировали сейсмографы, находившиеся в тысяче миль от Техас-Сити. Специалисты подсчитали, что сила взрыва была равна силе пяти 25-тонных, самых мощных авиационных бомб.

Гибель города

Чудовищный взрыв, прогремевший над заливом Галвестон в 9 часов 12 минут 16 апреля 1947 г., был лишь прелюдией к катастрофе Техас-Сити — города химии на юге США.

Упавшие после взрыва на город раскаленные осколки металла, горящие кипы сизаля явились причиной сотен очагов пожара. Одно за другим с быстротой цепной реакции вспыхивали нефте- и бензохранилища шести нефтеперегонных компаний. Из лопнувших в результате взрыва нефтепроводов текла нефть, она воспламенялась при первом попадании раскаленного куска металла. Горели склады, дома, целые улицы. Район порта оказался отрезанным от города огненной стеной. Тушить пожар было некому: 27 из 50 пожарных города погибли при взрыве. В городе началась паника. Никто не знал, что произошло.

В районе порта на новом химическом комбинате «Монсанто» в момент взрыва «Гранкана» из 450 рабочих утренней смены было убито 154 человека, двести человек тяжело ранены. На комбинате загорелся главный склад химикатов. Горела сера, ее удушливые пары относилось утренним бризом в сторону города, многие жители были отравлены сернистым газом...

Одна за другой в пылающий и окутанный дымом Техас-Сити стали прибывать пожарные команды из близлежащих городов — Хьюстона, Веласко, Хай Айленда, Галвестона. Однако и они помочь не могли — то и дело вспыхивали новые очаги пожара. Городская радиостанция бездействовала. По задымленным улицам Техас-Сити, осторожно пробираясь между трупами и обломками, курсировали полицейские машины. Их громкоговорители указывали обезумевшим от дыма и страха жителям наиболее безопасные пути эвакуации.

В одной из школ города, как и во всех других школах Техас-Сити, в момент, когда прогремел взрыв, шли обычные занятия. Взрывной волной выбило все стекла в стене школьного здания, обращенной к порту. Многие дети получили ранения от осколков стекла, многие потеряли зрение. Ветер относил ядовитые пары горячей серы на школу. Среди детей началась паника, и кто знает, чем бы это кончилось, если бы один из учителей физподготовки не объявил тревогу. Он прово-

дил неоднократно с учениками игру «в войну», учил их, что следует сделать для срочной эвакуации людей из дома, в который попала бомба. Объявленная тревога и спасла ребят. Они быстро разбились на отряды, сделали перекличку и строем направились к выходу из школьного здания. По каким-то причинам дверь, к которой они направлялись, оказалась запертой. Казалось, вот-вот ребята разбегутся и станут искать спасения, кто где может. Но идущий впереди, поняв, что дверь заперта, согласно правилам игры, поднял вверх правую руку. Это означало изменение строем направления движения. «Отряды» вышли через другие двери: 900 школьников были спасены.

На спасение Техас-Сити командование армии США бросило полк солдат из расположенного поблизости форта Крокер. Солдаты вели спасательные работы, вытаскивали из-под обломков рухнувших зданий покалеченных жителей. Позже командир форта Крокер генерал-майор Уэйндрайт в своем интервью газетчикам заметил: «За свою тридцатипятилетнюю армейскую службу я не видел большей трагедии, чем в Техас-Сити».

Исполинский пожар неистовствовал, и, поскольку попытки его погасить ни к чему не приводили, мэр города обратился к губернатору штата Техас с просьбой направить все автомашины химического тушения на помощь гибнущему в огне Техас-Сити. Это было исполнено и, казалось, победа над огнем близка. Но в 1 час 10 минут ночи, когда уже удалось ликвидировать основные очаги пожара, над заливом Галвестон один за другим взметнулись в черное небо два кровавых языка пламени, снова над городом прогремели взрывы. Это взорвались пароходы «Хайфлайер» и «Вильсон Киин».

Как выяснилось позже, прикрытые от взорвавшегося «Гранкана» большим железнодорожным складом оба судна, получив сильные повреждения, были сразу же охвачены пламенем. Дело в том, что взрывной волной сорвало люковые закрытия, и дождь раскаленных осколков воспламенил груз. В трюмах «Хайфлайера» было тоже «безобидное» удобрение — аммиачная селитра и 2 тыс. т серы. «Вильсон Киин», однотипный с «Гранканом», имел в трюме около 300 т селитры и генеральный груз. Те, кого миновали

осколки, бросились тушить пожары. Но люди не смогли противостоять сильному жару и ядовитым парам серы: они покинули пароходы и перебрались на шлюпках на другую сторону залива за несколько минут до взрыва.

Хотя эти взрывы по своей силе были слабее первого, они разрушили расположенные на пирсе железобетонные склады. Упавшие на землю раскаленные осколки от этих двух пароходов стали причиной новых пожаров. При этом почти полностью оказались уничтоженными нефтяные склады компаний «Хамбл» и «Ричардсон».

Напряженная борьба с огнем длилась более трех суток. На рассвете четвертого дня, когда пламя было потушено и дым пожарища рассеялся, в лучах мирного весеннего солнца более одной трети города лежало в тлевших руинах. Три четверти всех химических предприятий было уничтожено тремя взрывами «безобидного удобрения» и огнем.

На улицах Техас-Сити, в его порту и в водах залива нашли полторы тысячи трупов. Несколько сот человек пропало без вести, тела их не были обнаружены. Три с половиной тысячи тяжело раненых... Пятнадцать тысяч человек остались без крова.

Материальный ущерб, нанесенный катастрофой, исчислялся почти сотней миллионов долларов.

Что же явилось причиной столь неожиданного и непредвиденного взрыва «безобидного груза»?

«За нарушение правил уличного движения»

Во время описываемых событий в Техас-Сити школа, из которой благодаря военной игре спаслось 900 детей, была превращена во временный морг. Сюда свозили неопознанные трупы, подобранные солдатами на улицах и извлеченные из-под обломков рухнувших зданий. Врачи, следователи и полиция опознавали жертвы. После пожара под рукой не было ни листа бумаги. Основные сведения о жертвах и их приметах пришлось писать на бланках полицейского городского управления.

По иронии судьбы к каждому трупу бечевкой привязывали номерной жетон с типографской надписью «За нарушение правил уличного движения».

Один из прибывших журналистов нью-йоркской газеты мрачно заметил: «В таком случае уж лучше бы взяли бланки у пожарных — «За курение — штраф». Именно эта реплика натолкнула следователей Федерального бюро расследований США пойти сразу же по правильному пути.

Следствие по делу «Гранкана» осложнялось тем, что очевидцы пожара на теплоходе, кроме репортера Клинтона, погибли, и сам объект возникшего пожара был уничтожен.

Назначенной сенатом США комиссии все же удалось установить следующее.

1. Фабрики, выпускавшие удобрение в стофунтовых бумажных мешках, нарушили элементарные нормы противопожарной безопасности. Тара для этого вещества должна быть только металлической.

2. Портовые власти Техас-Сити разрешали грузчикам во время работ в трюмах пароходов курить. Они курили и во время погрузки аммиачной селитры в трюме «Гранкана».

3. Ни капитан парохода «Гранкан», ни администрация порта не знали, каким колоссальным взрывным потенциалом обладает нитрат аммония (аммиачная селитра).

4. Ни руководивший тушением пожара в трюме «Гранкана» старший помощник капитана, ни руководство пожарной охраны Техас-Сити не знали, что тушить аммиачную селитру следовало только водой, причем большим объемом.

5. Причиной пожара на «Гранкане», вероятнее всего, следует считать брошенный грузчиками в трюме окурок, а причиной взрыва — преступное действие безграмотного в этом деле старшего помощника капитана — применение паротушения.

Казалось бы, катастрофа в Техас-Сити должна была заставить морские круги многих стран обратить самое серьезное внимание на свойства аммиачной селитры как груза и пересмотреть правила его хранения, транспортировки и перевозки морем. Печальный опыт показал, что это опаснейший груз, который можно поставить в ряд с такими взрывчатыми веществами,

как порох, динамит, пироксилин, нитроглицерин, греческая вата, сернистый углерод, сернистый эфир.

К сожалению, в тот памятный для американцев день — 16 апреля 1947 г. — ни офицеры «Гранкана», ни пожарные специалисты порта Техас-Сити не задумались о химических свойствах «безобидного груза» — удобрения для фермерских полей. Возможно, они просто не знали, что аммиачная селитра (NH_4NO_3) получается нейтрализацией азотной кислоты аммиаком, что с различными горючими веществами она образует взрывчатые смеси, носящие названия аммоналов, которые применяются в военном деле, а также для производства промышленных взрывных работ.

Взрыв нитрата аммония на «Гранкане» не был первым в истории морского судоходства. В хрониках кораблекрушений и аварий торгового флота мы находим случай взрыва аммиачной селитры до начала второй мировой войны.

Чилийский грузовой пароход «Будето» (4300 рег. т) с грузом нитрата аммония, леса, рогатого скота и почты совершал плавание из Вальпараисо в Нью-Йорк. Когда судно находилось близ Атико, на его борту взорвалось несколько сот тонн аммиачной селитры. Больше половины пассажиров и команды парохода погибли.

Повреждения были настолько серьезными, что «Будето» затонул во время буксировки в порт.

Говоря о взрывах химических веществ на судах, следует помнить, что история торгового мореплавания последних полутора столетий весьма насыщена подобными печальными происшествиями. К этому привели или незнание моряками свойств химического вещества, или их явное пренебрежение к потенциальной опасности. Лишь постепенно, шаг за шагом, моряки познавали свойство, нрав и капризы новых видов химической продукции.

Когда в начале прошлого века появились первые пароходы и увеличился спрос на уголь, едва ли кому из моряков могло прийти в голову, что это безобидное топливо может взрываться при определенных условиях его хранения в трюме. Такая мысль казалась невероятной! Впервые в этом убедились французские моряки, когда 23 января 1848 г. от взрыва угольной пыли погиб пароход «Кувье».

Долгие годы ни в Европе, ни в Америке не могли точно объяснить причины самовозгорания угля, сена, хлопка и другого, на первый взгляд, «безобидного груза». С развитием химии увеличивался и ассортимент химических продуктов. Их приходилось перевозить и по суше, и морем. И вот, уже в наш век, хроники торгового судоходства стали постепенно заполняться записями о «таинственных взрывах» аммиачной селитры, натриевой селитры, карбида кальция.

Эхо техасской катастрофы

Казалось бы, надо сделать необходимые выводы из печального урока на берегах Мексиканского залива. Но нет, прошло всего четыре месяца, и подобная катастрофа едва не постигла французский порт Брест.

28 июля 1947 г., в 12 часов 30 минут, на американском пароходе «Оушн Либерти», который следовал из Балтимора в Антверпен, вспыхнул пожар. Это случилось во время стоянки парохода в порту Брест. В трюмах судна находилось более 7 тыс. т различного груза, в том числе 3309 т аммиачной селитры. Пароход был почти полностью охвачен пламенем, когда портовые власти в 1 час 45 минут распорядились отбуксировать его в открытое море. Сначала, правда, его пытались затопить. Но проржавевшие кингстоны открыть не удалось. Когда «Оушн Либерти» оттянули на полмили от ближайших к нему портовых сооружений, он взлетел на воздух. Из команды парохода, которая, кстати, ничего не подозревала, продолжая тушить пожар, не спасся ни один человек. Несмотря на то что взрыв произошел на значительном удалении от берега, в городе погибло более 100 человек и многие получили увечья. Упавшие на порт раскаленные осколки парохода и груза вызвали многочисленные пожары. Ущерб, нанесенный взрывом портовым сооружениям, исчислялся в 3 млн. фунтов стерлингов. Единственное, что осталось от «Оушн Либерти», — это кусок кормы.

Комиссией, разбиравшей это дело, было установлено, что взрыв произошел по той же причине, что и на «Гранкане»: при тушении аммиачной селитры применили пар.

Второе эхо тexasской катастрофы прогремело через 12 дней, 9 августа, на другом конце земного шара, вдали от Мексиканского залива и Бреста. Взрыв «безобидного груза» произошел в Австралии, в порту Мельбурн. Английский пароход «Махиа» грузоподъемностью более 10 тыс. т готовился к рейсу в Англию. Во время грузовых работ в трюме № 3 по неизвестной причине один за другим, с промежутком в секунду, произошли четыре взрыва. Груз, уложенный на твиндеках и верхней палубе, был выброшен на несколько десятков метров вверх. Через несколько минут в трюме № 5 произошел пятый, самый сильный взрыв, и судно было почти полностью разрушено. Расположенные в 150 м от парохода береговые склады загорелись. Лишь через 6 часов их с трудом удалось потушить силами всех пожарных команд города.

Этот взрыв унес еще несколько десятков человеческих жизней. Убытки от пожара были колоссальными. Эксперты считали, что взрывы в трюме парохода «Махиа» произошли из-за пожара. Какая-то из бочек с «безобидным грузом» протекала, а возникшая во время погрузки при ударе одной из железных бочек о металлическую переборку искра воспламенила разлившуюся в трюме жидкость.

Почему произошел взрыв, оставалось также загадкой. Единственное, что было известно: на судне, помимо прочего груза, находилось 40 т хлоратов.



«РАЗБЕЙ СТЕКЛО И НАЖМИ НА КНОПКУ»

ГЛАВА **15**

Едва ли на свете найдется человек, который бы не видел этот настенный металлический ящичек с кнопкой под стеклом, на котором написано: «При пожаре разбей стекло и нажми на кнопку». Но далеко не все знают, что человечество обязано его изобретению не пожарным, ни физикам, ни электрикам, а знаменитому английскому писателю Чарлзу Диккенсу.

Первые электрические оповещатели о пожаре появились в Лондоне в середине прошлого века.

В отдельных частях города, в основном на оживленных площадях и перекрестках, поставили так называемые пожарные столбы, электропровода от которых шли в ближайшие пожарные части. При нажатии на кнопку того или иного столба дежурный по номеру звонка узнавал, в каком районе случился пожар. Как только ввели это новшество, пожарные Лондона буквально сбились с ног: им ежечасно приходилось выезжать на ложные вызовы. Оказалось, что на кнопки этих извещателей пожара нажимали уличные мальчишки ради забавы, чтобы посмотреть на выезд пожарных бригад, породистых лошадей. Вот тогда-то Диккенс и предложил верховному брандмастеру Лондона поместить кнопку в железный ящик и застеклить его с внешней стороны. Великий писатель сказал пожарным, что теперь они могут оштрафовать и даже привлечь к суду любого злоумышленника: ведь прежде чем ему удастся нажать на кнопку, он повредит королевскую собственность. Принцип этой конструкции пожарных электрических оповещателей с успехом действует и сейчас. Благодаря им человечеству не раз удавалось вовремя потушить пожары, которые могли бы иметь катастрофические последствия.

В 1949 г. в Канаде произошел один нелепый и трагичный случай, когда человек видел разгоравшийся пожар и не догадался разбить стекло пожарного оповещателя. Случилось это на Великих озерах.

В 6 часов вечера в пятницу 16 сентября 1949 г. в канадский порт Торонто на озере Онтарио прибыл из Кливленда пассажирский пароход «Нороник», совершавший недельный туристический рейс по Великим озерам. Его построили в 1913 г. в Порт-Артуре на озере Онтарио по заказу компании «Канада стимшип лайнз лимитед». Пароход имел вместимость 6905 рег. т, длину 110 м, ширину 15,8 м и высоту надводного борта до главной палубы 7,6 м. Как и все суда, построенные на Великих озерах, «Нороник» отличался от прочих морских пассажирских пароходов своим необычным внешним видом: ходовая рубка была расположена почти на самом носу, сразу же позади форштевня, дымовая труба — в кормовой части. Пароход имел пять сплошных палуб, из которых три были расположены выше главной палубы и окнами кают выходили на прогулочные палубы. Помимо трех сотен кают,

на судне имелись рестораны, музыкальный салон, бары, курительный салон, холлы и парикмахерская. Вместе с однотипными пароходами «Хамоник» и «Квебек» «Нороник» считался весьма комфортабельным экскурсионным пароходом Великих озер.

В 1913 г. во время первого плавания его едва не постигла катастрофа. Находясь в док-бассейне Сарниа, судно внезапно стало крениться в противоположную от причала сторону. Увидя это, капитан приказал механикам перекачать водяной балласт на другой борт, в результате чего пароход повалился в сторону причала и верхней надстройкой уперся в стену кирпичного склада. Строители судна пересчитали его остойчивость, ввели в сухой док и перестроили.

В тот день, 16 сентября 1949 г. в пятницу, когда «Нороник» прибыл из Кливленда в Торонто, на его борту находились 524 пассажира и 171 член экипажа. Согласно рейсовому расписанию в этом порту пароход должен был простоять сутки. К 23 часам почти все пассажиры, осмотрев достопримечательности канадского города, возвратились на судно. На следующий день их снова ожидала экскурсия на берег. Экипаж парохода, кроме 15 человек, которые несли вахту, ушел в город.

Около 2 часов ночи один из пассажиров по фамилии Чёрч, идя из центрального салона палубы С к себе в каюту, заметил, что сквозь щели запертой на ключ двери одного служебного помещения просачивается серый дым, за дверью слышалось потрескивание огня. Чёрч побежал обратно в салон, где застал старшего рассыльного О'Нейлла. Оба бросились туда, откуда шел дым. Но дверь в помещение взломать не удалось, и рассыльный помчался на нижнюю палубу, в каюту старшего стюарда за ключом. Взяв связку ключей, О'Нейлл почему-то решил не будить хозяина каюты. Открыв дверь, Чёрч и рассыльный отпрянули назад в коридор: помещение пылало, и языки пламени обожгли им лица. Снятым с переборки огнетушителем пламя погасить не удалось, и О'Нейлл начал раскатывать по палубе пожарный рукав. При этом они не закрыли дверь помещения, а это дало разгоравшемуся огню приток воздуха. Рядом на переборке находился ящичек «Разбей стекло и нажми на кнопку». Но ни тому, ни другому в голову не пришло

поднять пожарную тревогу. Когда О'Нейлл отвернул вентиль гидранта, вода из шланга не полилась. Причина этого не установлена. На следствии профессиональные пожарные высказали свою точку зрения: О'Нейлл и Чёрч, раскатывая шланг по палубе, тянули его из другого коридора и им нужно было протащить его вокруг двух углов. По неопытности они проглядели, как на шланге образовались калышки (перекруты), это и заклинило шланг. Видя, что пожар не погасить, Чёрч прибежал в свою каюту, разбудил жену и детей и сошел с ними на берег. О'Нейлл в это время, понимая, что один он ничего не сможет сделать, побежал в рулевую рубку сообщить о пожаре вахтенному штурману. Он так и не нажал на кнопку ящика сигнализации. Дверь помещения (а это была кладовая, где стюардессы хранили постельное белье и химические средства для мойки ванн, унитазов и умывальников) оставалась открытой... Время было упущено. Огонь, вырвавшись из кладовой, начал быстро распространяться по коридору палубы С. Первый помощник капитана, который нес ночную вахту, узнал о пожаре минут через двадцать после его обнаружения. Он пытался дать сигнал пожарной тревоги судовым гудком по местным правилам: один длинный, три коротких и один длинный, но рычаг парового гудка заклинило, и в ночи над док-бассейном Куинз несколько минут был слышен один протяжный звук. Его прерывали звуки автоматического клаксона «Нороника», который также включили.

Разбуженный этими сигналами второй штурман парохода выбежал из своей каюты и с носовой части палубы А вдоль левого борта направился к корме судна. Уже бóльшая часть внутренних помещений парохода заполнилась дымом, по правому борту в пролете трапа, ведущего наверх, взметнулись языки пламени. Второй штурман пытался с помощью ручных огнетушителей погасить в коридоре огонь, но было уже поздно. Тогда он стал барабанить кулаком в двери кают и будить пассажиров. Ему удалось со стороны прогулочной палубы сдернуть несколько металлических жалюзи и этим самым дать возможность людям покинуть каюты, выход из которых в коридор уже был прегражден стеной огня. Все остальные члены экипажа пытались бороться с огнем, как могли, но

какой-либо согласованности в их действиях не было. По общему мнению экспертов, разбивавших это дело, в те минуты уже не было смысла пытаться погасить пожар. По их убеждению, судно было обречено на гибель, команде следовало заниматься эвакуацией пассажиров. Следствие пришло к выводу, что ошибка О'Нейлла, заключавшаяся в том, что он не сообразил разбить стекло и нажать на кнопку, оказалась роковой.

В это время над Торонто дул юго-западный ветер, его скорость составляла 12 миль в час. Судно было ошвартовано вдоль западной стенки док-бассейна носом на север, и ветер раздувал огонь со стороны кормы, гоня его в нос.

Огонь охватил весь пароход с невероятной быстротой, и пассажиры, которые так поздно были разбужены, оказались буквально в западне.

Катастрофа, постигшая «Нороник», была во многом предопределена. И вот почему. Построенное в 1913 г. судно, ни разу не прошедшее модернизацию в отношении противопожарной безопасности и средств тушения пожара, имело два сертификата на годность к плаванию. Один из них был выдан Канадским департаментом транспорта и действовал до апреля 1950 г., второй — Управлением береговой охраны США 28 апреля 1949 г., также имевший силу до апреля 1950 г. Каждый из этих двух сертификатов свидетельствовал, что «Нороник» является пароходом первого класса внутреннего плавания и рассчитан на перевозку 600 пассажиров с экипажем в 200 человек.

Во многих местах парохода висели металлические планшеты с надписью: «В случае пожара. Этот пароход оборудован современной противопожарной техникой. Кроме того, в целях обеспечения полной безопасности пассажиров судно днем и ночью патрулируется опытными вахтенными. Если заметите дым, немедленно известите об этом любого члена экипажа».

Как показало следствие, постоянного (каждый час и в течение часа) патрулирования на «Норонике» никогда не обеспечивалось. Оно проводилось нерегулярно и по времени длилось всего лишь 15 минут. Очевидно, что пятипалубное судно длиной более 100 м, с многочисленными коридорами, салонами и другими помещениями обойти пожарному патрулю за это время невозможно. Старший стюард «Нороника», проплавав-

ший на нем два десятка лет, всегда чувствовал страх в связи с постоянной и вполне вероятной угрозой возникновения случайного пожара. В его обязанности входило инструктировать подчиненных ему стюардов и рассыльных в вопросах противопожарной техники и тушения огня. И именно стюарды с рассыльными обязаны были обеспечивать регулярное пожарное патрулирование парохода. Но у них вполне хватало и других хлопот: уборка всех общественных помещений, особенно большого дансинг-холла, где танцы, как правило, ранее полуночи не кончались, мойка всех внутренних коридоров и проходов. Этой работой они занимались нередко до 5 часов утра.

На «Норонике» имелось 52 пожарных поста и согласно пожарному расписанию по тревоге у каждого из этих постов свое место должен был занять один матрос, кочегар, стюард или рассыльный. Но расписание это на судне никогда не соблюдалось: на берег во время стоянки уходило более 90% экипажа.

С точки зрения конструкции, материала, планировки помещений и противопожарной техники «Нороник» никак нельзя назвать судном, соответствующим Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1948 г. Судно в этом отношении почти ничем не отличалось от «Генерала Слокама». Во-первых, на «Норонике» отсутствовали противопожарные переборки. Деревянные стены кают и коридоров за 36 лет жизни парохода хорошо высохли и были покрыты многими слоями масляной краски. Большая часть стальных палуб парохода имела деревянное покрытие. На отделку общественных помещений судна также использовались орех, красное дерево, дуб и клен. Не надо забывать, что сотни стульев, кресел, столов и диванов тоже были изготовлены из дерева ценных пород. Во-вторых, на «Норонике» не имелось каких-либо автоматических систем определения очагов пожара и его тушения. Были только оповещатели «Разбей стекло и нажми на кнопку». При нажатии на одну из 52 кнопок в рулевой рубке срабатывал сигнал, указывающий номер пожарного щита, на котором разбивали стекло ящика, общий сигнал пожарной тревоги должен был подавать вахтенный штурман.

Немаловажную роль в участии парохода и его пассажиров сыграло и то, что второй помощник капитана,

растерявшись, позабыл сразу же оповестить о начавшемся пожаре службу порта Торонто. Ему для этого достаточно было включить радиотелеграфную станцию УКВ и сообщить дежурному диспетчеру. Пожарная часть порта узнала о пожаре на «Норонике» по телефонному звонку ночного сторожа Харпера (компании «Кэнада стимшип лайнз лимитед»), который нес вахту на причале № 9 и стоял у носа парохода. Увидя пламя, вырывавшееся из окна правого борта между палубами В и С, сторож позвонил пожарным. Это было в 2 часа 38 минут ночи, до того как вахтенный штурман нажал на рычаг пароходного гудка. Хотя пять пожарных машин прибыли на пирс через три минуты после звонка Харпера, «Нороник» наполовину уже был в огне, горели три его палубы. Вскоре по радиации вызвали подмогу: прибыло еще семь пожарных машин, а к левому борту горевшего парохода подошло пожарное судно. Через час пришлось вызвать еще восемь пожарных машин.

Пассажиры «Нороника» размещались по каютам верхних палуб А, С и D, из внутренних коридоров каждая палуба имела по шесть дверей наружу. Все палубы, кроме палубы А, соединялись между собой центральной лестницей, проходящей сквозь салоны. На палубе В были расположены общественные помещения и жилые помещения команды. Палуба Е являлась грузовой, и только на ней имелись по бортам два трапа, по которым можно было сойти с парохода на берег. Это означало, что всем пассажирам и членам экипажа, находившимся на четырех верхних палубах, чтобы сойти с судна, нужно было спуститься сначала на самую нижнюю палубу и уже по трапу правого борта (пароход был ошвартован этим бортом) ступить на сушу.

