

## ВВЕДЕНИЕ

История мореплавания – это и хроника гибели кораблей. По подсчетам американских океанографов, в настоящее время на дне океана покоится не менее одного миллиона судов. Большинство из них погибло на скалах и подводных рифах около берега. Многие нашли свою могилу на огромной глубине в океанских просторах. Координаты некоторых затонувших кораблей известны страховщикам, морским историкам и искателям затонувших сокровищ.

В портовых кабачках Испании, Португалии и Франции, куда заходят рыбаки и ловцы губок, поздними вечерами частенько звучат будоражащие душу истории о сокровищах, лежащих на дне моря. Несомненно, что не раз на протяжении истории человечества суда, потерпевшие кораблекрушение, увлекали с собой в пучину драгоценный груз серебра и золота в слитках и монетах. Среди них французские корабли «Ла Шамо» и «Телемак», американский «Генерал Грант», британские «Драммонд Касл», «Ройял Чартер», «Лютин» и «Черный принц», испанские «Флоренция» и «Нуэстра Сеньора де Аточа». Список этот можно продолжать и продолжать. По сведениям Гидрографического управления США, с 1500 года до нашего времени каждый год в море гибло в среднем 2172 судна. На каждую жертву кораблекрушения приходится по разным сведениям от 2,5 до 40 квадратных километров морского дна.

Обстоятельства и причины многих кораблекрушений, особенно в XX веке, хорошо известны и тщательно изучены. Однако немало кораблей исчезало без следа, что всегда рождало многочисленные гипотезы. Что случилось с ними, с их экипажами? Стали ли они жертвами стихии или пиратов? А может, вмешалась потусторонняя сила? Сколько легенд сложено о так называемом Бермудском треугольнике. В районе, ограниченном воображаемой линией, соединяющей Бермуды, Флориду и Пуэрто-Рико, при таинственных обстоятельствах пропало много судов и самолетов.

Жертвами Бермудского треугольника стали «Атлантик» и «Циклоп», «Скорпион» и «Кэрролл А. Дириг», «Саутерн Дистрикте» и «Марин Салфер Куин» .. О пропавшей бригантине «Мария Целеста» написано немало книг. Пытался разгадать ее тайну и Артур Конан Доил, автор книг о Шерлоке Холмсе.

Все исчезнувшие суда заносятся английским страховым обществом Ллойда в «Красную книгу». Это значит, что эксперты по мировым авариям и специалисты-кораблестроители не смогли установить причину гибели этих судов, и никто не знает места, где они потерпели крушение.

XX век отмечен крупными катастрофами на подводном флоте. Достаточно назвать «Сюркуф» (Франция), «Тетис» (Великобритания), «Трешер» (США), «Дакар» (Израиль), «Комсомолец» (СССР). Гибель этих субмарин таит в себе немало загадок.

Но если бы проводился социологический опрос по поводу того, какую катастрофу можно назвать самой знаменитой в XX веке, то большинство опрошенных назвали бы гибель «Титаника». Причиной тому, помимо вечного интереса к таинственной истории потопления гигантского корабля, является нашумевший одноименный фильм Джеймса Камерона.

В настоящем издании почти не рассказывается о кораблях, погибших в результате военных действий. Это отдельная тема. Однако в истории мореплавания случались крупные катастрофы, которые можно назвать «военными» с большой натяжкой. Это прежде всего немецкий транспорт «Вильгельм Густлов», британские трансатлантический лайнер «Лузитания» и транспортное судно «Лакония», которые были торпедированы подводными лодками.

Морские катастрофы уносили и уносят человеческие жизни. Средства спасения потерпевших кораблекрушение известны столько времени, сколько существует само мореплавание.

Сегодня на страже безопасности людей, вышедших в море, стоит целый ряд специальных устройств и приспособлений – от разделения судна на отсеки переборками до его оборудования спасательными шлюпками и аварийным радиопередатчиком, подающим сигнал бедствия. Однако средства спасения часто оказывались бесполезными. Например, шлюпки не всегда удавалось спустить на воду: то выходили из строя некоторые шлюпбалки, то волной, захлестнувшей палубу, смывало иные шлюпки за борт.

Для обеспечения безопасности судоходства были введены Правила предупреждения столкновений судов в море. Они, в частности, предписывают судам на период от захода до восхода солнца нести бортовые огни на правом борту – зеленый, на левом – красный. Ночью при малой видимости они должны быть различимы с дистанции не менее 3 миль.

Немало аварий судов происходит в тумане. Поэтому суда должны непременно подавать туманные сигналы – длинный гудок через каждые две минуты.

На современных судах установлены радары и эхолоты. Поскольку звук в воде распространяется с большей скоростью, чем в воздухе, сигнал об опасности по гидролокатору поступает гораздо быстрее. Существуют и множество других средств безопасности. Тем не менее корабли продолжают идти ко дну. В чем же причина?

#### ВВЕДЕНИЕ

К катастрофе приводят неправильные действия экипажа аварийного судна, а также других судов, ответственных лиц и организаций. Часто эти правила моряки вынуждены нарушать, чтобы принести хозяевам щедрую прибыль. Таким образом, с развитием техники человеческий фактор оказывается одной из главных причин гибели кораблей.

Последние крупные катастрофы произошли с грузопассажирскими паромами. Потерпели крушение «Эстония», «Дона Пас», «Скандинавиан стар», «Геральд оф Фри Энтерпрайз».

Известный писатель-маринист Лев Николаевич Скрягин, посвятивший теме кораблекрушения немало книг, утверждает: «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 линиях. Она побуждает одних и вынуждает других «срезать углы» с действующих правил безопасности плавания – лишь бы вырваться вперед и «сломать» конкурента».

В условиях высокой конкуренции приносят прибыль большое количество рейсов судна и скорость хода. Безопасность людей отходит на второй план. А это приводит к печальным последствиям...

#### «ФЛОРЕНЦИЯ»

май 1588 года

Испанский галион затонул в результате взрыва у берегов Шотландии. Погибло более 500 испанцев.

В феврале 1587 года, когда в лондонском Тауэре была казнена шотландская королева Мария Стюарт и католический заговор против Елизаветы был раскрыт, римский папа Сикст V призвал католиков к открытой войне с Англией. Испания, поставив своей целью сохранить монопольное положение на море, стала готовиться к вторжению на Британские острова. Для этого испанский король Филипп II снарядил громадный по тому времени флот – «Непобедимую армаду», состоящую из ста тридцати кораблей, имевших на борту, помимо экипажей, 19 тысяч отборных солдат и около трех тысяч орудий.

Однако выход «Непобедимой армады» был отложен на целый год в связи с внезапным нападением английских кораблей на Кадис и другие испанские порты, во время которого было уничтожено несколько десятков испанских судов.

В мае 1588 года «Непобедимая армада» в составе семидесяти каравелл и шестидесяти галионов вышла из Лиссабона к берегам Нидерландов, но застигнутая жестоким штормом вынуждена была зайти в Ла-Корунью на ремонт

В море она смогла выйти только 26 июля. Через несколько дней, достигнув английских вод у Плимута, «Непобедимая армада» взяла курс на Дюнкерк

Для английского флота это был очень удобный момент для атаки.<sup>1</sup> Морское сражение длилось две недели, после чего «Армада» уже не смогла добраться до Дюнкерка. Испанскому флоту так и не удалось соединиться с сухопутными войсками. Понеся огромные потери, испанцы от-

казались от попытки вторжения Теперь им приходилось думать только;

об отступлении i

Сильные встречные ветры не позволяли оставшимся кораблям «Армады» идти через Ла-Манш. Поэтому к родным берегам пришлось добраться через Северное море, вокруг Шотландии Жестокий шторм у Оркнейских островов довершил разгром «Непобедимой армады» На запад-

ном побережье Ирландии погибло несколько испанских кораблей и было взято в плен более пяти тысяч испанских солдат.

. ФЛОРЕНЦИЯ»

Один из самых больших кораблей «Армады» взорвался и затонул почти со всем экипажем в заливе Тобермори у острова Малл Именно этот корабль, получивший название «Тоберморский галион», стал уже после своей гибели знаменитым кораблем «Непобедимой армады».

В Англии и Шотландии существует несколько вариантов легенды о «Тоберморском галионе». Самая распространенная следующая.

Уходя от преследования англичан, казначейский корабль «Непобедимой армады» «Флоренция», перевозивший много золота, во время сильного шторма нашел убежище в заливе Тобермори

В это время в Шотландии шла кровопролитная война между кланами Макдональдса и Маклинов Занятые местными распрями, шотландцы

перед этим, как правило, жестоко расправлявшиеся с экипажами кораблей «Армады», на сей раз не тронули испанский корабль.

Капитан «Флоренции» Перейра послал предводителю Макдональдса довольно грубое письмо, требуя снабдить его экипаж водой и провизией.

Назвав испанца «наглым нищим», Макдональд вернул письмо капитану «Флоренции» и предложил ему поединок. Но предводитель клана Маклинов Лохлан Мор оказался хитрее своего врага. Он снабдил «Флоренцию» водой и бараниной, за что запросил у Перейры на несколько дней сто солдат. Пополнив свое войско вооруженными испанцами, Лохлан Мор наголову разбил Макдональдса.

С наступлением осени матросы и солдаты «Флоренции», не привыкшие к такому суровому климату, стали замерзать. Они предпочли бы еще раз сразиться в море с англичанами, чем провести зиму у берегов Шотландии.

Перед самым отплытием корабля из залива Тобермори Лохлан Мор, узнав, что на «Флоренции» находятся несметные богатства, начал требовать у испанцев золото.

Отпустив на корабль взятых на время солдат, он в качестве заложников оставил у себя в замке трех испанских офицеров. За выкупом на галион он послал своего родственника Дэвида Гласа Маклина, который был схвачен испанцами и посажен в трюм корабля. «Флоренция», подняв паруса, направилась в море.

По легенде, Маклину разрешили с палубы корабля в последний раз взглянуть на родную землю. Затем, вернувшись в трюм, он поджег пороховой погреб. В результате взрыва «Флоренция» переломилась на две части и затонула. При этом погибло около пятисот испанцев. Два человека, которым удалось спастись, были убиты шотландцами на берегу. Вместе с кораблем погибли и сокровища, которые оценивались в тридцать миллионов золотых дукатов. Таков один из вариантов легенды.

Однако историкам до сих пор не удалось установить подлинное название «Тоберморского галиона». Ведь не сохранился список кораблей, входивших в «Армаду». Разные источники называют этот корабль по-разному: «Флоренция», «Дюк Флоренции», «Адмирал Флоренции», «Флорида». Никто не знает и точного имени капитана корабля. Согласно одним историческим записям, его звали Перейра, по другим — Ферейра.

Спорным остается вопрос и о самих сокровищах, погибших с кораблем в заливе Тобермори. Одни историки предполагают, что именно этот корабль являлся казначейским и что на нем, помимо золота, была даже корона, осыпанная бриллиантами, предназначавшаяся, в случае победы Испании, для коронации Филиппа II на английском престоле.

Испанцы же считают, что этот галион не мог быть казначейским кораблем «Армады», так как в тот исторический период каждое испанское судно имело свою собственную казну. Если даже предположить, что «Флоренция» и была казначейским кораблем, то на его борту все равно не могло быть такого огромного количества дукатов.

После разгрома «Армады» испанцы распустили слухи, что в заливе Тобермори погиб корабль «Сан-Жуан Баптиста», на котором не было никакого золота. Возможно, это объяснялось чисто военными соображениями не раскрывать тайну гибели своего судна, на котором действительно имелось золото.

Однако можно предположить, что на «Флоренции» действительно был ценный груз. Так, английский посол в Шотландии 6 ноября 1588 года в своем письме из Эдинбурга в Лондон лорду Френсису Уолсингхему упоминал о большом испанском корабле, погибшем с ценным грузом в заливе Тобермори у острова Малл. Ведь не зря из-за «Флоренции» между разными шотландскими династиями на протяжении пятнадцати поколений шла непримиримая вражда.

Сначала сокровищами погибшего корабля заинтересовался король Англии Карл I. По его приказу Адмиралтейство в 1641 году обязало потомка шотландского рода Маклинов герцога Арджилла заняться поисками золота в заливе Тобермори. Однако Арджиллу не удалось найти золота на дне залива.

В 1665 году Арджиллы заключили с английским мастером по изготовлению водолазных колоколов Джеймсом Молдом договор на три года, по которому последний имел право заниматься поисками золота, оставляя себе пятую часть найденного. Но водолазный колокол Молда работал плохо, и его часто приходилось ремонтировать.

Спустя три месяца были подняты три бронзовые пушки. В дальнейшем Молд расторгнул договор, намереваясь позднее тайно заняться подъемом сокровищ. Тогда Арджиллы сами соорудили подобный водолазный колокол и стали продолжать поиски. Им удалось поднять еще шесть пушек и несколько деревянных обломков корабля. Однако золота они не нашли.

В 1676 году Арджиллы заключили с другим водолазным мастером Джоном Клером трехлетний договор, по которому тот обязан был отдавать две трети поднятого с корабля золота.

Прошло два месяца, и этот договор также был расторгнут. Арджиллы пригласили шведских подводных мастеров. Но и они ничего не добились.

В 1730 году с «Флоренции» было впервые поднято несколько золотых и серебряных монет и большая бронзовая пушка, на которой были выбиты герб Филиппа II и дата – 1584 год. Эта пушка нашла себе приют в одном из шотландских замков.

11

Услышав о найденном золоте, герцог Йоркский, адмирал всей Англии и Шотландии, решил завладеть «Флоренцией». Он заявил, что согласно королевскому указу все погибшие у берегов Великобритании суда принадлежат ему. Арджиллы через королевский суд сумели доказать свое право на владение этим кораблем, сославшись на то, что все суда, затонувшие до 1707 года (год объединения Англии и Шотландии) у берегов Шотландии, принадлежат навечно шотландцам, а суда, погибшие позже, – герцогу Йоркскому.

В 1902 году с «Флоренции», корпус которой уже сгнил, подняли пушку, старинную шпагу и около пятидесяти дукатов.

В 1903 году в городе Глазго был создан специальный синдикат по подъему сокровищ «Флоренции». Собрав большую сумму денег и получив у Арджиллов на довольно льготных условиях согласие на проведение водолазных работ, синдикат приступил к осуществлению своего грандиозного плана. Работами руководил один из опытных специалистов водолазного дела в Глазго – капитан Вильяме Берис.

После того, как водолазы извлекли на поверхность, помимо ржавых

железных обломков, каменных балластин, чугунных ядер, два циркуля, золотые кольца и несколько монет, все находки были распроданы с аукциона в Глазго.

В 1922 году «Флоренция» привлекла внимание опытного специалиста судоподъемного дела – английского капитана Джона Айрона, под руководством которого после окончания первой мировой войны было поднято 240 судов.

Подсчитали, что экспедиция капитана Айрона явилась пятидесятой по счету попыткой добраться до сокровищ «Тоберморского галиона», а стоимость поднятых за эти триста с небольшим лет ценностей составила всего лишь тысячу фунтов стерлингов...

Трудно сказать, во сколько обошлась организация всех подводных экспедиций на «Флоренцию», но, во всяком случае, сумма ее наверняка больше стоимости этого мифического древнего клада.

#### «ЖИРОНА»

27 октября 1588 года

Испанский галеас налетел на скалу у побережья Ирландии Погибло 1300 человек

22 июля 1588 года 130 кораблей, имевших на борту 2431 пушку, отплыли из Ла-Коруньи на северном побережье Испании Шестьдесят пять из них были галионами и вооруженными торговыми судами, двадцать пять – грузовыми, перевозившими лошадей, мулов и провиант Среди них были 32 маленькие лодки, четыре галеры и четыре галеаса, одним из которых был «Жирона» Галеасы, усовершенствованные галеры, но гораздо меньшего размера, использовались в качестве маневренных приводимых в движение веслами канонерских лодок Эта флотилия несла 27 500 человек 16 тысяч солдат, 8 тысяч моряков, 2 тысячи каторжников и галерных рабов, 1500 человек благородного происхождения и других добровольцев

Возглавлял экспедицию дон Алонсо Перес де Гусман эль Буэно герцог Медина-Сидония, дворянин

очень старинного рода и – даже по его собственному мнению – обладавший минимальной компетенцией для руководства операцией такого рода Тем не менее среди его старших офицеров находился дворянин, прославившийся по всей Испании дон Алонсо Мартинес де Лейва один из храбрейших и лучших капитанов того времени Его репутация была так высока, что около сорока знатнейших фамилий Испании отправили своих сыновей на его корабль «Ла Рата Санта-Мария Энкоронада», чтобы он лично мог вести их к победе над еретиками протестантской Англии

Но им не суждено было добиться победы Несчастья начались в ЛаМанше Испанская армия в Нидерландах не была готова Английский флот воспользовался преимуществом, предоставленным ему погодой, и разбил «Непобедимую армаду» у Кале Ветер пригнал корабли МединыСидонии к подветренному берегу Фландрии, затем переменялся и дал

ему возможность уйти в Северное море Сидония отдал приказ возвращаться в Испанию, держа курс, как записал один из офицеров, «вокруг Англии, Шотландии и Ирландии, через 750 лиг штормящего, почти неизвестного нам моря»

Но из 130 кораблей «Непобедимой армады» вернулись только 130 Многие затонули, и бури той осени выбросили двадцать или тридцать судов на берега Шотландии и Ирландии «Ла Рата», поврежденная, лишенная мачт, после двух ужасных недель одиночного плавания в Северной Атлантике пришла в бухту залива Блэксол на западном побережье Ирландии Мартинес де Лейва направил ее к берегу, высадил своих людей, выгрузил сокровища и сжег судно

По счастью, другой корабль «Армады», «Ла Дукеса Санта-Анна», зашел в бухту, и де Лейва погрузил своих людей и вещи на его борт Он снова вышел в море, снова сел на мель, снова его люди и золото оказались на берегу, и снова Мартинес де Лейва приложил усилия, чтобы защитить их, на этот раз в развалинах замка около залива Лохрос-Мор

Вскоре разведчики сообщили о других испанских кораблях из города Киллибетз, расположенного в одиннадцати милях от холмов Донегала Мартинес де Лейва поспешил туда с судовой командой и сокровищами потерпевших крушение «Раты» и «Дукесы» Он обнаружил три корабля, один поврежденный и два разрушенных, и три больных и голодающих экипажа Из остатков разбитых кораблей с помощью наиболее сильных людей из пяти экипажей, которыми он теперь командовал, де Лейва восстановил единственное способное держаться на плаву судно, галеас «Жирону» По мере возможности он восстановил ее поломанный руль, залатал корпус, погрузил на борт 1300 человек и наиболее ценное имущество Корабль был так перегружен, что де Лейва вряд ли рассчитывал достичь берегов Испании Единственным шансом для него теперь было отправиться к берегам Шотландии, где Яков VI, сын католической королевы Марии Стюарт, без сомнения, предоставил бы убежище ее испанским единоверцам

В ночь на 26 октября сильный северный ветер подстегивал галеас, шедший мимо восточной оконечности Ирландии Волны разбили его поврежденный руль, теперь он лавировал в провалах между валами, дрейфуя в сторону прячущихся во мраке скал по правому борту

Впереди, не далее чем в тридцати милях, находилось западное побережье католической Шотландии и убежище для уцелевших судов некогда величественной «Армады» Еще несколько миль – и «Жирона» достигла бы Ирландии Гребцы боролись с ветром, непрестанно взмахивая веслами, тщетно пытаясь удержать корабль подальше от берега

Ветер победил Кипящая вода перехлестывала через правый борт корабля Вопль впередсмотрящего заставил моряков бросить якорь Слишком поздно Клык скалы, выступавший из моря, пропорол борт «Жироны», она села на скале Ее корма была разбита, борт разломан Пушки,

14

ядра, личное оружие, имущество, сундуки и 1300 несчастных людей, изнемогших в борьбе, утонули в кипящем прибое.