К моменту, когда прибыли первые пожарные машины, сотни людей, которым удалось выскочить из кают, в панике металась по четырем охваченным огнем и сильно задымленным палубам парохода в поисках выходов на нижнюю палубу. Оказавшись на ней, они не видели способа, как перебраться на берег. За то короткое время, что пассажиры провели на пароходе в рейсе из Кливленда, они еще не ознакомились как следует с расположением многочисленных коридоров, проходов, дверей и трапов. Люди, заблудившись в

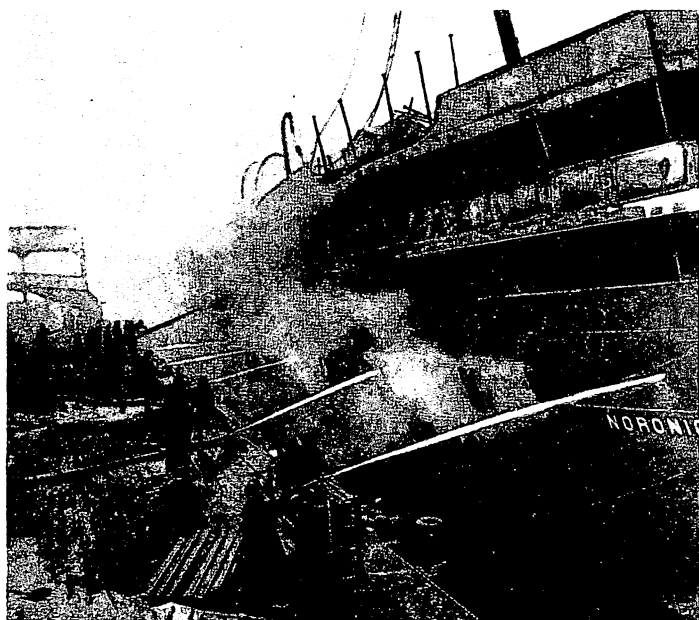
помещениях судна, попадали в задымленные углы, где был сильный жар, теряли сознание от углекислого газа и погибали в огне. Пятнадцать членов экипажа, которые оказались в ту ночь на борту, не смогли организовать четкую эвакуацию пассажиров с горевшего судна. Капитан «Нороника» Вильям Тейлор, который появился неизвестно откуда вскоре после включения гудка, не сумел взять в свои руки командование операцией по спасению людей, он пытался тушить пожар пенными огнетушителями.

В обстановке наступившей паники, в огне и дыму люди предпочитали прыгать с многометровой высоты верхних палуб на причал, рискуя сломать себе ноги и руки, нежели заживо погибать в огне, который с каждой минутой отвоевывал у них безопасную территорию. Многим удалось спастись без увечий. Ими оказались те, кто умел плавать: с левого борта «Нороника» была открытая вода док-бассейна. Не прошло и часа, как «Нороник» пылал от носа до кормы. Как факел, вспыхнул ходовой мостик, сгорели спасательные шлюпки, огонь переметнулся в машинное отделение парохода. Полторы сотни человек нашли временное укрытие в носовой части корабля на палубе С. Огонь надвигался на них снизу, сверху и со стороны кормы. С огромной пожарной машины к фальшборту носовой части этой палубы стали выдвигать механическую лестницу длиной 25 м. Люди в панике бросились на ее конец, под их тяжестью лестница рухнула, почти все упали с нее на причал или оказались в воде. Вторую, более длинную механическую лестницу подвести к борту горящего парохода оказалось невозможно: дорогу пожарной машине с этой лестницей закрывали десятки стоявших у «Нороника» частных автомашин. В результате из 94 пассажиров с палубы А погибло 55 человек и 9 пропали без вести, а из 281 с палубы D сгорел только один человек. Двадцать пожарных машин смогли погасить пожар лишь к 5 часам утра. Число жертв составило 118 человек (по другим источникам — 136). Начавшийся на следующий день суд проводился под председательством Р. Келлока, назначенного Департаментом транспорта Канады. Следственную комиссию прежде всего интересовала причина пожара. Выяснилось, что в кладовой, где начался пожар, стоял большой картонный ящик, в который

стюардессы бросали мусор после уборки кают и ванн комнат. Однако стюардессы под присягой заявили, что этот ящик с мусором был вынесен из кладовой в 19 часов 35 минут, когда они отправились на берег. Кладовая выгорела дотла, и определить, почему в ней случился пожар, оказалось невозможным. Во всяком случае, на этот вопрос не смог дать ответа и привлеченный к работе следственной комиссии известный канадский химик, профессор Торонтского университета Джоелин Роджерс. Каких-либо следов воспламеняющихся веществ он не нашел. Выдвинутая версия о невыхлощенном из сети электроустье не была доказана, поскольку, как уже было отмечено, кладовая выгорела дотла.

Следственная комиссия выдвинула владельцам парохода и его капитану следующие обвинения.

1. Отсутствие регулярного часового пожарного патрулирования судна (время его сводилось к 15 минутам).



Попытки погасить пожар на «Норонике» продолжались несколько часов. Пожарные смогли пробраться на судно лишь в 7 часов утра

2. Пассажиры не были вовремя оповещены о пожаре.

3. Местные пожарные органы были извещены о пожаре с опозданием.

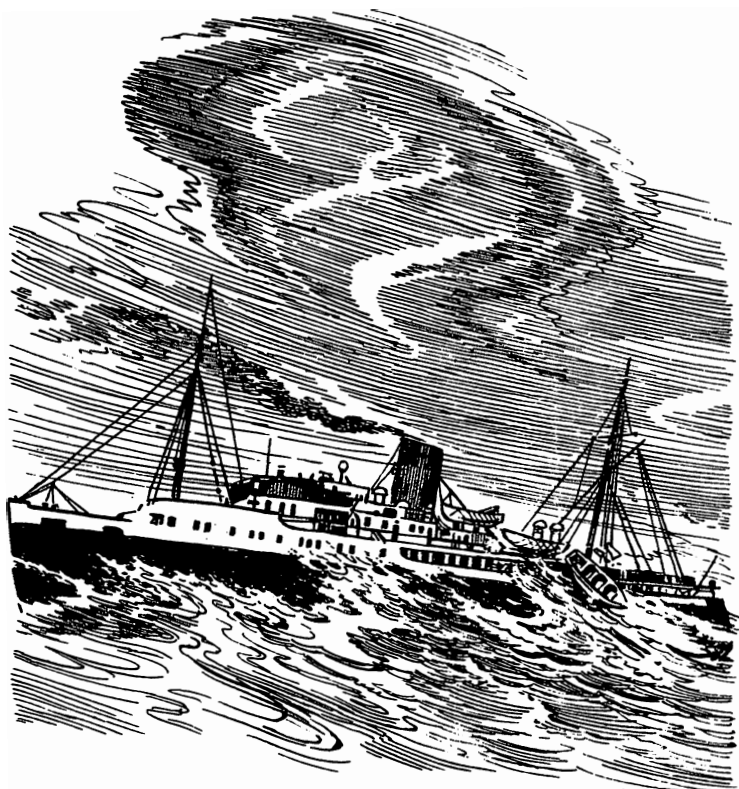
4. Многие члены экипажа судна, числясь на вахте, самовольно ушли на берег, не поставив в известность соответствующих офицеров.

5. Команда парохода не была обучена правилам тушения огня, не знала, как нужно обращаться с огнетушителями и гидрантами, с ней не проводились учебные пожарные тревоги.

Причина гибели «Нороника» судом была сформулирована следующим образом: «Главной причиной катастрофы 17 сентября 1949 года явилась длительная эксплуатация судна на пассажирских линиях без какой-либо модификации его средств противопожарной безопасности».

Канадская печать дала широкую огласку этому скандальному делу. Заметим прежде всего, что возраст парохода насчитывал 36 лет! Компания «Кэнада стимшип лайнз лимитед» не сочла нужным снять его с эксплуатации или модернизировать даже после того, как лишилась своего флагмана — парохода «Хомоник», однотипного с «Нороником». Тот загорелся ночью от пожара берегового склада в порту Пойнт Эдвард на озере Онтарио 17 июля 1945 г., через 10 минут от «Хомоника» остался один обгоревший остов. Тогда 360 пассажиров и экипаж, к счастью, удалось спасти, перешвартовав судно. Владельцы отлично понимали, что «Нороник» в пожарном отношении представляет собой очень опасное судно.

Не прошло и года после трагедии в Торонто, как по Великим озерам разнеслась весть: в рейсе на реке Св. Лаврентия сгорел третий однотипный пароход «Квебек». На этот раз обошлось без человеческих жертв. Когда капитану парохода Барчу доложили о начавшемся на борту пожаре (опять в бельевой кладовой!), он принял решение тушить пожар и идти на самом полном ходу в ближайший порт, чтобы высадить там на берег людей (360 пассажиров и 150 членов экипажа). До порта Падусска нужно было пройти 25 миль. Пароход развил максимальный ход, сжег котлы, но успел стать к причалу, и все спаслись. Судно сгорело дотла через 20 минут.



ГЛАВА 16 «МОЛОЧНЫЙ РЕЙС»

Плавание из шотландского порта Странраер через пролив Норт Чэннел в порт Северной Ирландии Ларн английские моряки в шутку называют «молочным рейсом». На этой линии действительно по утрам перевозят молоко, и эти 35 миль являются самым коротким маршрутом между Шотландией и Северной Ирландией.

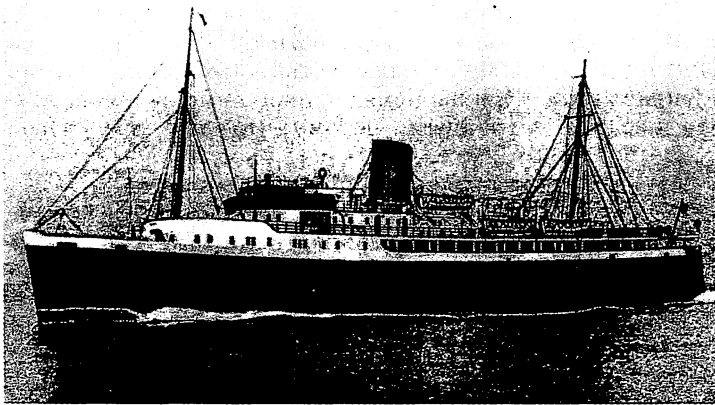
Едва ли кто на Британских островах в начале 1953 г. мог предполагать, что именно на этой «молочной линии» произойдет катастрофа, которая в хро-

никах кораблекрушений могла бы занять место рядом с «Титаником» и «Вестрисом».

Случилось так, что почти новый, специально спроектированный для этой линии морской паром «Принцесса Виктория», выполняя очередной рейс, послал в эфир призыв о помощи. На SOS откликнулись береговые спасательные станции и суда, находившиеся в это время рядом в море. Держа с паромом прямую связь по радио, они поспешили на помощь. Но попытки спасти паром оказались безуспешными: его искали 4 часа и не нашли, он уже лежал на дне, унеся с собой большинство находившихся на борту людей. Это судно было рассчитано на перевозку 1500 человек, но, на счастье, в тот злополучный рейс на нем было всего 127 пассажиров. Спаслось 43 человека. Если бы паром отправился в плавание с полным комплектом пассажиров, его катастрофа наверняка повторила бы драму «Титаника».

Почему же погибло это судно?

С конца прошлого века сообщение между Шотландией и Северной Ирландией поддерживалось морскими железнодорожными и автомобильными паромами. «Принцесса Виктория» являлась четвертым по счету паромом, носящим это название. Первый из них, паровой колесный паром, построили в Домбартоне в 1890 г. Через три десятка лет его сменил трехвинтовой турбоход, проплававший благополучно на этом маршруте почти двадцать лет. Третий паром имел недолгую жизнь: в начале второй мировой войны его переделали в минный заградитель, а в 1940 г. он затонул, подорвавшись на своей же mine близ Хамбера. «Принцесса Виктория», о которой идет речь, была построена в 1947 г. в Шотландии судостроительной фирмой «Денни и братья». По типу судно являлось морским пассажирско-автомобильным паромом. Его регистровая вместимость равнялась 2694 т, длина — 92 м, ширина — 14,9 м, осадка — 3,9 м. Два дизеля фирмы «Зульцер» приводили в движение два винта диаметром 2,66 м, обеспечивая скорость 19 узлов. Судно могло принять 1515 пассажиров, 51 члена экипажа, груз и автомобили. Паром являлся собственностью Транспортной комиссии Великобритании и эксплуатировался Управлением государственных железных дорог страны.



Английский морской паром «Принцесса Виктория»

31 января 1953 г. «Принцесса Виктория» должна была по графику выйти утром в очередной рейс. Большинство пассажиров прибыло в Странраер ночным поездом из Лондона. К утру погода резко ухудшилась: над морем неслись свинцовые облака и ветер срывал верхушки волн. За два часа до предусмотренного расписанием отхода судна его капитан Джеймс Фергусон получил от метеорологов прогноз погоды. В нем говорилось, что близ Малина и Лок-Райана, на пути следования «Принцессы Виктории», ожидается шторм, который потом перейдет в норд-вест от умеренного до сильного. Поскольку по заведенной на линии Странраер — Ларн традиции паромы никогда не нарушали расписания из-за погоды, капитан Фергусон даже не подумал о том, что рейс можно отложить, тем более что в этот раз судно было недогружено: всего 127 пассажиров и 44 т груза — чай, обувь и мануфактура. Если бы даже Фергусон и решил переждать погоду, это выглядело бы для фирмы просто несолидно. Среди его пассажиров были два члена парламента Северной Ирландии и сорок специалистов авиационной промышленности, которые торопились в Белфаст.

В 7 часов 45 минут «Принцесса Виктория», дав отходной гудок, отвалила от причала. Помимо пассажиров, на ее борту находилось 40 членов экипажа. Так начался этот роковой для парома рейс.

Прошло ровно два часа, и радиостанции ближайших портов и находившихся поблизости судов услышали в эфире сигнал срочности ТТТ: «Принцесса Виктория». Дрейфую близ устья Лох-Райна. Судно неуправляемо. Нужна немедленная помощь буксира». Это казалось странным, потому что еще в 9 часов 40 минут паром видели с берега, когда он медленно шел навстречу ветру на север.

Принятое сообщение тут же передали на спасательную станцию в Портпатрике. Но ни там, ни в Странраере буксиров не оказалось. Спасатели обратились по радио к судовладельцам, чьи конторы были расположены по берегам реки Клайд. Но и у них не было ни одного буксира: все они в это время находились в заливе Дугласа. Командование Королевского военноморского флота Шотландии, получив тревожное сообщение, отдало приказ командиру эсминца «Контест», который стоял под парами в Гриноке, немедленно выйти на помощь.

Ближе всех к «Принцессе Виктории» в море, у горла залива Килбраннана, находилось спасательное судно «Салведа». Оно, приняв сообщение парома, изменило курс и направилось на помощь.

При нормальной погоде «Контест» мог бы дойти до «Принцессы Виктории» за час, но сейчас из-за сильного волнения ему пришлось сбавить ход ниже среднего. Он мог прибыть только к 13 часам. Вынуждена была уменьшить скорость и «Салведа».

В 10 часов 32 минуты в эфире раздался сигнал бедствия SOS: «Принцесса Виктория» четыре мили к западу от Корсуолла. Автомобильная палуба затоплена, сильный крен на правый борт, нужна немедленная помощь, судно неуправляемо».

Что же происходило на пароме? Почему судно передало по радио призыв о помощи.

Выйдя из залива Лох-Райан в открытое море, «Принцесса Виктория» встретила противный северный ветер, скорость которого достигала 75—80 миль в час. Пока судно шло на север, волны разбивались о нос парома. Но как только паром лег на новый курс, их удары пришлось в корму.

От своей предшественницы «Принцесса Виктория» отличалась новинкой в конструкции кормовых ворот и грузовой палубы. Ворота были сделаны на шарнирах

и состояли из двух створок высотой 1,67 м при ширине 4,2 м. Каждая створка при открывании складывалась пополам. Под ударами волн в корму судна правые стойки ворот прогнулись внутрь и перекосились: закрыть их оказалось невозможно. Видя, что вода начинает заливать автомобильную палубу, капитан Фергусон решил вернуться в залив Лох-Райан, ведя судно кормой вперед. При свирепствовавшем шторме это было возможно только с помощью носового руля, которым был оборудован паром. Но для этого на баке нужно было освободить чеку, крепившую баллер носового руля. В это время судно испытывало стремительную килевую качку, и посланные на бак боцман и два матроса подвергались большому риску оказаться за бортом. Они не сумели выбить чеку, и капитан, оставя попытку вернуться в порт своим ходом, стал ждать буксир.

Через несколько минут кормовые ворота парома под действием волн раскрылись почти полностью, и вода хлынула на автомобильную палубу. В конструкции автомобильной палубы этого судна тоже имелась одна «новинка»: число штормовых шпигатов и их размер были уменьшены до минимума (потом мы объясним, почему это было сделано). Вода, не успевая стекать через шпигаты, метровым слоем перекатывалась по палубе. Она собралась на правом борту, и судно получило крен в 10 градусов.

Дело приняло серьезный оборот, и капитан Фергусон был вынужден послать в эфир SOS. После 10 часов утра вода с автомобильной палубы через пожарную дверь стала проникать в пассажирский носовой салон.

«Принцесса Виктория» могла остаться на плаву, если бы залитой оказалась только автомобильная палуба, во всяком случае судно продержалось бы на плаву гораздо дольше. Затопление же сразу двух помещений обрекало паром на гибель из-за потери остойчивости. Видимо, капитан Фергусон не оценил, насколько важно было обеспечить водонепроницаемость пожарных дверей и не дать воде проникнуть в помещение салона. Проходили минуты — вода продолжала заливать палубу и салон. Попытку отлить воду ведрами быстро оставили, понадеявшись на спасателей.

В 10 часов 45 минут Фергусон передал в эфир еще один SOS, сообщив, что «Принцесса Виктория»

находится у входа в Лох-Райан. Сразу же после этой передачи он объявил пассажирам, что скоро подойдет помощь, и попросил их собраться на прогулочной палубе В (над затопленной палубой), где команда раздала им спасательные нагрудники.

Крен парома на правый борт продолжал быстро увеличиваться, людям уже трудно было передвигаться по наклонным палубам. На прогулочной палубе вдоль левого борта натянули леера. Пассажиры были спокойны, они знали, что судовой радист Давид Бротфут поддерживает постоянную связь с берегом и судами, которые подойдут на помощь с минуты на минуту.

В 10 часов 54 минуты радиостанция «Принцессы Виктории» неожиданно передала: «SOS, теперь нам необходима немедленная помощь». На этот сигнал бедствия со спасательной станции в Портпатрике в море вышел моторный бот. Он вышел только спустя полчаса после первого SOS «Принцессы Виктории». Оказалось, что его команда ушла на городской стадион смотреть футбольный матч, и лишь после того как на стадионе сделали объявление, незадачливые спасатели бросились к месту своей службы.

Непотопляемый и не опрокидывающийся ни на какой волне спасательный бот без труда преодолел шторм и подошел к указанному месту. Но терпящего бедствие судна нигде не было видно. Спасатели вызывали «Принцессу Викторию» на радиотелефонной частоте бедствия, но она не откликнулась.

В 11 часов с парома последовала радиограмма: «Принцесса Виктория». Наше место в четырех милях к северо-западу от Корсуолла. Нужна немедленная помощь». Прибывшие эсминец «Контест» и спасательное судно «Салведа» в указанном месте судна не нашли. Или паром уже затонул, или место, обозначенное в его сигнале бедствия, было указано неверно. Но не прошло и полчаса, как в эфире снова раздался SOS «Принцессы Виктории», вновь капитан Фергусон повторил место, где бедствовало его судно. В 11 часов 25 минут было принято сообщение: «SOS «Принцесса Виктория» приблизительно в пяти милях к западу-северо-западу от Корсуолла». Спустя десять минут Фергусон повторил это сообщение, добавив: «Кардек затоплен, очень сильный крен на правый борт, судно неуправляемо, нужна немедленная помощь».

Шторм в проливе Норт Чаннел продолжал крепчать, ветер достиг почти 12 баллов по шкале Бофорта, налетали снежные шквалы, видимость почти пропала. Тщетно три корабля вели поиск гибнущего парома в районе Корсуолла.

Спасатели не знали, что в это время крен парома достиг уже 35 градусов, что шлюпки правого борта почти касались воды, что пассажиры уже стояли не на палубе, а на стенке надстройки спардека.

Капитаны ведущих поиск кораблей считали, что паром погиб, но в 12 часов 52 минуты радиостанция снова вышла в эфир: «Положение критическое. Машинное отделение правого борта затоплено».

Три корабля продолжали поиск. Весть о бедствии «Принцессы Виктории» уже облетела всю Англию: местные радиостанции Би-би-си передавали в эфир, как идет спасение парома.

В 13 часов 08 минут капитан Фергусон сообщил по радио: «Сейчас остановились. Паром лежит на боку. Готовимся покинуть судно»; в 13 часов 15 минут: «Готовимся оставить судно».

Вот что происходило на пароме. Крен на правый борт достигал 45 градусов, и шлюпки правого борта спустить было невозможно. Всего на пароме имелось шесть 26-футовых металлических спасательных шлюпок, по три с каждого борта, которые могли вместить 330 человек. При создавшемся крене спускать шлюпки левого борта было рискованно для жизни людей, но у капитана Фергусона не было другого выхода. Видимо, поняв, что помощи ждать неоткуда, и судно в любую минуту может перевернуться вверх килем, он отдал команду спускать шлюпки.

В шлюпке № 4 разместили женщин и детей, но как только она оказалась на воде, набежавшая волна ударила ее о борт парома с такой силой, что почти всех, кто в ней находился, выбросило в море... Можно было сделать и так: посадить людей в шлюпки с таким расчетом, что, когда паром пойдет ко дну, эти шлюпки (с отданными заранее талями) останутся плавать на воде. Но капитан знал, что, прежде чем затопить, паром наверняка перевернется вверх килем, и шлюпки, ничем не удерживаемые на кильблоках, завалятся на палубу. Оставалось только надеяться, что в момент погружения «Принцессы Виктории» с ее

верхней палубы всплывут спасательные скамьи (их было 30 на 1140 человек) и спасательные круги.

Позже, во время расследования катастрофы, эксперты высказали мнение, что капитану Фергусону (который погиб) следовало спустить шлюпки намного раньше. И хотя это мнение было в принципе правильным, в отчете следствия указывалось: «Условия погоды были столь жестоки, что попытка спустить шлюпки оказалась бы катастрофической». Если это так, то все спасательные шлюпки «Принцессы Виктории», одобренные министерством транспорта Великобритании при последнем инспекторском осмотре в мае 1952 г., вообще не соответствовали своему назначению как спасательные.

«Принцесса Виктория» опрокинулась и пошла ко дну раньше, чем прибыли суда, казалось бы, хорошо организованной и налаженной спасательной службы Великобритании. Почему это произошло?

В тот момент, когда «Принцессу Викторию» тщетно разыскивали у Лох-Райана и Корсуолла, Фергусон, к удивлению всех, в 13 часов 54 минуты передал в эфир: «По определению наше место пять миль восточнее Коплендского входа в Белфаст-Лоу».

Оказалось, что и сам капитан не знал координаты своего судна. Его искали у берегов Шотландии, а оно в это время тонуло у берегов Северной Ирландии. Получилось, что с момента подачи первого сигнала тревоги до сигнала, переданного в 13 часов 54 минуты, «Принцесса Виктория» продрейфовала через весь пролив Норт Чэннел и оказалась поблизости от Белфаста. Если бы только Фергусон в одной из своих радиogramм упомянул, что судно движется в этом направлении, людей наверняка бы спасли.

Этот сигнал с парома приняли несколько судов прибрежного плавания, укрывшиеся от непогоды в Белфаст-Лоу. На судах «Орчи», «Пасс оф Драмочтер», «Лейрсмур» и рыболовном траулере «Ист Коатс» радисты прослушивали эфир. Капитаны всех этих судов знали, что на спасение парома уже вышли эсминцы «Контест», спасатель «Салведа» и моторный бот из Портпатрика. В час дня радиостанция Би-би-си дала новое место «Принцессы Виктории» и сообщила, что требуется дополнительная помощь находившихся поблизости от Белфаст-Лоу судов. Тотчас же все четыре

названные судна вышли в море. Изменили свой курс и три судна, искавшие паром у Корсуолла,— они направились к побережью Северной Ирландии.

В 13 часов 58 минут идущие на помощь суда приняли с «Принцессы Виктории» последнее сообщение: «Судно лежит на боку. Машинное отделение затоплено. Мы покидаем судно». После этого связь по радио с паромом прекратилась. Прибыв по «указанному адресу», спасатели и тут не нашли «Принцессу Викторию». На экранах индикаторов радиолокационных станций эсминца «Контест» и спасательного судна «Салведа» никаких эхо-сигналов от судов в этом районе не появилось, в море не было видно ни спасательных шлюпок, ни плававших на воде обломков. Все говорило о том, что Фергусон опять неверно указал место. И лишь только тогда, когда судно «Орчи» прошло несколько миль сначала на север и потом на северо-северо-восток, спасатели наконец узнали точное место — увы — гибели парома. На воде плавали обломки, спасательные круги, скамьи, перевернутые шлюпки. Драма разыгралась менее чем в пяти милях к северо-северо-востоку от острова Мью.

«Орчи» сообщил место гибели парома капитану спасательного бота, который спустили на воду со слипа в Донахади в 13 часов 40 минут. Этот бот в основном и спас почти всех, кто сумел остаться на воде после гибели «Принцессы Виктории». Двадцать девять человек оказалось в шлюпке № 6, один в шлюпке № 5, один — на спасательной скамье. Их нашли через полтора часа — в 15 часов 30 минут. Потом подошел эсминец «Контест» и спас шесть человек со шлюпки № 2 и еще двух с плавающих скамей. Траулер «Ист Коатс» спас одного человека и поднял на борт шесть трупов. Еще двоих со скамей сняли запоздавшие спасатели бота из Портпатрика. Последней, когда поиски были уже прекращены, к месту трагедии прибыла «Салведа», — судно, которое первым приняло сигнал SOS.

Всего спасли 43 человека — 33 пассажира и 10 членов экипажа. Среди спасенных не было ни капитана Фергусона, ни радиста Бродфута. Таким образом, из 176 человек, находившихся на борту парома, погибло 133. При этом не спаслись ни одна женщина и ни один ребенок.

Многие месяцы пресса Англии комментировала трагедию в Норт Чэннеле. Общественность страны требовала ответа на вопрос «Почему погиб паром?» Ведь он был спущен со стапеля одной из лучших шотландских судостроительных фирм, которая специализировалась в проектировании и строительстве морских паромов, его строительство велось под наблюдением Регистра Ллойда и Британского министерства транспорта.

Ответ на вопрос «Почему погиб паром?» должно было дать официальное расследование катастрофы, которое велось в Белфасте с 1 марта по 9 мая 1953 г. Оно проходило под председательством судьи Кэмпбелла, известного специалиста по разбору морских аварий. Ему помогали три технических консультанта, один из которых, Робб, был профессором университета в Глазго.

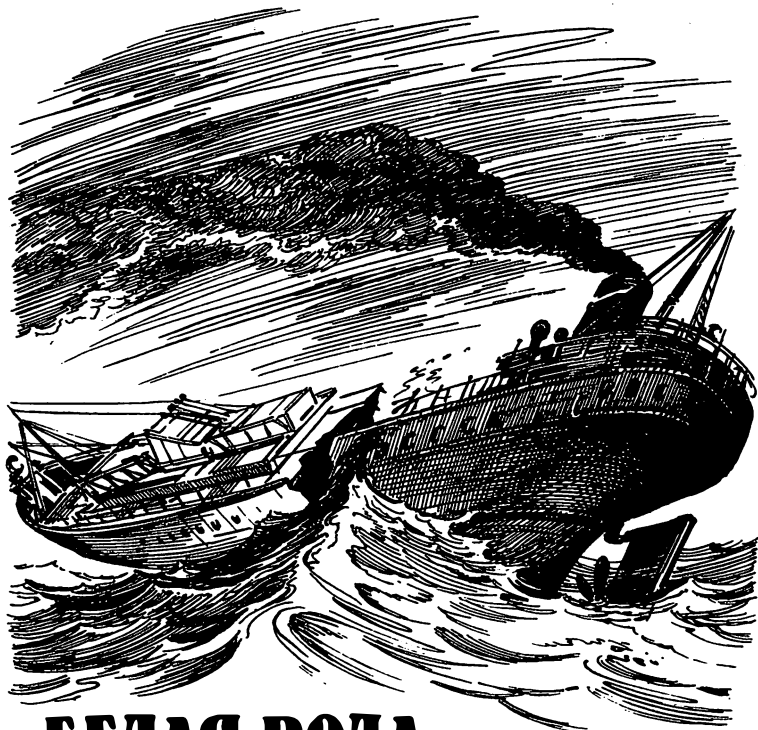
Расследование показало, что новая конструкция шарнирных створчатых ворот не была одобрена ни Классификационным обществом, ни министерством транспорта. В ходе дела выяснилось, что еще в декабре 1951 г. правая створка кормовых ворот «Принцессы Виктории» была повреждена во время шторма, и ворота закрыть не смогли.

Кроме того, эксперты с удивлением увидели, что на рабочих строительных чертежах «Принцессы Виктории» отсутствовали штормовые шпигаты для стока попавшей на автомобильную палубу воды. Оказалось, что владельцы судна решили их не делать, чтобы в будущем не иметь нареканий и жалоб со стороны владельцев машин — ведь морская вода, попадая через штормовые шпигаты на палубу, могла испортить никелировку лимузинов.

И несмотря на такие отступления от норм обеспечения безопасности судна, «Принцесса Виктория» получила свидетельство на годность к плаванию.

После трагической гибели английского парома в Великобритании стали больше заботиться о безопасности плавания пассажирских судов в целом, и в частности об обеспечении надежности кормовых ворот паромов и совершенствовании шлюпочного устройства.

Из этой катастрофы сделало вывод и Королевское спасательное общество — оно стало оборудовать свои суда не только радиотелефонными установками, но и радиостанциями для связи с береговой базой.



«БЕЛАЯ ВОДА»

17 И «ТРИ СЕСТРЫ»

ГЛАВА ВЕЛИКИХ ОЗЕР

В 17 часов 31 минуту 18 ноября 1958 г. дежурный радист станции Береговой охраны США в Порт-Уошингтон, что расположен на западном берегу озера Мичиган, услышал на служебном канале радиотелефонной связи УКВ среди десятков голосов тревожное слово «мэйдей». По положению Международной телефонной конвенции 1927 г., оно обозначало сигнал бедствия. Усилив громкость своего передатчика, дежурный станции огласил эфир в радиусе двухсот миль словами: «Всем замолчать! Это Береговая

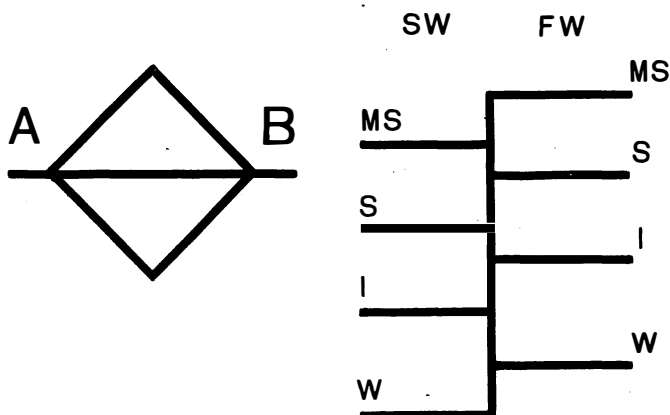
охрана США. Немедленно освободите 51-й канал. Это сигнал бедствия. Это сигнал бедствия! Уйдите с 51-го канала!» Тут же в наушниках наступило молчание, прерываемое лишь музыкой из радиоприемника, стоявшего, видимо, близ передатчика УКВ, который кто-то забыл выключить. Теперь сотни радиооператоров на постах Береговой охраны США, разбросанных по берегам Великих озер, застыли в напряжении. Вскоре они услышали: «Мэйдей! Мэйдей! Это балкер «Карл Брэдли». Наше место приблизительно в двенадцати милях к юго-западу от острова Галл. Нас постигла большая беда...»

Все, кто принимали 51-й канал, услышали и крик другого человека. Он звучал тише, поскольку последний, видимо, находился в двух-трех метрах от радиотелефонного аппарата: «Ребята! Бегите! Берите жилеты! Хватайте жилеты!» Через несколько секунд опять раздался твердый, но уже торопливый первый голос: «Мэйдей! Это «Карл Брэдли». Около двенадцати миль юго-западнее острова Галл. Очень сильное волнение! Судно разламывается! Мы переламаываемся пополам! Мы тонем! Мэйдей, мэйдей, мей...» Это были последние слова, услышанные американцами и канадцами на 51-м служебном канале связи вечером 18 ноября 1958 г., который вписал в историю судоходства Великих озер еще одну мрачную страницу:

Прежде чем начать разговор об этом исключительном происшествии, расскажем немного об особенностях гидрометеорологических условий плавания по Великим озерам. Здесь все не так, как в обычных соленых морях, и даже не так, как в океанах. Начнем с того, что моряки, попав в осеннее время с Атлантики на Озера, вначале начинают страдать морской болезнью, их просто укачивает на непривычной для них короткой и резкой волне. Погода здесь очень изменчива: на одном и том же озере одновременно можно наблюдать и штиль, и шторм. Ветер меняет направление непредсказуемо. Часто отмечаются линейные шквалы, дующие с противоположных сторон. Один канадский яхтсмен из Милуоки рассказывал мне, что на озере Мичиган дым из труб рудовозов, идущих в пределах видимости друг друга, относит в разные стороны. Он убеждал меня в том, что две яхты на расстоянии не более полумили одна от другой могут идти под спинаке-

рами фордевинд в разные стороны. Сложна здесь и система течений, часто находят туманы, нередко возникают водяные смерчи, проносятся грозы, можно наблюдать и миражи. Что же касается штормов, то по своей силе они не уступают бурям в Атлантике. Скорость ветра достигает здесь иногда 80 миль в час, а высота волн — 10 м. Нередко на Озерах наблюдаются так называемые приливные волны, высота которых доходит почти до 17 м. Но наиболее опасные явления на Великих озерах — «белая вода» и «три сестры», но об этом позже.

Помимо всего этого, морякам, впервые попадающим с океана на Великие озера, приходится сталкиваться с целым рядом вещей, которые могут сбить их с толку. Вместо морских миль (1852 м) расстояние здесь измеряют статутными милями (1609 м), причем выражение «узел» подразумевает статутную милю в час. Здесь свои правила плавания и своя грузовая марка, которая по своему виду совсем не похожа на международную грузовую марку. Поскольку граница между Канадой и США проходит по средней части каждого (кроме озера Мичиган) из озер, в профессиональном языке водников Великих озер встречается немало французских морских терминов. Транспортники, говорящие на английском языке, используют «озерную лексику». Например, они никогда себя не называют моряками, это слово они заменяют словом «озерники», а моряков, плавающих за шлюзами Св. Лаврентия, величают неизменно «солениками». На Великих озерах нет понятий «идти на север» или «идти на юг», там говорят: «идти вверх» или «идти вниз». Выражение «выходить в море» заменено фразой «идти в плавание», если же озерное судно выходит в рейс за пределы Св. Лаврентия, о нем говорят, что оно «идет в соленую воду» или «идет на побережье». Если английские моряки торгового флота слово «капитан» обозначают термином «мастер» (исключая случаи личного обращения к капитану, когда произносят его фамилию), все «озерники» говорят только «кэптен». Термин «рулевой», который в английском морском флоте обозначается словом «хэлсмен» или «куатермастер», на Великих озерах почему-то заменен словом «уилсман», а обычное английское понятие «палубный матрос» («дек хэнд») — словом «уочман» (сторож). Английский термин «гэн-



Грузовая марка судов, плавающих на Великих озерах и по Св. Лаврентию, отличается от Международной грузовой марки. Значение букв на ней:

AB — Американское бюро судоходства; SW — в морской воде; FW — в пресной воде; MS — в середине лета; S — летняя марка (16 мая — 15 сентября); I — переменные сезоны (16 апреля — 15 мая и 16 сентября — 31 октября); W — зимняя марка

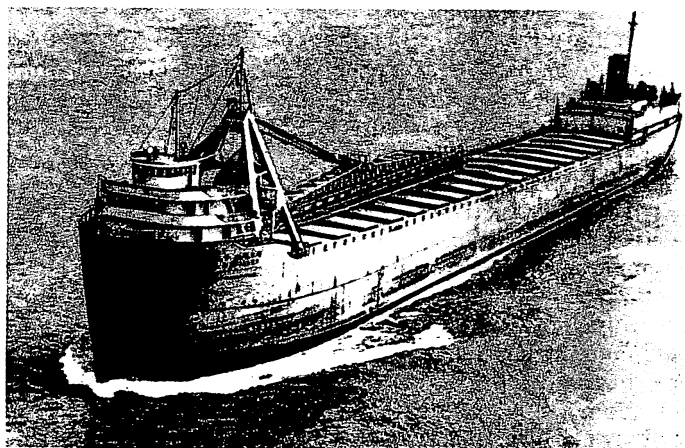
гуэй», который переводится на русский язык как «трап», вообще не применяется: он заменен словами «лестница» и «сходня». В терминологии судостроительных терминов, которые употребляются на Великих озерах, несведущему человеку просто можно запутаться. Например, «левый борт» («порт сайд») здесь именуется как «борт свистка» («уисл сайд»), «главная палуба» («мэйн дек») зовется «спардеком», а «грузовая палуба» («карго дек») будет звучать как «тэнк топ» («верх танка»). И наконец, самое удивительное — это то, что «озерники» никогда не употребляют по отношению к своим судам (пусть даже балкерам длиной четверть километра) термины «судно» («вессел») и «корабль» («шип»): эти слова уже более века назад заменены словом «лодка» («боут»), причем у их «лодок» нет ни носа («бау»), ни кормы («стерн»), а есть «передний конец» («форвард энд») и «задний конец» («афтер энд»). Странно, но факт.

До 1927 г. самым большим судном на Великих озерах считался американский рудовоз «Лемойн». Его длина составляла 633 фута, он за один рейс мог перевезти 17 173 т груза. В начале 1927 г. на Озерах построили более крупный саморазгружающийся уни-

версальный балкер. Он был длиннее на 5 футов и 9 дюймов и мог принять в свои трюмы 18 114 т груза. Назвали его «Карл Д. Брэдли», с его сигнала бедствия мы и начали рассказ.

В десятых числах ноября 1958 г. это судно вышло с грузом известняка из порта Роджерс-Сити, расположенного на западном берегу озера Гурон, и, пройдя пролив Макинак, прибыло в порт Баффингтон близ Чикаго на озере Мичиган. Это был сорок шестой по счету рейс «Карла Д. Брэдли» в навигацию 1958 г., за которую он прошел по Великим озерам 27 тысяч миль. Судно могло стать на зимний отстой в Чикаго, но владелец балкера — компания «Брэдли транспортнй лайн», входившая в «Стальную корпорацию США», решила, что «Карл Д. Брэдли» будет зимовать в порту своей приписки, Роджерс-Сити на озере Гурон, где станет на капитальный ремонт. Навигация на Великих озерах уже заканчивалась, так как наступил ноябрь — самый тяжелый и опасный месяц в году для плавания в «пресных морях», ибо в ноябре на Великих озерах начинается время штормов, которые, как уже говорилось, по своей силе не уступают зимним штормам Северной Атлантики.

Итак, балкер «Карл Д. Брэдли», один из самых больших судов Великих озер, проплававший без серьезных аварий 31 год, по решению владельцев должен



Американский рудовоз «Карл Д. Брэдли»

был совершить в ту осень еще один рейс — в затон на зимний отстой и капитальный ремонт. А ремонт этому судну давно был необходим. Дело в том, что за две недели до описываемых событий балкер наткнулся близ Седарвила на камни и сорвал с днища лист обшивки. Судно поставили в док, приклепали новый лист и заодно осмотрели подводную часть корпуса. После осмотра стало очевидно, что набор корпуса балкера необходимо тщательно укрепить, сменить многие листы на днище и сделать новую внутреннюю обшивку грузового трюма. Подсчитали, что все это обойдется в 800 тысяч долларов.

С 1954 г. судном командовал Роланд Брайан, 52-летний ветеран Великих озер, начавший плавать на рудовозах с 14 лет. Семнадцать лет он прослужил штурманом и последние семь лет плавал капитаном. Брайан слыл отличным судоводителем, на Озерах его уважали, и он гордился придуманным им самим девизом: «Постоянная бдительность — цена безопасности». Капитан был холост. После его гибели некая вдова Флоренс Хэрд опубликовала в чикагской газете письмо, которое она получила от Брайана. В нем говорилось: «Судно страшно потрепано штормами. Жду не дождусь, когда его поставят на ремонт». Как выяснилось позже, в другом письме своему другу Кену Фаунту капитан «Брэдли» сообщал: «Корпус плох, берегу судно, как младенца. Всем твержу: Будьте осторожны! Сильно помял корпус у Седарвила».

В родном порту «Брэдли» Роджерс-Сити ходили слухи, что на рудовозе в трюме некоторые переборки полностью проржавели, что из одного отсека через них можно было заглянуть в другой. Члены экипажа судна рассказывали своим близким, что во время последних штормовых балластных переходов с юга на север на дно трюма ведрами осыпалась ржавчина, что балластные цистерны постоянно текли, что в тоннеле гребного вала вода не убывала менее чем на полметра, из-за чего все время приходилось держать работающими водоотливные насосы.

Однако владельцы судна были иного мнения о своем детище. Они считали, что ничего страшного не произойдет, если судно сделает еще один рейс. Ведь с момента своего основания компания «Брэдли транспортейшн лайн» не потеряла ни одного судна, все ее

рудовозы и балкеры, по мнению экспертов Американского совета безопасности, считались самыми надежными и безопасными грузовыми пароходами во всем мировом торговом флоте. «Брэдли» прошел освидетельствование сурвейеров Британского регистра Ллойда и Береговой охраны США. Те и другие выдали капитану судна свидетельства на годность к плаванию. Последний осмотр балкера в доке при замене содранного листа обшивки все же убедил владельцев не испытывать судьбу и поставить его к следующей навигации на капитальный ремонт. Но сейчас капитану Роланду Брайану надлежало выйти в рейс.

Уже второй день на фалах сигнальной мачты управления Береговой охраны США в порту Баффингтон были подняты флаги штормового предупреждения. Такие же флаги оповещали судоводителей на сигнальных мачтах всех портов, расположенных по берегам озера Мичиган. Суда, которые не успели закончить навигацию, остались у причалов, заведя на берег дополнительные швартовы, а те, что оказались в это время на озере, спешили в ближайшие порты-убежища. Капитан Брайан хорошо знал характер штормов на Великих озерах: осенью шторм достигает наибольшей силы за три дня и утихает еще через три дня. Но приказ есть приказ, и в 18 часов 30 минут 17 ноября 1958 г., в понедельник, «Брэдли», отдав швартовы, вышел в рейс. Он шел в балласте, для обеспечения необходимой устойчивости в балластные танки балкера налили 9000 т воды.

Экипаж судна выходил в рейс с приподнятым настроением, все были рады, что идут на всю зиму в родной порт, увидят родных и близких, с которыми через пять недель отпразднуют Рождество. Только трое из экипажа «Брэдли» были жителями берегов озера Мичиган, все остальные — уроженцами Роджерс-Сити.

Наступил вторник 18 ноября. Балкер шел с попутным юго-западным штормом, волны достигали 8-метровой высоты. Корпус судна испытывал жестокие удары волн, вода заливала верхнюю палубу. К полудню «грузовик» приблизился к верхнему берегу озера Мичиган, он шел по обычной трассе, которая проходила в 20 милях от побережья штата Висконсин.

Вообще-то плавание проходило обычно. За свою долгую жизнь судно не одну сотню раз попадало в шторм,

его капитан встречал на Озерах волны и побольше. Через задние окна рулевой рубки ему открывался вид на огромную грузовую палубу и кормовую надстройку — «жилой дом механиков и кочегаров». Брайан видел, как на волнении изгибается длинная палуба «Брэдли». Судно, как говорят кораблестроители, начинало «дышать». Это не удивляло капитана, ибо он знал, что все большие рудовозы строятся с расчетом на определенный изгиб корпуса на волнении, так же как небоскребы возводятся с учетом действия силы ветра, и их верхняя часть отклоняется от вертикальной оси в противоположные стороны с амплитудой в 2—3 м.

Капитан старого клепаного рудовоза понимал, что при такой жестокой качке внутри корпуса начали «стрелять» заклепки, соединяющие листы обшивки. Ему хорошо было известно, что в шторм на судах подобного типа при слишком больших изгибах корпуса срезанные заклепки, словно пули, вылетали из своих гнезд, и после штормового перехода матросы на дне трюма иной раз собирали их целое ведро.

В 17 часов 15 минут, когда по счислению с правой скулы «Брэдли» должен был открыться архипелаг Бивер, огражденный с юга рифом Болдер, капитан Брайан, следуя установившейся практике, послал в Роджерс-Сити в адрес представителей компании «Брэдли транспортейшн лайн» радиосообщение, в котором указал, что намерен поставить судно к причалу в два часа ночи.

Всего один час нужно было «Брэдли», чтобы обойти острова Бивер и сделать поворот вправо, в сторону пролива Макинак, открывающего вход в озеро Гурон. Если бы судно обогнуло архипелаг, оно ушло бы из зоны столь большого волнения, острова оказались бы надежным прикрытием от юго-западного шторма, проносившегося над озером Мичиган со скоростью 65 миль в час. Но судно не успело обогнуть острова Бивер... Внезапно скорость ветра увеличилась до 80 миль в час, волны стали еще выше.

Ровно в 17 часов 31 минуту стоявший на вахте старший помощник капитана Элмер Флеминг, матрос-рулевой Роберт Стив и практически не покидавший ходовую рубку капитан Роланд Брайан почувствовали резкий крен на левый борт и услышали громкий металлический скрежет со стороны кормы. Обернувшись,

они сквозь залитые водой окна рулевой рубки посмотрели на 150-метровую палубу, освещенную грузовыми люстрами. Их охватил ужас. Кормовая часть балкера, по длине примерно третья часть всего корпуса, задралась вверх и накренилась на правый борт. Было ясно, что судно переламывается. Капитан Брайан передал машинным телеграфом «стоп» и нажал на кнопку сигнала аварийной тревоги. Прошло около 20 секунд, снова раздался уже более громкий скрежещущий звук ломающегося металла. Нос судна заметно поднялся над водой, кормовая часть палубы опустилась до самой поверхности воды, а сама корма задралась еще выше.

Именно тогда Брайан приказал Флемингу передать по УКВ-связи «мэйдей», и пока старпом говорил по телефону, в рубке слышали скрежет металла в третий раз. Корпус судна средней частью провис еще больше. Капитан Брайан схватился за рычаг судового гудка и дал сигнал — семь коротких и один длинный гудок, что по местным правилам означало «покинуть судно». Тут же раздался страшный грохот, средняя часть палубы ушла под воду и судно разломилось на две части. Офицеры из рулевой рубки с ужасом увидели, как две части корпуса, который только что еще представлял мощный клепаный рудовоз длиной почти 200 м, разъединились, расстояние между ними с каждой секундой увеличивалось.

Флеминг бросил уже бесполезную переговорную трубку УКВ: он знал, что питание на аппарат перестало поступать, поскольку оно подавалось парогенератором с кормы. Не прошло и трех минут, как носовая часть «Брэдли» опрокинулась на левый борт и пошла ко дну, задрав вверх форштевень. Когда под воду стала уходить кормовая часть рудовоза, над бушующим озером прокатился чудовищный гул. Это взорвались паровые котлы, внезапно залитые холодной водой.

Больше половины членов экипажа, включая Флеминга, оказались среди десятиметровых ледяных волн Мичигана. Почти все, кто успел выскочить из двух надстроек разломившегося рудовоза и прыгнуть за борт, были в спасательных жилетах.

Обе половины судна погрузились в воду, и теперь среди разбушевавшегося озера в сумерках ненастного дня светились лишь пять-шесть огоньков спасательных кругов, сброшенных на воду командой.

Из всех судов, в это время находившихся в плавании на озере, ближе всех к месту катастрофы был грузовой теплоход ФРГ «Крисчиан Сартори» дедвейтом около 4 тыс. т. Его вахтенный штурман в 17 часов 40 минут заметил на горизонте отблески красных фальшфейеров и доложил об этом капитану. Капитан теплохода Мюллер, бывший командир подводной лодки, немедленно изменил курс и направил свое судно в сторону, где были замечены фальшфейеры. Включив приемник УКВ на служебном канале, он узнал, что затонуло большое судно, и людям, оказавшимся в воде, нужна срочная помощь. До места, где погиб «Брэдли», было всего 4 мили и при нормальной погоде дойти туда германский теплоход смог бы за 15 минут. Но при разыгравшемся шторме немцы сумели прибыть к месту катастрофы лишь через 4 часа. Включив прожекторы, моряки начали поиск людей. Живых они не нашли. Среди волн были замечены плававший дождевик желтого цвета и цистерна, которую, видимо, выбросило на поверхность воды из чрева рудовоза взрывом котлов. Мюллер передал в эфир о находках и сообщил, что, по его мнению, красные фальшфейеры, которые они видели, подавали спасшиеся с «Брэдли» уже будучи на плотках.

Наступила ночь. Шторм на озере продолжал свирепствовать. В порту Шарлевуа — ближайшем к месту гибели «Брэдли», где была база Береговой охраны США, волны, с грохотом разбиваясь о пирсы, вздымали к ночному небу мириады ледяных брызг. При порывах ветра пена от волн долетала до фонаря маяка. Время от времени над озером проносились снежные заряды. При ясной погоде днем из окон спасательной станции поста Береговой охраны США в Шарлевуа всегда отчетливо просматривались острова Бивер. Место гибели «Брэдли», указанное по радиотелефонной связи Флемингом, находилось в двенадцати милях юго-западнее острова Галл, входящего в архипелаг Бивер. От гавани Шарлевуа до него было 47 миль. Но сейчас во время этого ненастья из окон спасательной станции ничего нельзя было увидеть на горизонте. Огромные белые волны озера при ураганном ветре со снежными зарядами не позволяли различить, где кончались вершины водяных валов и где начиналась гряда свинцовых облаков.

Как только был получен сигнал бедствия «Брэдли», от причала поста Береговой охраны США в Шарлевуа к месту происшествия направился спасательный моторный вельбот. В нем находились три человека. Но, пройдя среди пляшущих волн всего четыре мили, спасатели вынуждены были повернуть назад: мотор вельбота оказался слабым и не мог противостоять водяной стихии Мичигана.

В 18 часов 30 минут на поиски людей с «Брэдли» вышел «Сандью» — мощный 60-метровый теплоход, своего рода «помесь» ледокола с путейским тендером. Им командовал капитан-лейтенант Гарольд Мат. К 23 часам «Сандью» и однотипное с ним судно под названием «Холлихок» прибыли в указанную по УКВ Флемингом точку координат. Там они увидели «Крисчиана Сартори». Все три судна с включенными прожекторами начали вести поиск людей, утюжа озеро зигзагообразными курсами. К этому времени над ними уже кружил поднявшийся в воздух с аэродрома города Траверз-Сити военный самолет-амфибия типа «Альбатрос», сбрасывая на парашютах ракеты.

Шторм не унимался. На отмелях Лэсинг метеостанция зафиксировала силу ветра 62—64 мили в час. Температура воды озера была +2° С, воздуха —5° С. Спасатели на своих постах на берегу озера в напряженном молчании прослушивали эфир, ожидая результата поиска. Они слышали переговоры спасателей трех судов. Их насторожила реплика немецкого капитана Мюллера: «За шесть лет плавания по Великим озерам я ни разу не видел столь больших волн».

Лишь на рассвете 19 ноября вертолет, поднятый в воздух с аэродрома Траверз-Сити, заметил на поверхности разбушевавшегося озера пустую спасательную шлюпку и недалеко от нее оранжевый деревянный плотик, на котором было два человека. В 9 часов 07 минут капитан «Сандью» радировал: «...Подняли с плота двух спасшихся. 71 градус, 5,25 мили от острова Галл». В течение того дня спасателям удалось выловить семнадцать плававших по поверхности озера трупов. Их тела доставили в Шарлевуа, где родные и близкие погибших могли их опознать. Еще одно мертвое тело подобрал с воды теплоход «Трансонтарио».

Снятые с плота двое спасшихся — старший помощник Элмер Флеминг (42 года) и матрос-рулевой Фрэнк

Мейс (26 лет): До того как попасть на борт «Сандью», они четырнадцать с половиной часов провели на плоту размером 2,5×3 м среди десятиметровых ледяных волн. Их доставили в госпиталь, где они и поведали о подробностях катастрофы.

Когда разломившаяся пополам носовая часть рудовоза стала опрокидываться, обоих сбросило с крыла ходовой рубки в воду. Перед этим оба надели спасательные жилеты, и, на их счастье, поблизости плясал на волнах кем-то из команды отданный с кильблоков плот. С плота Флеминг и Мэйс видели, как с правого борта кормовой части судна команда пыталась спустить на воду спасательный бот. Из-за сильного крена эта попытка не удалась. (Позже выяснилось, что спасательный бот левого борта, оказавшись на воде, был, видимо, волнами сорван со шлюпбалок, когда кормовая часть рудовоза начала погружаться.) Потом корма судна задралась и с обнаженными гребным винтом и пером руля вертикально ушла под воду. Через несколько минут к плоту подплыл двадцатилетний матрос Гари Стрзелеский и двадцатипятилетний матрос Дэннис Меридит.