Из 1300 человек только пятеро достигли берега живыми. Среди тех,

кто не спасся, был молодой дворянин, чьи последние мысли были обращены к Испании и – мы можем предположить – к своей суженой, надевшей ему на палец прекрасное кольцо, сделанное специально по ее заказу, кольцо, которым она символически отдавала себя ему.

Мысль растаяла вместе с жизнью молодого человека. Его тело, некоторое время державшееся на вздымающихся волнах, постепенно погрузилось в заросли бурых водорослей, покрывающих морское дно. Там мелкие морские обитатели и постоянное волнение разрушили его. Кольцо упало с руки и закатилось в расщелину..

В 1960-х годах это кольцо нашли искатели сокровищ.

В национальных архивах имеется множество упоминаний о «Жироне». Документы содержали точную информацию о том, как она затонула, но не о том, где это произошло. Упоминания о «Жироне» в документах того времени были противоречивыми. Через десять дней после того, как она затонула, лорду-депутату в Дублинский замок пришло известие о том, что «упомянутая галера, отплывшая из упомянутой гавани (Киллибергз) с таким количеством испанцев, какое она только могла нести, и шедшая вдоль берега к шотландским Оркнейским островам, затем разбилась, налетев на скалу Банбойе; корабль и люди погибли, спаслись только пятеро, едва добравшиеся до берега... Эта скала Банбойе находится недалеко от дома Сорли Боя».

Упомянутый Сорли Бой – это Сорли Бой Макдоннелл, местный лорд, некогда непримиримый враг английских властителей в Ирландии. И он имел для этого веские основания. Дрейк потопил его галеры; люди Эссекса убили его жену и младших детей. Его «домом» был замок Данлюс, чьи молчаливые, изъеденные непогодой стены все еще виднеются на вершине скал около Потбаллинтрэ. Но Банбойе, устье реки Буа, или Баш, лежит в двух милях к востоку.

В декабре лорд-депутат информировал Лондон, что слышал о «трех слитках латуни, лежащих в пределах видимости между скалами у Банбойе» и что Мартинес де Лейва утонул. В августе он доложил, что испанские пушки подняты, однако выяснилось, что их забрал какой-то шотландский капитан в сопровождении двух испанцев. В письме, содержащем эту информацию, говорилось: «Сообщают, что там находится большое количество золота и серебра». Чиновник, который отправил это сообщение, отметил: «.. те монеты, которые были под водой, по моему предположению, все еще там»

Позднее английский губернатор этого региона, сэр Джон Чичестер, написал: «Джеймс Макдоннелл поднял три сундука с сокровищами, которые были доставлены в замок Данлюс». И далее: «Макдоннеллы... установили три орудия, снятые с одного из испанских кораблей... Я

15

потребовал упомянутые пушки... но они категорически отказались вернуть их».

Остается добавить, что после гибели «Жироны» сын Сорли Боя Джеймс расширил и украсил Данлюс. Наверное, не стоит объяснять, откуда взялось его неожиданное богатство.

«САН ТОМЕ»

16 марта 1589 года

Испанская каравелла затонула у побережья Африки Большое



количество жертв

Каравелла «Сан-Томе» вышла из  
Кохина в Восточной Индии в январе 1589 года под командованием Эстева да  
Вейги Во время похода повредилась обшивка корабля, и  
сквозь щели стало проникать  
столько воды, что 16 марта капитан  
принял решение покинуть судно На  
борту находилось несколько сот пассажиров Капитан и офицеры взяли  
в единственную спасательную  
шлюпку только самых именитых из  
них, всего 140 человек Остальные  
должны были остаться

Автор описания катастрофы (издано в 1611 году) Диего де Коуту пишет  
«Оставшиеся на корабле поняли, что их может спасти только провидение или  
их собственные усилия  
И поскольку на корабле было достаточно необходимых материалов,

они немедленно взялись за строительство плотов Однако сразу же после  
спуска на воду все плоты затонули Это произошло не только по божьей  
воле, но также из-за равнодушия и эгоизма тех, кто попал в лодку Если  
бы построить плоты раньше и плыть под прикрытием спасательной лод  
ки, могли бы спастись все Довод о недостатке времени не соответствует  
действительности Корабль оставался на поверхности еще целых двадцать  
четыре часа, и это при том, что насосы к тому времени уже не работали  
Ситуация в шлюпке была, однако, не намного лучше Все приняли  
руководство рыцаря Бернарди де Карвалью Видя, что остальных охвати  
ла паника, а офицеры ненадежны, он также потерял голову Известно  
правда, что в подобных ситуациях (это подлинные слова автора) моряки  
и военные ведут себя как варвары и не обращают внимания ни на что и  
ни на кого, а также что за свое поведение, грубость и жестокость они, в  
случае спасения, никогда не бывают наказаны »

Лодка оказалась перегруженной – борт был над самой водой, и с каждой  
волной она зачерпывала воду Побережье Африки (Наталь) накануне  
находилось в поле зрения, но за ночь исчезло Когда его достигнут потер  
17

певшие кораблекрушение, было вопросом времени То есть опасность  
для тех, кто оказался в лодке, не была столь явной, хотя до момента  
спасения и оставалось еще пять дней Вот как описывает Диего де Коуту,  
который, вероятно, находился в лодке, то, что происходило дальше «Офицеры  
решили, что лодку следует облегчить любой ценой Их предложение  
бросить в воду несколько пассажиров ввиду напряженности ситуации было  
принято Офицеры выбрали шестерых несчастных, которые ни о чем не  
догадывались, схватили и бросили за борт Их сразу же поглотило море,  
никто не вынырнул на поверхность»

К вечеру того же дня (17 марта) лодка вернулась к кораблю ('), который  
еще находился на плаву, переполненный обезумевшими людьми, уже  
ничего не предпринимавшими для своего спасения Единственное, что  
они были в состоянии делать, так это молиться и взывать к Деве Марии  
Моряки вскарабкались на палубу судна, бросили в лодку несколько бочонков  
с водой и сухарями, и, поскольку при этом она опять слишком  
погрузилась в воду, офицеры выбрали несколько ни о чем не подозревающих  
жертв и бросили их в море Затем подняли на лодке паруса и попытались

достичь суши Они пристали к берегу только 22 марта из-за встречного течения, относившего лодку от берега Каравелла затонула раньше, еще 17 марта со всеми, кто на ней остался

24 марта потерпевшие кораблекрушение решили двинуться вдоль побережья (территории нынешнего Мозамбика) к форту Лоренсу Маркиш, где размещался португальский гарнизон Шли очень медленно, не хватало еды, постоянно угрожало нападение туземцев 18 апреля моряки предложилиделиться Одна группа должна были привести помощь для более слабых, в частности для женщин «Остальные им, разумеется, не доверяли и утверждали, что, еслиделиться на две части, то погибнут все » Обмен мнениями закончился рукопашной Мужчины сводили счеты со своими противниками в драке Таким образом, отряд практически развалился В конце апреля сорок пять самых крепких его членов дошли до португальской крепости в Софале Только через некоторое время удалось организовать экспедицию по спасению оставшихся Осенью того же года она нашла несколько человек на острове Сетимино (позже он был назван Слоновый остров, а сегодня называется Остров Португальцев) в устье реки Эспирито Санто По сведениям де Коута, их было не более двадцати

#### «САН-ДИЕГО»

14 декабря 1600 года

Испанский галион затонул во время маневра в филиппинских водах. Погибло 350 человек.

Обнаружить судно, затонувшее четыре столетия назад, удается редко. Подобная находка для археолога-подводника – истинная награда за многолетние поиски и труды.

По свидетельству Фрэнка Годдио, подводного археолога со стажем, его знакомство с галионом «Сан-Диего», исчезнувшим в филиппинских водах еще 14 декабря 1600 года, началось задолго до обнаружения судна – тогда, когда он начал рыться в архивах, изучая фолианты со свидетельствами немногих уцелевших в этой трагедии.

Поначалу история галиона не обещала ничего загадочного. Имелись точные сведения о дне и часе его гибели. Также были известны численность экипажа, количество орудий, тип груза, даже место катастрофы: в шести милях от острова Лусон. Так, во всяком случае, значится в объемистом протоколе, который вот уже 400 лет хранится в испанских архивах; его составил свидетель катастрофы, адмирал Антонио де Морга.

«Чем глубже я уходил в детали, тем запутаннее мне казалось дело, – вспоминает Фрэнк Годдио. – Существовали ведь свидетельства и других выживших. А те придерживались своих версий, существенно расходившихся с показаниями де Морги. Взять хотя бы записки капитана нидерландского галиона «Маврикий», едва не затонувшего рядом с «Сан-Диего». Именно из них я узнал, что на «Сан-Диего» разыгралась подлинная драма, истоками которой послужили мелочность, некомпетентность и тщеславие, погубившие 350 человек».

Так что же случилось? Фрэнк Годдио потратил много времени на сопоставление фактов и материалов, после чего сделал собственное, обоснованное заключение. Теперь и мы имеем возможность проследить за его выводами, пережив заново события, происшедшие четыре столетия назад.

19

В конце 1600 года в столице Филиппин Маниле, контролируемой Мадридом с 1565 года, поднялся настоящий переполох: в прибрежных водах курсировал нидерландский капер. И это в то время, когда весь испанский флот выступил на подавление исламских мятежей на юге архипелага! Манила, где кроме 20 тысяч филиппинцев и 15 тысяч китайцев проживали всего 2 тысячи испанцев, была практически беззащитна перед возможной атакой голландцев.

Полностью загруженный 270-тонный галион «Маврикий» под командованием капитана Оливье ван Ноорта и сопроводительный шлюп «Эендрахт» водоизмещением 50 тонн – почти два года находились в пути. Во время страшных штормов у берегов Южной Америки голландская флотилия потеряла два больших корабля и 150 матросов. В команде осталось чуть больше 90 человек. В Чили капитан смог загрузить в качестве провианта только птичьи яйца и засоленное мясо пингвинов, и как следствие на борту вскоре стала свирепствовать цинга.

И все же голландцы достигли Филиппин и пошли на хитрость, выдав себя за французов. Один из голландских матросов даже переоделся в костюм католического священника. Хитроумным чужакам удалось обманывать испанцев почти 10 дней, что позволило им немного отдохнуть. Позже, однако, обман раскрылся и ван Ноорту в самый последний момент едва удалось ускользнуть. Теперь провианта и воды на судне хватало, но силы у всех были на исходе. Самое большее, на что могли бы решиться голландцы, – атаковать джонки с китайским фарфором, следовавшие в Манилу. Было самое время возвращаться домой.

Для председателя высшего совета Филиппин, влиятельнейшего лица всей колонии, столь неожиданно явившийся противник оказался весьма кстати. Уже два года Антонио де Морга состоял на службе у короля Филиппа. Удар по пиратам-протестантам окончательно открыл бы для него – и он на это очень надеялся – дорогу в Америку, о которой давно мечтал.

Объявив себя адмиралом флотилии, де Морга приказал снарядить два торговых корабля – 300-тонный галион «Сан-Диего» и маленькое судно «Сан-Бартоломе», – переоснастив их в крейсера. Из «Сан-Диего» он сделал флагманский корабль, снабдив его 14 пушками, снятыми с крепостной стены Манилы, и загрузив трюмы судна 127 бочками пороха, большим запасом пушечных ядер и мушкетных пуль. На случай преследования он взял на борт достаточно провианта и воды.

Небольшие трудности возникли у адмирала с набором экипажа. В своей хронике «События на Филиппинах» он позже писал, что поначалу предприятие, «обещавшее много риска и мало выгоды, ни у кого не вызывало большого восхищения», но все изменилось, «когда граждане увидели, что корабли стоят под командой доктора Антонио де Морги».

Новая роль де Морги совершенно не была ясна горожанам – юрист по образованию, он не обладал ни морскими, ни военными знаниями. Чтобы успокоить судовых офицеров, вице-адмиралом и комендантом

20

«Сан-Бартоломе» был назначен опытный капитан Хуан де Алькега Правда, под его началом вышло в море всего сто солдат и матросов А на борту 35-метрового «Сан-Диего» теснились более 450 человек' филиппинцы, африканские моряки, японские наемники, слуги и 150 испанских нотаблей, жаждавших снискать славу в этой сомнительной экспедиции.

С самого начала задул крепкий норд-ост, едва не срывавший паруса Уже на выходе из бухты Манилы всем стало ясно, что судно перегружено Всем, кроме командующего. Матрос Бенито дель Уэрто, которому чудом удалось спастись вместе с двадцатью другими моряками, свидетельствовал: «Вода за бортом достигала портов орудий – корабль так оказался забит, что даже к пушкам подойти было нельзя».

Чтобы хоть как-то выровнять крен, почти весь экипаж собрался с наветренной стороны. Судовладелец Луис де Бельвер умолял хотя бы часть груза выбросить за борт. Но именно де Морга приказал «весь хлам убрать с палубы вниз, так что там, среди всей этой рухляди, не осталось даже места, чтобы при необходимости позаботиться о раненых или погасить случайную искру, – чудо, что весь корабль не взлетел на воздух!»

14 декабря ван Ноорт заметил на горизонте чужие паруса. Он немедленно дал «Эндрахту» команду возвращаться на родину с дубликатами всех его многочисленных экспедиционных отчетов. На «Маврикии» стали готовиться к бою.

Испанцы начали атаку сразу, но первый выстрел прозвучал с «Маврикия» – прямое попадание. Грот «Сан-Диего» разорвало в клочья, один из насосов – вдребезги. Де Морга в ярости приказал открыть ответный огонь, но шеф канониров рапортовал, что орудия зарядить невозможно. Тогда де Морга решился брать «Маврикий» на бордаж, но, к несчастью, забыл приказать убрать паруса. «Сан-Диего» на полном ходу врезался в противника, получив при этом пробоину ниже ватерлинии. У «Маврикия» в тот момент серьезных повреждений не оказалось.

Тем временем тридцать испанцев уже спрыгнули на палубу «Маврикия» и с устрашающими криками принялись резать снасти и срывать с мачт паруса, готовясь поднять испанские флаги. Ван Ноорт и 58 человек экипажа забаррикадировались в трюмах. Перевес был явно не на их стороне, и голландец предложил начать переговоры о сдаче

В этот момент подплыл «Сан-Бартоломе» и сразу открыл огонь по «Маврикию», невзирая на то, что голландский корабль был уже почти занят испанцами Лишь в последний момент вице-адмирал де Алькега наконец понял, что же произошло, бросился в погоню за «Эндрахтом» и остановил его через несколько часов.

А что же происходило на «Сан-Диего»? Адмирал молчал, будто бы его не существовало. Матрос Бенито дель Уэрто нашел своего командующего бледным и безразличным, лежащим на матраце у якорной лебедки, на самом носу судна. Дель Уэрто махал перед его глазами захваченным вражес

ким флагом, заклиная де Моргу отдать наконец приказ о полном захвате «Маврикия», ибо экипаж последнего фактически уже сдался. В ответ он услышал: «Делай что хочешь ..» Ничего конкретного он так и не приказал. Все это совершенно расходится с героическими мемуарами самого де Морги, у которого едва ли не каждая страница полна описаниями ожесточенных схваток, но нигде нет ни слова о томительном ожидании так и не поступившего распоряжения

Из неразберихи на «Сан-Диего» голландец ван Ноорт извлек свою выгоду. Он приказал снова открыть огонь из орудий второй палубы, одновременно пустившись на чисто военную хитрость, его люди взорвали дымовые шашки, и из люков стал медленно выползать густой дым, разъедавая глаза нападавшим.

Опасаясь, что и «Сан-Диего» будет охвачен пламенем с «Маврикия», де Морга отдал наконец свой первый приказ (после шестичасового молчания!), оказавшийся самым фатальным в его короткой карьере командующего. Вместо того чтобы эвакуировать команду с поврежденного «Сан-Диего» на «Маврикий», он отозвал своих с борта голландского судна и приказал рубить абордажные канаты.

В течение нескольких минут неспособный к маневру «Сан-Диего» затонул в Южно-Китайском море, унеся с собой в пучину 350 жизней. Полные отчаяния солдаты пытались расстегнуть тяжелые нагрудные панцири и латы, но не успевали этого сделать Кое-кому все же удалось вплавь достигнуть суши. Между тем голландцы собрались на палубе и преспокойно открыли пальбу по потерпевшим кораблекрушение.

Де Морга покинул свое судно одним из первых (снова полное расхождение с его мемуарами) и поплыл на плоту, припрятав на себе два захваченных неприятельских флага. Плот с командующим толкал перед собой его секретарь – до самого острова Фортуна.

Предыстория захватывающая, но противоречивая. И вот теперь, 400 лет спустя, перед археологом Фрэнком Годдио стояла задача: изучив документы, попытаться обнаружить обломки «Сан-Диего» и вещественные доказательства всего описанного. Де Морга указывал место кораблекрушения – в шести милях от побережья острова Фортуна. Но Годдио теперь имел достаточно оснований не доверять запискам тщеславного командующего. По другим источникам, берег находился в досягаемости пушечного выстрела, поэтому Годдио сразу ограничил поиски сравнительно небольшим участком (4,6 x 2,8 километра) у юго-восточного побережья острова

Глубина там составляла 70 метров, а морское дно было покрыто коралловыми пластами примерно на высоту остова «Сан-Диего» В такой ситуации помочь мог только магнитометр – ведь все металлические части «Сан-Диего» после стольких лет коррозии наверняка потяжелели на сотни килограммов. Исследовательский катамаран Фрэнка Годдио, руководителя экспедиции, прошел контрольное поле метр за метром. На это

22

потрадили несколько недель – результата никакого. Годдио даже стал склоняться к мысли, что де Морга мог написать правду.

Но однажды детектор все-таки среагировал, показав, что прямо под археологами находятся 250 килограммов железа. Для «Сан-Диего» это было, конечно, мало. И все же в 52 метрах под исследовательским судном действительно оказались обломки какой-то посуды, всего в 500 метрах от берега.

Над местом находки поставили на якорь рабочую аварийно-спасательную платформу, рассчитанную на команду в 52 человека, среди которых были 18 аквалангистов. В первый же день исследователи натолкнулись на реликты редкой красоты тысяча неповрежденных предметов из небесноголубого китайского фарфора времен династии Мин – первоклассный экспортный товар, удивительно хорошо сохранившийся в морской воде за столько лет. Возможно, эти столовые приборы предназначались для

бывших на борту испанских нотаблей.

Был найден и единственный в своем роде изящный сосуд для воды в форме баклажана, служивший скорее всего для увлажнения чернильного камня. Его владелец расстался с жизнью так же, как и японцы-легионеры, присутствие которых доказывали найденные 24 бронзовые рукояти от самурайских мечей. Не меньшее культурно-историческое значение имеют 570 огромных глиняных кувшинов, служивших для хранения запасов мяса, овощей, приправ, масел, вин и, естественно, воды. Кроме того, аквалангисты извлекли действующую астрольбию и корабельный компас – во всем мире едва ли можно найти подобные и так же великолепно сохранившиеся.

«После того как был убран балласт судна – 150 тонн камней, – рассказывает Фрэнк Годдио, – «Сан-Диего» поразил нас другой, не менее радостной неожиданностью: части его корпуса удивительно хорошо сохранились. Прежде всего киль, многочисленные шпангоуты, даже руль! В общем, материала предостаточно, чтобы составить довольно точное представление о судостроении того времени».

Дальнейшая судьба тех, о ком шел рассказ, хорошо известна. В августе 1601 года, спустя полгода после филиппинской авантюры, Оливье ван Ноорт на своем «Маврикии» снова появился в гавани Роттердама – его земляки продолжали высылать свои флотилии в далекие восточноазиатские воды. Но только спустя 40 лет Нидерланды завладели довольно большой частью Индонезии, взяв под контроль торговлю специями, что впоследствии сделало эту страну одной из состоятельных наций мира.

Спасенный адмирал де Морга первым делом приказал арестовать Хуана де Алькегу, своего вице-адмирала и капитана «Сан-Бартоломе» («только из-за его самовольного преследования «Эендрахта» и произошло несчастье»). И прежде чем иные сведения об этих событиях достигли берегов Испании, при мадридском дворе все зачитывались искусно состря

23

панскими сочинениями де Морги. В июле 1603 года «морской волк» получил-таки столь желанный пост в Мексике, в вице-королевстве Новая

Испания.

Через 13 лет Антонио де Морга стал президентом королевского совета. Он умер в 1636 году, в возрасте 77 лет. Незадолго до смерти ему еще раз пришлось столкнуться с правосудием, но по другому поводу: его оштрафовали на две тысячи золотых дукатов за «совершенно открытые и неподобающие отношения со многими женщинами».

«САНТА-МАРГАРИТА»  
И «НУЭСТРА СЕНЬОРА ДЕ АТОЧА»

6 сентября 1622 года

Испанские галионы, затонувшие во время урагана у побережья во Флоридском проливе Погибло более 500 человек

1622 год был критическим для Испании Молодой король Филипп IV унаследовал обширную, но уже теряющую влияние империю Поддержка Испанией католических германских государств ввергла ее в последний и самый кровопролитный из религиозных конфликтов – Тридцатилетнюю войну

В 1622 году война для Испании проходила удачно, но требовала очень больших расходов И когда закончилось двенадцатилетнее перемирие с Голландией, орда вражеских кораблей устремилась в Кастильскую Вест-Индию

Несмотря на то, что испанские притязания в Северной Америке оспаривали англичане, французы и голландцы, ее богатые колонии в Центральной и Южной Америке все еще оставались в неприкосновенности

Единственным связующим звеном между Испанией и Вест-Индией были ее морские коммуникации, по которым флоты перевозили купеческие товары и королевские доходы, оружие и солдат, а также пассажиров

Филипп IV заставил своих купцов платить за защиту их судов, введя налог на торговлю с Вест-Индией В 1622 году Испания построила на эти деньги восемь мощных военных галионов и укомплектовала их двумя тысячами солдат и матросов Эта охранная флотилия конвоировала купцов и провела флагманов торгового флота, «Капитану» и «Алмиранту», к южноамериканским судам, шедшим из Портобело и Картахены с сокровищами Нового Света

Охранная флотилия ушла в Вест-Индию в конце апреля, потеряв два галиона еще до того, как берега Испании скрылись из виду В состав конвоя входили «Санта-Маргарита», прекрасный новый галион, купленный специально для этого похода, и выполняющая такие же функции, как

. САНТА-МАРГАРИТА» И «НУЭСТРА СЕНЬОРА ДЕ АТОЧА» 25

«Алмиранта», «Нуэстра Сеньора де Аточа» – корабль, незадолго до того построенный в Гаване для короля «Аточа», шестисоттонный галион получил свое название в честь одной из известных мадридских часовен, посвященных Богородице

Уходящий в плавание флот имел на борту вино, ткани, металлические изделия, книги и папские индульгенции, дарующие райское будущее тому, кто приобретет их, а также полмиллиона фунтов ртути, монопольного металла короны, используемого для извлечения серебра и золота из богатых руд Потоси

Командующий флотом, Лопе Диас де Армендарис, маркиз Кадерейта, благополучно довел свой корабль до Панамского перешейка Там, на большой ярмарке в Портобело, европейские товары были обменены на серебро Верхнего Перу Запарившиеся грузчики заполняли трюмы отправлявшихся домой судов, в то время как их хозяева записывали вещи и слитки в свои грузовые манифесты

В Портобело маркиз узнал, что у берегов Венесуэлы недавно видели тридцать шесть голландских кораблей, и предусмотрительно добавил к своей эскадре еще один галион, «Нуэстра Сеньора де Росарио» 27 июля флотилия достигла Картахены, где на суда было погружено золото из копей Нуэва Гранады и тонны королевского табака Огромное количество серебра в слитках и монетах было предназначено для передачи его хозяевам в Севилье Затем флотилия ушла в Гавану, свой последний порт назначения в Вест-Индии

Напряженность возросла, когда суда вынужденно дрейфовали в дни внезапно наступившего полного штиля 22 августа, когда было еще далеко до сезона наводящих ужас ураганов, они вошли в гавань Гаваны Новый испанский флот, курсировавший между Веракрусом и Испанией, уже ушел

Моряки «Аточа» проклинали удушающую жару, перетаскивая из трюма пятьсот тюков табака, чтобы загрузить туда сотни медных слитков. На «Аточе» было пятнадцать тонн кубинской меди, отправляемой в Малагу для отливки бронзовых пушек, которые должны будут защищать империю. Наконец табак был сложен вместе с грузом гондурасского индиго. Капитан галиона Яков де Вредер также занес в грузовой манифест большое количество золота, серебра и серебряных изделий. Но теперь стало ясно, что суда не смогут уйти 28 августа, как надеялся маркиз Кадерейта.

Капитаны решили сняться с якоря с наступлением новолуния. В то время моряки верили, что благоприятные погодные условия в период новолуния будут держаться по крайней мере несколько дней (В последнее время наука доказала, что их вера была до некоторой степени обоснована). Таким образом, если 5 сентября, в день полнолуния, погода будет хорошей, она должна оставаться такой достаточно долго и дать возможность флотилии благополучно достигнуть пользующегося дурной славой побережья Флориды. Однако испанцы не могли знать, что в этот са

26

мый момент небольшой, но усиливающийся шторм, двигавшийся с северо-востока, достиг Кубы.

Воскресное утро 4 сентября 1622 года наступило, как отметил маркиз, «с безоблачным и ясным небом и приятным ветром». Двадцать восемь судов с наполненными парусами, развевающимися флагами и выпелами торжественно прошли мимо Кастильо-дель-Морро в открытое море. Каждое судно было Кастилией в миниатюре, носителем культуры, богатства и мощи Испании.

«Аточа» представляла собой плавающую крепость, несущую двадцать бронзовых пушек, шестьдесят мушкетов и большие запасы пороха и ядер. Помимо команды, на борту находились восемьдесят два солдата под командованием капитана Бартоломе де Нодаля, известного путешественника. Команда состояла из 133 человек, включая восемнадцать канониров. Из своей каюты вице-адмирал флота Педро Паскиер де Эспарса руководил действиями вверенного ему соединения кораблей.

Все свободное место на «Аточе» было забито сокровищами Вест-Индии. Сундуки и ящики, наполненные золотыми и серебряными слитками, и восьмидесятью серебряными монетами, были результатом многочисленных коммерческих операций; одна партия груза содержала 133 серебряных слитка, часть серебра короны, добытого и выплавленного в Потоси тысячами жителей колонии.

В трюмах также находилось двадцать тысяч песо для наследников Христофора Колумба, кругленькая сумма, вырученная от продажи папских индульгенций, и деньги королевской казны, полученные за проданных в Картахене черных невольников. Вместе с медью, индиго и табаком «Аточа» несла огромные сокровища – девятьсот один серебряный слиток, сто шестьдесят один золотой слиток или диск и около 255 тысяч серебряных монет.

В маленьких каютах на корме разместились сорок восемь пассажиров – социальный срез общества Кастилии и Вест-Индии. Сановный



королевский посланник в Перу, отец Педро де ла Мадрис, делил свое жилище с тремя другими августинскими братьями. В Портобело на борт поднялись дон Диего де Гезман, губернатор Куско, и богатые перуанские торговцы Лоренсо де Арриола и Михель де Мунибе, а также секретарь перуанского апелляционного суда Мартин де Сальгадо с женой и тремя слугами.

Хотя «Санта-Мargarита» несла в два раза меньше драгоценных слитков, чем «Аточа», пассажирам на ней было так же тесно, не исключая и губернатора испанской Венесуэлы, дона Франсиско де ла Хоса. На каждом судне были пассажиры, не упомянутые поименно в корабельных списках – рабы и слуги – так называемые «лица, не имеющие значения».

Главный лоцман направил флотилию в Флоридский пролив, пытаясь попасть в наиболее мощный поток Гольфстрима около Флориды-Кис. Но усиливающийся ветер шторма, переросший затем в ураган, уже при «САНТА-МАРГАРИТА» И «АНУЭСТРА СЕНЬОРА ДЕ АТОЧА» 27

ближался к проливу. К утру понедельника 5 сентября сильный северо-восточный ветер поднял волнение.

Вскоре обстановка еще более ухудшилась, и каждое судно стало изолированным, сражающимся мирком. Для людей единственной реальностью стали свистящий ветер и вздымающиеся волны, – это и еще безнадежная борьба с морской болезнью и страхом смерти. Когда ветер сорвал паруса, сломал мачты и разбил рули, суда превратились в неуправляемые куски дерева. Последующие события были описаны в английском отчете того времени: «Как волны накатываются одна за другой, так одна беда следовала за другой: сначала ветер повернул на зюйд... затем они начали опасаться, что их занесет в какое-нибудь устье реки или бухту флоридского побережья... а потом не осталось никакого выбора – только разбиться на отмелях или погибнуть на берегу».

Сильным потоком ветра было захвачено восемь несчастных судов, включая «Росарио», «Аточу» и «Санта-Мargarиту». Их быстро понесло на север, в сторону рифов. Гутиерре де Эспиноса, капитан «Санта-Мargarиты», находился в своей каюте и готовился к крушению. Только что он приказал своему адъютанту спрятать часть груза – несколько золотых и серебряных слитков, столовое серебро и котелок с шоколадом – в его личный сундук. Затем Эспиноса крепко обвязал этот сундук веревкой, так, чтобы он мог держаться на плаву. Остальных людей на борту в этот момент мало заботили материальные ценности: встав на колени вокруг священников, они молились.

После наступления темноты «Санта-Мargarита» потеряла свой фок (главный парус на фок-мачте). Огромные волны, перекачавшиеся через ее корпус, снесли грот-мачту и штурвал. Судно сносило к северу.

На рассвете 6 сентября, во вторник, лоцман сделал в судовом журнале запись об уменьшении глубины; несчастье было близко. Несколько отважных матросов пытались поставить еще один фок и, лавируя, уйти от опасности, но его снова унесло.

Когда судно проносило между флоридскими рифами, попытались отдать якоря, но они не забирали грунт. Внезапно галион налетел на мель и засел на ней.

Когда совсем рассвело, командир находящейся на корабле пехоты, капитан Бернадино де Луго подошел к фальшборту «Санта-Мargarиты». Затем, как сообщает командующий флотом в соответствии с рапортом де Луго, «в семь часов утра капитан увидел в одной лиге к востоку от своего

галиона другой галион под названием «Нуэстра Сеньора де Аточа», на котором осталась только бизань-мачта. Пока он следил за ним, галион затонул». Затем его собственный корабль начал погружаться. Спрыгнув за борт, де Луго ухватился за деревянный брус и поплыл. Еще шестьдесят семь человек нашли спасение на обломках «Санта-Маргариты». Как записано в английском отчете, «...многие пассажиры после исчезновения корабля не могли спастись, море не дало им такой возможности». Сто двадцать семь человек утонули. Днем ветер утих, и высоко стоящее солн

28

це осветило печальную картину: волнующееся море, мешанину из разбитых ящиков и сундуков. По счастливой случайности в тот полдень рядом проходило судно с Ямайки. Уцелевшие люди были подняты на борт, где встретили пятерых спасшихся с «Аточа» — двоих юнг — Хуана Муньоса и Франсиско Нуньеса, матроса Андреев Лоренсо и двух рабов. Они рассказали, как «Аточа» налетела на риф и быстро затонула. Остальные двести шестьдесят человек, находившиеся на ней, погибли.

Несколькими днями позже капитан маленького судна «Санта-Каталина» Бартоломе Лопес видел место крушения; он заметил корпус «Аточа» с обломком бизань-мачты, выступающим из воды. Его матросы выловили сундук, плававший рядом, взломали его и разделили серебро и золото, найденное внутри. Это был сундук Гутьерре де Эспиносы, утонувшего капитана «Санта-Маргариты».

Спасшиеся с «Росарио» ступили на землю острова Драй-Тортугас, неподалеку от их севшего на мель галиона, они с трудом верили в то, что им удалось избежать смерти. Места кораблекрушений протянулись на восток больше чем на сорок миль: сначала небольшой португальский работорговец, затем посыльное судно флота, затем «Санта-Маргарита» и «Аточа». Немного дальше погиб маленький кубинский сторожевик, и где-то недалеко от берега бесследно затонули еще два небольших «купца».

В общей сложности во время шторма погибло пятьсот пятьдесят человек и затонул груз стоимостью более полутора миллионов дукатов — по современным ценам приблизительно двести пятьдесят миллионов долларов.

После бедствия 1622 года испанцам надо было исследовать большую территорию и переместить массу песка, чтобы отыскать погибшие корабли. Выяснив местонахождение «Аточа» из записей капитанов де Луго и Лопеса, они нашли около Драй-Тортугас севшую на мель «Росарио». Маркиз Кадерейта послал из Гаваны для спасения груза погибшего судна капитана Гаспара де Варгаса.

Он первым подошел к «Аточе» и нашел ее в целости на глубине пятидесяти пяти футов. Варгас смог поднять только две пушки, а затем ушел к «Росарио». Тем временем в этом районе пронесся еще один ураган. Когда спасатель вернулся туда, где затонула «Аточа», он обнаружил, что шторм разбил ее корпус и разбросал обломки.

Вице-король Новой Испании прислал Варгасу опытного инженера, Николаев де Кардоно, с рабами-нырятьщиками из Акапулько, а с Карибских островов приехали индейские ловцы жемчуга. Сам маркиз де Кадерейта прибыл во Флориду, чтобы наблюдать за работами; остров, где для него был разбит лагерь, называли «Эль-Кайо-дель-Маркес».

Последовали несколько месяцев тяжелой работы. Варгас записал:

«...каждый день мы покидали этот остров на двух шлюпках... в четыре часа утра и добирались до места только в семь... Мы работали до двух часов, а все остальное время уходило у нас на то, чтобы добраться до земли на

ночевку».

## . САНТА-МАРГАРИТА» И «НУЭСТРА СЕНЬОРА ДЕ АТОЧА» 29

Испанцы нашли на глубине несколько обломков «Аточи» и ничего более. Ныряльщики могли работать только непродолжительное время на небольшой глубине, и у Варгаса не было возможности перемещать с места на место огромные количества подвижного песка. Из-за этого он потерпел неудачу. Испанцы истратили более тысячи песо, так и не найдя ни «Аточу», ни «Санта-Маргариту».

Неприятности, сводившие на нет усилия испанцев, продолжались. В 1625 году пропали Франсиско де ла Лус и вся его команда, устанавливавшие буи на местах кораблекрушений. Но теперь появился человек, частично искупивший провал Гаспара де Варгаса: некий Франсиско Нуньес Медиан, служивший на Кубе королевским казначеем по религиозным приношениям. Медиан был изобретателем, настойчив и к тому же азартный игрок.

Медиан заключил с королем Филиппом контракт на спасательные работы; он и корона получают третью часть находок каждый, а расходы по спасению будут оплачены из оставшейся трети. Его отчеты об этих расходах – выцветшие и потраченные насекомыми за три с половиной столетия – дали нам первый ключ к настоящему местонахождению погибших судов.

Медиан изобрел секретное приспособление для спасательных работ. По его словам, с помощью этого приспособления «человек мог бы обнаруживать скрытые вещи... это нечто, прежде невиданное... вдобавок к тому, что я первый изобретатель такого нового и замечательного устройства, оно требует неисчислимых денег, чтобы довести его до совершенства и успешно реализовать результаты этих рассуждений...»

Его устройство представляло собой 680-фунтовый бронзовый колокол, оборудованный сиденьем и окнами, который Медиан отлил в Гаване. Это было одновременно поисковым транспортом и ныряльной станцией.

Медиан приплыл к отмелям в мае 1626 года и приступил к работе. Колокол медленно перетаскивали под водой, пока человек внутри осматривал песчаное дно. 6 июня раб-ныряльщик Хуан Баньон поднялся на поверхность с серебряным слитком с «Санта-Маргариты» и получил свободу. Затем испанцы быстро нашли триста пятьдесят серебряных слитков и тысячи монет, несколько бронзовых пушек и много медных изделий.

В течение более четырех последующих лет Медиан отправлял экспедиции к отмелям в самую разную погоду. Его люди отбили три нападения голландских рейдеров; они утихомирили ярость индейцев с Флорида-Кис, подкупив их ножами и сахаром после того, как те сожгли их лагерь на Маркесас.

Медиан был вознагражден за свою работу, получив должность губернатора Венесуэлы. Между тем спасение груза «Санта-Маргариты» и поиск «Аточи» продолжались. После смерти Медиана в 1644 году эти усилия пощили на убыль. Испанский рапорт 1688 года отмечает, что к этому времени «Нуэстра Сеньора де Аточа» числилась среди пропавших. Ее огром-  
зо

ные сокровища все еще лежали около обширной отмели к западу от Маркесас-Кис или под ней

Мел Фишер был просто одержим охотой за галеонами 1622 года Он даже соорудил подобие древнего автожира – предшественника вертолета – для буксировки авиационного магнетометра, но аппарат развалился на куски, даже не поднявшись в воздух После утомительных бесплодных поисков у центральных островков Мел вернулся к северным отмелям Но ни он, ни кто-либо из команды не нашли следов кораблей 1622 года Их местонахождение оставалось тайной, скрытой веками

Пять лет Фишер разыскивал погибшие в 1622 году суда И только в 1973 году ему улыбнулась удача

Пятнадцать месяцев спустя находки наконец были разделены Собрание в государственном хранилище в Таллахасси составили 6240 серебряных монет четырех колониальных монетных дворов, 11 золотых монет отчеканенных в Севилье, 10 золотых цепей, 2 кольца, 2 золотых слитка диска, астролябия и 3 навигационных циркуля, 3 оловянные тарелки 3 серебряные ложки, редкий серебряный кувшин для умывания, золотая чаша и часть медной болванки

Большую часть находок составляло оружие – 34 мушкета с фитильными замками и аркебузы со свинцовыми пулями к ним, фрагменты 44 сабель и 15 кинжалов, 6 каменных ядер и 120 свинцовых

Сын искателя сокровищ Дирк Фишер нашел лоцманскую астролябию, пролежавшую много лет глубоко под песком Последующее исследование показало, что она была сделана в Лиссабоне неким Лопу Оменом около 1560 года Возможно, это наиболее ценный предмет, обнаруженный подводными археологами

«ВАЗА»

10 августа 1628 года

Знаменитый шведский фрегат, потеряв остойчивость, затонул в акватории порта Стокгольма Погибло 170 человек

Густав II Адольф стал королем в семнадцать лет Он получил печальное наследие от своего отца Карла IX Швеция вела войну на два фронта На востоке – с Россией и Польшей, на юге – с Данией, вечным соперником за овладение бассейном Балтийского моря Распри с соседями способствовали тому, что шведский военный флот не только оказался устаревшим, но и очень нуждался в ремонте Лишь после заключения мира с Данией (1613 год) и с Россией (1617) Густав II Адольф наконец приступил к строительству нового флота

В 1625 году шведский флот усилили 25 вновь построенных и несколько купленных за границей судов В том же году шведский король заключил договор с голландским частным судостроителем Хенриком Хибертсоном де Гроотом и его братом Арентом де Гроотом Братья должны были построить на стокгольмской верфи два крупных и два малых военных корабля Двумя большими парусниками были «Тре крунур» и «Ваза» Последнему с его очень сильным артиллерийским вооружением отводилась роль

флагмана шведского блокирующего флота в Тридцатилетней войне

В конце 1627 года флагманский корабль, гигантский фрегат «Ваза», названный так в честь династии Густава II Адольфа, сошел со стапелей в Ньюбрувикене От надстройки на задней палубе до оконечности бушприта длина «Вазы» составляла около 65 метров Кормовые надстройки имели высоту около 20 метров, задняя палуба находилась над водой на высоте 10 метров Максимальная ширина составляла 11,7 метра, осадка – 4,7 метра, грот-мачта имела высоту около 50 метров Водоизмещение «Вазы» составляло примерно 1300 тонн – по тем временам это был огромный корабль, построенный по масштабам, по которым тогда строили суда, бывшие на одну треть легче

Весна и лето 1628 года ушли на достройку и отделку судна Король решил потрясти своих противников не только мощностью своего корабля, но и роскошью Поэтому над отделкой корабля трудились лучшие мастера европейских верфей и самые искусные резчики по дереву

Весной следующего года корабль стал на якорь у причала королевского дворца До августа на флагманский корабль, кроме балласта, было

32

погружено 64 бронзовые пушки: сорок восемь 24-фунтовых пушек, восемь трехфунтовок, две пушки по одному фунту и 6 мортир. Пушки заряжались круглыми ядрами, зажигательными бомбами, ядрами с пиками, а также тяжелыми зарядами, которые состояли из маленьких пуль и железного лома. Отлитые из 92-процентной меди, пушки весили почти по 80 тонн и располагались на палубе в три яруса по каждому борту.