С наступлением ночи Флеминг, взявший на себя командование плотом, начал пускать красные фальшфейеры, аварийный запас которых (12 штук) имелся на плоту. Он выпустил в небо одиннадцать зарядов, оставив один на случай, если пройдет какое-либо судно. И одно судно ночью действительно подошло близко к плоту. До него было метров сто. Но когда Флеминг попытался запустить последний фальшфейер, тот не зажегся, так как его заряд уже залило водой. Четверо на плоту испытывали нечеловеческие мучения от пронизывающего ледяного ветра и таких же волн, которые ежеминутно накрывали их с головой. Люди мертвой хваткой держались оцепеневшими руками за ограждение плота, чтобы не оказаться за его бортом. Каждого не один раз смывало волнами, и им с невероятным усилием удавалось вновь взобраться на плот — единственное спасение от ледяной могилы. Четыре раза волны смывали с плота матроса Меридита. На пятый раз он, уже совсем окоченевший и обессиленный, не смог доплыть до плота, который ветром унесло от него метров на десять. Перед рассветом матрос Стрзелеский, измученный неравной борьбой с

волнами, начал заговариваться. Он потерял не только силы, но и надежду. Несмотря на отчаянные попытки Флеминга и Мейса удержать его на плоту, он прыгнул в ледяную воду. Перед этим, в течение долгих часов, он вдохновлял своих товарищей, предупреждал их криком об очередной надвигающейся волне, убеждал их, что вот-вот должна подойти помощь и всех их скоро спасут. И вот самый молодой матрос не выдержал...

В госпитале Фрэнк Мэйс, отец троих детей, сказал репортерам газет: «У меня не было ни малейшего сомнения в том, что нас найдут, если мы только сможем продержаться на плоту ночь. Я все время молил Бога о нашем спасении. Вначале я впал в отчаяние, когда почувствовал, что волосы на голове у меня обледенели. коркой льда покрыта и моя куртка. Но я все время был уверен, что пока мы на плоту, утром нас наверняка обнаружат».

Через 14 часов с момента, как переломившийся «Брэдли» скрылся в волнах, двое оставшихся на плоту, отнесенные волнами и ветром на двадцать миль от места катастрофы, увидели берег. Это был остров Высокий в архипелаге Бивер. Через полчаса их подняли на борт «Сандью». Хотя состояние спасенных было весьма тяжелым, оба заявили, что они не хотят, чтобы их вертолетом отправили на берег в госпиталь, что решили остаться на борту и принять участие в поисках своих товарищей.

Позже выяснилось, что теплоход «Трансонтарио» подобрал с воды не труп, а живого человека. Им оказался Гари Стрзелеский. Его заметили благодаря оранжевому цвету спасательного жилета. В нем еще теплилась жизнь. По радиации был вызван с берега вертолет, на котором выразил желание лететь известный в Канаде и США 79-летний врач-хирург Фрэнк Лабон. Но перед тем как он спустился с вертолета по веревочному трапу на борт «Трансонтарио», матрос скончался.

Итак, с «Карла Д. Брэдли» было спасено всего двое из 35 членов его экипажа. Тела пятнадцати человек обнаружить так и не удалось, видимо, они ушли на дно озера вместе с рудовозом, не успев выбежать на верхнюю палубу, или оказались в воде без спасательных жилетов.

Спустя неделю после гибели рудовоза в Чикаго началось официальное расследование причин.

История судоходства Великих озер насчитывает немало катастроф: здесь погибли суда от взрывов паровых котлов и пожаров, шли на дно в результате столкновений, пропадали без вести, погибали в шторм. Американский историк Вильям Ратиган в книге «Кораблекрушения и спасения на Великих озерах» сообщает, что только за десять лет, с 1840 по 1850 г., в результате взрывов паровых котлов на судах погибли почти тысяча человек. Самыми трагическими катастрофами на Озерах из-за пожаров на судах считаются: гибель пароходов «Эри» — 9 августа 1841 г., «Феникс» — 21 ноября 1847 г., «Гриффит» — 17 июня 1850 г., «Ниагара» — 24 сентября 1856 г. и «Си бэрд» — 9 апреля 1868 г. К числу наиболее тяжелых случаев столкновения судов следует отнести катастрофу 20 августа 1852 г. парохода «Атлантик» (погибло 250 человек) и 8 сентября 1861 г. парохода «Леди Элджин» (погибло более 300 человек). С большим числом человеческих жертв во время шторма затонули пароход «Алпена» — 16 октября 1880 г. на озере Мичиган и пароход «Азия» — 14 сентября 1882 г.

Самое большое несчастье на Великих озерах случилось 9 ноября 1913 г., когда с юго-запада обрушился небывалый для этого края ураган. Тогда погибло 71 судно общим тоннажем четверть миллиона тонн и стоимостью более 100 млн. долларов, стоимость же погибшего имущества исчислялась в 40 млн. долларов, число человеческих жертв составило несколько тысяч. Но это было давно. Сейчас же речь шла о гибели современного и причем самого большого судна на Великих озерах. Почему судно, проплававшее 31 год и выдержавшее за время своей эксплуатации сотни сильнейших штормов, переломилось пополам, — это был главный вопрос, на который общественность страны и родственники погибших членов экипажа «Брэдли» требовали ответа. Публика хотела знать, почему на современном судне в нарушение правил Международной конвенции об охране человеческой жизни на море был всего один спасательный плот. Газеты писали, что спасательные плоты можно спустить на воду буквально за две-три секунды, разобшив глаголь-гак цепного найтова. Спуск же на воду громоздких спасательных ботов при создавшихся условиях оказался невозможным. Как это ни странно, но на «Брэдли» действительно имелся всего лишь один

спасательный плот, так же как и на рудовозе «Колгейт», который затонул во время шторма в 1913 г.

Вначале владельцы погибшего судна высказали предположение о том, что якобы оно во время шторма наскочило на ненанесенную на карту подводную скалу и, повредив набор днища, переломилось на волне. Весной 1959 г., как только с озера Мичиган сошел лед, американские гидрографы тщательно обследовали дно озера по трассе последнего рейса «Брэдли». Выяснилось, что никаких подводных скал или резко выступающих каменных пиков там нет. С помощью гидролокаторов на дне озера нашли и само погибшее судно. Обе половины его корпуса лежали на грунте на расстоянии около 100 м одна от другой, на глубине 365 футов, в шести милях от рифа Боулдер. Обследование обеих половин корпуса судна подводными телевизионными камерами не дало ответа на вопрос, почему «Брэдли» переломился. Съёмки показали, что несущие конструкции корпуса (киль, стрингеры и палуба) просто переломлены.

В заключительном протоколе следственной комиссии по гибели «Брэдли» говорилось, что «причиной катастрофы явилась стихия Великих озер», что судно, оказавшись на вершинах двух гигантских волн носовой и кормовой частями корпуса, прогнулось серединой, что привело к появлению трещин в несущих конструкциях днищевого набора и верхней палубы. По всей вероятности, указывалось в протоколе экспертов, такая ситуация повторилась в течение 2—3 минут трижды или четырежды, после чего корпус судна разломился пополам. В последних строках следственного заключения подчеркивалась опасность появления на Великих озерах так называемой «белой воды» в ноябре.

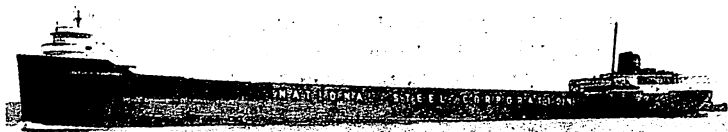
Я не знал, что такое «белая вода» Великих озер, пока случай не свел меня с очевидцем этого феномена. Летом 1962 г., спустя четыре года после этой катастрофы, в Советский Союз из США и Канады прилетела делегация специалистов-водников, возглавляемая Джорджем Хэрши — владельцем крупной транспортной компании Нового Орлеана. За два месяца пребывания в нашей стране американцы подробно ознакомились с крупными гидросооружениями — каналом им. Москвы и Волго-Доном, побывали на многих реках, на Байкале, в портах Москвы, Киева и Ленинграда.

Мне тогда пришлось работать с этой делегацией в качестве переводчика.

Однажды во время ознакомительного рейса по озеру Байкал, когда задувал свежий ветер, я попросил главного инженера канала Св. Лаврентия Рисса Хэррила рассказать о штормах на Великих озерах. «Что такое «белая вода» и почему она оказалась причиной гибели такого громадного судна, как «Карл Брэдли»? — спросил я американца.

— У нас на Озерах применяется совсем иного рода шкала степени волнения. В ней 74-й балл считается пределом, что соответствует 9 международным баллам и 12 баллам шкалы силы ветра по Бофорту. Это и есть «белая вода», т. е. когда вся вода озера кажется белой как гребни волн,— ответил мне старый гидротехник.— Что же касается «Брэдли», то ему суждено было погибнуть раньше или чуть позже... Я хорошо знал это судно, как и его капитана Рональда Брайана. «Брэдли» просто переэксплуатировали, он был стар, корпус страшно износился, это судно всегда перегружали сверх всякой нормы,— продолжал свой рассказ Хэррил. Потом он заметил, что шторм, который застиг «Брэдли», нельзя отнести к числу жесточайших штормов и гибель рудовоза в тот день была единственной катастрофой на озере Мичиган. «Ноябрьский шторм 1958 года — это пустяк по сравнению с легендарным ураганом, который обрушился на Великие озера в ноябре 1913 года», — сообщил мне Хэррил.

Рассказ о катастрофе «Брэдли» американец закончил так: «Гибель этого судна у нас в Америке, да и в Канаде, наделала много шума. Владельцы рудовоза предложили семьям погибших выплатить семьсот тысяч долларов, но по всем судебным искам им пришлось заплатить почти десять миллионов. Переломившееся судно поднимать не стали, так как подсчитали, что выручка за металлолом составит всего восемьдесят тысяч долларов. Ходили слухи, что с судном на дно ушли сто тысяч долларов, которые Рональд якобы хранил в судовом сейфе. Я точно знаю, что таких денег у него никогда не было и быть не могло. У нас в Америке есть поговорка: «Когда все виноваты, значит никто не виноват». Вот так и получилось здесь. В катастрофе были виноваты и судовладельцы, которые, заведомо зная, что судно опасно эксплуатировать, решили пос-



Американский рудовоз «Эдмунд Фитджералд»

лать его в этот штормовой рейс, виновны и сурвейеры Береговой охраны США и Регистра Ллойда, что выдали этому «старика» свидетельство на годность к плаванию, виновен и сам капитан, что не переждал шторм в порту. Вот и обвинили в гибели «Брэдли» «белую воду», — закончил Рисс Хэррил.

Теперь настало время рассказать и о «трех сестрах» Великих озер. Приблизительно за полгода до трагедии с «Брэдли» американцы построили на верфи штата Мичиган еще более крупный балкер-рудовоз «Эдмунд Фитджералд». Его регистровый тоннаж составлял 13 623 т, грузоподъемность — 25 175 т, длина — 222,5 м, осадка в полном грузу — 8 м. По своим размерам это судно считалось предельно большим для прохождения всех шлюзов Великих озер, включая семь шлюзов Св. Лаврентия, открывавших путь в Атлантический океан. «Эдмунд Фитджералд» стоимостью более 4 млн. долларов принадлежал «Северо-Западной взаимной страховой компании жизни штата Милуоки», которая сразу же после спуска судна на воду на реке Руж передала его под фрахт Колумбийскому управлению транспорта Оглбэя Нортон.

Войдя в строй, «Эдмунд Фитджералд» установил новый рекорд по перевозке максимального объема груза железной руды за один рейс. Считаясь самым совершенным и большим балкером Великих озер, «Эдмунд Фитджералд» с каждым рейсом приносил значительную прибыль своим владельцам. Прошло де-

сять лет успешной эксплуатации, и владельцы решили пересмотреть проект судна. Они пришли к выводу, что столь огромный балкер может принимать на борт на 2—3 тыс. т руды больше. В 1969 г. «Эдмунд Фитджералд» прошел капитальный ремонт, его корпус усилили дополнительными поперечными связями, а в носу установили подруливающее устройство. После этого Управление береговой охраны США выдало его владельцам свидетельство о том, что балкер может перевозить не 25 175 т руды, а 27 500 т, т. е. на 2325 т больше. В этом свидетельстве была сделана оговорка, что в полном грузу осадка балкера увеличивается на 3,5 фута по отношению к проектной.

В ноябре 1973 г. «Фитджералд» под командованием капитана Эрнста Максорли, совершая очередной рейс с грузом руды из озера Верхнее к южному берегу озера Гурон, попал в сильный шторм. Гигантское судно, пробиваясь сквозь восьмиметровые волны, испытывало сильную килевую качку, оно буквально скрипело по швам. Бывший второй штурман «Фитджералда» Ричард Орчел в своих воспоминаниях рассказывает об этом шторме: «Мы видели и чувствовали, что корпус рудовоза извивается словно змея. Когда очередная большая волна накрыла рулевую рубку, Максорли, обернувшись ко мне, сказал: «Знаешь, это начинает меня просто пугать».

Прошло еще два года сверхинтенсивной эксплуатации балкера с перегрузкой в каждом грузовом рейсе более чем на метр против его проектной осадки.

И вот в 14 часов 50 минут 9 ноября 1975 г. «Эдмунд Фитджералд» под командованием капитана Максорли отошел от причала порта Сьюпириор в Дулуте на озере Верхнее в свой очередной рейс на Детройт. В его трюме находилось 52,432 млн. фунтов (26 216 т) таконита — руды железистых кварцитов, содержащих до 30% железа. Эта руда вулканического происхождения имела форму небольших тяжелых шариков. Груз считался потенциально опасным для перевозки его навалом. Ввиду исключительной сыпучести он во время качки мог внезапно переместиться в трюме и, ссыпавшись на один борт, оказаться причиной опрокидывания судна. На утро следующего дня, капитан сообщил в правление компании координаты и сказал, что на борту все благополучно.

Наступила ночь 10 ноября. С ней налетел шторм... Скорость ветра достигала 52—57 миль в час. Капитан Максорли о нем знал, поскольку за несколько часов получил по радио от Национальной службы погоды штормовое предупреждение. Этот рейс «Фитджералд» совершал из порта Сьюпириор совместно с большим рудовозом «Артур М. Андерсон», который шел за ним в десяти милях. Капитан Максорли связался с капитаном этого судна Джесси Купером по радию и обсудил ситуацию. Поскольку шторм обрушился с северо-запада, оба судоводителя решили сойти с рекомендованного маршрута южной трассы озера и изменили курс на северо-восток, чтобы оказаться под прикрытием высокого канадского берега. В осеннее время на озере Верхнее это считалось нормальной практикой. Шторм продолжал набирать силу. Максорли попросил капитана Купера определить по его радиолокатору скорость «Фитджералда». При этом он сообщил, что по его определению высота волн достигла 8 м и судно начинает испытывать сильную бортовую качку.

В 15 часов 30 минут того дня Максорли второй раз вышел на связь с «Артуром М. Андерсоном» и передал Куперу, что у него волной снесло два диффлектора трюмных вентиляторов и часть релингов грузовой палубы, а из-за попавшей в трюм воды рудовоз получил постоянный крен на правый борт.

Капитан «Фитджералда» рассчитывал найти убежище от усиливавшегося шторма в заливе Уайтфиш, в котором начинаются шлюзы Солт-Сент-Мэри, открывающие путь в озеро Гурон. До этого залива оставалось 17 миль — час хода при нормальной погоде. Но сейчас скорость ветра уже достигала 65 миль в час, а высота волн разъярившегося озера — 10 м. После, во время следствия, метеорологи ближайших к месту происшествия станций дали показания, что в это время скорость отдельных порывов ветра составляла 87 миль в час.

В 16 часов 20 минут «Фитджералд» исчез из поля зрения «Андерсона» из-за снежных зарядов, теперь его место могли наблюдать лишь на экране индикатора РЛС.

Около 19 часов капитан «Фитджералда» еще раз запросил по радиотелефону Купера и сообщил ему, что крен не выравнивается, хотя водоотливные насосы

работают на полную мощность; судно получило повреждение (какое, он не сказал). Максорли при этом сообщил, что сбавит ход, чтобы «Андерсон» (он был намного тихходнее «Фитджералда») приблизился к его судну на всякий случай.

Капитан «Фитджералда», радиолокаторы которого, видимо, из-за попадания воды в волноводы вышли из строя, запрашивал находившиеся поблизости суда о навигационной информации. Случилось так, что радиоавтомаяк при входе в залив Уайтфиш, подававший сигналы на вход в шлюзы Солт-Сент-Мэри, обесточился и не работал. На запрос Максорли по радиотелефону откликнулся капитан шведского морского судна «Аварос» Седрик Вудвард. Позже на следствии он заявил, что Максорли говорил ему, что судно принимает на палубу очень много воды, крен увеличился и через палубу перекачиваются такие высокие волны, которых он никогда не видел.

«Он еще говорил что-то о каких-то диффлекторах, но английский язык не родной мой язык, и я его не понял. Еще я четко слышал, как он крикнул кому-то в сторону: «На палубу никого не пускать!» — дал позже свои показания шведский капитан на суде.

Последняя связь по УКВ с «Фитджералдом» состоялась в 18 часов 30 минут. Когда вахтенный штурман «Андерсона» спросил капитана Максорли: «Ну, как вы там с вашими проблемами?» Тот ответил: «Пока держимся».

— Ну и прекрасно. О'кей! — ответили с «Андерсона», — мы запросим вас позже».

Помехи от высоких волн и снежные заряды сильно ухудшали картину на экране индикатора РЛС «Андерсона», эхо-сигнал от «Фитджералда» с трудом усматривался. В 19 часов 10 минут он исчез совсем. И хотя через 20 минут кончились снежные заряды, «Фитджералд» не виден был и на горизонте. На запросы по УКВ и радио он не отвечал. Последнее место, где его наблюдали по локатору с «Андерсона», было впереди по курсу этого судна на 9 миль, в 16 милях от мыса Уайтфиш. Капитан Купер тут же дал экстренное сообщение о случившемся в Управление береговой охраны США. Продолжавшийся на озере шторм не позволил немедленно начать поиски исчезнувшего судна. Лишь в 23 часа в воздух поднялись военные

самолеты с баз США и Канады, из Солт-Сент-Мэри вышли спасательные суда.

На утро следующего дня, 11 ноября, факт гибели балкера «Эдмунд Фитджералд» был установлен: в указанном капитаном «Андерсона» месте с самолетов увидели огромное расплывшееся пятно всплывшего мазута. Спасательные суда подняли с воды три пустые спасательные шлюпки, их весла и несколько кругов с названием судна. Ни живых людей, ни трупов обнаружить не удалось. Само судно нашли только весной 1976 г. с помощью подводных съемочных телекамер. Переломившееся на три части, оно лежало на грунте на глубине 530 футов. Носовая часть стояла на ровном киле, в 50 м от нее вверх килем лежала кормовая часть, рядом валялись груды шариков железистых кварцитов (такониты), которые составляли груз рудовоза. Средней части балкера обнаружено не было. Видимо, когда груз из нее высыпался, течение отнесло ее в сторону, и она затонула в другом месте.

Мнения экспертов следственной комиссии, которая приступила к своей работе буквально на следующее утро, разделились. Работа этой комиссии закончилась лишь летом 1976 г., когда были изучены фотографии, сделанные подводным роботом. Они свидетельствовали: в обшивке носовой части судна ниже его ватерлинии имеется несколько пробоин, видны повреждения на лобовой стенке носовой надстройки, на верхней палубе носовой части рудовоза, в сторону кормы к месту перелома недостает нескольких люковых крышек, часть оставшихся крышек погнута, некоторые комингсы также погнуты и имеют трещины; днище кормовой части судна цело, без каких-либо вмятин и трещин, гребной винт и руль целы и на месте. Что касается спасательных шлюпок и автоматических надувных плотов, по подводным снимкам было очевидно, что те и другие волной смыло за борт. В ходе работы следственная комиссия установила, что командовавший судном капитан Эрнст Максорли был опытным судоводителем, который из своих 59 лет 41 год проплавал на Великих озерах, получив капитанский диплом в 1938 г. «Фитджералдом» он командовал три года, приняв его от капитана Питера Палчера. Старший помощник капитана Джон Маккарти также имел капитанский диплом. Все штурманы и механики судна

считались квалифицированными специалистами, причем все судоводители балкера, начиная с капитана, имели дипломы лоцмана первого класса для проводки судов любого тоннажа на Великих озерах. Команда судна обладала опытом плавания и знала свое дело.

Члены следственной комиссии удостоверились, что погрузка балкера в порту Сьюпириор прошла нормально, что судно приняло на борт 26 216 т груза (на 1284 т меньше, чем указывалось в его свидетельстве), что погода стояла умеренная и судно вышло из порта, развив полный ход. Как уже говорилось, после модернизации судна в 1969 г. владельцы получили разрешение перевозить на нем 27 500 т, что уменьшало высоту надводного борта на 3,5 фута (1,2 м).

Эксперты высказали несколько предположительных причин гибели судна. Представители Управления береговой охраны США, которые весной 1975 г. провели очередное переосвидетельствование рудовоза и выдали новый сертификат на годность к плаванию, заявили, что они не усматривают в действиях капитана и экипажа судна какой-либо ошибки или упущения и не видят в его гибели косвенной вины со стороны какой-либо организации, имеющей непосредственное отношение к эксплуатации судна. Эксперты, представлявшие эту организацию, высказались весьма странно: «Причина гибели «Эдмунда Фитджералда» точно определена быть не может».

Эксперты от Ассоциации перевозок на Великих озерах — организации, состоящей главным образом из судовладельцев и эксплуатационников, — вменили катастрофу в вину капитану Максорли. Он, по их мнению, забыв о том, что осадка судна на 3,5 фута больше, штормуя близ острова Карибу, коснулся днищем грунта, вода проникла в трюм, что при создавшихся условиях привело к потоплению рудовоза. С этим мнением согласился один из представителей Управления по безопасности плавания. Он заявил: «Касание грунта привело к непреодолимому и прогрессирующему общему затоплению грузового трюма и к полной потере плавучести, из-за отсутствия которой судно, уйдя носом в «стену воды», уже не смогло всплыть».

Другие эксперты следственной комиссии — представители того же Управления по безопасности плавания — пришли к иному мнению: «Судно затонуло

из-за того, что обрушившиеся на верхнюю палубу рудовоза десятиметровые волны разрушили часть стальных люковых крышек, которые имели дефект в конструкции или были неправильно задраены и что судно пошло ко дну из-за большого объема попавшей в трюм воды».

Представитель Союза водников, входящего в Международной союз моряков, принимавший участие в следствии, первым высказался о первопричине катастрофы: «Вопрос о том, как в трюм судна попала вода, через поврежденные люковые закрытия или через пробитое днище, никогда не получит истинного ответа, который бы нас всех удовлетворил. Непрерывающиеся дебаты уведут нас в сторону от одного главного вопроса — вопроса о перегрузке судна. Всем хорошо известно, что «Фитджералд» являлся одним из рудовозов на Великих озерах, которому в 1969 г. разрешили грузиться на 3,5 фута выше грузовой марки, предусмотренной его проектом. Зная силу шторма, разыгравшегося на озере Верхнем 10 ноября 1975 г., можно со всей уверенностью предполагать, что уменьшенная на 3,5 фута высота надводного борта способствовала тому, что судно принимало на верхнюю палубу огромный объем воды, его мореходность значительно ухудшилась, а лишний груз привел к перенапряжению в конструкциях корпуса. Видимо, силой волны с рельсов был сорван грузовой кран (для открывания крышек) и отдельные люковые крышки, что дало воде доступ в трюм. В то же время я не отрицаю того, что из-за увеличенной осадки во время качки судно могло пробить днище на каменистом мелководье близ острова Карибу».

Уже во время второго расследования причин катастрофы «Фитджералда», которое проводилось в Вашингтоне комиссией Конгресса США, всплыл вопрос о пересмотре грузовой марки на Великих озерах. Оказалось, что комиссия по расследованию аварий Управления береговой охраны США еще в 1969, 1971 и 1973 гг. настаивала на утверждении дополнений к правилам о грузовой марке для Великих озер, но руководство береговой охраны США отказалось их утвердить. Во время работы второй следственной комиссии Конгресса США был заслушан доклад сурвейеров, которые проводили очередное плановое обследование «Фитджералда» за две недели до его гибели.

Выяснилось, что на несущих балках комингсов четырех люков были обнаружены трещины и сколы, которые намечалось заварить во время очередного ремонта в 1976 г. Число сторонников версии, что вода залила трюм рудовоза сверху через поврежденные люковые закрытия, увеличилось. Вспомним и переговоры капитана «Фитджералда» по радиотелефону с «Андерсоном» и «Аваросом». Они свидетельствовали, что Максорли ни словом не обмолвился о касании грунта у острова Карибу, и если бы это было так и он понял, что днище его судна пробито, он наверняка посадил бы его на мель этого острова. По УКВ Максорли ясно указал, что волной срезало диффлекторы двух вентиляторов. Эксперты подсчитали, сколько воды могло через их отверстие поступать в трюм и сколько ее откачивали насосы, пущенные на полную мощность. Оказалось, что работы насосов вполне было достаточно, чтобы плавучесть судна оставалась на прежнем уровне. Вспомнили, что в 19 часов капитан «Фитджералда» сообщал Куперу о возникшем крене и полученном повреждении корпуса. Что это было за повреждение?

Эксперты высказали мнение, что его мог нанести сорванный с рельсов грузовой тельферный кран или смещенная волной стальная люковая крышка. Не исключена возможность, что, штормуя, «Фитджералд» принял на себя удар какого-нибудь плававшего предмета больших размеров.

Экспертов следственной комиссии Конгресса США удивлял еще один странный факт: не обнаружили ни одного трупа. Их не нашли и в течение трех следующих лет. По этому вопросу высказался некий Адам Забинский — один из ветеранов Великих озер. Он сказал: «Я считаю, что в момент гибели судна весь его экипаж находился во внутренних помещениях двух надстроек. Шторм не позволял выйти на открытую палубу, чтобы попытаться спустить на воду шлюпки. Все произошло мгновенно. Люди ушли на дно с судном».