Высшее командование установило численность экипажа – 133 матроса, несколько корабельных плотников и 300 солдат.

В воскресенье 10 августа 1628 года корабль поднял паруса. «Ваза», полностью оснащенный, стоял у набережной напротив королевского дворца. Тысячи и тысячи горожан собрались на праздничное торжество:

новый флагман королевского флота отправлялся в свое первое плавание.

«Ваза» поражал зрителей своими размерами. Корабль имел три сплошные палубы. От других же шведских кораблей он отличался особой прочностью. Толщина его шпангоутов достигала 45,7 сантиметра, на его постройку ушло 40 акров дубового леса. Площадь всех парусов составляла 4200 квадратных метров.

По распоряжению короля он должен был направиться в Эльснаббен, в шхеры Стокгольма, чтобы встать в строй вместе с другими кораблями.

Форштевень корабля украшало четырехметровое резное позолоченное изображение льва с открытой пастью, готового к прыжку, корма с позолоченными балконами и галереями была богато украшена резными фигурами греческих и римских богов и мифических героев, борта разрисованы всевозможными орнаментами.

Когда приготовления были закончены, на борт судна поднялись священники и освятили его. Сразу после того как служители культа сошли на берег, капитан корабля Сефринг Ханссон приказал отдать швартовы.

«Ваза» под восторженные крики собравшейся на набережной толпы отошел от королевского пирса. Шестнадцать моряков вращали тяжелый ворот, поднимая якорь.

Фрегат был отбуксирован мимо домов Шеппсбруна в другую часть порта – Стреммен, где корабль встретил легкий юго-юго-восточный бриз. «Ваза» приблизился к скалам Сэдермальма, освободился от буксирующих катеров и на мгновение замер. На ветру развевались все флаги. Были подняты передний и большой марсовые паруса. «Ваза» медленно шел в сторону открытого моря.

С берега доносились приветственные крики, пожелания счастливого плавания; люди махали шляпами, платками. По обычаю того времени, корабль произвел из всех своих пушек салют двумя залпами. На какое-то мгновение корабль окутался густыми клубами порохового дыма. Когда дым рассеялся, провожающие увидели, что корабль кренился на левый борт, мачты легли на воду. Не прошло и минуты, как на месте, где только что был корабль, виднелись лишь верхние стеньги с развевающимися на ветру парусами, штандартами и длинными цветными вымпелами. Че  
33

рез несколько секунд и они скрылись в свинцовых водах Балтики, а в водовороте закружились бочки, доски и вынырнувшие люди...

Как же могло такое произойти? Внезапно налетевший порыв ветра накренил корабль. Шкоты парусов, чтобы «вытряхнуть из них ветер», вовремя отдать не успели. Вода хлынула в открытые пушечные порты нижней палубы, которые до начала крена находились всего в одном метре от уровня воды. Корабль накренился еще больше, и тут, видимо, с верхнего, более высокого, борта стали срывать пушки. Наполнившись водой, корабль пошел ко дну. По свидетельству очевидцев, «с поднятыми парусами, флагами на мачтах и всем, что находилось на борту, он затонул в течение нескольких минут». Погружаясь, корабль снова принял вертикальное положение и, сев на грунт, как потом выяснили, снова повалился набок (это было острокилевое судно).

Лодки поспешили к месту трагедии, чтобы оказать помощь находившимся в воде, однако многих спасти не удалось. Среди 170 утонувших были женщины и дети, для которых королевский приказ стал роковым:

«Если кто-то захочет взять с собой жену, то ему это будет дозволено на время плавания в Стреммене и за его пределами во внутренних шхерах, но ни в коем случае при выходе в боевое плавание».

Гибель корабля повергла в траур весь Стокгольм. В церквах служили заупокойные мессы по погибшим. Среди немногих спасшихся оказался капитан Ханссон. Взбешенный катастрофой своего флагмана Густав II Адольф приказал его тотчас взять под стражу и предать суду. Арестованы были также мастера, руководившие строительством «Вазы», и адмирал, в ведении которого находились военные верфи.

Уже следующий день рейхсканцлер проводил во дворце предварительный допрос, а 5 сентября специально созданная следственная комиссия приступила к слушанию дела. Комиссия состояла из 17 человек под председательством рейхсадмирала.

Судьям действительно было нелегко найти виновного. В первую очередь они пытались обвинить капитана «Вазы» и старшего боцмана.

Показания кораблестроителя Хибертсона получить не удалось, так как в 1627 году его уже не было в живых. Вместо него ответчиком на суде выступил его брат Арент. Корабел Хайн Якобсен на вопрос, почему он построил фрегат таким узким и без брюха, на которое судно могло бы

ложиться, в результате чего оно опрокинулось, ответил, что размеры корабля утвердил Его Высочество и что «Ваза» строился в точном соответствии с указаниями короля. В ходе процесса выяснилось также, что адмирал Клас Флеминг, подчинявшийся непосредственно рейхсадмиралу, пытался проверить остойчивость судна: тридцать человек сомкнутыми Рядами должны были несколько раз пробежать от левого борта к правому и наоборот. На третий раз, когда корабль накренился настолько сильно, что почти перевернулся, адмирал приказал прекратить проверку...

Архивы свидетельствуют, что королевский суд не вынес обвинительного приговора, дело было прекращено так же внезапно, как внезапно

34

затонул корабль. Ведь король сам установил конструктивные размеры корабля, а по его приказу подготовка к спуску велась в лихорадочной спешке.

Почему же затонул «Ваза»? Резко критиковались слишком большие размеры корабля, тем более что его постройка, как тогда практиковалось, велась без чертежей. Корабли строились по черновым проектам, содержащим только приблизительные размеры, а также соотношение основных частей. В основном пользовались опытом своих предшественников или изобретали сами. Это считалось «семейным секретом».

Оставалась также проблема выбора высоты нижних оружейных люков. Если их размещать слишком низко, то возникает опасность попадания воды. Устройство их на большой высоте нарушало остойчивость судна, в результате чего вес двойного ряда пушек грозил переместить центр тяжести корабля.

В конечном итоге гибель «Вазы» явилась одной из важнейших причин для того, что в Швеции взяли на вооружение способ постройки кораблей, аналогичный английскому.

«Ваза» лежал на глубине 32 метров, в середине защищенной гавани, так что корабль был в пределах досягаемости. Джон Бальмер, инженер Его Величества короля Англии, первым попытался поднять «Вазу». Уже через три дня после катастрофы он поспешил на злополучное место. Однако ему не удалось выровнять корабль, лежавший на боку.

Затем спасательные работы взял на себя шведский военно-морской флот, но и его подстерегала неудача. В декабре адмирал Клас Флеминг сообщал королевскому совету, что «Ваза» оказался «тяжелее, чем я когда-либо мог предполагать».

В последующие годы не было отбоя от желающих поднять корабль. В 1642 году шотландский полковник Александр Форбес получил лицензию на проведение спасательных работ. Однако заметных успехов он не добился. Затем другой полковник, швед Альбрехт фон Трайлебен, отличившийся при спасении нескольких судов, но опоздавший к выдаче правительственного разрешения на подъем «Вазы», в 1663 году получил лицензию на подъем этого корабля.

Фон Трайлебен и его партнер Андреас Пеккель, сразу поняли, что о поднятии целиком огромного колосса не могло быть и речи. Однако им удалось поднять 53 дорогих орудия.

В 1665 году фон Трайлебен прекратил спасательные работы. Согласно шведским таможенным документам, 53 орудия, снятых с «Вазы», в том же году были проданы в Любек.

В конце 1940-х годов инженер-офицер Андерс Франсен поставил своей целью отыскать место, где покоится корабль «Ваза», и поднять его.

Летом 1954 года жители Стокгольма видели мотобот, который ежедневно в любую погоду пересекал гавань, таща за собой драгу.

Год за годом Франсен выходил на своем катере и делал промеры, исследуя предполагаемое место гибели судна. Призывы энтузиаста и обра-

35

щения к властям с просьбой о помощи оставались без ответа. Считалось, что за три с лишним века, приведших с момента гибели корабля, он давным-давно уничтожен бурями и останки его занесены илом.

Упорство Франсена было вознаграждено лишь в 1956 году: он определил место гибели корабля, а водолазы подтвердили, что «Ваза» цел. Было решено поднять на поверхность эту редчайшую реликвию прошлого.

Надо было решить, как поднимать «Вазу». Составили план поэтапных подводных работ, которые растянулись почти на десять лет. Первым делом под судном продули тоннели и протащили сквозь них стальные тросы. Затем после тщательной расчистки вокруг корпуса и частично внутри «Ваза» с исключительной осторожностью с помощью понтонов был оторван от дна, и его подтащили ближе к берегу, на мелководье.

В апреле 1961 года при большом стечении народа из воды показался корпус фрегата, пролежавшего на дне 333 года.

Катер прошел под мостами, обогнул один остров, затем другой, третий и причалил неподалеку от трех параллелепипедов, один из которых стоял прямо на воде залива. И в нем, как в огромном эллинге, стоял красавец «Ваза».

Он действительно огромен и поражает воображение даже современного человека. Его ребра-шпангоуты и соединяющие их бимсы, его килевые крепления сделаны из мощных брусьев, а обшивка выглядит так, как если бы ее поставили совсем недавно.

Больше всего пострадало кованое железо, испорченное ржавчиной. Однако изделия из кожи, ткани, золота, серебра, меди, бронзы, чугуна, даже дерева, всего двадцать четыре тысячи предметов, пострадали в незначительной степени. Достаточно сказать, что даже шесть 150-литровых бочек пороха волне могли быть использованы после просушки по назначению. Обнаружились также кое-какие книги, судовые журналы, Библия, документы, письма.

Корабль был великолепен – на украшения королевского фрегата казна отпустила много золота. Корма и нос имели свыше 700 резных позолоченных скульптур. Офицерские помещения, находившиеся на всех пяти палубах кормовой части, были сплошь покрыты резьбой, как снаружи, так местами и изнутри.

«Ваза» занял достойное место в музее.

«НУЭСТРА СЕНЬОРА ДЕ ЛЯ КОНСЕПСЬОН»

1641 год

Испанский галион наскочил на риф в прибрежных водах Гаити Налетевший тропический ураган затопил судно. Погибло



более 300 человек

В длинном перечне находок, извлеченных из глубин морей и океанов, одну из верхних строчек занимают сокровища испанского галиона «Консепсьон», потерпевшего кораблекрушение у острова Гаити, тогдашней Эспаньолы. Об их исключительной художественной ценности свидетельствует хотя бы то, что большая часть ожерелий, подвесок, браслетов, изготовленных неизвестными индейскими мастерами в Новом Свете, была выставлена на продажу у Тиффани – в самом дорогом ювелирном магазине на Пятой авеню в Нью-Йорке.

На протяжении трех веков галион «Нуэстра Сеньора де ла Пура и Ламлиа Консепсьон» был легендой, неудержимо манившей искателей подводных кладов. Ведь

на нем находился, если верить архивам, «самый богатый груз, когда-либо отправлявшийся из Вест-Индии».

Построенный в 1620 году «Консепсьон» много раз пересекал Атлантику в составе «золотого» и «серебряного» флотов, перевозивших в Испанию награбленные сокровища. В 1641 году он отправился в свое последнее плавание. Причем его трагический финал был предрешен заранее, ибо явился результатом цепи роковых ошибок. Началось с того, что в Веракрус испанской эскадре пришлось долго ждать, пока будет доставлено серебро, добытое за год в колониях, и отчеканенные из него монеты. Поскольку трюмы «Консепсьон» не смогли вместить весь груз, часть сундуков разместили на верхней палубе. Капитан галиона пробовал возражать, ибо из-за увеличившейся осадки корабль стал плохо слушаться руля. К тому же пушечные порты опустели к самой воде, и они даже при небольшом волнении могли послужить причиной катастрофы. Но руководивший отправкой «серебряного флота» наместник испанского короля просто-напросто отмахнулся от протестов капитана.

Еще больше предстоящий переход через океан осложнила месячная задержка в Веракрус. Были пропущены все сроки относительно безопасного плавания в Западной Атлантике, где с приходом осени часты свирепые штормы и ураганы. Тем не менее в начале сентября эскадра из 26 галионов под командованием адмирала Хуана де Вилья Винсенцио, державшего свой вымпел на «Консепсьон», вышла в Мексиканский залив. Первая часть плавания прошла без особых происшествий, если не считать порванных парусов. После непродолжительной стоянки в Гаване для ремонта такелажа эскадра покинула Кубу и вскоре у побережья Флориды попала в жестокий шторм, выбросивший несколько галионов на отмели и рассеявший остальные.

«Консепсьон», изрядно потрепанная гигантскими волнами, лишилась почти всех мачт. О том, чтобы следовать через Атлантику, не могло быть и речи. Поэтому адмирал Хуан де Вилья Винсенцио принял решение идти в Пуэрто-Рико. Однако к исходу третьей недели плавания испанские моряки потеряли представление о том, где находится корабль. Одни полагали, что на траверзе восточной оконечности Кубы, другие утверждали, что галион недалеко от Пуэрто-Рико. Вопреки предложению адмирала

«Консепсьон», изрядно потрепанная гигантскими волнами, лишилась почти всех мачт. О том, чтобы следовать через Атлантику, не могло быть и речи. Поэтому адмирал Хуан де Вилья Винсенцио принял решение идти в Пуэрто-Рико. Однако к исходу третьей недели плавания испанские моряки потеряли представление о том, где находится корабль. Одни полагали, что на траверзе восточной оконечности Кубы, другие утверждали, что галион недалеко от Пуэрто-Рико. Вопреки предложению адмирала

двигаться дальше на восток лоцманы настояли на том, чтобы повернуть на юг Это привело к трагическим последствиям «Консепсьон» очутилась в изобиловавших рифами и банками прибрежных водах Эспаньолы Увы, дон Хуан был бессилён что-либо изменить В те времена на испанском флоте навигаторы, относившиеся к торговому ведомству, не подчинялись флагману

Через неделю галион наскочил на риф корма застряла между двумя огромными коралловыми массивами, а нос погрузился под воду И все же адмирал попробовал спасти «Консепсьон» Он приказал сбросить в море закрепленные на верхней палубе сундуки с серебром Когда нос корабля обрел плавучесть, на воду спустили единственную большую шлюпку, чтобы попытаться снять галион с рифа Возможно, с помощью буксира он вырвался бы из коралловой западни, если бы не налетевший в ночь на 1 декабря тропический ураган Галион затонул, а из 514 членов экипажа и пассажиров спаслись лишь 190 Остальные захлебнулись в бушующем прибое или были разбиты волнами о коралловые рифы

Гибель флагманского корабля «серебряного флота» явилась для испанской казны, пожалуй, самой крупной потерей на море в XVII веке Оставшийся в живых адмирал Хуан де Вилья Винсенсио предстал перед судом, на котором в качестве свидетелей выступили уцелевшие члены экипажа Их показания, занявшие две тысячи листов, спасли адмирала от сурового наказания, а может быть, даже от смертной казни Все свидетели были настолько единодушны в своих оценках действий дон Хуана, что суд вынес ему оправдательный приговор

Но вот судьба драгоценного груза «Консепсьон» сложилась неудачно Многочисленные экспедиции, посылавшиеся королем Испании для ее подъема, оказались безрезультатными Лишь в 1687 году, через 45 лет после катастрофы, молодой массачусетский корабельщик Уильям Филе, страстей кладоискатель, сумел найти место кораблекрушения С помощью индейцев племени лукейя, промышлявших ловлей жемчуга, ему удалось

38

достать со дна почти тридцать тонн серебра. Судя по сохранившимся в Веракруссе документам, это составляло чуть больше десятой части груза «Консепсьон».

Несмотря на заманчивые предложения, а в них не было недостатка, Филе хранил в тайне координаты рифа, возле которого затонул испанский галион. Во время своих экспедиций он сам прокладывал курс судна,;

так что ни команда, ни ловцы-индейцы не знали, где именно оно бросало якорь. Поэтому после его смерти Серебряная отмель, как стало известно, новаться это место, вновь оказалась потерянной.

Почти два столетия «Консепсьон» оставался недостижимым для многочисленных охотников за сокровищами. В экспедициях, снаряжавшихся на поиски галиона, участвовали английский автогонщик Малколм Кэмпбелл и археолог-маринист Эдвин Линк, известный французский специалист-подводник князь Александр Корганов и «король морских глубин» Жак-Ив Кусто. Вполне возможно, что кто-то из них проходил над Серебряной отмелью, островерхим коралловым рифом, прячущимся под самой поверхностью моря в 85 милях от Гаити. Но рассеянные по большой площади обломки галиона, к тому же погребенные под толстым слоем песка и обросшие кораллами, упорно ускользали от поисков.

Со временем «серебряный галион» стал считаться чем-то вроде своеобразного подводного Эвереста: найти «Консепсьон» значило доказать

свое высочайшее мастерство. Однако, хотя приз оценивался цифрой с многими нулями, любители-новички даже не пытались вступить в борьбу за него, оставляя это трудное дело профессионалам. Впрочем, и среди последних находилось все меньше желающих тратить время и деньги на поиски призрачного клада.

В числе немногих, рискнувших отправиться в кишевшие акулами тропические воды, был американец Берт Уэббер. В течение четырех лет он вместе с Хаскинсом прочесывал один архив за другим в поисках следов «Консепсьон»: Морской музей в Мадриде, Британский музей, наконец. Генеральные архивы Индии в Севилье, где хранились отчеты о всех плаваниях и кораблекрушениях судов, перевозивших слитки золота и серебра из испанских колоний.

«Чем больше я анализировал записи, тем больше убеждался, что успех возможен, — вспоминает Уэббер. — Деньги на экспедицию удалось занять у одного чикагского банкира. После этого я добился у правительства Доминиканской Республики исключительного права на поиски «серебряного галиона» в обмен на половину сокровищ, если они будут найдены. И все-таки самым важным было то, что мне достали листы аэрофотосъемки прибрежных акваторий Гаити. Море там прозрачное, и поэтому хорошо просматриваются подводные рифы и банки. Покорпев месяц над дешифровкой аэрофотоснимков, я нанес на карту «подозрительные» места, где скорее всего мог лежать остов «Консепсьона». Оставался сущий пустяк — разыскать его».

#### «ЦУЭСТРА СЕНЬОРА ДЕ ЛЯ КОНСЕПСЬОН»

39

В 1977 году Уэббер отправился к берегам Гаити. В течение пяти месяцев тщательно подобранная им группа аквалангистов квадрат за квадратом обследовала акваторию. Они встретили обломки тринадцати судов, нанесли их местоположение на карту и передали доминиканским властям. Но никаких следов галиона так и не обнаружили. Тем не менее это не обескуражило Уэббера — главное — его команда доказала свое профессиональное мастерство. По возвращении в Чикаго он основал фирму «Сиквест интернэшнл» для продолжения поисков «Консепсьон».

Если под водой кладоискатели не могли похвастаться большими успехами, то на суше дело сдвинулось с мертвой точки. Выехавший в Испанию Хаскинс познакомился там в архивах с канадкой Викторией СтеплзДжонсон, которая по заданию профессора Питера Эрла из Лондонской школы экономики собирала материалы для монографии о «серебряном флоте» 1641 года.

«Я сразу же связался с Эрлом. Как знать, вдруг у него найдется какая-нибудь зацепка, которой недостает нам, — рассказывает Уэббер. — И надо же, оказалось, что у профессора есть ключ к тайне «Консепсьон», о котором он и не подозревал, — вахтенный журнал судна «Генри», участвовавшего в экспедиции Филе. Я тут же вылетел в Англию. Представьте мое волнение, когда профессор Эрл вручил мне копию этого документа и я с трудом прочитал написанный старинными буквами текст: — «Журнал нашего путешествия начинается с Божьей помощью в 1686 году, на борту корабля «Генри», под командованием Фрэнсиса Роджерса, направляющегося к банке Амброзия, что к северу от острова Эспаньола, в компании с «Джеймсом и Мери», под командованием капитана Уильяма Филе, на поиски затонувшего испанского галиона, в чем да поможет нам Бог»

Дело в том, что Филе отправил «Генри» первым к месту кораблекрушения. Судно «Джеймс и Мери», которым командовал он сам, прибыло туда позже, и в его вахтенном журнале описывается не само обнаружение обломков, а операция по извлечению груза «Консепсьона». Но и это еще не все. Этот документ, писавшийся Филе, стал настольной книгой для кладоискателей. Журнал же «Генри» остался неизвестным, поскольку вскоре после смерти Филе таинственно исчез. Профессор Эрл случайно наткнулся на него в частной библиотеке лорда Рамни. Кто-то из его предков собирал раритеты и купил у слуги покойного капитана «никому не нужную», как тот думал, рукопись. Так она и пролежала в имении лорда больше двухсот лет.

Когда я дочитал вахтенный журнал «Генри» до конца, то понял, что в 1977 году мы крейсировали над тем самым местом, где затонула «Консепсьон». Но поскольку он был слабой мишенью для нашей магнитометрической аппаратуры, мы его не обнаружили», — поясняет Уэббер.

По счастливому совпадению в это же время канадская фирма «Вэриан ^сошиэйтс» сконструировала портативный магнитометр на цезии Верт

40

Уэббер несколько лет состоял в ней консультантом, и ему предложили испытать новый прибор. Его главное достоинство помимо небольших габаритов заключалось в высокой чувствительности. Он регистрировал наличие металла даже под трехметровым слоем песка.

Хотя «Сиквест интернэшнл» числилась в безнадежных должниках, Уэбберу всеми правдами и неправдами удалось получить кредит — 450 тысяч долларов. «Теперь уже действительно в последний раз», — было категорически сказано ему

«У меня просто не было другого выхода, как найти «Консепсьон», ~ вспоминает Уэббер. — Может быть, именно безвыходность сыграла решающую роль. Во всяком случае, на пятый день по прибытии в район поисков мы могли праздновать победу: «серебряный галион» сдался на милость моей команды. Правда, перед этим нам пришлось изрядно поволноваться. Наш предшественник Филе считал, что кораллы поглотили кормовую часть судна, закрыв доступ к основным сокровищам. Когда же мы обследовали риф с помощью магнитометра, то поняли, что ее здесь вообще нет.

Но это не повергло нас в отчаяние. Взяв за исходную точку злополучный риф, мы стали описывать вокруг него расширяющиеся концентрические круги. В подобных случаях нужна особая зоркость, чтобы не пропустить даже самые малозаметные следы. Это может быть железная скоба или шкив от снасти, какой-нибудь предмет обихода, например винная бутылка, обросшая кораллами и поэтому утратившая свою привычную форму. Вот по таким мелочам мы и вышли на главный объект поисков.

Видимо, во время катастрофы шторм разломил «Консепсьон» на две части. Волны перебросили корму и протащили примерно на 120 метров, прежде чем она опустилась на дно кораллового каньона. Даже вблизи ее совершенно не было видно, и я обнаружил останки галиона только благодаря магнитометру. После этого каждый последующий день напоминал рождественские праздники. «Консепсьон» преподносил нам все новые и новые подарки: серебряные монеты, датированные 1640 годом. две уникальные золотые цепи, сделанные скорее всего в Китае; фарфоровые чашки в поразительно хорошем состоянии, изготовленные в эпоху династии Мин, пересекшие Тихий океан через Филиппины и вывезенные через Мексику на

спинах мулов; всевозможные золотые украшения, посуду из майолики и многое, многое другое, – рассказывает Уэббер. – Но и потрудиться пришлось изрядно. Ведь только кораллов мы сняли больше 300 тонн».

Между прочим, «раскопки», продолжавшиеся 11 месяцев, позволили раскрыть любопытную тайну испанских негодяев XVII века. Из глубокой расщелины аквалангисты извлекли остатки старинного сундука с двойным дном, под которым лежал толстый слой серебряных монет. Это было наглядным свидетельством тогдашней контрабанды. Кстати,

\*НУЭСТРА СЕНЬОРА ДЕ ЛЯ КОНСЕПСЬОН»

41

позднее среди трофеев обнаружались и фальшивые монеты, отчеканенные в Новом Свете.

Но, конечно, главной добычей экспедиции Берта Уэббера было серебро – и в слитках, и в монетах. Его удалось поднять со дна около 32 тонн, стоимостью примерно 14 миллионов долларов. Вкупе с тем, что когда-то достал Филе, это составляет лишь пятую часть груза «серебряного галиона». Остальные сокровища еще ждут своего часа.

«КРОНА»

1 июня 1676 года

Флагманский корабль шведского флота, совершая маневр, опрокинулся на борт и затонул около острова Эланд в Балтийском море. Погибло более 850 человек.

История «Кроны» хорошо известна в Швеции. В 1668 году этот военный корабль был спущен на воду, а уже летом 1674 года флагман шведского королевского флота «Крона» устроил роскошный прием в честь короля Карла XI. Эффектно украшенный деревянной резьбой, покрытый позолотой корабль имел 197 футов длины, водоизмещение 2350 тонн и был одним из самых больших парусников того времени. Непревзойденная по вооруженности «Крона» несла на своих бортах 126 пушек. Она была гордостью Карла XI и самым мощным кораблем его флота.

В 1676 году «Крона» была послана сражаться на Балтику вместе с другими 60 шведскими военными судами. Дания поклялась отвоевать свои балтийские провинции, захваченные шведами примерно за два десятилетия до этого, а голландцы присоединились к датчанам после объявления войны.

В первом сражении против объединенного датско-голландского флота «Крона» дралась успешно. Маневрируя позади датского адмиральского флагмана, своим бортовым залпом она пробила в его корме такую дыру, что, по словам одного шведского канонира, можно было проехать через нее в карете, запряженной четверкой лошадей! Однако это была единственная победа «Кроны». Неделю спустя

флоты опять сошлись около острова Эланд. Под всеми парусами, при порывистом ветре «Крона» сделала резкий поворот, чтобы встретить противника. Этот маневр оказался смертельным — огромный корабль опрокинулся набок, погрузив пушечные порты в воду. Как только мачты и паруса коснулись воды, страшный взрыв расколол его пополам, и «Крона», которую строили целых семь лет, всего лишь за несколько минут ушла под воду, а вместе с ней 850 человек. До сих пор ее гибель считается в истории шведского военно-морского флота одной из величайших потерь.

43

Привел к гибели «Крону» барон Лоренц Кройц.

Это была первая морская кампания шестидесятилетнего адмирала Юройца — его перевели на должность адмирала шведских военно-морских сил с поста гражданского советника Карла XI. Профессиональные адмиралы, формально подчинявшиеся Кройцу, презирали его, нарушали его приказы или игнорировали их.

Ради справедливости следует заметить, что Кройц, являясь командующим всем шведским флотом, не был капитаном «Кроны». Фактически корабль находился под управлением трех капитанов-профессионалов, и их трудно оправдать за такое управление судном.

Адмирал был человеком с тонким вкусом, о чем, например, свидетельствует кожаное кресло с фамильным гербом, вытесненным на спинке, с инициалами L.C.E.D., видимо, Lorentz Creutz и Elsa Duvall (Эльза Дюваль — жена адмирала). На кораблях XVII века кресла были большой редкостью; матросы и офицеры сидели на деревянных скамьях или сундуках. Такие кресла можно было найти лишь в изящной обстановке королевского дворца, где Кройц провел не один год, — очевидно, он не счел возможным отказаться от них и на корабле.

Несмотря на свою неопытность, Кройц в первом же сражении против датчан и голландцев беспрерывно понуждал своих адмиралов атаковать, и часто напрасно. А в роковой день 1 июня у острова Эланд шведский флот вступил в бой преждевременно — обстоятельство, приведшее «Крону» к гибели. Когда корабль начал разворот, чтобы встретить неприятеля, Кройц, как говорили, закричал: «Именем Бога заклинаю, чтобы нижние порты были закрыты, а пушки закреплены, так чтобы нас не постигла участь «Вазы»!» Однако, по другому свидетельству, его даже не было на палубе, он лежал в каюте, страдая от случившегося утром сердечного приступа. Впрочем, это вполне может быть и неправдой, так как у Кройца не было недостатка в недоброжелателях на борту «Кроны».

В любом случае приказ задраить пушечные порты поступил слишком поздно. Когда комендор Андерс Гилленспак спустился вниз, чтобы посмотреть, как выполняется приказ, он увидел, что «дула всех пушек погружены в воду... порты закрыть было уже невозможно: корабль накренился так сильно, что пушки нужно было вытягивать почти вертикально...» В это же самое время на противоположном борту канониры нижней оружейной палубы, оказавшись среди обезумевших крыс, оцепенели от ужаса; в следующую секунду сорвавшиеся с талей пушки вместе с ядрами обрушились на головы беззащитных людей.

В тот момент налетел шквал и опрокинул «Крону» — ее паруса и мачты оказались в воде. Через несколько секунд раздался страшный взрыв. Никто не знает, отчего он произошел, — вероятнее всего, пальник с тлеющим фитилем попал в главную кюйткамеру. «Крона» и ее команда, за исключением сорока двух человек, исчезли в гигантской вспышке.

Одним из уцелевших был Андерс Спарфельт, чья история стала легендой. Ему исполнился тридцать один год, он был майором шведской ар

44

мий. Взрывом Спарфельта подняло на высоту около 60 метров, он пролетел мимо мачт двух неприятельских судов и упал невредимым на паруса шведского корабля «Дракон». Его чудесное спасение современники приписывали особой благосклонности Бога. Но на этом Божьи милости для Андерса Спарфельта не кончились. Он не только остался жив после этого сражения, но и получил звание генерал-майора. В 1708 году он был назначен губернатором шведского острова Готланд на Балтике, где заслужил много наград. Спарфельт умер в возрасте 85 лет.

Погибшим и пропавшим без вести морякам «Кроны» их соотечественники оказали немного почестей. Вынесенные на берег близ Халтерстада тела были похоронены в общей могиле в углу дворика деревенской церкви. В память о них не поставили даже камня.

Известный морской историк и инженер Андерс Франсен давно интересовался историей «Кроны». В 1950 году он предпринял первые попытки поисков ее останков в том месте, где, как считалось, они покоятся. Поиски ни к чему не привели.

В 1979 году Франсен возобновил поиски «Кроны» в водах Балтики, к востоку от Эланда.

Место гибели судна долгое время оставалось невыясненным. Судя по свидетельствам того времени, сражение происходило в нескольких милях к востоку от прибрежной деревушки Халтерстад, где несколько дней спустя на берег вынесло тела моряков «Кроны». Площадь, которую предстояло обследовать, была огромной – многие и многие квадратные мили морского дна, – а предмет поисков относительно невелик: при взрыве судно вполне могло развалиться на куски.

В поисковой работе Франсену помогали трое друзей и коллег инженеров: Бенгт Гризелл, Стен Альберг и Бенгт Берьессон. Вместе они снарядили небольшое исследовательское судно с гидролокатором и в июле 1979 года отправились на поиски «Кроны».

Удача нашла Франсена и его коллег спустя год, в один из августовских дней, когда они проводили исследование дна точно к востоку от Халтерстада.

Надолго археологам запомнится тот момент, когда они впервые увидели «Крону». Под 36-метровым слоем воды лежали орудия, рассыпанные по морскому дну, среди нагромождений корабельных балок, – больше полудюжины красивых бронзовых стволов. В то время как камера с дистанционным управлением показывала их, Лидере Франсен безмолвно ожидал какого-нибудь доказательства того, что его поиски подошли к концу. Вскоре на стволе одной шестифунтовой пушки высветилась надпись: «Vive le roi – 1628». Дата этого открытия – 8 августа 1980 года, а место – четыре мили к востоку от шведского острова Эланд. Пушки принадлежали «Кроне».

Как большинство флагманских кораблей того времени, «Крона» была плавающим музеем трофеев. Ее вооружение состояло из пушек стран всей

45

Европы, захваченных в сражениях или купленных у литейных заводов.

Самая старая, которую в конце концов извлекли, была немецкая, отлитая в 1514 году – больше чем за полтора века до того, как «Крону» спустили на воду. Вполне может быть, что это орудие носили на своих бортах больше полудюжины различных военных кораблей, прежде чем оно утонуло с «Кроной». Другие пушки отливались в Швеции, Дании, Австрии и во Франции.

«Крона» опустилась на дно боком, и верхняя часть правого борта оказалась полностью разрушенной, нижняя же частично сохранилась. Позже обнаружилось, что большая часть левого борта, лежавшего на дне и засыпанного песком и илом, тоже выдержала испытание временем, да так успешно, что некоторые пушки все еще выглядывали из своих портов. Нос судна развалился совершенно. Было похоже, что он отломился во время взрыва и был просто унесен течением. Массивные кормовые балки стояли соединенные вместе, словно гигантский тренажник поднимался со дна на четыре метра.

Но сам по себе корабль был ничто в сравнении с тем огромным количеством старинных предметов, которые археологи вскоре извлекли. За десять лет, последовавших за катастрофой, шведы интересовались в основном тем, как достать ценные для них пушки, и им удалось вытащить примерно половину. Но, к счастью для Франсена и его товарищей, они не обращали внимания на десятки тысяч предметов повседневного пользования, ушедших на дно вместе с командой «Кроны». Для археологов они гораздо ценнее пушек, поскольку сами по себе воссоздают в деталях образы корабля и людей, которые на нем плавали.

Одна из самых трогательных вещей среди 17 тысяч предметов, которые они пока достали, – золотое кольцо с инициалами L.C.D., выгравированными с внутренней стороны. Эти буквы означают: Лоренц Кройц Дюваль; вторая фамилия принадлежит жене адмирала, происходящей из столь же древнего рода.

Эльза Дюваль умерла за год до этой битвы, и кольцо, очевидно, принадлежало ей. Оно было расточено, видимо, для того, чтобы его мог носить Кройц. Хотя тело адмирала вынесло на берег близ Халтерстада без кольца, он им явно очень дорожил, если взял с собой в море.

Чудеса были редкостью на «Кроне» в тот день, и большая часть находок свидетельствовала о внезапной и быстрой смерти членов экипажа и солдат. Особенную жалость вызывали у археологов останки и личные вещи человека, которого прозвали Гигантом. Они нашли только нижнюю часть его скелета, причем чулки и кожаные туфли все еще держались. Анатомическое обследование костей ног показало, что он был необычайно высок – около двух метров – по сравнению со средним ростом шведа 17 века, равным примерно 165 сантиметрам. Кроме того, Гигант был богат. Среди его вещей найдены ручные часы, большая медная пряжка от пояса, золотые с эмалью запонки, искусно позолоченный эфес шпаги, золотое кольцо.

46

Кем он был? Наверное, этого никто уже не узнает, но вполне возможно, что это 26-летний сын Кройца Густав. Густав находился на борту «Кроны», и очевидцы утверждали, что он утонул, хотя его тело на берег так и не вынесло. Однако лабораторные анализы останков гиганта показали, что одна из его лодыжек была сломана, а потом срослась. Такое повреждение распространено в том роде войск, где служил Густав, будучи профессиональным кавалерийским офицером. Среди его вещей археолога



нашли и маленький золотой брелок в виде черепа – популярная безделушка в Европе XVII века. Вероятно, он был пришит к камзолу и символизировал хрупкость человеческой жизни.

На «Кроне» служили члены еще одной фамилия, которых постигла та же участь, что и обоих Кройцев. Свен Олоф Рэм был морским горнистом – такая должность полагалась только на военных кораблях, имеющих адмирала на борту. Среди поднятых предметов обнаружили помятый медный горн, который, вполне вероятно, мог принадлежать Рэму.

Как флагманский корабль, «Крона» имела не одного горниста, а пятерых. Для семьи Рэмов трагичным оказалось то, что одним из них был сын Свен Олоф Свенссон Рэм, а другой, Ханс, литавщиком.

Кто-то из экипажа, возможно адмирал Кройц, взял с собой в море значительные ценности. Во время третьего сезона раскопок Ларе Эйнарссон, директор проводимых археологических работ, обследовал область кормы, где жили Кройц и его старшие офицеры. Там Ларе нашел 105 золотых монет, одна из которых – редкий дукат времен царствования Карла XI. В следующий сезон они нашли еще 150, доведя таким образом общее число до 255. Это самое большое собрание золотых монет, когда-либо найденное в Швеции. Было извлечено и множество серебряных и медных монет, включая далер – большую квадратную монету, имевшую хождение в Швеции в XVII столетии. Как и многие другие предметы, найденные на «Кроне», все они были выставлены в Кальмарском окружном музее.

«Крона» – это «временная капсула» Швеции XVII века. На ее борту находились люди из самых разных слоев общества. Например, археологи нашли в 1986 году медицинский сундук флотского хирурга с набором банок и бутылок, аккуратно расставленных внутри. Некоторые бутылки сохранили остатки содержимого. Известно имя владельца сундука – Питер Шаллерус Грипенфлихт, доктор шведских военно-морских сил, – медик, носивший самое высокое для того времени звание. Следом за бутылками из сундука извлекли принадлежавший ему блестящий медный офицерский нагрудник с вензелями Карла XI. Нагрудник надевался лишь во время церемоний и никак не мог спасти жизнь Питеру Грипенфлихту, который утонул или погиб во время взрыва. Сундук, разделенный на отсеки, тоже содержал керамические сосуды, стакан и оловянную посуду, латунную ложку, пригоршню ягод можжевельника, оловянные бутылочные крышки...