Председатель Ассоциации перевозчиков по Великим озерам Паул Тримбл высказал на следствии мнение о причине гибели экипажа. Он был убежден, что если бы команда вовремя надела спасательные жилеты, дело выглядело бы иначе: часть людей могла бы остаться в живых. Температура воды в озере в это время была +10° С.

На вопрос, как представлялась гибель «Фитджералда» капитану «Андерсона», Джесси Купер ответил: «Теряя плавучесть из-за попавшей в трюм воды, «Фитджералд» сделал «нырок носом», зарылся в большую накатившуюся на него волну и, получив постоянный дифферент на нос из-за перемещения воды и груза в трюме, уже не смог больше выпрямиться. Судно камнем пошло ко дну».

Когда следственная комиссия Конгресса США заканчивала свою работу, слово попросил человек, не входивший в ее состав. Это был известный на Великих озерах капитан Лайл Макдоналд, который проплавал по ним из своих 60 лет 53 года. В Вашингтон он приехал без всякого приглашения, чтобы лишь высказать личную точку зрения по поводу катастрофы. Он выступил с такими словами: «Господа, я удивлен тому, что во время вашей работы никто из вас ни словом не обмолвился о «трех сестрах» — феноменальном явлении озера Верхнее. В день гибели «Фитджералда» погодные условия оказались таковы, что через нерегулярные периоды времени на поверхности озера начали образовываться эти знаменитые «три сестры» — три идущие одна за другой волны, больше по своей высоте на треть предыдущих. Они могли быть выше 10 м. Первая «сестра», накрывшая носовую часть судна, могла иметь массу в 10 млн. фунтов, и этого в течение 20 секунд, пока она не переместилась к корме, оказалось достаточным, чтобы «Фитджералд» получил дифферент на нос, равный примерно 15 градусов. По инерции, имея ход, рудовоз со сместившимся в трюме грузом продолжал свой курс на дно. Могло быть и по-иному. «Фитджералд» справился с первой «сестрой», взошел на нее, нос его оголился и провис, судно непомерной длины оказалось на трех волнах, между которыми в двух местах получился прогиб корпуса, и он переломился сразу на три части. Все три части стали погружаться на дно. Среднюю часть корпуса, груз руды из которой высыпался, когда она приняла наклонное положение, не нашли, ибо, облегченная, она была отнесена куда-нибудь в сторону и затонула в другом месте. Груз сместился мгновенно: ведь вы знаете, что у «Фитджералда» в трюме не было ни одной поперечной переборки», — закончил свое выступление Макдоналд.

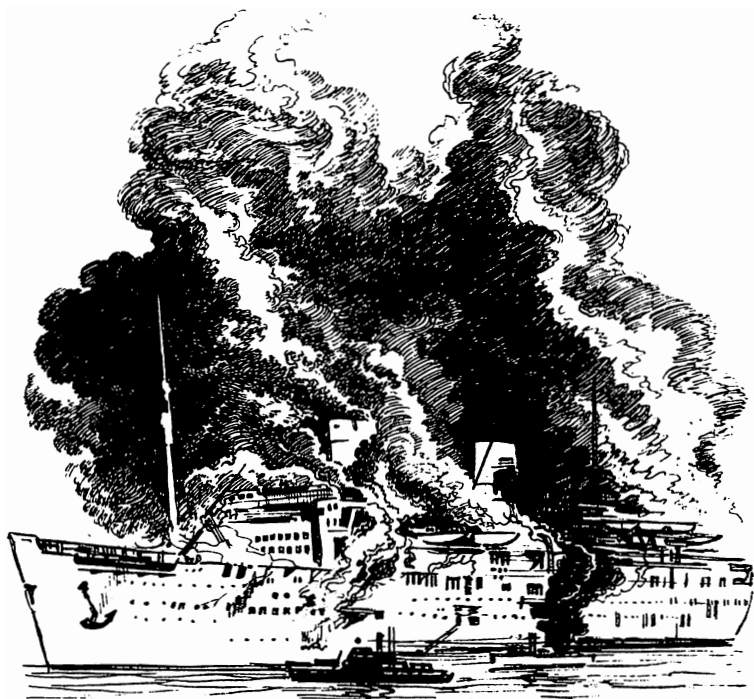
Выступление старого водника понравилось. Фено-

мен «трех сестер» произведет должное впечатление на общественность страны, так же как в истории с «Карлом Д. Брэдли» прозвучало выражение «белая вода». И хотя комиссия сделала некоторые выводы об увеличении норм безопасности плавания гигантских рудовозов, причина катастрофы, как и предыдущая, была фактически объяснена так называемыми действиями непреодолимых сил стихии.

По-прежнему в погоне за сверхприбылью продолжают перегружать суда, а главное, — строить эти огромные рудовозы без разделения трюма на водонепроницаемые отсеки.

Гигантомания у американских строителей уже давно вошла в моду, на Великих озерах появились так называемые «тысячефутовики» — рудовозы длиной 1000 футов. Еще до гибели «Фитджералда» в навигацию 1972 г. вступил в строй рудовоз «Стюарт Корт» дедвейтом 59 000 т, водоизмещением 74 400 т, большим, чем у «Ямато» (65 000 т водоизмещения), самого большого в истории кораблестроения линкора, потопленного американцами в 1945 г. При длине 305 м судно имеет ширину 40 м, высоту борта 14,6 м, осадку 8,5 м. В качестве силовой установки на судне установлены четыре двигателя мощностью по 3700 л. с., вращающие два винта регулируемого шага, которые обеспечивают скорость 13,9 мили (морские) в час. Маневренность повышена за счет четырех подруливающих устройств. Этот гигант может плавать только внутри Великих озер (кроме озера Онтарио): его габариты не позволяют ему проходить шлюзы Уэлландского канала, идущего в обход尼亚гары. Ширина камер шлюзов Солт-Сет-Мэри всего на пять футов (1,5 м) больше ширины рудовоза. Любопытно, что судно строилось на двух верфях: нос и корма с машинным отделением — в Паскагоиле, состыкованные вместе, они своим ходом прошли по Миссисипи 2900 миль, прибыли на Великие озера, а средняя часть (грузовая) длиной 815 футов строилась в Литтоне на озере Эри. Грузовая часть сочленена из 17 секций с индивидуальной балластной системой, в ней девять трюмов, снабженных семнадцатью люковыми закрытиями.

Никто, пожалуй, не может дать стопроцентную гарантию, что это судно, попав в «белую воду», не окажется на «трех сестрах» и не переломится.



ПРОРОЧЕСТВО 18 ДЖОНА ГЛАВА ФИНДЕЯ

Мне никогда не приходила в голову мысль о том, что судьба сведет меня с капитаном самого большого в мире лайнера и он станет убеждать меня в том, что его судно обязательно погибнет от пожара.

Как это ни удивительно, но жизнь связала меня с этим человеком на целый год, он действительно предсказал судьбу своего судна, и она сбылась.

Речь идет о гибели самого большого в истории мирового судостроения пассажирского судна «Куин Элиза-

бет». Человека, о котором я хочу рассказать, звали Джон Финлей. Мы познакомились с ним на одесском рейде, когда грузовой теплоход «Ал Сабахиа» заканчивал ходовые испытания на мерной линии. В тот день, 15 июня 1968 г. в 14 часов 30 минут, когда был подписан акт сдачи судна и на кормовом флагштоке под звуки арабского гимна взвился четырехцветный флаг Кувейта, он стал капитаном «Ал Сабахии», а я был внесен в судовую роль судна в качестве гарантийного представителя Всесоюзного объединения «Судоимпорт». «Ал Сабахиа» была вторым по счету судном, проданным объединением Кувейту после создания Кувейтской национальной судоходной компании. В те годы этот универсальный грузовой теплоход в 12 000 брт (типа «Полтава») считался современным судном для перевозки навалочных и генеральных грузов. Суда этого проекта с двигателем по лицензии фирмы «Бурмейстер-Вэйн» для перевозки навалочных и генеральных грузов пользовались большим спросом за рубежом. Около двадцати судов продали за границу. Хотя портом приписки «Ал Сабахии» значился Эль-Кувейт, судно базировалось в основном на Ливерпуль и Лондон. Экипаж теплохода был укомплектован из англичан (14 офицеров) и индийцев (20 матросов и мотористов). Помимо меня, в состав гарантийной группы входили представитель Херсонского судостроительного завода Дмитрий Коляда и представитель Брянского машиностроительного завода (где был построен дизель) Радомир Орловский.

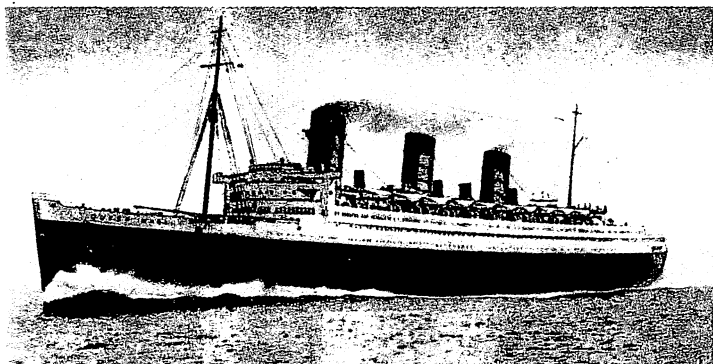
Если человек покупает в магазине часы, то на случай поломки или неисправности к ним прилагают гарантийный талон. Когда же в другой стране приобретают большой теплоход, «продавец», помимо сотен килограммов документации в виде описаний и инструкций по эксплуатации, направляет на судно гарантийных представителей (обычно высококвалифицированных механиков), которые ведут в течение определенного срока (как правило, год), который называется гарантийным периодом, наблюдение за работой всех механизмов, за правильной эксплуатацией судна, помогают новому экипажу в работе.

Новые владельцы «Ал Сабахии» поставили ее на регулярную линию: порты Северной Европы — порты Персидского залива. Теплоход собирал генеральный

груз по всем основным североевропейским портам, заправлялся топливом в Лас-Палмесе и продолжал свое плавание вокруг мыса Доброй Надежды (Суэцкий канал в те год был закрыт) в Персидский залив. Там, выгрузив в пяти-шести портах разных стран часть груза, он довыгружался в Эль-Кувейте, потом в порту Эль-Ахмади брал топливо и шел за грузом сахара для Европы в Порт-Луи на острове Маврикий. Эти океанские переходы вокруг Африки были трудны ввиду резкого и быстрого изменения климата и убийственного однообразия обстановки. Наша гарантийная группа вахту не стояла, но работы часто хватало на 12—14 часов в сутки, особенно поначалу, когда кто-нибудь из английских механиков допускал ошибку или что-нибудь ломалось, или выходило из строя. Но большая часть вечеров оставалась свободной. Мы часто по приглашению капитана приходили к нему в салон поговорить.

Капитан Финлей оказался очень интересным человеком и замечательным собеседником. И хотя он любил больше слушать, на задаваемые ему вопросы всегда отвечал прямо и обстоятельно. Родом он был из Лондона, из морской семьи, почти все мужские представители которой служили в судоходной компании «Кунард-лайн». Во время второй мировой войны Финлей плавал младшим помощником капитана на английских торговых судах. Один раз в составе конвоя ему довелось быть в Мурманске, и, рассказывая о своих молодых годах и о плавании к нашим северным берегам, он не переставал поражаться мужеству и стойкости советских моряков и жителей Мурманска. Но больше всего его восхищала Сталинградская битва. Капитан был неплохо осведомлен в вопросах истории и очень любил литературу. Кроме того, он оказался прекрасным лингвистом, и я считаю, что мне, исполнявшему обязанности переводчика в гарантийной группе, просто повезло: в течение года почти ежедневно я получал исчерпывающие и бесплатные консультации по вопросам стилистики и морфологии английского языка.

Однажды, когда мы уже познакомились с капитаном Финлеем поближе, я, зная, что он имеет диплом капитана «экстра-мастер» и служит в компании «Кунард-лайн», спросил его: «Как вас занесло под кувейт-



Первая «черная королева» — английский лайнер «Куин Мэри»

ский флаг? Неужели в Англии для вас не нашлось подходящего судна, сэр?».

— Да, представьте себе, не нашлось. Дела «Кунарда» пошли на убыль, фирма распродала многие суда, включая и мое. Такого судна, которым я командовал, теперь уже никому не достанется...

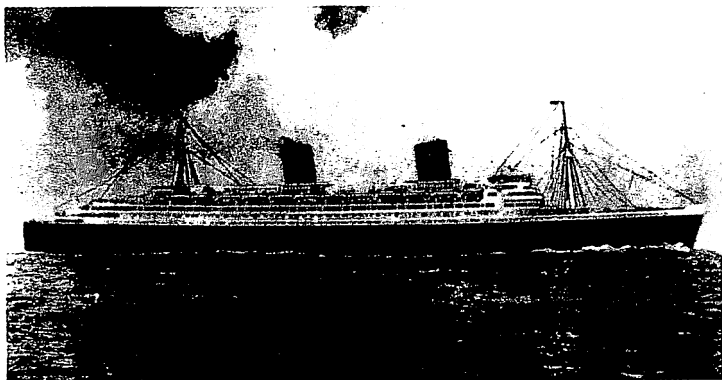
Финлей закурил сигарету, откинулся на спинку кресла и задумался. Потом он спросил меня:

— Вы когда-нибудь видели наши «черные королевы» — лайнеры «Куин Мэри» и «Куин Элизабет»?

Я ответил, что бывал на верфях Джона Брауна в Глазго, где они строились, но «королев» знаю лишь по фотоснимкам.

— Я пришел на эти суда после войны штурманом, дослужился до «чифа», потом стал капитаном «Куин Элизабет», но ненадолго. Недавно оба лайнера продали американцам, и я оказался теперь здесь, под флагом Кувейта.

Мне немало довелось прочитать книг о первых трансатлантиках, о гонках пароходов через океан, о борьбе «Кунарда» с «Белой звездой», ну и, конечно, о самих «черных королевах», которых так называли за цвет их корпусов. Теперь, как я понял, у меня появилась возможность услышать об этих «монстрах» кораблестроения непосредственно от очевидца, одного из их капитанов. За год плавания на «Ал Сабахии» Финлей поведал мне немало интересных и, я бы сказал, любопытных сведений об этих двух лайнерах. Но прежде чем



Вторая «черная королева» — английский лайнер «Куин Элизабет»

продолжать рассказ Финлея, изложу вкратце «биографию» каждого из двух лайнеров.

«Куин Мэри» была спущена на воду в Глазго со стапелей верфи Джона Брауна 26 сентября 1934 г. В свой первый трансатлантический рейс в Нью-Йорк лайнер вышел 1 июня 1936 г. В августе 1938 г. после двух лет напряженной борьбы с «Нормандией» за обладание призом «Голубая лента Атлантики» судно наконец стало победителем, показав среднюю скорость на переходе через океан в западном направлении 30,99 узла и 31,69 узла в восточном. Этот рекорд скорости был перекрыт в 1952 г. американским лайнером «Юнайтед стейтс» (35,59 узла). Вторая мировая война застала «Куин Мэри» в Нью-Йорке, откуда в марте 1940 г. она вышла в Сидней для капитальной перестройки в войсковой транспорт. Базируясь на этот порт Австралии, лайнер совершил несколько военных рейсов. С апреля 1943 г. он стал делать регулярные плавания через Атлантику, принимая на борт 12—15 тыс. солдат в каждом рейсе. После окончания войны судно опять стало на свою регулярную линию Саутгемптон — Нью-Йорк. В 1967 г. оно было продано США за 1,5 млн. фунтов стерлингов и превращено в музей-гостиницу в порту Лонг-Бич (Калифорния). Его регистровая вместимость составляет 81 237 т, длина — 311,9 м, ширина — 36,2 м.

Лайнер «Куин Элизабет» спустили на воду с того же стапеля в сентябре 1938 г. Его тоннаж равнялся

82 998 рег. т. Вместо трех дымовых труб у него было две. По размерам он не имел себе подобных. Его длина равнялась 314,4 м, ширина — 36,2 м. Судно могло принять на борт 2315 пассажиров, для размещения которых имелось 850 мест в каютах первого класса, 720 мест в каютах второго (кабинного) класса и 745 мест в каютах туристского класса. Экипаж лайнера состоял из 1300 человек. Этот исполин имел 14 палуб, из которых четыре — спортивная, солнечная, шлюпочная и прогулочная — были расположены в надстройке судна выше главной палубы. Все каюты пассажиров и большинство помещений общественного назначения располагались на шести палубах. Палубы соединялись трапами и 35 лифтами. В каютах первых двух классов имелись телефоны, туалеты и ванные комнаты. Помимо многочисленных салонов, комнат для отдыха, танцевальных залов, кинотеатров, библиотек и ночных баров, на лайнере была оборудована клиника с операционным залом, стоматологическим, рентгеновским и физиотерапевтическим кабинетами. Два плавательных бассейна «Куин Элизабет» были отделаны так, что производили впечатление залитого солнцем пляжа с золотым песком. Особой популярностью пользовались турецкие бани с массажными и парильными комнатами.

Лайнер строился с расчетом на максимальное удовлетворение удобств пассажиров, отсюда и роскошь отделки внутренних помещений, которые были оформлены силами лучших современных художников и архитекторов.

Достройка «Куин Элизабет» наплаву продолжалась уже после начала второй мировой войны. Англичане знали, что немцы приложат все усилия для уничтожения гигантского лайнера. Поэтому в обстановке строгой секретности еще незаконченное судно вывели из заводского бассейна. За несколько недель до этого английская контрразведка пустила слух, что для завершения работ лайнер будет направлен в Саутгемптон и поставлен в специально для него сооружаемый сухой док. Чтобы обмануть немецкую разведку, в Саутгемптоне действительно стали достраивать начатый гигантский док, и когда «Куин Элизабет» покинула Глазго, немцы были уверены, что лайнер направился в Саутгемптон. Но он исчез... Прошло пять дней,

и 7 марта 1940 г. исполинское судно благополучно прибыло в нью-йоркский порт, где оно было в полной безопасности, ошвартовавшись рядом с «Нормандией» и «Куин Мэри».

Дальнейшая судьба нового исполина сложилась так же, как и «Куин Мэри»: он был превращен в войсковой транспорт. За годы войны судно прошло свыше полмиллиона миль, перевезя около миллиона военнослужащих. Для защиты от немецких магнитных мин вокруг лайнера был проведен специальный электрический кабель. Когда же в конце войны немцы потрясли союзников новым сюрпризом — акустической миной, реагирующей на шумы от винтов, «Куин Элизабет» оборудовали специальными генераторами, которые посылали впереди себя звуковые волны. Мины взрывались до того, как лайнер подходил к ним на опасное расстояние. Хотя «Куин Элизабет» была вооружена 33 орудиями, ей ни разу не пришлось открыть огонь. За всю войну лайнер не встретился ни с одним вражеским кораблем.

В 1946 г. «Куин Элизабет» снова переоборудовали в пассажирский лайнер. Сменив серую (шаровую) военную окраску корпуса на свой обычный черный цвет, лайнер стал опять перевозить пассажиров. 16 октября 1946 г. он отправился из Саутгемптона в свой первый коммерческий рейс в Нью-Йорк.

Прошло каких-нибудь десять лет, и «Куин Элизабет», как и другие гигантские лайнеры на линиях Северной Атлантики, перестала приносить прибыль владельцам. С каждым годом судоходные компании все больше вытеснялись с Атлантики авиационными. В 1964 г. на долю воздушных авиакомпаний уже приходилось 80% перевозимых через океан пассажиров. Попытка приспособить «Куин Элизабет» к туристским рейсам и связанная с ней переделка пассажирских помещений лайнера на сумму в полтора миллиона фунтов стерлингов не спасла фирму «Кунард-лайн» от разорения. Обе «королевы» были проданы в США. Осенью 1967 г. «Куин Мэри», как уже говорилось, совершив свой последний трансатлантический переход, стала плавучей гостиницей и морским музеем в Лонг-Биче, а «Куин Элизабет» в 1969 г. — гостиницей и аттракционом для туристов во Флориде в порту Эверглейз.

Много интересного поведал мне капитан Финлей о службе на этих «плавающих городах».

— На каждой из «королев» в каждом рейсе всегда находились два капитана. Один отвечал за судно, второй — «опереточный капитан» — развлекал богатых пассажиров, церемониально сидел за капитанским столом в салоне первого класса, устраивал банкеты, пил коктейли, вручал призы на карнавалах и... никогда не появлялся на мостике, как и первый — в салоне. Каждый очередной рейс они менялись ролями. У капитана было шесть помощников, каждый из которых имел диплом капитана дальнего плавания и мог быть при определенных обстоятельствах капитаном «королевы». Должность старшего помощника, которую я много лет занимал как на «Куин Мэри», так и на «Куин Элизабет», считалась у фирмы «Кунард-лайн» весьма ответственной и почетной. Но это была дьявольская должность...

— Знаете, — продолжал Джон Финлей, — психология человека (пассажира), оказавшегося впервые на трансатлантическом лайнере, как бы меняется во время его пребывания в море и, если у него есть деньги, — к его услугам абсолютно все. Все, что есть в каждом большом европейском городе. Все мы, кто служил на «Куин Элизабет», боялись одного... — Финлей сделал паузу, закурил и продолжал:

— Нет, не подумайте, что нас пугала швартовка на кишачей судами Норт-ривер или подходы к Саутгемптону! Во все нет, мы давно уже привыкли к этому и швартовали нашу «королеву» без единой царапинки. Кстати, помните случай, когда во время забастовки докеров Нью-Йорка в 1962 г. она умудрилась стать к пирсу даже без помощи буксиров? Нет, мы боялись одного — пожара! Только его!

Представьте себе плавающий город в четырнадцать этажей, — это тысячи кают, коридоры, проходы, трапы, не считая салонов, ночных баров, гимнастических залов, комнат для отдыха и т. д. Да и я сам там не раз плутал... Ну, конечно, на случай пожара у нас имелись самые совершенные средства для тушения. Но паника, возникшая в море среди трех тысяч человек, кончается печально. Угроза пожара висела над нами в каждом рейсе. Возьмем, например, сигарету. Несколько лет назад один из представителей нашей фирмы, мис-

тер Элан Байтс, рассказал нам — офицерам — об интересных фактах, по его подсчетам на «королеве» только за один трансатлантический рейс выкуривается 300 тыс. сигарет, причем столько же раз (если не больше) курильщики зажигают спички или зажигалки. Все это в общей сложности дает 600 тысяч возможностей для появления открытого огня при самых разнообразных условиях, в различных помещениях лайнера и почти в течение круглых суток. Эх, да разве станет ломать голову подвыпивший пассажир, с какого борта ему бросить окурки: с наветренного или подветренного? О! Эти сигареты!

У нас был в одном рейсе случай, когда брошенная за борт сигарета влетела в открытый иллюминатор пассажирской каюты и упала на стол, где лежал размотанный рулон киноленты. Слава богу, мы тогда вовремя учуяли дым вспыхнувшей каюты...

А теперь «королева» используется как гостиница. И наверняка, там в ночное время нет пожарного патрулирования... Одним словом, судно без присмотра. И если его вовремя не сдадут на слом, оно сгорит. «Королева» уже неоднократно горела. Помню, первый раз — в 1946 г. во время стоянки в Саутгемптоне. Пожар начался в судовом лазарете, который был заперт на ключ. Судно спасли подоспевшие вовремя с берега пожарные. Вторично ей грозила гибель от огня в начале 1947 г., во время стоянки в Нью-Йорке. По противоположную сторону пирса, где мы были ошвартованы, стоял американский пароход «Джон Эриксон». На нем вспыхнул сильный пожар, который почти полностью его и уничтожил. Огненные языки уже лизали наш спардек, но нам удалось вовремя перешвартоваться. То, что моя «Куин Элизабет» сгорит, это уж точно. Я даже этому и не удивлюсь, — закончил капитан «Ал Сабахии» свои воспоминания.

Летом 1969 г., когда истек гарантийный срок «Ал Сабахии», мы расстались с Джоном Финлеем в лондонском доке Принца Альберта. Он повел «Ал Сабахию» в очередной рейс в Персидский залив, а я самолетом возвратился в Москву, где после отпуска вернулся к работе в журнале «Техника — молодежи». Как-то вечером в начале января 1972 г. я задержался в редакции, чтобы прочитать верстку полос нашего отдела перед сдачей номера. Кто-то включил радиотрансля-

цию. «Маяк» передавал последние известия. Я буквально опешил, когда голос диктора произнес слова: «Как сообщает корреспондент агентства ЮПИ, 9 января на рейде Гонконга в результате возникшего пожара погиб «Сиуайз Университи», бывший крупнейший в мире пассажирский лайнер «Куин Элизабет».

Да, сбылось пророчество Джона Финлея... Неве­ро­ятно, но факт! Но в чем же дело? Как это случилось?

После того как «Куин Элизабет» купили амери­канцы и поставили у побережья Флориды как аттракцион для туристов, лайнеру снова пришлось совершить дальнейшее плавание.

Новые владельцы лайнера — американские пред­приниматели — скоро поняли, что такое колоссальное судно, построенное по стандартам и нормам тридца­тилетней давности, в пожарном отношении еже­часно подвергается огромному риску возникновения пожара. По их мнению, лайнер требовал значительных расхо­дов на установку на нем сложных систем определе­ния очагов пожара и систем автоматического тушения огня, не считая затрат на содержание пожарных бригад, которые должны были нести на судне круглосуточное дежурство. Решив не испытывать судьбу, амери­канские владельцы «Куин Элизабет» решили ее продать. Покупатель нашелся тут же. Им оказался крупный делец из Гонконга по фамилии Танг. На торгах в Майа­ми он заплатил американцам 3,5 млн. долларов (1,3 млн. фунтов стерлингов), нанял перегонную команду в феврале 1971 г. и перегнал «Куин Элизабет» в Гонконг. Потом Танг объявил через прессу, что на­мерен переоборудовать лайнер в так называемый «Сиуайз Университи», что можно перевести как «Мор­ской плавучий университет», или «Мореходный уни­верситет». Почти год шла работа по переделке помеще­ний лайнера в учебные аудитории, классы, лаборатории и т. п. Заметим, что после скрепления купчей Танг не позабыл застраховать судно у Лойда на 8 млн. дол­ларов. Если считать сообщения гонконгской прессы до­стоверными, то по заявлению нового владельца капи­тальная переделка лайнера в «плавучий университет» обошлась ему в 5 млн. долларов (что весьма сомнитель­но). Наступил день 9 января 1972 г., была суббота. Судно стояло на внешнем рейде Гонконга. На его бор­ту заканчивались последние отделочные работы. Через

пять дней оно должно было выйти в свой первый рейс уже в новом качестве. Вскоре после восьми часов утра в кормовой части на одной из нижних палуб с левого борта лайнера вспыхнул пожар. Дул свежий ветер, и стоявшее на четырех якорях судно было повернуто к нему кормой. В это время почти все иллюминаторы лайнера (их насчитывалось несколько тысяч) и многие двери были открыты для просушки краски. Более того, что немаловажно, все семь противопожарных переборок оказались открытыми, так как в это время проводились газорезочные и сварочные работы, и по всем помещениям судна были протянуты ацетиленовые, кислородные и электрические шланги и кабели. Огонь, появившийся на нижних палубах, на корме, ветром стало относить в сторону носа судна. Он распространялся вверх по открытым шахтам лифтов. Попыток начать борьбу с пожаром сделано фактически не было. Портовые власти Гонконга узнали о пожаре по радиотелефону от пилота случайно пролетавшего мимо вертолета. Пожарные и спасательные суда гонконгского порта прибыли к борту горевшего лайнера только через двадцать минут после начала пожара. За это время огонь и дым отрезали путь к трапам рабочим (а их насчитывалось более 300 человек), которые проводили на борту передельные работы. Им пришлось прыгать с палуб и выбрасываться в воду через иллюминаторы. Из-за большой высоты этих вынужденных прыжков многие рабочие получили увечья. Спасательные суда, оборудованные новейшей и мощной техникой, не сумели вовремя приступить к работе: они не могли приблизиться к борту лайнера из-за плававших в воде людей, которых спасали сотни частных лодок и катеров. Через полчаса с момента появления огня в кормовой части судна в спардечной надстройке на разных палубах вспыхнули еще три пожара. Огонь распространялся очень быстро, этому способствовали находившиеся почти на всех палубах судна быстро воспламеняющиеся материалы, краски и газолин для переносных двигателей ремонтных агрегатов. Кроме того, все внутренние помещения лайнера были отделаны панелями из дорогих пород дерева, покрыты лаком. К полудню пламя охватило полностью весь спардек, на шлюпбалках горели деревянные спасательные шлюпки. Около 15 часов пополудни внутри

спардека произошло несколько сильных взрывов. С пожаром вели отчаянную борьбу десятки пожарных судов, морские спасатели, буксиры и пожарные вертолеты. Число пожарных стволов достигло сотни. Ежечасно они лили в огонь около 3000 т воды. Но все усилие оказались тщетными. К 17 часам огонь бушевал по всему судну от носа до кормы и наконец добрался до машинного отделения, откуда стали один за другим раздаваться взрывы: все топливные танки лайнера оказались полными, так как он почти готов был отправиться в плавание. После взрывов в машинном отделении судно получило крен 18 градусов на правый борт. Борьба с огнем продолжалась сутки, но огонь взял свое. Одиннадцать из четырнадцати палуб лайнера прогорели и рухнули. Корпус выгорел, как говорят, дотла. Приняв в верхние помещения десятки тысяч тонн воды, судно, потеряв остойчивость, опрокинулось на правый борт. Оно не смогло затонуть из-за малой глубины гонконгского рейда (20 м, а ширина судна составляла более 36 м). Выступавший над поверхностью моря борт продолжал гореть еще сутки, пока его не потушили. Восемь лет после этого корпус судна загромождал гавань Гонконга, в 1979 г. его разрезали на металлолом.

О причине пожара, о чрезвычайно быстром его распространении по судну в Гонконге и Англии было высказано немало противоречивых мнений. Например, лорд Мэнкрофт — бывший генеральный директор фирмы «Кунард-лайн» — заявил, что пожар «начался самым таинственным образом»: Бывший капитан «Куин Элизабет» коммодор Марр полагал, что «это была диверсия». Он сообщил корреспондентам английской печати, что не может понять, почему огонь с такой быстротой распространился по судну, имевшему семь противопожарных переборок и мощную спринклерную систему орошения Гриннеля. Он вспыхнул одновременно в 4—5 местах. «Случайность или диверсия?» — с таким вопросом я обратился в январе 1972 г. к капитану дальнего плавания Александру Павловичу Бочеку. Вот что написал один из старейших и опытнейших моряков торгового флота нашей страны: «Мировой торговый флот лишился самого большого пассажирского лайнера. Огонь уничтожил былую гордость Англии «Куин Элизабет». Случайность или диверсия?»

До сих пор капиталистический морской транспорт представляет собой ту область экономики, где с особой силой выступают основные черты противоречий капиталистического общества.

История мореплавания знает случаи, когда в результате соперничества некоторые судовладельцы, чувствуя приближение банкротства, шли на такое крайнее средство, как уничтожение своего судна с целью получить страховое возмещение. В некоторых случаях поджог судна происходил даже тогда, когда на борту находились пассажиры.

В истории мирового торгового флота наибольшее число пожаров падает на начало 30-х годов этого столетия, периода острых кризисных явлений в капиталистическом обществе. Именно в те годы английские, французские, немецкие и другие страховые общества понесли значительные финансовые потери при выплате страховых премий. Известно, что торговый флот ряда европейских стран потерял в то время значительное количество своих пассажирских судов.

Обстоятельства пожара на лайнере «Куин Элизабет» показали полную неподготовленность судна в пожарном отношении. Так, сварочные и резочные работы велись по всем помещениям, что не позволило в начале пожара закрыть водонепроницаемые двери переборок между отсеками, так как через них были проведены шланги для таких работ. В условиях тропиков двери, окна и иллюминаторы были открыты. На палубах находилось много горючих материалов.

Мне припоминается такой случай, когда начавшийся пожар едва не кончился катастрофой. Осенью 1939 г. пароход «Моссовет», которым я тогда командовал, возвратился из Петсамо в Мурманск. На судне производился текущий ремонт в машинном отделении. На борту находился только экипаж судна. В 13 часов совершенно неожиданно начался пожар в одной из кают кочегаров. Так как это произошло днем, когда весь экипаж находился на судне и хорошо был натренирован, то к месту пожара немедленно были поданы шланги с водой, но густой едкий дым не подпускал людей к очагу огня. К борту судна быстро подошел стоявший наготове портовый пожарный буксир, через выбитые иллюминаторы в горящие каюты были поданы шланги, и пожар совместными усилиями был ликвидирован в

течение 15—20 минут. Все же выгорело три каюты и коридор, так как огонь распространялся с ужасающей скоростью. Случись это ночью, результат мог быть катастрофическим.

Пожар на «Куин Элизабет», по всей вероятности, — диверсия с целью получения страхового возмещения).

Капитан А. П. Бочек оказался прав. Через год, после того как он написал эти строки, английский морской журнал «Нотикл мэгэзин» в февральском номере напечатал: «Лайнер был обречен на гибель с того момента, как его продали в Гонконг. Он стал предметом спекулятивных махинаций». В изданном в 1976 г. в Лондоне справочнике «Оксфордский путеводитель по кораблям и морю» сказано прямо: «Куин Элизабет» прибыла в Гонконг, чтобы погибнуть от пожара в результате диверсии и затонуть в гавани». Это же мнение подтверждает Книга рекордов Гинесса за 1983 г.: «...но 9 января 1972 г. судно было полностью уничтожено пожаром, начатым, по данным официального расследования, «неизвестным лицом или группой неизвестных лиц».

Теперь, когда после моей последней встречи с капитаном Финлеем прошло двадцать лет и мне на глаза попадаются фотографии его «черной королевы», я вспоминаю его пророческие слова: «Куин Элизабет» сгорит, это уж точно». И сегодня радио, газеты и телевидение продолжают оповещать человечество о новых таинственных взрывах, раздающихся в океанах и портах. Французский писатель Жан Фревилль¹ в своем романе «Без гроша» писал: «Нынче только один в мире господин — деньги... Все покупается: совесть человеческая..., любовь..., власть..., счастье..., знаменитость... Повсюду обман, надувательство, всякие махинации, мошенничество... Или ты овца стриженная, или сам других стрижешь. Или тебя обманывают, или ты обманываешь... Так все идет. Подделывают вина..., устраивают пожары, пускают ко дну пароходы со всем их экипажем, чтобы получить страховку. Всюду фальшь, кораблекрушения и столкновения поездов на железной дороге снимают в павильонах киностудий. Китайский фарфор фабрикуют в Лиеште, а восточные ковры — в Париже...».

¹ Я уже приводил его слова в книге «Тайны морских катастроф» и хочу их еще раз повторить.



СТОЛКНОВЕНИЕ 19 В ТОКИЙСКОМ ЗАЛИВЕ

ГЛАВА

Сотни судов под флагами разных стран мира, различного типа и размеров, от моторных кавасаки до гигантских танкеров, рудовозов, лесовозов и пассажирских лайнеров, ежедневно пересекают Токийский залив в различных направлениях. Как правило, им приходится расходиться друг с другом в сложных условиях.

Лет пятнадцать назад японские морские власти, разрабатывая новые правила плавания в водах Японии, установили в Токийском заливе несколько обязатель-

ных маршрутов для торговых судов. Проход узкостью, ведущей в Токийский залив, согласно этим правилам осуществляется через маркированный (обставленный буями) канал, известный под названием Урага Суидо. Входящие в залив и выходящие из него суда обязаны держаться справа от линии буев, установленных вдоль средней части канала.

На внутреннем конце канала Урага Суидо входящее судно, следующее в верхнюю часть Токийского залива, должно повернуть вправо и выйти на канал Накано Си. После выхода из этого канала суда, следующие в порты Иокосука, Иокагама и порты, находящиеся в северной части залива, могут свободно располагать свои курсы. От северного конца канала Накано Си начинается маркированный буями канал Кисарацу, ведущий в порт Кимитсу с тем же режимом плавания, что и по каналу Накано Си. Особенностью плавания по этому каналу согласно местным правилам является то, что пока судно, идущее по каналу, находится в его пределах, все другие суда должны уступать ему дорогу.

В ноябре 1974 г. в Токийском заливе на канале Накано Си произошло катастрофическое по своим последствиям столкновение судов, показавшее несовершенство действовавших местных правил плавания каналом и несогласованность действий капитанов судов.

Крупнотоннажный японский нефтегазовоз «Юо Мару № 10», построенный в Ионошимае в 1967 г., следовал из порта Саудовской Аравии Рас-Таннура в порт Кавасаки с грузом пропана 35 553 м³ и бутана 10 796 м³, размещенных в четырех призматических центральных танках, и сырой нефти 32 377 м³ — в бортовых танках.

Либерийский балкер «Пасифик Эрес» дедейтом 15 000 т, построенный в Японии в 1968 г., принадлежащий компании «Пасифик балк кэрриерз инкорпорейтед», с китайской командой, находясь во фрахте фирмы «Санко стимшип компани», непосредственно перед столкновением вышел из порта Кимитсу с грузом стали 14 835 т, предназначенным для Лос-Анджелеса.

9 ноября 1974 г. в 12 часов 30 минут японское судно вышло в южную часть пролива Урага Суидо. Далее нефтегазовоз следовал в сопровождении эскортного судна «Орион № 1», которое согласно местным пра-

вилам должно было обеспечивать безопасность перехода судов с опасным грузом до места выгрузки, т. е. до причала в порту Кавасаки. На судне не было лоцмана, и плавание в заливе осуществлялось под управлением капитана. В 13 часов 17 минут нефтегазовоз «Юо Мару № 10» вошел в канал Накано Си и продолжал следовать по назначению со скоростью 12—13 узлов.

Тем временем либерийское судно «Пасифик Эрес» в 12 часов 35 минут вышло из порта Кимитсу и последовало под проводкой лоцмана по каналу Кисарацу в западном направлении со скоростью 6—7 узлов. В 13 часов 20 минут в восточной части канала лоцман сошел с судна, которое последовало далее к западному выходу из канала.

Погода в Токийском заливе была типична для этого времени года. Из-за обычного здесь смога видимость составляла около 2 миль. Суда сближались. Впередсмотрящий на японском судне обнаружил либерийский балкер примерно в полутора милях и сообщил об этом капитану, который дал тут же звуковой сигнал — пять коротких гудков. В это время японский нефтегазовоз еще находился в пределах огражденного канала Накано Си и поэтому согласно местным правилам был привилегированным судном: все другие суда должны были уступать ему дорогу, а он обязан был следовать строго по каналу, не меняя курса.

В связи с тем что экипаж либерийского судна полностью погиб, установить время, когда было обнаружено японское судно, как и последующие действия экипажа, не представляется возможным. Оценивая действия капитана либерийского судна, можно предположить следующее: наблюдая «Юо Мару № 10», идущий на пересечение курса слева, он, очевидно, решил, что должен согласно правилу 15 МППСС-72 уступить ему дорогу, полагая, видимо, что японское судно уже вышло из канала Накано Си.

Но это только предположение, ибо трудно найти другое подходящее объяснение тому, что «Пасифик Эрес» не уступил дорогу «Юо Мару № 10», следовавшему каналом Накано Си.

Достоверно известно, что в 13 часов 35 минут капитан японского судна дал полный ход назад и менее чем через минуту либерийское судно согласно звуковым сигналам сделало то же самое. Но было уже поздно...

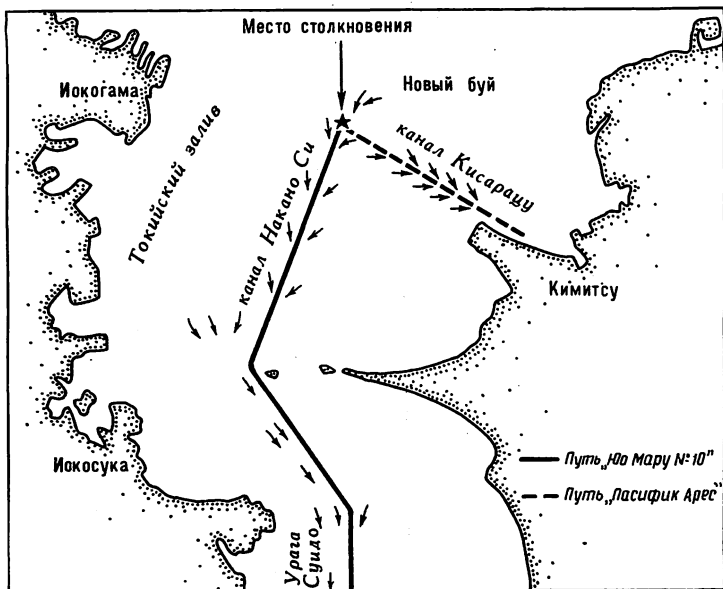


Схема столкновения нефтегазовоза «Юо Мару № 10» с балкером «Пасифик Арес»

Через две минуты, в 13 часов 37 минут суда столкнулись. Форштевень «Пасифик Арес» ударил в правый борт «Юо Мару № 10». Скользящий удар разрушил корпус японского судна по длине более чем на 24 м, по вертикали повреждение уходило под ватерлинию. Хлынувшая из пробитых танков нефть сразу же воспламенилась. Море вокруг обоих судов и все либерийское судно были объаты мощным пламенем. Сигнал бедствия был передан тут же эскортным судном «Орион № 1». Через 9 минут к месту катастрофы подошел японский патрульный катер. Спасательные операции начались лишь через час, когда прибыли пожарные и спасательные катера. К 14 часам 30 минутам с воды удалось поднять 33 человека из экипажа «Юо Мару № 10». Пожар на либерийском балкере был настолько интенсивным, что спасатели даже не смогли приблизиться к его борту. Лишь к 17 часам пожар на либерийском судне удалось взять под контроль, однако людей на его борту не было видно. Утром 10 ноября высадившаяся на палубу «Пасифик Эрес» спасательная

партия смогла обнаружить из 29 человек экипажа балкера только один труп в машинном отделении. Как установили позже, это были останки второго механика. Из экипажа японского нефтегазовоза пять человек, включая старшего помощника капитана, пропали без вести.

Попытки погасить пожар на «Юо Мару № 10» оказались тщетными. Нефть непрерывно продолжала выливаться из пробитых ударом танков, и остановить этот поток было невозможно.

В 16 часов 30 минут на нефтевозе произошел взрыв в районе между вторым и третьим танками правого борта, исполинский столб пламени и черного дыма поднялся на высоту 600 м. Дальнейшее усиление пожара показало, что нефть горит уже в трех танках (№ 1, 2, 3).

Время от времени на японском судне происходили взрывы, груз из центральных призматических танков начал испаряться. Столкнувшиеся суда свободно дрейфовали по ветру. Это создавало серьезную опасность для судоходства и береговых сооружений. Поэтому японское Морское агентство по безопасности приняло решение немедленно отбуксировать оба судна в открытое море.

Поскольку подняться на борт «Пасифик Эрес» из-за сильного нагрева палуб и корпуса оказалось невозможным, буксирный трос закрепили за один из становых якорей горящего судна. Его сумели отбуксировать в западную часть Токийского залива и поставили на якорь.

Очень трудной проблемой оказалась буксировка «Юо Мару № 10». Его носовая часть все еще была охвачена пламенем, а продолжавшиеся взрывы в танках делали подход к судну чрезвычайно опасным. Однако спасателям удалось высадиться на относительно мало поврежденную и не охваченную огнем часть кормы и закрепить буксирный трос.

В 20 часов 30 минут началась буксировка горящего судна; 14 ноября была сделана попытка посадить его на мель в Токийском заливе, в стороне от движения судов, но ввиду опасности загрязнения моря и грунта «Юо Мару № 10» вывели в открытое море.

21 ноября при штормовой погоде, когда судно находилось достаточно далеко от берегов, отдали буксир-

ные тросы. Пожар и взрывы на нефтегазовозе продолжались. Учитывая, что дрейфующее горящее судно с таким грузом представляет серьезную опасность для судоходства, Морское агентство по безопасности решило его затопить. 22 ноября четыре эсминца в течение двух часов обстреливали судно из четырехдюймовых орудий, но безрезультатно.

28 ноября четыре самолета почти полтора часа безуспешно осыпали его бомбами и ракетами. После этого японская подводная лодка «Нарушно» выпустила по нефтегазовозу четыре торпеды. Успех атаки оказался частично удачным. В тот же день эсминцы вновь обстреляли судно из орудий, и около 19 часов оно затонуло.

Затраченные усилия и материальные средства для потопления «Юо Мару № 10» свидетельствуют, как и в случае с «Торри Каньоном», о том, что операция потопления аварийного крупнотоннажного судна с опасным грузом — сложное и небезопасное дело.

Эта катастрофа оказалась уроком для многих организаций и ответственных лиц. Она показала, к каким последствиям могут привести недостаточно продуманные и нечетко сформулированные местные правила плавания.

После окончания расследования обстоятельств катастрофы японские власти немедленно выставили в 1,5 км от северного конца канала Накано Си буй, вокруг которого суда, следующие из канала Кисарацу на выход из залива, должны сделать поворот.

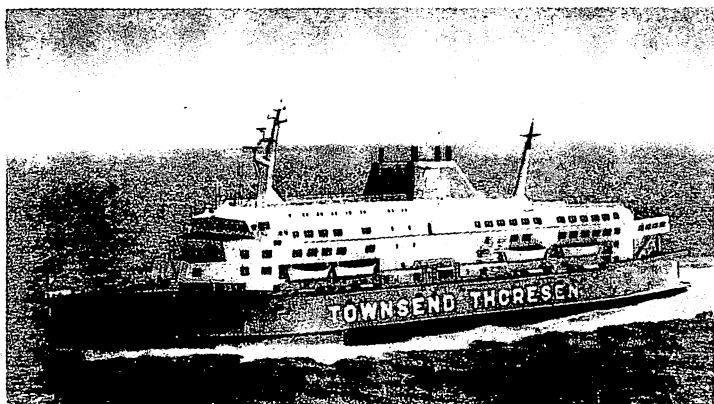
Применительно к случаю с «Пасифик Эрес» последний должен был бы при выходе из канала Кисарацу повернуть вправо с тем, чтобы потом обойти буй, оставляя его слева. Эта мера позволяла капитанам располагать несколько большим временем для принятия решений и более точно определять момент выхода судна из канала Накано Си. Кроме того, для повышения безопасности мореплавания распоряжением японских властей в водах Токийского залива была введена обязательная лоцманская проводка для иностранных судов и судов с опасными грузами. Позднее с введением в проливе Урага системы разделения движения в соответствии с принципами ИМО вопрос расхождения судов в этом районе был решен оптимальным путем.



КАТАСТРОФЫ 20 ПАРОМОВ ГЛАВА В НАШЕ ВРЕМЯ

6 марта 1987 г. мир облетела горестная весть: «Английский морской паром «Геральд оф фри энтерпрайз», имея на борту 543 человека, при выходе из Зеебрюгге внезапно опрокинулся на борт и лег на грунт. Число погибших при катастрофе составило 193 человека».

Несколько месяцев шло расследование причин гибели парома, оно широко освещалось европейскими телевидением, радио и прессой. Катастрофа «Геральд оф фри энтерпрайз» стала сенсацией № 1 1987 г. Весь



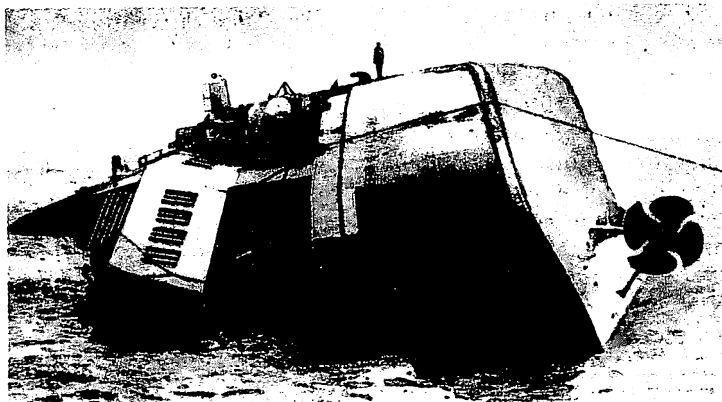
Паром «Геральд оф фри энтерпрайз» британской фирмы «Таунсенд торесен»

мир недоумевал, как такое могло произойти с современным судном, полностью отвечающим требованиям действующих международных конвенций по безопасности мореплавания. Британская печать писала, что в истории мореплавания гибель парома «Геральд оф фри энтерпрайз» стала крупнейшей после «Титаника» катастрофой, происшедшей в мирное время.

Погибший паром еще не успели поднять со дна акватории бельгийского порта Зеебрюгге, как 20 декабря того же 1987 г. с другой стороны земного шара, из Манилы, до Европы донеслась другая, более страшная новость: «20 декабря близ острова Мариндуне филиппинский паром «Дона Паз» столкнулся с танкером «Вектор». В результате взрыва и начавшегося пожара нефти оба судна затонули через двадцать минут. Филиппинские власти сообщают, что число жертв катастрофы превысило три тысячи человек».

Для специалистов в области безопасности плавания эти два случая не явились неожиданностью или из ряда вон выходящим происшествием, они просто дополнили список погибших за последнее время паромов.

Достоверный факт — вещь неопровержимая. До 1970 г. статистика по аварийности пассажирских паромов была относительно благоприятной. Но уже в 1981 г. на международной конференции «Ро-ро 81» в Гамбурге представитель британской страховой корпо-



«Геральд оф фри энтерпрайз» лежит левым бортом на грунте (вид с кормы)

рации «Ллойд» обратил внимание собравшихся на чрезмерно большую зависимость безопасности морских паромов от человеческого фактора. Здесь уместно привести некоторые сведения об авариях пассажирских судов в прибрежных водах Западной Европы. Ежегодно регистрируется примерно 500 аварий с судами валовой вместимостью свыше 100 рег. т. В европейских водах находятся в эксплуатации около 50 пассажирских судов и почти 200 больших паромов. Ежегодно с ними происходят десятки столкновений, посадок на мель, пожаров. Фактически не проходит и года, как страховым компаниям приходится выплачивать возмещение за полную конструктивную гибель того или иного судна. Аварийные отчеты свидетельствуют, что 60% паромов и ролкеров гибнут или опрокидываются в течение 10 минут.

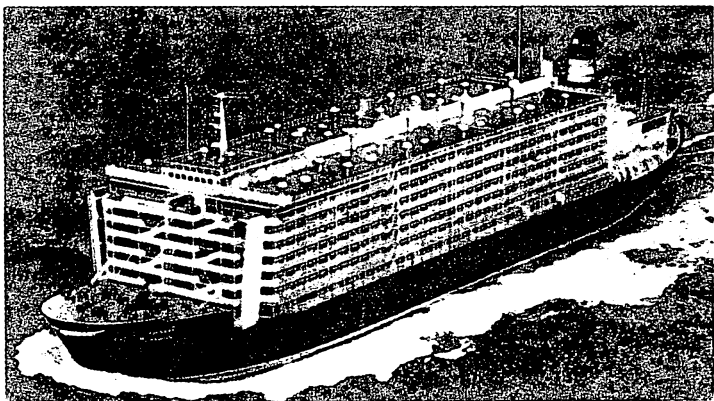
После нашумевшего дела о гибели «Геральд оф фри энтерпрайз» британская пресса вынуждена была опубликовать статистические данные, которые свидетельствуют, что торговое мореплавание в этой стране до сих пор считается самой опасной для жизни и здоровья человека деятельностью. Число смертельных случаев на флоте Великобритании в 30 раз больше, чем в промышленности, и в три раза больше, чем в горном деле.

Прежде чем продолжить разговор о катастрофах паромов, сделаем небольшое отступление и расскажем

об особенностях паромов, которые эксплуатируются в наши дни.

Вплоть до второй мировой войны совершенствование проектов морских и речных судов шло крайне медленно, главным образом вследствие консерватизма кораблестроителей и судовладельцев, о котором свидетельствовало их упорное нежелание вкладывать капитал в неопробованные практически идеи, появившиеся в результате научных исследований и открытий. В 60-е годы нашего столетия в связи с бурным развитием морского судоходства некоторые дальновидные судостроительные компании сами занялись разработкой новых типов судов, которые смогли бы разрешить отдельные наиболее волнующие судовладельцев эксплуатационные проблемы, такие, например, как медленный оборот судов вследствие ограниченных возможностей оборудования портов, высокая стоимость обработки грузов и др.