47

Две записные книжки в кожаных обложках, которые сохранились в доде, были рассчитаны на то, чтобы вместо листков бумаги вмещать пластинки воска – так легче стирать написанное и снова использовать. Вместе с ними найдены ручка и палочка для письма по воску, переплет от большого тома, – видимо, сборника псалмов.

За несколько лет археологи подняли с затонувшего корабля почти сорок красивых бронзовых пушек, включая шестифунтовую с надписью «viveleroi». Более тяжелая, тридцатифунтовая, имела даже персональное сообщение на немецком языке: «Jacob Shultes in Wien Goss mich – 1627» («Якоб Шульц отлил меня в Вене в 1627 г.»). Шульц принадлежал к лучшим в Европе литейщикам пушек, и одно из его произведений теперь хранится в Кальмарском музее. Записи свидетельствуют, что шведы захватили ее у немцев в 1631 году, во время Тридцатилетней войны, и использовали против прежних владельцев в 1660-м. Она также несет инициалы императора Священной Римской империи Фердинанда II и имя начальника его артиллерии Рудольфа фон Тойффенбаха.

«ТОЛОСА»

25 августа 1724 года

Испанский галион затонул во время урагана у северного побережья Гаити Погибло более 550 человек

В июле 1724 года «Тол оса» отплыла из испанского порта Кадис вместе с судном «Нуэстра Сеньора де Гваделупе» Оба корабля направлялись в Мексику, в Веракрус, не заходя в Гавану, с королевской миссией доставить партию ртути для очистки серебра и золота, добытого в мексиканских шахтах

Ртуть была настолько важна для извлечения сокровищ Нового Света, что испанская корона объявила на этот металл королевскую монополию «Гваделупе» и «Толоса» несли четыреста тонн «живого серебра», которых было достаточно для обеспечения работы шахт на целый год

К тому же на кораблях находились более тысячи двухсот человек пассажиров и команды, которые надеялись благополучно миновать враждебные моря под охраной ста сорока четырех корабельных пушек

В те беспокойные времена пушки были крайне необходимы во время морских путешествий

Ураган налетел на галионы в чочь на 24 августа у входа в залив Самана на северном побережье Эспаньолы (Гаити) В течение всего дня ветер набирал силу, и к ночи Франсиско Барреро потерял всякую надежду Дон Франсиско Барреро-и-Пелаес поднялся на борт «Гваделупе» в качестве серебряного мастера, старшего офицера, ответственного за ценные металлы, такие, как ртуть Опытный моряк, дон Франсиско, конечно понимал что настал их последний час, когда громады волн начали бить в борт «Гваделупе», срывая с места пушки и перекатывая их по палубе сносая все, включая мачты, и, наконец, выбросили корабль на мель в заливе

Самана

«Мы все молили Бога о помощи, — написал он впоследствии, — поскольку, вполне естественно, считали себя уже обреченными» Факти

49

чески драгоценное «живое серебро» дон Франсиско помогло спасти «Гваделупе» от полного крушения Хранившиеся намного ниже ватерлинии, дад килем корабля, двести пятьдесят тонн ртути обеспечивали дополнительную устойчивость и стабильность, придавливая «Гваделупе» к ее песчаному ложу Несмотря на пушечные удары волн, шпангоуты корабля держались, большинство из шестисот пятидесяти пассажиров и членов

команды за два дня шторма смогли покинуть судно. Когда шторм закончился, выяснилось, что пятьсот пятьдесят человек благополучно добрались до берега. С «Толосой» же дело обстояло гораздо хуже.

Отброшенная от «Гваделупе» в самом начале шторма, она смогла встать на якорь в устье бухты и переждать первую ужасную ночь. С рассветом удача покинула «Толосу». Якорный канат порвался, и судно внесло в бухту, бросая от рифа к рифу. Большая по размерам, но в некоторых отношениях более слабая по конструкции, чем «Гваделупе», она не могла противостоять разрушительным ударам. В конце концов она налетела на большой коралловый риф, пропоровший ее корпус и открывший выход ртуту, которая могла бы спасти корабль. Из шестисот человек, бывших на борту, уцелели менее сорока, причем семерым из них сохранило жизнь буквально чудо.

Когда «Толосу» в последний раз накрыло волнами, она сохраняла устойчивость, ее грот-мачта все еще держалась на месте и выступала над водой. Восемь человек, сражаясь с озверевшими волнами, взобрались на мачту и нашли убежище на марсе. В их распоряжении были только остатки паруса для сбора питьевой воды и кое-что из еды, случайно уцелевшей после крушения.

Хотя побережье Эспаньолы находилось всего в трех милях от них и было видно невооруженным глазом, никто из сидевших на мачте не рискнул плыть к нему, опасаясь акул и течений. Когда испанские спасательные суда прибыли к месту кораблекрушения из отдаленного Санто-Доминго, они нашли в живых семь человек, которые провели на мачте тридцать два дня.

Никто не знает точных потерь «Гваделупе» и «Толосы». Многие из тех, кто достигли берега, умерли от голода и истощения. Другие добрались до гаитянского мыса, лежащего в 240 милях от места катастрофы, на спасательной шлюпке с «Гваделупе». Несколько сотен спасшихся — включая женщину из Гватемалы на седьмом месяце беременности — пешком отправились в Санто-Доминго и прошли двести миль вдоль берега. Несокрушимый дон Франсиско обнаружил своеобразное чувство юмора, расазывая об этом

«Чтобы быть точным, — написал он впоследствии в письме в Испанию, — должен отметить, что пище более присуще приканчивать чью-то жизнь, чем сохранять ее, поскольку мы опустились до поедания улик, пальмовых листьев и травы, которую собирали, чтобы поддержать  
ы »

50

После безуспешных попыток спасти королевскую ртуть испанцы в конце концов оставили «Гваделупе» и «Толосу» в покое. Корабли находились в море в течение двух с половиной веков, пока не пришли водолазы такие, как Трэйси Боуден, чтобы исследовать их. Эта находка должна была стать одной из богатейших в истории подводной археологии.

Предварительные погружения были не более чем увертюрой; в последующие месяцы археологи познакомились с «Толосой» более подробно. Большинство сведений было получено на берегу, в Доминиканской Республике, которая сегодня занимает восточную часть Эспаньолы, где начали систематизировать и описывать невероятное разнообразие предметов материальной культуры, поднятых с двух кораблей.

«Гваделупе» первая преподнесла щедрый дар. В 1976 году фирма Трэйси, «Кариб Сэлвидж», находящаяся в Южной Америке, получила разр|

шение от доминиканского правительства обследовать дно залива Сама<sup>^</sup> для поисков погибших кораблей. Гарри Доуэн, президент «Кариб Сэл видж», и Уильям П. Штруб, вице-президент фирмы, снарядили списа<sup>i</sup> ный стотридцатифутовый тендер береговой охраны под названием «Гикк ри» в качестве спасательного судна и уполномочили Трэйси начать пои<sup>(</sup> ки с небольшой командой водолазов.

Фактически единственным ключом к местонахождению «Гваделупе» и «Толосы» были примерные координаты, отмеченные в отчетах спасателей, сохранившихся в испанских колониальных архивах в Севилье.

Несмотря на трудности, Трэйси и его команде в конце концов удалось определить, что найденные останки одного погибшего судна принадлежат «Гваделупе». «Место кораблекрушения полностью совпало с указанным в старых отчетах, – вспоминал Трэйси. – Корпус был погребен по тоннами песка, и, докопавшись до второй палубы, мы обнаружили т<sup><</sup> что помешало прежним испанским спасателям: шпангоуты были настолі ко массивны и конструкция корабля так прочна, что это препятствовал! доступу в нижний трюм, где хранилась ртуть. Но существовала еще одні проблема, – добавил Трэйси. – В трюме «Гваделупе» находилось боль<sup>^</sup> шое количество железных корабельных деталей для постройки судна і Новом Свете. Видите ли, в течение предшествующих двухсот лет Испа-ј ния пустила практически все свои леса на кораблестроительный материал К 1724 году корабельный лес в метрополии стал редкостью, и испанцы начали обращаться за ним к колониям.

В трюме «Гваделупе» корабельные детали лежали поверх ртути, поэто-ј му добраться до «живого серебра» было практически невозможно».

Теперь это не имеет значения. То, что «Гваделупе» могла предложить, для историков имело гораздо большую ценность, чем ртуть' детальную картину колониальной жизни XVIII века С каждым поднятым из песка предметом все яснее становился портрет типичного испанско\* го колониста.

Поражало разнообразие найденных вещей – золотые ювелирные изделия и монеты, пуговицы, глиняная посуда, серебряные и оловянный

51

столовые приборы, кувшины для масла, латунные рукоятки ножниц, стальцьіе лезвия которых подверглись коррозии, фаянс, игральные кости, медальоны, латунные фонари – практически все, что можно найти было в фешенебельном европейском доме этого периода

Некоторые из стеклянных предметов были весьма изящны, даже изысканны. Среди более чем четырехсот хрустальных фужеров, сохранившихся нетронутыми, значительная часть имела гравировку Тут были рюмки на коротких ножках, стаканы для вина, винные бутылки и графины – свидетельство того, что по крайней мере в начале XVIII века Новый Свет не являлся заповедником трезвенников.

Самый красивый рисунок был выгравирован на пяти великолепных стеклянных графинах, но их происхождение так и не удалось точно установить, поскольку в XVIII веке одинаково превосходное стекло производилось в трех европейских странах: Испании, Богемии и Германии. Рисунок на некоторых вещах напоминал рисунки китайских мастеров, хорошо известные колонистам Нового Света. Европейские художники часто копировали роспись китайского фарфора, который привозили на галионах, шедших через Манилу по Тихому океану, а затем из Мексики по торговым путям Атлантики.

Более половины груза «Гваделупе» составляла контрабанда, поскольку вещи были изготовлены за пределами Испании. По испанскому королевскому декрету метрополия имела абсолютную монополию на торговлю с ее колониями: все импортируемое ею должно было производиться в Испании и перевозиться на испанских судах. На практике же система работала не лучше, чем презируемая в американских колониях английская пошлина на чай, и приносила такие же результаты

По иронии судьбы, лучший образец прекрасного мастерства человеческих рук с «Гваделупе» был сделан в Англии, главной соперницы Испании в Новом Свете. Около кормы погибшего корабля Трэйси и его команда нашли несколько латунных деталей, явно от часов.

И другие затонувшие предметы сохранились неплохо. Позже Трэйси нашел две прекрасные вертлюжные пушки в таком состоянии, словно они только что вышли с литейного двора. Лишь железные рукоятки, используемые для наводки пушек, подвергались сильной коррозии в морской воде

Работы на «Гваделупе» заняли больше года. Когда количество находок начало уменьшаться, внимание исследователей переключилось на «Толосу»

В конце концов, найти «Толосу» оказалось легче, чем выяснить, что 970 именно она. Два судна затонули на расстоянии всего семи с половиной миль друг от друга. После просмотра отчетов спасателей и установления координат Трэйси и его команда поставили «Гикори» на якорь в наиболее вероятном местонахождении галиона в заливе Самана и начали исследовать дно со шлюпки при помощи чувствительного магнетометра в поисках скопления металла.

52

С берега квалифицированную помощь экспедиции оказывал Джек Хаскинс, прекрасный историк и исследователь судов, погибших в Карибском бассейне. Кропотливые изыскания Джека в испанских колониальных архивах в Севилье открыли оригинальные документы, относящиеся к «Гваделупе». Эти же документы сыграли большую роль в изучении «Толосы»

Наконец терпение было вознаграждено, в июне 1977 года большие пушки «Толосы» выдали свое местонахождение магнетометру. Подтверждая опыт и интуицию Трэйси, место кораблекрушения оказалось всего в четверти мили от места якорной стоянки: «Гикори» Теперь настала очередь «Толосы».

После своего открытия «Толоса» начала отдавать людям сокровища столь же разнообразные и восхитительные, как и «Гваделупе». Хотя оба корабля погибли с одинаковым грузом, различие между находками было разительным.

Среди предметов, собранных у кормы «Толосы», было простое устройство, отделанное пластинками слоновой кости, которое сочетало в себе функции солнечных часов, компаса и лунных часов.

Киль был невредим, и большое перо руля лежало посреди обломков бимсов у кормы. Над всем этим возвышался риф, который распотрошил «Толосу» и утопил ее на глубине семи морских саженей

Перед форштевнем лежал предмет, которому предназначалось спасти корабль: один из двух больших станковых якорей, сберегаемых на случай крайней необходимости. Пытаясь спастись в штормовую ночь, команда «Толосы» отдала один из двух якорей, от которого к утру остался только

якорный канат. Если бы они отдали оба якоря одновременно, два каната смогли бы выдержать натяжение и «Толоса» имела бы шанс спастись

Вообще, галион был лучше оборудован для противостояния человеку, чем стихии. Из семидесяти тяжелых пушек, бывших на его борту, тридцать три виднелись внутри корпуса или рядом с ним. Имелось и вооружение меньшего калибра, например ящик ручных гранат, который нашли около кормы. Заключенные в металлические сферы, каждая около четырех дюймов в диаметре, с запалами в виде черешков, они напоминали ряды собранных фруктов. Сходством с фруктами и заслужили эти метательные снаряды свое название – гранадас, от испанского названия плодов граната.

Водолазы продолжали поднимать на поверхность находку за находкой:

осколки стеклянной и керамической посуды, оловянные и латунные предметы и небольшие фрагменты драгоценностей. Как оказалось, они были только предвестниками невероятного сокровища, появившегося позже

Тони Армстронг, один из членов команды аквалангистов, обнаружил около кормы «Толосы» такое сокровище, что оно могло соперничать с величайшими подводными находками за всю историю кладоискательства

Тони нашел четыре усеянных бриллиантами золотых украшения и сто неповрежденных жемчужин. Одним из украшений была великолепная золотая брошь с тридцатью бриллиантами. Другая брошь сверкала

53

двадцатью бриллиантами, а кулон украшали восемь изумрудов и двадцать два бриллианта. Четвертым предметом был еще один великолепный золотой кулон с двадцатью четырьмя бриллиантами и изображением креста кавалера испанского ордена Сантьяго

Следовательно, по крайней мере один пассажир на борту «Толосы» не был обычным колонистом. Владелец или владельцы найденных Тони сокровищ обладали или огромным богатством, или занимали высокое положение в обществе. Но ни богатство, ни титулы, ни чины ничего не стоили в тот давний августовский день. Вместе с другими членами команды корабля и пассажирами distinguished рыцарь ордена Сантьяго обрел могилу в морской глубине.

Находки с «Гваделупе» и «Толосы» были поделены между Доминиканской Республикой и «Кариб Сэлвидж». Большинство исторических реликвий осталось в Санто-Доминго, где с ними работали эксперты по технике консервации при поддержке Национального географического общества.

Работа на «Толосе» продолжалась, хотя ртути было найдено совсем немного.

Ушедшая на дно ртуть имела огромную ценность не только сама по себе. Ее использовали для процесса, известного, как амальгамация. Золотым и серебряным мастерским в Новом Свете без «живого серебра» пришлось бы значительно сократить поставки драгоценных металлов.

Гибель поистине бесценного груза двух галионов могла означать трудности для испанской короны или даже ее крушение, жестокая перспектива, вставшая перед Фердинандом II в начале XVI века. «Достаньте золото, – приказал суверен своим наместникам в Новом Свете, – гуманно, если возможно, но любой ценой достаньте золото». Несомненно, потеря «Гваделупе» и «Толосы» в 1724 году вызвала тяжелые времена в Мадриде в

последующие годы.

Трагедия, разыгравшаяся в заливе Самана, тем не менее была по преимуществу трагедией человеческих судеб. Вера играла главную роль независимо от того, была ли она просто разновидностью одной из мировых религий или орудием завоевания колоний Среди поднятых с кораблей вещей есть сотни медальонов, от латунных до серебряных и золотых символов веры.

Не одна набожная душа решила взять с собой дополнительную гарантию в виде фиги, древнего испанского талисмана против дурного глаза Амулет представляет собой миниатюрную кисть руки, сделанную из черного камня или светлого стекла, с большим пальцем, просунутым между сжатых указательным и средним. Воспринимаемый в другой стране как Жест насмешки, символ до сих пор считается старыми испанцами средством защиты от проклятия врага. Но самые печальные чувства вызывает °Дин из нескольких тысяч других экспонатов – серебряный браслет, совершенно гладкий с внешней стороны. Найденный на «Толосе» браслет имеет на внутренней поверхности гравировку из трех слов: «Донья Анто  
54

ния Франке» Кем она была, никто не знает, поскольку списки пассажиров ни «Гваделупе», ни «Толосы» не найдены Нам известно только то что донья Антония покинула Испанию ради дальней страны и рассталась с жизнью во время ужасного шторма в бухте, названия которой она, возможно, никогда не слышала

Принадлежало ли одно из обручальных колец, найденных нами, ей? Или она плыла в Новый Свет с радостной надеждой, что получит его там? Сколько бы лет ей ни было и какое бы положение в обществе она ни занимала, она не увидела новой жизни за океаном, который прине столько смертей

#### «ЛЕ ШАМО»

25 августа 1725 года

Французский фрегат во время урагана налетел на подводные камни и затонул Погибло более 360 человек

В начале июля 1725 года французский фрегат «Ле Шамо» вышел в море из порта Рошфор и взял курс на Квебек Новый губернатор канадской провинции Труа-Ривьер в сопровождении только что назначенных королем чиновников колониальной администрации отбыл к месту службы Все было, как всегда, за исключением того, что в трюме, кроме обычного груза – скота, овощей, одежды, оружия, находилась весьма солидная сумма – 116 тысяч ливров в звонкой монете

Подбор экипажа был весьма тщательным Людовик XV лично подобрал капитана и штурмана, которые в свою очередь отыскивали надежное судно, оснастили его по последнему слову техники того времени, хорошо вооружили и наняли не менее опытных, чем они сами, мореходов Словом, неожиданностей не предвиделось

Поначалу все действительно шло гладко Впрочем, из-за ветра переход через Атлантику продолжался значительно дольше, чем намечалось, и только к концу августа («Ле Шамо» покинул Францию в первые дни июля) моряки увидели землю Это был берег острова Кап-Бретон к северу от крепости Луибур

25 августа начался невиданной силы ураган Капитану Сен-Жаме удалось увести судно из эпицентра шторма, и к утру следующего дня его отделяло всего десять миль от надежной бухты островка Порте Нова Однако, меняя курс, «Ле Шамо» налетел на подводные камни (которые по сей день называются рифами Шамо)

В десять утра жители прибрежных деревушек Бален и Птит-Лоррен нашли на берегу обломок мачты с обрывками королевского штандарта с золотыми лилиями Это было все, что осталось от гордости колониального флота Франции

Вечером того же дня губернатор и комендант крепости Луибур, немедленно прибывшие на место катастрофы, стали очевидцами последнего акта трагедии – в бухте Кельпи всплыли десятки тел Всего же на борту фрегата было более 360 человек

А вот малейших следов груза, ради которого был, собственно, затеян весь этот переход, обнаружить не удалось, хотя корабль погиб в двух ша

гах от берега и затонул соответственно на небольшой глубине. Все были поэтому уверены, что обнаружить сундуки для опытных ныряльщиков не составит особого труда.

Стихия, однако, внесла свои поправки. Штормовая погода надолго задержала поиски, а когда они возобновились, удалось обнаружить лишь несколько пушек и якорей. Золото Людовика XV исчезло бесследно.

Так закончилась первая и последняя попытка французских властей спасти сокровища «Ле Шамо», и почти 200 лет о них вообще не вспоминали.

В начале XX века были организованы новые экспедиции. Интенсивные поиски в течение почти двух месяцев велись в 1961 году. Ныряльщику – любителю Алексу Стому, голландцу по происхождению и художнику по профессии, участнику этих поисков, повезло сразу в первый же день он обнаружил кучи заржавевших ядер и несколько пушек. На одной из них ясно читалось название «Ле Шамо». Этого оказалось достаточно, чтобы убедить капитана поискового судна продолжить поиски. И фортуна не обманула надежд Сорма. Уже в следующее погружение он нашел под кучей пушечных ядер первую серебряную монету, которая неплохо сохранилась. Третья попытка увенчалась обнаружением датированного 1724 годом бюста Людовика XV.

Но на этом все и закончилось. Сколько ни ныряли Сорм и его товарищи, море не вознаградило их больше ничем. Капитан распорядился сосредоточить поиски на старинных орудиях, намереваясь украсить ими реставрируемую крепость Луибур. Сорм же вошел во вкус – найденная монета всерьез разбредила его воображение.

Разумеется, весть о находке разнеслась далеко за пределы бухты Кельпи. К месту катастрофы XVIII века устремились десятки ныряльщиков и водолазов.

Задача была не из легких. Но ни ледяная вода, ни частые туманы и



штормы, ни даже акулы не могли помешать энтузиастам. И только к концу года экспедиция была прекращена, а поисковая группа распалась.

Сторм вернулся в бухту через четыре года. На сей раз его сопровождали только два специалиста, которым он доверял полностью, – картограф Дэвид Макичерн и штурман Харви Маклеод. В их распоряжении был неведомо откуда взявшийся чертеж фрегата (французские архивы долго и безуспешно требовали его возвращения), специально оборудованная яхта «Мэрилин В11» и прежний энтузиазм. Бухта была разделена на квадраты, в каждом из которых велись активные поиски. К июню 1965 года в распоряжении группы были новые детали корпуса фрегата.

Изучение этих обломков сразу же показало, что искать надо в другом месте. Интересно, что у рифа Шамо было обнаружено 26 пушек и другие останки – только с одной палубы. Следов остальных 22, размещенных на следующей палубе, не было и в помине. Именно поэтому было решено, что реальные находки возможны на значительно большей глубине, следовательно, где угодно, но не у рифов.

57

И первое же обследование более глубоководного района бухты подтвердило правоту исследователей: теперь в их распоряжении были все 48 палубных орудий «Ле Шамо». Путь к вождельным сундукам прояснился.

Но след сразу же оборвался. Теперь спасатели сконцентрировали внимание на самом побережье, где, как ни странно, искать сокровища до сих пор никому не приходило в голову. Между тем именно среди острых как бритва камней и были обнаружены новые реликвии, в том числе несколько сероватых монет явно французского происхождения. При более тщательном исследовании они оказались золотыми луидорами с профилем Людовика XV. Сторм и Макичерн не рассчитывали на крупные находки, но уже через несколько минут им с огромным трудом удалось втащить в шлюпку рюкзаки, полные монет. Общая стоимость найденного была определена по самым скромным меркам в 300 тысяч долларов.

Позже большая часть коллекции оказалась в Нью-Йорке. Канадская провинция Новая Шотландия, на территории которой была сделана находка, довольствовалась 10 процентами подводного клада...

бо

## 100 ВЕЛИКИХ КОРАВЛЕКРУШЕНИИ

пути отряд Коксона стал подвергаться нападению со стороны абориге| нов. В стычках несколько человек было убито и ранено |

Стало ясно, что большинство людей не выдержит перехода. Решили | отправить в порт Элизабет за помощью сорок наиболее крепких физичес-1 ки мужчин. Остальные должны были разбить лагерь и ждать спасения! Командование лагерем приняли на себя капитан Коксон и его второй помощник. Третий помощник возглавил отряд, который пошел на юг

Из укрепленного форта на южном африканском побережье выехал конный английский патруль. В полутора милях от порта Элизабет всадники увидели изможденного человека, едва передвигавшего ноги. Вид незнакомца был ужасен, судя по всему, он находился в пути не один день – он оброс, одежда превратилась в лохмотья. Но именно по ней патрульные догадались, что перед ними европеец. Он остановился, посмотрел на всадников и рухнул на землю без сознания. Привести его в чувство на

месте не удалось, и он был срочно доставлен в форт Лишь к вечеру незнакомец пришел в себя. Выяснилось, что Вильям Хабберне – матрос с «Гросвенора». После крушения прошло два с половиной месяца

Уже через два дня по маршруту, указанному Хабберне, к месту расположения лагеря была снаряжена экспедиция из трехсот человек. Она прошла более 300 миль и обнаружила место, где, вероятно, и располагался лагерь. Но, кроме кострищ, нескольких взрослых и детских скелетов, полуистлевшей европейской одежды, никаких следов пребывания людей найти не удалось. Поиски периодически возобновлялись в течение двух с половиной лет, но результатов не дали.

В 1790 году голландский губернатор в Кейптауне получил сообщение, что на земле Пондо среди жен вождей некоторых племен есть белые женщины. Вновь созданная экспедиция подтвердила эти сведения. Женщин оказалось пять, и они действительно были с «Гросвенора». Но самым удивительным для голландцев было то, что женщины категорически отказались вернуться в Англию и даже не захотели встретиться с губернатором. Видимо, они отлично понимали, что еще неизвестно, как их встретит родина, и предпочли остаться со своими новыми семьями.

Между тем слух о сказочных богатствах «Гросвенора» достиг Европы и Америки. К месту гибели судна потянулись авантюристы.

В начале 1800 года англичане Александр Линдсей и Сидней Тернер снарядили экспедицию и в июле того же года, наняв три десятка ныряльщиков-малайцев, начали обследовать дно вокруг «Гросвенора». Они нашли более тысячи золотых и серебряных монет, несколько десятков золотых колец, которые с трудом окупили затраты экспедиции, но не принесли желанной прибыли, и в сентябре англичане прекратили работы.

В 1842 году адмиралтейство Великобритании решило разработать технический проект подъема «Гросвенора». На поиски был направлен военный корабль под командой капитана Болдена и группа военных инженеров – специалистов по глубинным подводным работам. С помощью все тех же ныряльщиков малайцев экспедиция разыскала останки судна «Грос

61

венор» затонул между двумя рифами и лежал на боку в глубоком котловане, окруженном подводными скалами. Корпус судна занесло песком и тяжелыми горными породами. Инженеры пришли к выводу, что о подъеме «Гросвенора» не может быть и речи и в данных условиях нет никаких перспектив высвободить «Гросвенор» из каменного плена.

В течение последующих 50 лет серьезных попыток поднять «Гросвенор» не предпринималось. Правда, поисками его сокровищ занимались рыбаки из прибрежных селений, но их добычей оказывались, как правило, несколько монет либо ювелирных изделий.

Бурное развитие в конце XIX – начале XX века водолазного дела, казалось, открыло путь к сокровищам затонувшего судна. В 1905 году газеты Йоханнесбурга оповестили своих читателей об учреждении международного синдиката по подъему «Гросвенора». Идея была предельно проста. От берега к останкам судна следует проложить канал, по которому судно можно подтащить к берегу. Опубликованный в газетах проект дополнялся комментариями крупных специалистов и экспертов, гарантировавших успех предприятия.

Летом 1905 года в район гибели «Гросвенора» прибыли три судна, оборудованные по последнему слову инженерной техники. Но среди возвышающихся на дне океана многочисленных песчаных холмов водолазы только через месяц разыскали холм, под которым покоился «Гросвенор». Уже в первые дни члены экспедиции столкнулись с непреодолимыми трудностями. Из-за частых штормов новые наносы песка сводили к нулю все сделанное накануне. Безрезультатными оказались и попытки взорвать горные породы на пути к судну. К середине 1906 года капитал синдиката поистощился, а сокровища «Гросвенора» оставались по-прежнему недостижимыми. После гибели во время подводных работ двух водолазов и выплаты их семьям значительной компенсации совет директоров счел за благо оставить «Гросвенор» в покое и объявил синдикат обанкротившимся.

После первой мировой войны страсти вокруг «Гросвенора» разгорелись с новой силой. Образовывались крупные и мелкие компании, инженеры предлагали головокружительные проекты подъема «Гросвенора». В 1921 году интерес к его сокровищам проявил американский миллионер Пит Крайн. Восторгаясь предприимчивостью Шлимана, раскопавшего Трою, Пит Крайн решил увековечить свое имя, овладев павлиным тронем. Проект подъема судна, взятый Крайнем на вооружение, по существу, представлял собой модернизированный вариант идеи международного синдиката в Йоханнесбурге, то есть от берега через рифы проложить к «Гросвенору» туннель. К месту работ прибыла целая флотилия, на берегу строились административные здания, бараки для рабочих, складские помещения. Работы вели в течение двух лет. Специалисты трижды с разных точек приступали к прокладке туннеля, и трижды он рушился. Пустив на ветер солидную сумму, Пит Крайн сдался. Его флотилия отбыла под своеобразный салют – на берегу взрывали оставшийся динамит.

«РОЙЯЛ ДЖОРДЖ»

29 августа 1782 года

Британский линейный корабль опрокинулся на борт и через три минуты затонул на рейде Портсмута. Из 1200 находившихся на его борту человек погибло более 800.

Линейный 108-пушечный корабль 1-го ранга Британского королевского флота «Ройял Джордж» англичане называли «кораблем знаменитых адмиралов». Спущенный на воду в 1747 году, он олицетворял собой мощь британского флота, был исключительно прочным, красивым и быстрым кораблем. На его стенах развешивались штандарты, стяги и вымпелы выдающихся флотоводцев Великобритании – адмиралов Ансона, Боскауэна, Хаука, Роднея и Хоува. Как флагман он участвовал во многих морских сражениях, не раз одерживал блестящие победы. В одном из поединков он отправил на дно французский 70-пушечный линейный корабль «Сюперб», в другом – прижал к берегу и поджег 64-пушечный «Солейл Рояль».

В последних числах августа 1782 года «Ройял Джордж» под флагом контр-адмирала Ричарда Кемпенфельда прибыл на Спидхедский рейд и просигналил, что ему необходимы мелкий ремонт, вода, ром и провизия. Корабль направлялся в Средиземное море, где должен был встретиться с английской эскадрой. Требовалось перебрать малый кингстон правого борта, пропускавший воду. Такая работа, как правило, производилась на плаву при помощи судовых средств. Неисправный кингстон находился на

метр ниже уровня воды в средней части корпуса, и, чтобы накрентить! корабль до нужного градуса, требовалось выдвинуть все орудия левого борта в пушечные порты, а орудия правого борта откатить внутрь, к диаметральной линии судна. I

Ремонт стоявшего на якоре «Ройял Джорджа» начали рано утром | 29 августа при полном штиле. Правый борт полностью обнажился до скулы, при этом пушечные ядра левого борта оставались открытыми. Высота борта корабля от киля до фальшборта верхней палубы составляла 19 метров, осадка – 8 метров. Пока корабельные плотники ссж шлюпки перебирали кингстон, к флагману подошли лихтер и шлюп.^ Первый доставил «Ройял Джорджу» запас рома в бочках, второй – провизию и воду.

В это время на борту корабля находилось, помимо 900 членов экипажа, около 300 гостей, в основном женщины и дети, которым разрешено

«Ройял Джордж» 63

было прибыть на борт, чтобы перед дальним плаванием повидаться со своими мужьями и отцами. На корабле было и человек 150 незваных гостей – проститутки, менялы, шулера, торгаши и т. д.

Пока перегружали на «Ройял Джордж» ром и провизию, большинство матросов и гостей находились на двух нижних палубах. Контр-адмирал Кемпенфельд в своей каюте на корме писал приказ.

Кингстон вскоре починили, но корабль не выпрямили. Случайно один из корабельных плотников заметил, что крен корабля слегка увеличился и вода тоненькими струйками стала вливаться через нижние косяки открытых пушечных портов на нижнюю палубу левого борта. То ли это произошло от того, что корабль накренился, когда с левого борта поднимали бочки с ромом, то ли от того, что матросы катили эти бочки по палубе накренившегося борта. Плотник прибежал на шканцы и доложил старшему вахтенному офицеру, что вода поступает через открытые нижние порты и скапливается по левому борту нижней палубы. Корабельный плотник просил офицера дать немедленную команду выровнять корабль. Но старший вахтенный офицер, назначенный на «Ройял Джордж» всего за пару месяцев до того, проигнорировал его совет. Когда плотник вернулся на нижнюю палубу, он увидел, что вода лилась через порты внутрь корабля. Она уже доходила до колен. Плотник снова бросился на шканцы, где увидел третьего лейтенанта корабля. Лейтенант понял, что кораблю фозит опасность, и как только плотник ушел, он приказал рассыльному вызвать барабанщика на палубу и дать сигнал к выпрямлению корабля.

Команда, услышав барабанную дробь, побежала строиться к своим орудиям... То ли из-за того, что большинство матросов бежало по левому, нижнему борту, то ли из-за неожиданно налетевшего порыва ветра, «Ройял Джордж» накренился еще больше и черпнул воды всеми портами нижнего дека.

«Ройял Джордж» начал валиться на бок. По мере увеличения крена, все, что на его трех палубах не было закреплено, стало сдвигаться, катиться и ползти на левый борт. Буквально через полминуты, когда крен превысил 45 градусов, в сторону левого борта начало скатываться и то, что было плохо закреплено: дубовые станки бронзовых пушек, огромные ядра, бочки с водой, уксусом и ромом. Палубы «Ройял Джорджа» огласились криками, женскими воплями и плачем детей, повсюду слышались треск и фохот. Люди бросились на высокий, правый борт корабля, но лишь немногие сумели добраться по быстро кренившимся палубам, по которым вниз с грохотом сползали одно за другим орудия и ящики, до

поручней борта

Очевидцы, а их были тысячи, потом рассказывали, что все это произошло в течение 1–2 минут. Тремя высоченными мачтами «Ройял Джордж» лег на воду и в течение следующей минуты затонул. Погружаясь на Дно, он увлек с собой ошвартованный по его левому борту ромовый лихтер «Парк».

64

По официальному отчету Британского адмиралтейства, цифры которого, надо полагать, были занижены, эта катастрофа унесла 900 человеческих жизней, включая жизнь контр-адмирала Кемпенфельда Спаслись те, кто смог быстро покинуть помещения, расположенные по левому борту корабля, добраться до фальшборта правого борта и перелезть на оказавшийся в горизонтальном положении борт Спаслось всего 200–300 человек При погружении корабль снова принял вертикальное положение, лег на грунт килем и уже под водой повалился на 30 градусов на левый борт Над водой остались три торчавших под углом стеньги «Ройял Джорджа» Благодаря этому некоторые из спрыгнувших с правого борта при погружении корабля смогли найти на них спасение Среди спасенных была только одна женщина и один мальчик

Эта катастрофа стала черным днем не только для Портсмута, главной базы Королевского флота, но и для всей Англии Лорды Адмиралтейства должны были объяснить своему народу, почему за две минуты погибло почти 1000 человек

По основной версии корабль черпнул открытыми пушечными портами воду и потерял остойчивость По другой версии гибель «Ройял Джорджа» связана с «сухой гнилью» Члены трибунала британского Адмиралтейского суда, разбиравшие обстоятельства катастрофы, считали, что «Ройял Джордж» не мог затонуть по причине потери остойчивости, вызванной попавшей в открытые порты водой, так как стоял носом к бризу и крен его на левый борт составлял всего 7 градусов, чего было вполне достаточно, чтобы оголить неисправный кингстон Корабль за 35 лет своей службы настолько был охвачен «сухой гнилью», что его корпус потерял прочность, и в тот злополучный день 29 августа на Спитхедском рейде из днища корабля выпал огромный кусок – в образовавшуюся пробоину, размер которой составил почти треть площади подводной части корпуса, хлынула вода и корабль пошел ко дну

«Это подтверждается точными фактами, которые у членов трибунала Адмиралтейского суда не вызывают спора или сомнения», – такова последняя фраза заключения трибунала по «Ройял Джорджу»

Данное трибуналом объяснение не снимало с командования корабля, эскадры, флота и самого Адмиралтейства обвинения по поводу катастрофы При этом вина перекладывалась на тех, кто отвечал за состояние корпуса корабля и качество его последнего ремонта Хотя это заключение было сделано Адмиралтейским судом, моряки Королевского флота Англии в нее не верили Во-первых, с кораблей эскадры, стоявших вокруг «Ройял Джорджа», видели, как он повалился на бок и лег мачтами на воду Этого не произошло бы, если бы одна третья часть днища корабля отвалилась, упала на дно, – в этом случае корабль затонул бы прямо, без крена Конечно, «сухая гниль» в корпусе «Ройял Джорджа» имела, но не в такой степени, чтобы «часть днища выпала» Этому наверняка должны были предшествовать сильные течи корабля задолго до его гибели Известно, что «Ройял Джордж» не раз садился на мель, и если уж

,рройял ДЖОРДЖ»

„сухая гниль» была столь распространена, то «огромный кусок днища» отвалился бы именно при одном из таких касаний грунта

Адмиралтейство провело осмотр корпуса затонувшего корабля лишь спустя четверть века В 1817 году власти Портсмутского порта сообщили «Корабль лежит на грунте носом на вост-зюйд-вест с большим креном на левый борт Корпус корабля во многих местах изъеден червями и сильно оброс водорослями»

«Ройял Джордж» лежал на глубине 19 метров Первые водолазные работы на нем англичане провели в 1839–1840 годах Тогда подняли семь бронзовых пушек общим весом 15 тонн, десятки чугунных ядер, около Ю тонн меди, много дерева, посуду, человеческие черепа и кости

Позже на поверхность извлекли корабельный колокол, который повесили на колокольню портовой церкви Портсмута Особый интерес для искателей морских реликвий представляла флагманская каюта корабля Оттуда достали большое серебряное блюдо и ложку, глиняную трубку, корабельную печать, винную бутылку, чашку, пистолет, серебряную пряжку от ботинка, кусок адмиральского палаша, медаль и даже золотое кольцо, снятое со скелета адмирала, погибшего на боевом корабле, но не в бою

#### «ТЕЛЕМАК»

4 января 1790 года

французский бриг затонул на реке Сена По некоторым данным, вместе с судном на дно отправились сокровища Марии Антуанетты, оценивающиеся в 1,2 миллиона фунтов стерлингов

4 января 1790 года «Телемак» входил в устье Сены почти с убранными парусами К вечеру небо заволочло тучами, ветер усилился Набережные Сены и улицы городка Киибеф опустели На реке было волнение,

Стоя на мостике, капитан Андре Каминю всматривался в огни ночного порта, желая лишь одного – отдыха Через полчаса заскрежетали якорные цепи, и судно закачалось на волне С нетерпением глядя на приближающуюся таможенную шлюпку, капитан приказал сбросить трап Вскоре она пришвартовалась, и черные фигуры таможенников в плащах появились на палубе Каминю шагнул навстречу

«Бриг зафрахтован руанскими купцами для доставки партии товаров в Лондон Я бы

попросил вас, господа, побыстрее провести досмотр Команда чертовски устала »

«Я думаю, капитан, – ответил глухим голосом высокий таможенник, лицо которого скрывал капюшон, – что досмотр мы отложим до утра Время позднее, да и зюйд-вест набирает силу»

«Благодарю вас »

Но утром им не суждено было встретиться на бриге Через несколько часов штормовой ветер погнал тяжелые морские волны в Сену Схлестнувшись с быстрым течением реки, они образовали мощные водовороты «Телемак» сорвало с якоря, и спустя четверть часа он исчез в пучине Команде удалось спастись – до берега было недалеко