Чтобы читателю легче было понять причины появления судов типа «морской паром ро-ро», объясним разницу между обычными морскими судами и паромами-ролкерами. В книге шведских авторов Т. Ринмана и Р. Линдена «Судоходство: как оно работает», изданной в Гетенбурге в 1978 г., приводится интересный пример: «Современное океанское судно обслуживает экипаж из 25—35 человек. Линейный сухогруз девятью годами своей эксплуатации проходит путь, равный 25—30 кругосветным плаваниям, сжигая при этом от 100 000 до 120 000 т топлива. Он за эти пять лет заходит примерно 300—400 раз в порты и при нормальной экономической обстановке, проводя $\frac{2}{3}$ своего времени в море, перевозит около 600 000 т груза». Как видим, из пяти лет эксплуатации линейный сухогруз проводит более чем полтора года в порту, в это время на обработку его груза тратятся немалые деньги. Именно из стремления сократить до минимума простои судов в портах и родилась идея создания судна для перевозки транспортных единиц, пришедшая на смену старой концепции судна, имеющего грузовые трюмы для перевозки складских единиц. Реализация этой идеи привела к созданию большого числа разнообразных новых типов судов — ролкеров, трейлеровозов, контейнеровозов, баржевозов и т. д. Однако погоня за дешевизной перевозок заставляла судовладельцев,



Пассажирский паром «Носак Тэско»

а вместе с ними проектировщиков и строителей сдавать и эксплуатировать такие суда, которые требуют наименьших расходов на погрузочно-разгрузочные операции. Наиболее уязвимыми местами современных паромов оказались огромные по своей площади автомобильные и железнодорожные палубы, не разделенные на отсеки водонепроницаемыми переборками.

При проектировании современных паромов особое внимание уделяется удовлетворению производственных требований, которые сильно влияют на форму корпуса и внешний вид судна. Примером такого влияния могут служить паромы, изображенные на рисунках. На некоторых верфях паромы собирают из предельно ограниченного количества модулей. Нередко сечение цилиндрической вставки судна представляет собой прямоугольник со срезанными под 45 градусов углами в районе скул. Почти полностью исключены какие-либо криволинейные поверхности и изогнутый набор, т. е. элементы, требующие специального оборудования, высококвалифицированной рабочей силы и больших затрат времени. Потери в гидродинамической эффективности и мощности при такой форме корпуса представляются несущественными в сравнении с экономией, полученной при постройке и эксплуатации.

После катастрофы «Геральд оф фри энтерпрайз» один из основателей Международной ассоциации капитанов торгового флота Эжен Кольсон заявил по Бри-

танскому телевидению, что погоня за удешевлением стоимости строительства паромов может привести в дальнейшем к таким же катастрофам.

С появлением в составе мирового торгового флота новых паромов и ролкеров кораблестроители столкнулись с двумя главными проблемами — остойчивостью и надежностью бортовых грузовых портов, кормовых и носовых ворот и аппарелей. На верхних грузовых палубах многих паромов нередко размещают тяжелые трейлеры и колесную технику, что резко уменьшает остойчивость судна, но приносит определенный доход судовладельцам. Порочная и ненадежная конструкция некоторых современных паромов, вызванная погоней за прибылью, — одна из главных причин последних катастроф.

Истоки последних катастроф с паромами кроются в основном в поведении людей, отвечавших за безопасность судна, которые в свою очередь находились под воздействием нездорового коммерческого ажиотажа, царящего на многих регулярных паромных линиях. Наиболее ожесточенна конкуренция на судоходных линиях в Ла-Манше. Она побуждает одних и вынуждает других «срезать углы» с действующих правил безопасности плавания — лишь бы вырваться вперед и «сломать» конкурента.

«Конкуренция настолько интенсивна, что члены экипажей паромов готовы игнорировать любые правила, только бы успеть обернуться в отведенное им время», — с такими словами выступил в марте 1987 г. по Британскому телевидению представитель Национального профсоюза моряков Великобритании Дж. Джамп. Получается так, что какие бы опасности и неожиданности ни угрожали судну, капитан обязан неукоснительно выполнить приказ своих хозяев — отойти и стать к причалу в точно назначенное время.

Говоря о причинах крупнейших катастроф с паромами, в частности гибели английского парома «Геральд оф фри энтерпрайз» в марте 1987 г., большинство зарубежных специалистов сходятся сейчас в том, что этот паром и другие суда той же серии были построены с вопиющими нарушениями требований техники безопасности. У них не было ни одной поперечной водонепроницаемой переборки. По мнению экспертов, участвовавших в расследовании, катастрофа явилась ре-

зультатом погони за так называемой «коммерческой эффективностью», побуждающей капитана и экипаж экономить каждую минуту, в частности, отходить от причала до того, как закроются грузовые ворота парома.

Разбор катастрофы показал, что всякого рода «допуски» типа отхода паромов с незакрытыми воротами с целью «дать возможность морскому ветру выдуть выхлопные газы с грузовой палубы паромов» стали обычной практикой жадных до прибылей корпораций.

Как известно, выход судна в море с открытыми отверстиями в корпусе считается грубым нарушением Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. Органы портового надзора Зеебрюгге не должны были разрешать паромам выходить в рейс при подобных нарушениях. В момент когда судно отошло от причальной стенки, грузовые ворота автомобильной палубы оставались открытыми. Слишком резкий поворот на 180 градусов привел к тому, что судно накренилось и вода ворвалась внутрь. Всего 60 секунд потребовалось чтобы судно стало валиться на борт.

Один из очевидцев катастрофы, бельгийский моряк, описал, как паром буквально рванулся к выходу из гавани, «заглатывая широкой пастью незакрытых ворот морские волны, врывавшиеся на грузовую палубу, не имевшую переборок».

Другой очевидец, задержавшийся на грузовой палубе водитель автофургона, рассказал о том, как два члена экипажа кувалдами молотили по створкам ворот, которые не хотели закрываться.

О том, что носовые ворота не были закрыты, на ходовом мостике парома не знали. Там не было не только обычной в таких случаях видеокамеры, которая на современных пассажирских судах устанавливается для контроля за основными службами, но даже элементарной сигнальной лампочки, которая должна была бы известить о закрытии ворот.

Трейлеры и тяжелые автофургоны на «Геральд оф фри энтерпрайз» не были должным образом закреплены и находились, так сказать, в свободном состоянии.

После гибели парома газета морских профсоюзов Великобритании «Новости международной федерации транспортных рабочих» писала: «Опыт показал, что высокий борт и отсутствие внутренних переборок

на ролкерах — характерные особенности судов этого типа, обеспечивающие более быструю и более удобную погрузку автомашин, — делают их валками и подверженными случайному затоплению через носовые и кормовые ворота или другие отверстия». Газета подчеркивала, что вода слоем всего несколько сантиметров на кардеке может повисить центр тяжести судна и быстро привести к появлению свободной поверхности воды, результатом чего явится внезапное опрокидывание судна.

Объем этой книги не позволяет подробно рассказать о других катастрофах, которые постигли паромы разных стран за последние годы. Ограничимся краткой хроникой наиболее тяжелых случаев гибели паромов за последние сорок лет, которая составлена по официальным данным зарубежной печати.

1947 г. 17 июля. В Бенгальском заливе во время шторма затонул индийский паром «Рандас». Погибло 625 человек.

1953 г. 9 января. В Корейском проливе близ Пусана погиб южнокорейский паром «Чонг-Тионг-Хо». Число жертв — 249 человек.

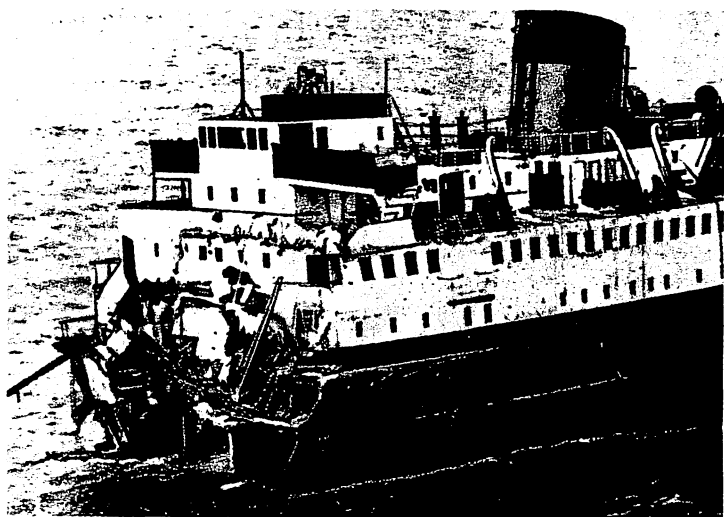
1953 г. 31 января. В Ирландском море затонул из-за неисправности грузовых ворот английский паром «Принцесса Виктория». Погибло 133 человека (см. гл. «Молочный рейс»).

1953 г. 6 мая. В Ла-Манше английский паром «Дюк оф Йорк» был разрезан пополам налетевшим на него американским пароходом «Гаити Виктори». Носовая часть парома затонула, кормовая отбуксирована в Гарвич. Убито 7 человек, многие получили ранения.

1954 г. 26 сентября. У берегов Японии, во время тайфуна № 15, погибли паромы «Тойя Мару», «Токати Мару», «Хидака Мару», «Китами Мару» и «Сейкан Мару». Число человеческих жертв исчислялось тысячами.

1955 г. 17 мая. Во Внутреннем Японском море в тумане произошло столкновение паромов «Уко-Мару» и «Шиум-Мару». Погибло 135 человек, 60 пропало без вести.

1958 г. 26 января. Во Внутреннем Японском море затонул паром «Нанкаи Мару». Число жертв составило 170 человек.



Кормовая часть английского парома «Дюк оф Йорк» после столкновения осталась на плаву благодаря водонепроницаемым переборкам (вид с левого борта)

1958 г. 1 марта. В Мраморном море, в бухте Измир, во время налетевшего шторма опрокинулся на борт и затонул турецкий паром «Ускудар». Погибло свыше 400 человек.

1959 г. 8 мая. На реке Нил на борт опрокинулся египетский паром «Дандара». Погибло 150 человек.

1966 г. 8 сентября. В проливе Скагеррак из-за повреждения грузовых ворот норвежский паром «Скагеррак» потерял остойчивость и опрокинулся на борт. Советские и норвежские рыбаки спасли 61 человека, 58 были спасены вертолетами, 5 человек пропали без вести.

1966 г. 8 декабря. В Средиземном море во время шторма на греческом пароме «Гераклион» сорвался с креплений трейлер-рефрижератор. Через пробитые ворота вода стала поступать на грузовую палубу. Через пять минут паром потерял остойчивость, опрокинулся на борт и затонул. Погибло около 300 человек.

1968 г. 10 апреля. В гавани Веллингтона во время шторма новозеландский паром «Уахини» опрокинулся

на борт и был выброшен на мель. Погибло около 60 человек.

1968 г. 11 октября. Близ острова Минданао во время шторма затонул филиппинский паром «Дамэджнет». Число жертв превысило 500 человек. Многие погибли из-за нападения стаи акул.

1970 г. 15 декабря. В Корейском проливе близ Пуссана во время шторма из-за небрежно закрепленного груза опрокинулся на борт и затонул южнокорейский паром «Лим Чо». Спасти удалось 12 человекам, остальные 259 погибли.

1971 г. 28 августа. В Адриатическом море на греческом пароме «Элена» из-за взрыва неисправного газового баллона начался пожар. Судно затонуло. Погибло 35 человек, более 100 получили тяжелые ожоги.

1973 г. 13 января. Пожар, начавшийся в машинном отделении французского парома «Мон Лурье», окончился гибелью судна, 6 человек пропали без вести.

1973 г. 21 февраля. На реке Рангун японское морское грузовое судно потопило бирманский паром (название неизвестно). Число жертв превысило 200 человек.

1975 г. 3 августа. На реке Хси, близ Кантона, столкнулись два парома КНР (названия неизвестны). Оба судна затонули. Погибло более 500 человек.

1976 г. 25 декабря. В Красном море из-за вспыхнувшего на борту пожара погиб египетский паром «Патриа». Погибло 150 человек.

1977 г. 1 июня. Во время выгрузки в порту Джедда греческий паром «Сиспид Дора» опрокинулся на борт. Число человеческих жертв неизвестно.

1978 г. 20 марта. В порту Ла-Гулетта опрокинулся на борт мальтийский паром «Зейтун». Число человеческих жертв неизвестно.

1978 г. 25 июня. Из-за возникшего в машинном отделении пожара погиб греческий паром «Ниссос Родос». Пассажирам и экипажу удалось спастись.

1980 г. 22 апреля. Близ острова Минданао в результате столкновения с танкером затонул филиппинский паром «Дон Хуан». Погибло 96 человек.

1980 г. 2 июня. Шведский паром «Зенобия» во время шторма получил сильный крен. Пассажиров и экипаж удалось эвакуировать. Во время буксировки

при попытке устранить крен путем перекачки балласта паром опрокинулся на борт и затонул.

1981 г. 20 декабря. В Яванском море в результате пожара погиб индонезийский паром «Тампомас-П». Число жертв составило 374 человека.

1981 г. 20 декабря. На борту греческого парома «Арион» по неизвестной причине произошел взрыв и начался пожар. Чтобы спасти судно, пришлось выбраться на мель. Число человеческих жертв неизвестно.

1982 г. 19 декабря. У входа в порт Гарвич (Харидж) при ясной погоде произошло столкновение английских паромов «Юропиан Гэйтуэй» и «Спилдинк Вэнгард». Первое судно, получив пробоину, через 10 минут легло правым бортом на грунт. Погибло 6 человек.

1984 г. Октябрь. Потерпел крушение западногерманский паром «Мартина». Погибло 19 человек.

1985 г. Март. Погиб английский паром «Принцесса Маргарет». Погибло 4 человека, более 30 получили ранения.

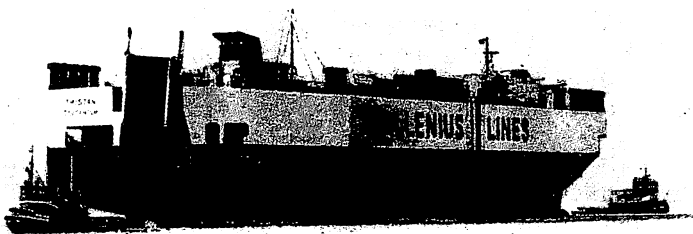
1986 г. 24 апреля. Филиппинский паром «Дона Джозефина», выйдя из порта Себу-Сити, получил внезапный крен, опрокинулся на борт и затонул при тихой погоде. Погибло 194 человека.

1986 г. 25 мая. Бангладешский паром «Самиа», следуя из Бхолы в Дхаку по реке Мегхна, перевернулся вверх килем. Судно было рассчитано на перевозку 500 пассажиров. В момент катастрофы на его борту находилось более 1000 человек. Число жертв превысило 500 человек.

1987 г. 6 марта. Английский паром «Геральд оф фри энтерпрайз» при выходе из порта Зеебрюгге ввиду неправильного маневра при незакрытых носовых грузовых воротах опрокинулся на борт и лег на грунт. Погибло 193 человека.

1987 г. 20 декабря. Близ острова Мариндуке произошло столкновение филиппинского парома «Дона Паз» с танкером «Вектор». В результате взрыва и пожара нефти оба судна затонули через 20 минут. По заявлению филиппинских властей, число жертв этой катастрофы в два раза превзошло число жертв «Титаника» в 1912 г., т. е. превысило 3000 человек.

Однако в мире по-прежнему продолжается строительство паромов без поперечных водонепроницаемых



Шведский автомобильный паром «Тристан», вошедший в строй в феврале 1985 г.

переборок. С каждым разом размеры морских паромов увеличиваются.

В качестве примера можно привести один из четырех серийных паромов шведской фирмы «Валлениус лайнз», заказанных в Японии. Вот основные характеристики парома «Тристан», введенного в строй в феврале 1985 г. Длина наибольшая 198,0 м, ширина без обшивки 32,28 м, высота борта до верхней палубы 31,50 м, осадка 11,80 м, дедвейт 28 070 т, количество грузовых палуб 13 (из которых 4 съемные), площадь автопарка 53 140 м², число перевозимых легковых автомашин 6230 (или 2930 легковых и 540 тяжелых трейлеров), мощность силовой установки (дизеля фирмы «Зульцер») 18 400 л. с., скорость 20 узлов. Ширина бортовых ворот 4,5 м, кормовых 7 м (максимальная 12 м), длина кормовой аппарели 42 м. Бортовые ворота могут принимать машины весом 35 т при высоте кузова 5,5 м, кормовые — машины весом до 200 т при высоте кузова 6,2 м. Высота подволока на палубах парома различна: 1,65; 2,45; 3,55; 4,0; 4,6; 6,2 м. Ниже шестой палубы парома имеется поперечная водонепроницаемая переборка с автоматически закрывающимися дверями шириной 6,0 м и высотой 4,4 м (всего одна!).

Паром «Тристан» обслуживает регулярную линию Хук-ван-Холланд — Гарвич. Пока обслуживает. Страшно себе представить, что станет с этим 13-палубным исполином, если он, не дай Бог, окажется подверженным, как выражаются моряки, «действию непреодолимых сил стихии и непредвиденных на море случайностей».

НЕКОТОРЫЕ МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ТЕРМИНЫ, ВСТРЕЧАЮЩИЕСЯ В КНИГЕ

Азбука Морзе (код Морзе) — набор телеграфных сигналов, передаваемых в виде сочетания точек и тире.

Аппарель — составная платформа, предназначенная для въезда различных машин самостоятельно или с помощью тягачей с берега на одну из палуб судна и съезда обратно.

Ахтерштевень — брус, идущий вертикально или наклонно от киля вверх и представляющий собой конструктивное оформление кормовой оконечности судна.

Бак — надстройка в носовой части судна, начинающаяся от форштевня.

Балкер — судно для перевозки навалочных грузов.

Балл — единица, выражающая силу ветра или высоту волны по шкале Бофорта; обозначается от 0 (полный штиль) до 12 (ураган) баллов, а высота волны — от 0 до 9.

Балласт — жидкий или твердый груз (вода, чугунные и свинцовые болванки, камень, песок и пр.), принимаемый на суда для придания ему мореходных качеств.

Балластная система — судовая система для приема, перекачки и удаления водяного балласта при балластировке.

Балластные цистерны — отсеки междудонного пространства, отделенные один от другого водонепроницаемыми переборками, служащие для заполнения водным балластом, а иногда (некоторые из них) жидким топливом.

Баллер руля — ось руля, скрепленная с его пером.

Банка — 1. Отдельно лежащая мель, неглубокий, менее 10 м, участок дна; ограниченная часть морского дна, на которой глубина значительно меньше обычной глубины моря в этом районе. 2. Деревянная скамья шлюпки.

Баркас — 12- и 22-весельная судовая шлюпка, имеющая парусное вооружение, служащая для перевозки людей, грузов и завозки якорей.

Береговая охрана США — военно-морская организация США, в задачи которой входят: охрана морских границ страны, борьба с контрабандой, оказание помощи терпящим бедствие на море.

Беседочный узел (булинь) — морской узел, основное назначение которого обвязка человека тросом под мышками для страховки при подъеме на высоту или опускании за борт.

Бизань-мачта — самая задняя (кормовая) мачта у судов и кораблей, имеющих три и более мачты.

Бимсы — поперечные бруссы, связывающие борта судна и служащие балками для настила палубы.

Битенг — чугунная тумба, служащая для крепления толстых тросов (швартовов, буксиров).

Бон — плавучее ограждение (преграда), состоящее из системы соединенных между собой надводных поплавков, бревен и сетей, представляющих препятствия для прохода в гавань надводных и подводных кораблей и преграждающих доступ торпедам.

Бортовые огни — отличительные огни, обозначающие борт судна. На правом борту устанавливается зеленый огонь, на левом — красный.

Бот — небольшое одномачтовое парусное судно. Нередко эти суда снабжены вспомогательным двигателем.

Британский регистр Ллойда — морское классификационное общество Великобритании, занимающееся наблюдением за постройкой судов, освидетельствованием, присвоением им определенного класса, наблюдением за состоянием их корпуса и механизмов в процессе эксплуатации.

Броненосец — боевой подводный корабль с бронированным корпусом, вооруженный крупнокалиберной артиллерией; такие корабли строились до русско-японской войны 1904—1905 гг. (соответствует линкору).

Бросательный конец — (линь) с грузом на конце в виде парусинового оплетенного мешочка с песком (легость). Служит для подачи швартовов с судна на причал.

Бульб — выступающее вперед каплевидное (или полусферическое) утолщение подводной части носа судна, уменьшающее волновое сопротивление воды и интенсивность ударов носовой оконечности о воду.

Бункер — 1. Специальное помещение для хранения запасов топлива. На судах с жидким топливом бункер называется топливной цистерной. 2. Запас топлива (угля или мазута).

Ванты — снасти стоячего такелажа, поддерживающие с боков и несколько сзади мачты стеньги, брам-стеньги и т. п. Вплетенные между ними выбленки служат лестницами для лазания на мачты.

Ватерлиния — линия, по которую судно углубляется в воду. Предельное, разрешаемое законом каждому судну углубление ограничивается грузовой маркой, нанесенной на его борту.

«**В балласте**» — выражение, обозначающее, что судно находится на плаву без груза, имея только балласт, т. е. судно порожнем.

Вельбот — гребная легкая шлюпка с одинаково острыми обводами носа и кормы. Имеет парусное вооружение. Используется как спасательное средство.

Веретено якоря — стальной (железный) стержень, с одной стороны которого имеется скоба или рым для якорной цепи, а с другой — рога или поворотные лапы якоря.

Винт регулируемого шага (ВРШ) — гребной винт, лопасти которого могут поворачиваться относительно осей перпендикулярно к оси гребного вала. Внутри ступицы ВРШ располагается механизм, обычно с гидравлическим приводом, поворачивающий лопасти на заданный угол и удерживающий их в этом положении. Управление положением лопастей дистанционное с мостика судна.

Водоизмещение судна — масса воды, вытесняемая подводной частью судна, равная массе плавающего судна.

Воружение — оснастка парусного судна: совокупность рангоута, такелажа и парусов.

Ворота парома — квадратный вырез в корме или в борту парома, имеющие водонепроницаемое закрытие, которое служит для въезда и съезда железнодорожных вагонов, трейлеров, автомашин.

Впередсмотрящий — вахтенный матрос на ходовом мостике, на палубе бака или в «вороньем гнезде», наблюдающий за горизонтом.

«В полном грузу» — выражение, обозначающее, что судно имеет в своих трюмах полный груз и сидит в воде по предельную осадку (т. е. судно полностью загружено).

Выбленки — линии, вплетенные поперек вант и образующие вместе с ними как бы веревочную лестницу для подъема на мачты и стеныги.

Вывалить шлюпку — приподнять ее с кильблоков и вывести на шлюпбалках за борт судна.

Высота борта — расстояние от кромки верхней палубы до линии кила по вертикали на миделе.

Выстрел — рангоутное дерево, прикрепленное шарнирным соединением перпендикулярно к борту корабля, служит для стоянки шлюпок у борта.

Гакаборт — верхняя часть кормовой оконечности судна, т. е. верхняя часть кормы.

Галион — парусное грузовое судно времен конквистадоров, вооруженное пушками, с тремя-четырьмя мачтами и высокой кормовой надстройкой (Португалия, Испания).

Генеральный груз — любой штучный груз в упаковке или без нее, принимаемый к перевозке по счету грузовых мест (т. е. грузы в упаковке, идущие по счету).

Гидрант — стационарное устройство для отбора воды на пожарные нужды из водопроводной сети.

Гичка — небольшая шлюпка с узким транцем, похожая на вельбот. Служила на корабле для разъезда командира во время стоянки корабля на рейде.

Глаголь-гак — откидной гак, который в рабочем положении удерживается особым звеном цепи, благодаря чему он

может быть откинут после изъятия стопорной чеки, даже если снасть или цепь натянута втугую.

Грот-мачта — вторая мачта на судне считая от носа; обычно самая высокая мачта на парусных судах.

Грузовая марка — система знаков на обоих бортах судна на миделе, определяющих допустимую осадку для различных районов и условий плавания.

Двойное дно — внутреннее дно судна, служащее для предохранения от последствий пробоев, увеличивает надежность корпуса. Пространство между внутренним дном и наружным называется междудонным и делится продольными и поперечными переборками на отсеки, которые используются для хранения воды и жидкого топлива.

Дек — традиционное название палубы на парусных военных кораблях. В настоящее время палубу называют деком лишь на транспортных судах, например бот-дек (шлюпочная палуба).

Дефлектор вентилятора — поворотный раструб вертикальной трубы, вентилирующей помещения. Он может быть повернут в любую сторону по отношению к ветру, чем и обуславливается его нагнетательное (вдувное) или вытяжное действие.

Дифферент — разница в осадке (углублении) судна носом и кормой. Если углубление кормы (носа) больше, чем носа (кормы), то судно имеет дифферент на корму (на нос). Если судно не имеет дифферента ни на нос, ни на корму, то говорят, что оно сидит «на ровный киль».

Докование — постановка судна в док с последующим осмотром и производством работ на подводной части корпуса.

Док-бассейн — бассейн или ряд сообщающихся бассейнов для стоянки судов. В устье док-бассейна имеются ворота или бато-порт, сообщающие бассейн с морем или рекой во время высокой воды (прилива) и запираемые во время отлива.

Дредноут — нарицательное название тяжелого военного корабля.

Дрейфовать — 1. Перемещаться по ветру или течению без помощи какого-либо двигателя. 2. Перемещаться под влиянием ветра или течения, когда отдан якорь, но последний не достаточно хорошо забрал и ползет по грунту.

Забрал грунт (о якоре) — выражение, обозначающее, что рог адмиралтейского или лапы втяжного якоря заглубились в грунт, т. е. якорь держит.

Каботажная линия — сообщение между портами одной страны в отличие от заграничного сообщения. Различают большой и малый каботаж. Большой каботаж — сообщение между портами, лежащими на побережье различных морей. Малый каботаж — сообщение между портами одного и того же моря. Термин «каботаж» употребляется иногда в смысле прибрежного плавания.

Кавасаки — моторный бот японо-корейского типа длиной до 15 м, применяющийся в качестве промыслового судна в дальневосточных водах.

Камбуз — судовая кухня.

Канонерка — канонерская лодка, небольшой артиллерийский надводный корабль, предназначенный для обстрела береговых линий.

Кардек — термин, заимствованный из английского языка, производный от слов «car» (автомобиль) и «deck» (палуба), соответствует русскому понятию «автомобильная палуба».

Карча — (каряга), затонувшее, подмытое с берега дерево, лежащее корнями на дне реки, а стволом под углом по течению у поверхности воды.

Киль — главная продольная связь, являющаяся конструктивным основанием корпуса судна. Спереди к килю крепится форштевень, сзади — ахтерштевень.

Кильблоки — две деревянные подставки, вырезанные по форме поперечного сечения днища спасательных шлюпок и соединенные между собой продольными брусками, устанавливаются на рострах или на палубе.

Кильсон — продольная связь на судах с одинарным дном, соединяющая днищевые части шпангоутов. На деревянных судах кильсоном называют продольный брус, накладываемый поверх шпангоутов и обеспечивающий не только увеличение продольной крепости, но и связь между шпангоутами.

Кингстон — клапан в подводной части, служащий для приема забортной воды внутрь судна.

Класть руль право (или лево) на борт — поворачивать штурвал, а значит, и руль в правую или левую сторону до отказа, т. е. ставить перо руля в крайнее положение для обеспечения наиболее быстрого поворота судна.

Клотик — деревянный точеный кружок, надеваемый на топ-мачту или флагшток. Сквозь него пропускаются фалы, служащие для подъема флагов.

Кнехты — литые чугунные или стальные тумбы, укрепленные болтами к палубе судна и служащие для закрепления швартовых или буксирных концов.

Кница — 1. Кусок листовой стали обычно треугольной формы, служащей для связи между собой отдельных частей судового набора. 2. Деревянный угольник, скрепляющий шлюпочную банку с верхней частью шпангоута.

Кожух гребного колеса — железное глухое ограждение, предохраняющее гребное колесо от повреждения при навалах о причал и пр.

Комингс — на транспортных судах вертикальные листы, идущие и образующие по периметру трюмовых люков нечто вроде шахты, которая сверху закрывается люковым закрытием.

Конвой — 1. Охрана, состоящая из боевых кораблей (сторожевых кораблей, крейсеров, миноносцев и пр.), сопровождающая в море торговые суда. 2. Термин в некоторых иностранных флотах, подразумевающий соединение транспортных судов, объединяемых для совместного плавания под охраной военных кораблей в военное время.

Корвет — 1. Трехмачтовый военный корабль XIX в. с открытой батареей из орудий среднего калибра. Корветы последних типов имели (кроме парусного вооружения) паровой двигатель. 2. Современный боевой корабль, предназначенный для охраны конвоев, несения сторожевой и разведывательной службы (США, Великобритания).

Крейсер — военный корабль, предназначенный для несения разведывательной и дозорной службы, поддержки легких сил в бою, охранения каравана судов в море.

Крен — поперечное наклонение судна (на один из бортов).

Круз — перевозка пассажиров морем с целью экскурсий, отдыха и развлечений с возвращением в пункт отправления. Крузные суда характерны высокой степенью комфорта и наличием одно-двухместных кают для пассажиров без разделения их на классы.

Крылья ходового мостика — часть мостика, выступающая за борт судна.

Курс — направление, по которому идет судно (угол в плоскости горизонта между северной частью меридиана и носовой частью диаметральной плоскости судна).

Лавировать — двигаться вперед зигзагами против ветра.

Лаз — прибор для определения скорости судна.

Лагом к волне — положение судна по отношению к идущим волнам, когда последние бьют в борт, т. е. судно находится бортом к волне.

Лайнер — пассажирское или грузовое судно, совершающее регулярные скоростные рейсы на определенных линиях между определенными пунктами.

Лацпорт — герметически задраиваемые квадратные вырезы в борту судна, служащие для грузовых операций и посадки-высадки пассажиров.

Леерное ограждение — туго натянутый, трос, укрепленный в один или два ряда на идущих по краю верхней палубы вдоль борта стойках, служащий для предохранения людей от падения за борт.

Лекальные ящики — воздушные и водонепроницаемые ящики, идущие по внутреннему лекалу борта и под банками шлюпки, обеспечивающие ее непотопляемость.

«Либерти» — тип транспортных судов вместимостью 10 тыс. т и скоростью 10 уз, строившихся на верфях США во время второй мировой войны.

Линь — трос не более 25 мм по окружности, изготовленный

из растительных волокон (конопли, агавы, абаки) высшего качества или синтетических волокон.

Лихтер — самоходное сухогрузное судно для перевалки грузов со стоящих на рейде морских судов на мелководный берег и обратно.

Лот — прибор для измерения глубины моря.

Лоция — часть науки судовождения (руководство для мореплавателей); подробно описываются моря, омываемые ими берега, маяки, знаки, створы и т. д.

Лоцманская проводка — проводка судна лоцманом в опасных и труднопроходимых районах, на подходах к морским портам, в пределах акваторий портов и на реках.

Льяла — пространства между бортом судна и бортовой стенкой балластных цистерн или пространства в машинных отделениях в виде выгороженных частей двойного дна, куда по трубам стекает вода, скопляющаяся у бортов судна.

Люковое закрытие — деревянные или металлические крышки, служащие для закрытия и герметичного задривания люков грузовых трюмов.

Машинный телеграф — устройство, служащее для передачи из ходовой рубки или с мостика в машинное отделение приказаний о пуске и остановке судовых двигателей, о переменах и изменениях хода.

Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72) — система правил, устанавливающих порядок действий судоводителей по предотвращению столкновений судов. Ранее аналогичные правила принимались в 1889, 1929, 1948 и 1960 гг. МППСС-72 состоят из 38 правил и приложений.

«Мэйдэй» — сигнал бедствия, передаваемый голосом по радиотелефону на международной частоте бедствия (от франц. «m'aider» — «помоги мне»).

Мерная линия — участок морской прибрежной акватории, предназначенный для измерения скорости судна в период его ходовых испытаний. Протяженность мерной линии 3—5, иногда до 10 морских миль.

Мидель — слово, обозначающее «средний». Например, мидель-шпангоут — средний по длине судна шпангоут. Иногда под словом «мидель» понимают наибольшую ширину судна.

Минный заградитель — военный корабль, имеющий своим основным назначением постановку минных заграждений и соответственно для этой цели оборудованный.

Мореходные качества судна — качества, определяющие его способность находиться на плаву в любую погоду в открытом море. К ним относятся плавучесть, остойчивость, непотопляемость, ходкость и маневренность.

Морская миля — единица длины, равная 1 минуте дуги меридиана. Длина морской мили принята равной 1852 м. Одна десятая доля мили называется кабельтов (185,2 м).

Набор судна — остов или каркас судна; состоит из различных продольных и поперечных связей, придающих корпусу заданную форму и обеспечивающих его крепость.

Навалочный (насыпной) груз — руда, рудные концентраты, уголь, зерно и др.

Наветренный борт — тот борт судна, который подвержен действию ветра.

Навигация — 1. Один из основных разделов науки судо-вождения, излагающий методы определения на карте места судна в море по береговым предметам, РЛС или по счислению. Основными приборами для этой цели служат компас, секстан, лаг, РЛС и др. 2. Судоходство, мореплавание. 3. Время года, когда по местным климатическим условиям возможно судо-ходство.

Надстройка судна — закрытые помещения судна, возвышающиеся выше главной палубы. Они занимают все пространства между обоими бортами, составляя с ними одно конструктивное целое. В отличие от них рубки, также являю-щиеся разновидностью надстроек, с бортами не соприка-саются.

Найтов — судовая снасть для закрепления предметов оборудования и снабжения, деталей судовых устройств, а также штучных грузов в трюмах и на палубе.

Обводы корпуса — внешние очертания корпуса судна. Об-воды корпуса во многом определяют ходовые качества, остой-чивость и мореходность судна, водоизмещение и пр.

Обшивка судна — деревянные доски или стальные листы, прикрепленные к шпангоутам и образующие внешние обводы судна.

Осадка — углубление носом и кормой судна; у транспорт-ных судов различают осадку в балласте и в полном грузу.

Остойчивость судна — способность судна возвращаться в исходное положение, если оно было выведено из такого под влиянием ветра или волнения.

Пакетбот — небольшое 2—3-мачтовое парусное почтово-пассажирское судно, распространенное в XVII—XIX вв. в некоторых странах Европы. До середины прошлого века этот термин относился к парусно-колесным и парусно-винтовым судам, перевозившим пассажиров и почту.

Переборка — всякая вертикальная (продольная или попе-речная) стенка из отдельных листов стали или дерева, раз-деляющая помещения внутри судна на отсеки.

Переложить руль — изменить положение пера руля с од-ного борта на другой. Это осуществляется поворотом штур-вала.

Пиллерсы — вертикальные деревянные или стальные, обычно круглого сечения стойки, подкрепляющие снизу бимсы и поддерживающие палубный настил.

Пирс — портовое причальное сооружение с вертикальными

стенками, расположенное под углом к береговой линии и имеющее причалы по обе стороны.

Плавучий док — сооружение, состоящее из нескольких соединенных вместе понтонов или камер, которые для ввода судна затопляются и из которых после ввода судна вода выкачивается, благодаря чему док вместе с осевшим на его платформу судном всплывает.

Плаучесть судна — способность судна плавать, неся предназначенные по роду его службы грузы.

Планширь — деревянный, обычно дубовый или тиковый, закругленный с боков плоский брус, прикрепленный сверху фальшборта судна.

Плицы — горизонтальные лопасти гребного колеса, с помощью которых при его вращении создается упор о воду и судно движется.

Погибь палубы — кривизна, идущая поперек судна, делаемая для лучшего стока воды с палубы.

Подветренный борт — борт судна, противоположный тому, со стороны которого дует ветер.

Подволока (подволока) — обшивка потолка жилых и служебных помещений судна, т. е. нижней стороны палубного перекрытия. Выполняется из тонких металлических листов, пластика или фанеры.

Подруливающее устройство — специальные устройства в виде сквозных тоннелей с гребными винтами в носовой и кормовой оконечностях судна для улучшения маневренности при швартовых операциях в стесненных портах.

Придонная волна — большая волна, возникающая на поверхности моря или озера в результате подводного извержения вулкана, оползня, сдвига дна или скального взрыва на глубине.

Путейский тендер — небольшое моторное судно, оснащенное краном или грузовой стрелой для установки и снятия плавучих знаков навигационной обстановки (буев, бакенов, бочек, вех и др.)

Радиотелефонный сигнал бедствия — сигнал бедствия для радиотелефонной подвижной службы; осуществляется голосом в диапазоне частот 1605—2850 кГц (слово «Мэйдэй»). Учрежден на Вашингтонской радиотелеграфной конференции 1927 г.

Радиотелеграфный сигнал бедствия — сигнал, передаваемый азбукой Морзе по радиотелеграфу; состоит из трех точек, трех тире и трех точек, передаваемых слитно, без пауз между буквами (SOS). Этот сигнал был принят 3 ноября 1906 г. в Берлине на Международной радиотелеграфной конференции. SOS передается на международной частоте бедствия (500 кГц).

Радиосигнал срочности — специальный радиосигнал, передаваемый для привлечения внимания станций морской подвижной службы. В радиотелеграфии этот сигнал состоит из трехкратного повторения группы букв XXX, а в радио-

телефонии — из трехкратного повторения французского слова PAN (ПАН).

Раковина — боковой свес в кормовой части судна (по одному с правого и левого бортов). Термин «раковина» употребляется для обозначения направления на какой-либо предмет, находящийся от судна примерно на 45—90° позади траверза.

Рангоут — совокупность деревянных и металлических приспособлений на судне, служащих для постановки и несения парусов, подъема тяжестей и сигналов. К рангоуту относятся: мачты, стеньги, реи, гафели, гики, бушприт, утлегарь, выстрелы и т. п.

Рангоутное дерево — выражение, заимствованное из голландского языка (rondhout — круглое дерево).

Регистровая вместимость судна — регистровый тоннаж, суммарный объем корпуса, надстроек и рубок, определенный в регистровых тоннах. Характеризует размеры и эффективность транспортного судна.

«**Резать нос**» — пересекать курс встречного судна на опасно близком расстоянии.

Рей — брус, подвешенный за середину к мачте или стеньге для постановки прямых парусов или для крепления сигнальных фалов.

Релинги — устройство из металлических стоек, соединенных между собой двумя или тремя рядами металлических прутьев, заменяющее фальшборт. Иногда релинги сверху покрываются планширем.

РЛС — радиолокационная станция, радар, локатор.

Ролкер — тип судна, которое принимает груз не через люки трюмов, а через кормовые или бортовые ворота накатом, т. е. судно для перевозки грузов, уже погруженных на автотранспорт.

«**Ро-ро**» — английский термин, обозначающий тип судна, перевозящий автомобили, автофургоны и трейлеры (сокр. от англ. «roll on — roll off» — «вкати — выкати»), см. Ролкер.

Ростры — место на верхней палубе судна или точнее — бимсы (ростерные), проходящие над верхней палубой от борта до борта или от бортов до надстройки на верхней палубе, на которых устанавливаются тяжелые спасательные шлюпки.

Рубка — всякого рода закрытые помещения на верхней или вышележащих палубах, не доходящие до бортов судна.

Рулевая рубка — помещение, возвышающееся над палубой, с хорошим обзором горизонта, помещающееся на переднем мостике, в котором установлен рулевой привод, машинный телеграф и другие приборы для управления судном.

Румб — единица плоского угла, применяемая в навигации

для определения направлений относительно стран света. Один румб равен $\frac{1}{32}$ части окружности видимого горизонта, т. е. $11\frac{1}{4}^\circ$.

Секстан — морской угломерный инструмент, служащий для измерения высот небесных светил в море, углов между видимыми с судна земными предметами.

Сизальский трос — растительный трос волокон тропического растения агава. По цвету напоминает манильский трос, но по крепости несколько уступает последнему.

Скоб-трап — вертикальная лестница в виде приклепанных или приваренных к борту или переборкам скоб.

Солнечная палуба — палуба пассажирского судна, расположенная над шлюпочной палубой, служащая для спортивного отдыха пассажиров и принятия солнечных ванн.

Спардек — средняя возвышенная надстройка, простирающаяся от борта до борта.

Спасательный бот — 1. Большая судовая спасательная шлюпка, вмещающая от 30 до 80 чел., имеющая весла или гребной винт, двигатель (или ручной привод). 2. Парусное или моторное судно особой конструкции, рассчитанное для использования в штормовых условиях для оказания помощи терпящим бедствие на море.

Спасательная скамья — палубная деревянная скамья со спинкой и сиденьями с обеих сторон, рассчитанная на 10—20 чел. Имеет внутри воздушные ящики, используется как спасательное средство в случае гибели судна.

Спринклерная система — общесудовая система, предназначенная для автоматической подачи и распыления воды в судовых помещениях при повышении температуры выше заданной, что обеспечивает предотвращение или тушение пожара.

Становой якорь — один из трех якорей (если имеется стопанкер), всегда готовый к отдаче.

Стапель — место постройки судов на верфи, представляющее собой помост, имеющий уклон к горизонту воды около 3° , а для небольшого размера судов и более.

Старший стюард — на иностранных судах торгового флота офицер, в чьем заведовании находится служба пищеблока; ему подчиняются старший повар, стюарды, рассыльные и уборщики; у него хранятся паспорта экипажа судна, и он выдает зарплату команде.

Статутная миля — единица измерения расстояния в некоторых странах на железных и шоссейных дорогах, равна 1609 м. В США и Канаде применяется для определения расстояния на реках и Великих озерах.

Стеньга — часть рангоута, является продолжением мачты.

Стем — см. Форштвень.

Стивидор — грузчик, отвечающий за перегрузку груза.

Стопор — устройства, служащие для застопоривания (задержки, остановки) тросов и якорных цепей.

Сухой док — бассейн на портовой территории, из которого после ввода в него судна выкачивается вода, док осушается и судно садится днищем на дно дока (на специально собранные заранее бревенчатые клетки), поддерживаемое с бортов особыми подпорами, упертыми в стенки дока.

Сходня — доска с поперечными планками, служащая для выхода с судна на берег. Сходни делаются из 2—6 достаточной толщины досок и снабжаются поручнями. Они применяются преимущественно на речных судах.

Счисление — определение места судна по курсу и пройденному расстоянию.

Сюрвейер — 1. Инспектор классификационного общества, судовой эксперт. 2. Таможенный инспектор. 3. Оценщик страхового общества.

Такелаж — совокупность судовых снастей (стальные и растительные тросы, цепи) для крепления рангоута, управления парусами, грузоподъемных работ, подъема и спуска флагов, сигналов и т. д.

Тали — грузоподъемное приспособление, состоящее из двух блоков (подвижного и неподвижного), соединенных между собой тросом, один конец укреплен неподвижно у одного из блоков.

Танки — отдельные отсеки судна, находящиеся между продольной и поперечными переборками и служащие для налива нефти. Танками называются также балластные цистерны, располагающиеся в междудонном пространстве.

Твиндек — межпалубное пространство между палубами судна. Помимо увеличения числа грузовых помещений, твиндек, уменьшая высоту трюма, дает возможность использовать все трюмные пространства и не нагромождать значительные количества груза одно на другое, как это бывает на больших однопалубных судах.

Тоннель гребного вала — узкое водонепроницаемое помещение судна, через которое проходит гребной вал от кормовой переборки машинного отделения до ахтерпика.

Топовые огни — судовые навигационные огни белого цвета, расположенные в диаметральной плоскости судна, освещающие непрерывным светом дугу горизонта в 225° прямо по носу (до $22,5^\circ$ позади траверза каждого борта). По их расположению определяют приблизительное направление видимого ночью встречного судна.

Траверз — направление, перпендикулярное диаметральной плоскости судна. Выражение «быть на траверзе» означает находиться под прямым углом к диаметральной плоскости судна, с которого видят другое судно.

«Трамп» — буквально «бродяга» (англ.), этим термином обозначают грузовые суда, работающие без какого-либо графика, заходящие в разные порты, где есть случайный груз для перевозки в любой порт мира.

Трейлер — автоприцеп, снабженный осями спереди и сзади или полуприцеп, имеющий только заднюю ось, с опорой на седельное устройство тягача и предназначенный для перевозки тяжеловесных грузов.

Трехостровное судно — грузовое судно, имеющее приподнятый бак, спардек и приподнятый ют. Видимое издали с борта, такое судно выглядит, как три острова в море (отсюда и его название).

Угольная яма — помещение для хранения запасов угля.

Узел — единица измерения скорости судна в море, равная одной морской миле (1852 м) в 1 ч.

Управляемость — способность судна «слушаться» руля.

Фалинь — конец трехрядного обычно белого троса, ввязанный в носовые или кормовые рымы гребных шлюпок и служащий для буксировки и закрепления их.

Фальшборт — продолжение борта судна выше открытой верхней палубы; служит ограничением палубы, предохраняющим от падения за борт.

Фальшфейер — бумажная гильза с горючим составом, дающая при горении яркий белый, красный или зеленый огонь.

Фалы — снасти, служащие для подъема реев, гафелей, парусов, флагов. В зависимости от назначения получают дополнительные наименования, например марса-фал, кливер-фал, сигнальный фал и пр.

Фарватер — свободный от морских опасностей естественный или искусственный путь в море, шхерах и на реке, огражденный разного рода предостерегающими знаками — вехами, створами, буями, бакенами.

Флагшток — часть рангоута, служит для подъема и несения флага на корме судна.

Фок-мачта — передняя мачта на судне, т. е. первая, считая от носа к корме.

Фордевинд — ветер, дующий прямо в корму судна.

Форштевень — деревянный, кованый или литой вертикальный, а иногда немного наклонный вперед или назад брус судового набора, являющийся продолжением киля вверх.

Ходовой мостик — вся палуба рулевой рубки, простирающаяся между его крыльями.

Циркуляция судна — траектория центра тяжести судна на ходу при перекладке и дальнейшем удержании в заданном положении руля.

«**Чиф**» — старший помощник; разговорный термин, заимствованный из английского языка («чиф мейт» — старший помощник).

Шаровый цвет — особый цвет, в который красят корпуса военных кораблей, сочетание серого с синим цветом, является наименее заметным в море.

Швартов — толстый конец троса, заводится для удержания судна у стенки, мола, пристани, борта другого судна

или на бочке. Число швартовов, их толщина и материал, из которого они сделаны, зависят от размеров судна и условий стоянки.

Швартовка — постановка судна к причалу, к борту другого судна или на бочку.

Швартовная бочка — плавучее сооружение цилиндрической формы диаметром 1,5—3 м, обеспечивающее надежную стоянку судов на рейде. На верхней и нижней плоскостях имеет рымы.

Шкот — снасть бегучего такелажа, с помощью которой нижние — шкотовые углы парусов растягиваются по рею или гику либо оттягивают назад углы парусов, не имеющих рангоута.

Шлюпбалка — стальные прямые или изогнутые балки с талями, укрепленные с бортов судна. Служат для спуска на воду и подъема на судно шлюпок.

Шлюпочные тали — приспособление из двух подвижных блоков и троса между ними, служит для спуска и подъема шлюпок, висящих на шлюп-балках.

Шпангоут — криволинейная поперечная балка корпуса судна, подкрепляющая наружную обшивку и обеспечивающая прочность и устойчивость бортов и днища.

Шпиль — большой ворот с вертикальным валом, служащий для подъема якоря и натягивания швартовных концов.

Шаги — снасти стоячего такелажа, которые держат рангоут спереди и сзади в диаметральной плоскости судна.

Штормовой шпигат — прямоугольное отверстие в фальшборте для стока воды с верхней палубы во время шторма.

Штурмтрап — веревочная лестница с деревянными ступеньками, опущенная по наружному борту или подвешенная к выстрелу.

Штурманская рубка — помещение на ходовом мостике, смежное с рулевой рубкой или занимающее часть ее площади и предназначенное для прокладки курса судна. Оборудована специальным столом для работы с навигационными картами, шкафами для хранения карт, мореходных приборов и инструментов.

Штуртрое — трос (иногда цепь), соединяющий румпель со штурвалом.

Ют — часть палубы от бизань-мачты на многомачтовых или от грот-мачты на двухмачтовых парусных судах до гака-борта. На современных пассажирских и грузовых судах ютом называется кормовая часть главной палубы.

Ял — короткая и широкая шлюпка с полными обводами. Имеет от 4 до 8 весел и парусное вооружение. Служит для перевозок людей и легких грузов между берегом и судном, а также для работ у борта. **Ялик** — небольшой ял, гребное судно с двумя или четырьмя веслами.

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	3
Глава 1. «Султанша» шла вверх по Миссисипи	7
Глава 2. С чего все это началось...	15
Глава 3. Великая Темзенская трагедия	29
Глава 4. Как утопили «Утопию»	37
Глава 5. «Бабушкин пароход»	47
Глава 6. Пасхальное кораблекрушение	57
Глава 7. «Остановите пароход!»	65
Глава 8. В двадцати метрах от мола	75
Глава 9. Черная пятница Канады	85
Глава 10. Драма в Чикаго	109
Глава 11. Как пароход погубил город	121
Глава 12. «Сен-Филибер» не вернулся	139
Глава 13. Тайна гибели «Нормандии»	145
Глава 14. Граната в десять тысяч тонн	167
Глава 15. «Разбей стекло и нажми на кнопку»	179
Глава 16. «Молочный рейс»	189
Глава 17. «Белая вода» и «Три сестры» Великих озер	199
Глава 18. Пророчество Джона Финлея	225
Глава 19. Столкновение в Токийском заливе	239
Глава 20. Катастрофы паромов в наше время	245
Некоторые морские и речные термины, встречающиеся в книге	257

Научно-популярная

СКРЯГИН ЛЕВ НИКОЛАЕВИЧ

КАК ПАРОХОД ПОГУБИЛ ГОРОД

Очерки о катастрофах на реках, озерах и в портах

Обложка художника *А. Е. Смирнова*

Технический редактор *Л. В. Воробьева, М. И. Ройтман*

Корректор-вычитчик *В. Н. Яговкина*

Корректор *В. А. Луценко*

ИБ 4240

Подписано в печать с готовых диапозитивов 31.01.90. Г-01211. Формат 84×108¹/₃₂. Бум. офс. № 1. Гарнитура обыкновенная новая. Офсетная печать. Усл. печ. л. 14,28. Усл. кр-отт. 14,7. Уч.-изд. л. 14,66. Тираж 150 000 экз. (1-й завод: 1-75 000). Заказ 805. Цена 2 р. 50 к.

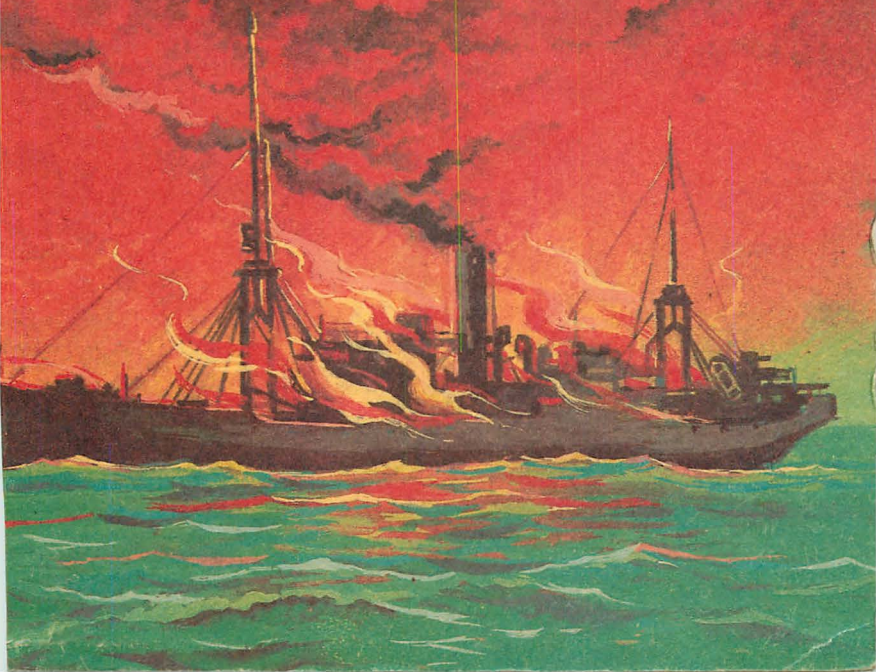
Изд. № 1-5-0/11-8 № 4940.

Ордена «Знак Почета» издательство «ТРАНСПОРТ», 103064, Москва, Басманный туп., 6а

Ордена Трудового Красного Знамени типография издательства Куйбышевского обкома КПСС, 443086, г. Куйбышев, проспект Карла Маркса, 201.

КАК **ЛЕВ СКРЯТИН**

**ПАРОХОД
ПОГУБИЛ
ГОРОД**





2 р. 50 к.