Сена поглотила «Телемак» 4 января 1790 года В те дни гибель брига привлекла внимание разве что мелких чиновников министерства, запечатлевших это трагическое событие в реестре

Взоры французов приковал к себе Париж, где набирала силу революция Спустя два года восставший народ сверг монархию, а в январе 1793-го по решению Конвента был казнен Людовик XVI Несколько позже – Мария Антуанетта После смерти королевы в Париже стали упорно распространяться слухи о сказочных сокровищах, которые королевская се  
67

^ья якобы пыталась тайно вывезти в Англию Французские газеты писали, что в конце 1789 года Мария Антуанетта доверила переправить в Лондон все фамильные драгоценности капитану «Телемака» Андре Каминю, в прошлом не раз выполнявшему деликатные поручения королевы Будто бы по ее указанию золотая посуда, кубки, наполненные алмазами и рубицами кожаные мешки, а также два с половиной миллиона золотых ливров под охраной преданных офицеров королевской гвардии были тайно доставлены в Руан, где под погрузкой стоял «Телемак» Сюда же были привезены и сокровища нескольких аристократических семейств и аббатств Франции В газетах утверждалось, что в Руане в подвалах замка одного из приближенных короля золото и серебро укладывали в специально изготовленные бочонки Их заливали дегтем и грузили на «Телемак»

Версию французской прессы подхватили и англичане В лондонских газетах появились сообщения бывших матросов и офицеров «Телемака», подтвердивших факт нахождения на судне сокровищ Людовика XVI Они заговорили в Конвенте, и по настоянию его депутатов революционный трибунал начал расследование

Допросили бывшего исповедника короля, который признался, что однажды стал свидетелем разговора Людовика XVI и Марии Антуанетты Речь шла о каком-то судне, на котором следуют отправить сокровища в Англию Следователям удалось разыскать и бондаря По его словам, осенью 1789 года от незнакомого господина он получил заказ на изготовление нескольких десятков бочонков Заказчик пояснил, что они предназначены для отправки в Англию партии дегтя В конце декабря этот господин выкупил заказ, а спустя несколько дней бондарь наблюдал, как в порту его бочонки грузились на бриг «Телемак» Наконец, таможенные чиновники в Кийбефе тоже вспомнили, что в предштормовой январский вечер почти одновременно с «Телемаком» в порт вошла еще одна шхуна А утром, уже после гибели брига, во время досмотра они обнаружили на ней спрятанное среди товаров столовое серебро с гербом королевской семьи Его конфисковали, но расследования проводить не стали

Полученные трибуналом данные не могли оставить Конвент равнодушным к слухам о погребенных на дне Сены сокровищах Из Шербура Фочно отправилась группа инженеров и более трехсот рабочих и матро^в, чтобы поднять затонувший бриг Вскоре судно было обнаружено, но Никто не мог сказать точно, «Телемак» это или нет, поскольку участок

Реки в разное время стал кладбищем для многих кораблей. Подъем затонувшего брига осуществить не удалось. Через три месяца бесплодных работ экспедиция вернулась в Шербур.

Когда в 1815 году во Франции произошла вторая реставрация монархии, Людовик XVIII сразу же приказал поднять «Телемак». Этот факт стал еще одним веским доказательством того, что на бриге действительно находилась сокровища королевской семьи. Вновь из Шербура в Киибейф выехала

68

экспедиция. Но через несколько месяцев и она прекратила работы, не добившись результатов.

Однако теперь во Франции уже никто не сомневался, что затонувший «Телемак» – хранилище несметных богатств. Компании и частные лица наперебой предлагали правительству свои услуги по поднятию судна. В августе 1837 года морское министерство Франции выдало инженерной компании из Гавра «Магри и Дэвид» лицензию на подъем «Телемака». Еще разрешалось в течение трех лет производить необходимые работы. В случае успеха пятую часть найденных сокровищ получили бы предприниматели, при этом десять процентов они обязаны были пожертвовать в фонд моряков-инвалидов. Но три года усилий не принесли желаемого результата. К 65 тысячам франков затраченного капитала прибавились многочисленные долги, и после некоторых колебаний глава фирмы Магри отказался от участия в предприятии. Его компаньон Дэвид проявил большую настойчивость. Взяв в нескольких банках кредит, он продлил срок действия лицензии еще на три года и привлек к работе молодого английского инженера Тейлора. Тот и возглавил операцию по подъему судна. Тейлор намеревался поднять «Телемак», используя силу прилива. С помощью различных приспособлений корпус затонувшего судна обвивался множеством цепей. При отливе их концы закреплялись на целой флотилии плоскодонных лодок. Предполагалось, что прилив поднимет лодки и вместе с ними вырвет из илистого дна «Телемак». Но первые опыты окончились неудачей. Цепи лопались словно нити, а бриг оставался на месте. В августе 1841 года Дэвид официально заявил о прекращении работ.

Однако бурную деятельность неожиданно развил Тейлор. Он обивал пороги редакций газет, выступал на собраниях акционеров крупных и мелких компаний – и везде уверял, что необходимо продолжить дело. Тейлор ссылаясь на вырезки из старых газет, выписки из следственного дела трибунала, нотариально заверенные свидетельства очевидцев и описания эффективных технических проектов подъема судна. Наконец спустя год после краха фирмы «Магри и Дэвид» Тейлору удалось собрать капитал в 200 тысяч франков и приступить к осуществлению замысла. Он увеличил количество плоскодонных лодок, заказал более мощные цепи и сконструировал новые крепежные устройства. Но все попытки поднять «Телемак» заканчивались одним – вниз по течению Сены плыли останки лодок с оборванными цепями, а вместе с ними уплывали деньги компании. Акционеры начали требовать прекратить финансирование безнадежного предприятия и представить отчет о проделанной работе, а главное – точно указать срок, когда «Телемак» будет поднят со дна Сены.

Спустя некоторое время Тейлор сидел за большим столом, за которым разместились озабоченные акционеры различных компаний, финансировавших предприятие инженера. Без лишних слов Тейлор развернул лондонскую газету и с волнением зачитал напечатанную в ней статью.

69



заметку. В ней сообщалось, что подданные Ее Величества английс- ой королевы Виктор Хьюго и его сын требуют своей доли наследства от ^ровищ, находившихся на борту «Телемака», поскольку они являются единственными родственниками одного из аббатов, чьи драгоценности были погружены на бриг.

На несколько минут в комнате воцарилась тишина. Все молча воззрились на инженера. А тот, не давая никому опомниться, выложил на стол несколько золотых монет: «Их нашли рабочие на мелководье. Золотые

ЛУИДОРЫ».

Такой довод для акционеров оказался самым убедительным. Работы решено было продолжить. Но негласно к проверке достоверности заявлений Тейлора акционеры привлекли частных детективов. Выяснилось, что почтенные граждане Великобритании Виктор Хьюго и его сын никаких родственных связей во Франции не имели и не имеют. Но зато они хорошо знакомы с родственниками Тейлора, которые и побеспокоились о помещении заметки в газете. Детективы также установили, что и золотые монеты времен Людовика XVI скупались инженером у антикваров на деньги компании. Назревал крупный скандал. Чувствуя его приближение, в декабре 1843 года Тейлор скрылся, оставив 28 тысяч франков неуплаченных долгов.

Нашумевшая авантюра английского инженера надолго охладила пыл любителей легкой наживы. В течение 90 лет никаких попыток поднять «Телемак» не предпринималось. Лишь в 1933 году парижские газеты вновь стали печатать сообщения, что к сокровищам на бриге проявляют интерес многие французские и иностранные фирмы.

Спустя два года морское министерство Франции объявило, что фирмы могут представлять официальные прошения на работы по подъему «Телемака». Изучив материальные и технические возможности предпринимателей, министерство выдало лицензию самому достойному претенденту. Срок представления ходатайства ограничивается тремя годами.

В мае 1938 года в особняке на окраине Парижа состоялось торжественное вручение лицензии французскому обществу морских предприятий. Через месяц водолазы уже бороздили дно Сены и вскоре обнаружили глубоко засевшее в ил судно, корпус которого обвивали цепи. Найденные около него корабельный колокол с буквой «Т» и пять медных канделябров XVIII века подтвердили – именно это судно и пытался поднять Тейлор. В сентябре из Парижа в Кийбёф отправился эшелон с оборудованием и снаряжением. Мощные насосы на плавучих кранах уже к концу года "чистили судно от засосавшего его грунта. В начале апреля к нему подвели лонтоны, и бриг был поднят.

В тот день сотни фотокорреспондентов, журналистов, ученых и про^о зевак толпились на набережной Кийбефа, чтобы своими глазами уви^ть столь знаменательное событие. На французской бирже упала цена на золото, ювелиры предвкушали аукционы драгоценностей из сокровищ ^Ролевской семьи.

70

4 апреля эксперты приступили к работе. Вскрывались бочонки, исследовались металлические предметы, взламывались сундуки, но ни одной золотой монеты, ни одного ювелирного изделия обнаружено не было.

Когда первое чувство растерянности прошло, наступила пора криво. толков и самых различных предположений. Вспомнили вдруг, что в этом

районе Сены несколько лет назад неизвестная фирма вела водолазные работы, и, возможно, тогда и «обчистили» судно Многие засомневались в том, что поднятый корабль и есть бриг «Телемак», а другие высказывали соображение, что сокровища на самом деле погрузили на другое су;

но, а слухи о «Телемаке» распространяли умышленно, дабы скрыть тинное положение дел

«Лютин»

9 октября 1799 года

Британский фрегат затонул во время шторма между островами Тершеллинг и Влиланд Из 200 человек экипажа спасся только один матрос Золото, перевозимое судном, оценивалось в 1175 тысяч фунтов стерлингов

В одном из залов английского страхового общества «Ллойд» стоит красивое деревянное резное кресло, на котором прибита медная дощечка с надписью

«Это кресло сделано из деревянного руля фрегата Его Британского Величества «Ла Лютин», который утром 9 октября 1799 года отплыл с ярмутского рейда, имея на борту большое количество золота, и погиб той же ночью у острова Влиланд Все находившиеся на судне люди, кроме одного человека, погибли Руль был поднят с затонувшего судна в 1859 году, после того как пролежал под водой шестьдесят лет»

За этой лаконичной надписью скрывается один из самых драматических эпизодов в истории английского мореплавания В Англии трудно найти моряка, который не знал бы истории «Лютина»

Когда-то тридцатидвухпушечный фрегат «Ла Лютин» считался одним из самых красивых и быстроходных судов французского военного флота В одном из сражений он был захвачен английским адмиралом Дунканом, который привел его в Лондон С этого момента на фрегате развевался британский флаг, и английские моряки стали называть его не «Ла Лютин», а просто «Лютин», опуская французский артикль «Ла»

Ранним пасмурным утром 9 октября 1799 года «Лютин» под командованием капитана Ланселота Скиннера снялся с якоря и вышел из Ярмута к берегам континента

Спустя восемнадцать часов, когда «Лютин» находился у входа в залив Зейдер-Зе, начался сильный шторм Стараясь избежать грозившей судну опасности быть выброшенным на прибрежные отмели голландского берега, капитан Скиннер решил держаться в открытом море Но все попытки отойти от берега были напрасны – поворот не удался, и фрегат сел на Мель между островами Тершеллинг и Влиланд Северо-восточный шторм Ураганной силы быстро опрокинул судно, и оно затонуло на небольшой

глубине. Из 200 человек экипажа до берега добрался один матрос, который, получив сильное ранение, умер по пути в Англию.

Сообщение об этом кораблекрушении произвело в Англии сенсацию. Ведь на «Лютине» находилось много золота: золотые гинеи, пиастры, луидоры и золотые слитки оценивались в 1 миллион 175 тысяч фунтов стерлингов!

Золото это принадлежало группе лондонских купцов, которые застраховали его в «Ллойде» на сумму 900 тысяч фунтов стерлингов.

«Лютин» должен был доставить ценный груз в Гамбург. Гибель фрегата явилась тяжелым ударом для страховщиков «Ллойда». Вскоре им пришлось выплатить страховую премию.

Пока в Англии обсуждались планы подъема золота с погибшего фрегата, слухи о затонувшем кладе распространились по всему побережью Голландии. В это время Англия и Голландия находились в состоянии войны, и последняя, воспользовавшись этим, объявила «Лютин» своей собственностью. Голландцы вправе были это сделать, так как фрегат затонул в ее территориальных водах. Во время сильных отливов борт судна был виден под водой, и проникнуть в его трюм не представлялось особенно трудным. В течение полутора лет местные жители и рыбаки Зейдер-Зе собирали буквально золотой урожай. Правительство Голландии разрешило им оставлять у себя одну треть добычи.

За восемнадцать месяцев с «Лютина» было поднято золото на сумму более 70 тысяч фунтов стерлингов.

Но с каждым месяцем проникать на затонувшее судно становилось труднее: под тяжестью своего веса «Лютин» всю глубже уходил в мягкий грунт, а сильное течение непрерывно заносило его корпус песком. Вскоре жители островов Тершеллинг и Влиланд перестали искать здесь золото.

О фрегате вспомнили лишь спустя пятнадцать лет, когда в Европе утих пожар наполеоновских войн. В 1821 году король Нидерландов Вильгельм I утвердил концессию, по которой жители острова Тершеллинг могли заниматься поисками и подъемом золота «Лютина», оставляя себе половину найденного. Остальное они должны были сдавать государству. Спустя два года Вильгельм подарил концессию английскому королю Георгу, который в дальнейшем передал ее «Ллойд». С этого момента поисками клада в основном занимались англичане. Они предприняли ряд серьезных попыток овладеть золотом и за пять лет, с 1855 по 1861 год, подняли около 40 тысяч фунтов стерлингов.

В 1859 году, помимо золотых монет и слитков, были найдены судовой колокол «Лютина» и руль. Страховщики «Ллойда» решили увековечить память фрегата: из досок дубового руля были сделаны стол и кресло председателя общества. Позже, в 1896 году, колокол, который долгое время стоял под столом, подвесили в центральном зале. С этого момента в «Ллойд» появилась весьма оригинальная традиция: каждому важному сообщению, которое делается устно, предшествует удар колокола. Как правило,

73

один удар в колокол означает получение дурных вестей, например, что застрахованное обществом судно не пришло в порт своего назначения, смерть короля или какое-нибудь бедствие национального характера. Два удара колокола «Лютина» свидетельствуют о хороших новостях, например, о получении сообщения с застрахованного судна, которое перед этим

считалось пропавшим без вести, посещение «Ллойда» королевой, и прочие события. Иногда колокол бьет три раза. Это значит, что то или иное судно, которое считалось пропавшим без вести, погибло и нужно платить страховку. Этот обычай сохранился до наших дней.

В 1886 году с «Лютина» подняли большую железную пушку, которую Ллойд подарил муниципалитету Лондона.

До начала XX века было предпринято несколько попыток найти золото «Лютина». Организовывались все новые и новые экспедиции, строились грандиозные планы, создавались акционерные общества, тратились огромные состояния. Часто бывало так, что после месяцев упорного труда, наконец, удавалось откопать уже совсем развалившийся корпус фрегата, но тут течение буквально за несколько часов снова завалило его песком.

В 1895 году англичане, чтобы предотвратить заносы «Лютина», пытались возвести вокруг него стену. Для этого было уложено на дно более семи тысяч мешков с песком весом по сто пятьдесят килограммов каждый. Но и мешки засыпало песком. К 1900 году с момента успешной экспедиции 1856–1861 годов удалось поднять всего тысячу фунтов стерлингов.

Только в мае 1911 года английский капитан Гарднер, хорошо изучивший местные подводные течения, разыскал «Лютин». В распоряжении Гарднера имелось специально оборудованное для этой цели судно «Лайонс», на борту которого были установлены насосы производительностью тысяча тонн песка в час. С помощью этих насосов под двенадцатиметровым слоем песка и был обнаружен остов «Лютина». Еще утром «Лайонс» отдавал якорь на прорытой траншее, а уже к вечеру на этом месте образовалась песчаная банка.

К концу лета корпус фрегата был очищен от песка, и водолазы обнаружили, что пороховой погреб, где хранилось золото, от времени разрушился. Сотни железных ядер, спаянных ржавчиной, образовали толстую корку. Это был огромный сейф, созданный природой. Капитану Гарднеру удалось взорвать образовавшуюся броню. Но к этому времени наступившие осенние штормы заставили экспедицию прекратить работу.

За зиму «Лютин» снова занесло песком. На возобновление работ де<sup>т</sup> у капитана Гарднера не было. Всего им было поднято несколько золотых и серебряных монет.

#### «МЕДУЗА»

1816 год

Французский фрегат из-за навигационной ошибки сел на мель у северо-западного побережья Африки. Число жертв превысило 400 человек.

30 мая 1814 года Франция подписала с участниками шестой антинаполеоновской коалиции Парижский мир, установивший границы Франции по состоянию на 1 января 1792 года. В соответствии со статьей 14 этого договора во владении Франции оставался ряд территорий на Американском, Африканском и Азиатском континентах.

В число этих территорий входил и Сенегал.

Для восстановления власти Франции над этими территориями виконту дю Бушажу, министру по делам морского флота и управления колониями, было поручено отправить туда гражданские и военные экспедиции. Для организации таких экспедиций необходимо было сформировать специальные морские дивизионы. Предприятие это было крайне затруднено тяжелым финансовым положением Франции, истощенной недавней войной и выплатой контрибуции. Не лучше было и состояние флота: сказывались последствия военных неудач, нехватка средств на его содержание.

«Медуза» была одним из немногих кораблей, способных выполнить функции флагманского фрегата. Именно этому кораблю и было поручено возглавить сенегальскую дивизию и доставить в Сенегал нового губернатора. Командование «Медузой» было поручено некоему Дюруа де Шомарэ. Он происходил из не очень знатного дворянского рода и был убежденным роялистом. По материнской линии он приходился племянником адмиралу д'Орвиллье, прославившемуся в битве при Уэссане, где разбил англичан, несмотря на их превосходство. Людовик XVI – последний французский король, делавший все для развития и укрепления флота, – очень ценил адмирала д'Орвиллье. Неудивительно, что при таком покровительстве молодой де Шомарэ начал службу на флоте.

Губернатор Сенегала Шмальц был человеком со сложной и бурной, как и вся история этого периода, биографией. Немец по происхождению, он с немецкой педантичностью изучил досье всех членов экипажа, и это весьма помогало ему в решении того или иного важного для судьбы экспедиции вопроса.

75

Вместе с дивизией в Сен-Луи направлялось около 230 человек: так называемый «африканский батальон», состоявший из трех рот по 84 человека, по слухам, из бывших преступников, а на самом деле просто людей разных национальностей, среди которых попадались и сорвиголовы;

на всякий случай дамы были изолированы от них. Жена и дочь губернатора были размещены отдельно от остальных женщин. На борту «Медузы» были также два хирурга, одного из них, сыгравшего не последнюю роль в описываемых событиях, звали Савиньи. Кроме «Медузы», в состав сенегальской дивизии входили корвет «Эхо» под командованием де Бетанкура, роялиста, как и Шомарэ, но гораздо более опытного морехода; бриг «Аргус» под управлением де Парнажона, капитаном «Луары» был Жикель де Туш, потомственный моряк, участник многих сражений, единственный, чье превосходство Шомарэ признавал настолько, что поделился с ним своим патологическим страхом сесть на мель у побережья Африки.

Памятуя о министерском распоряжении, Шомарэ решил позволить «Луаре» плыть в своем темпе, а остальным быстроходным судам приказал двигаться как можно быстрее. Конечно, менее легкомысленный человек учел бы особенности хода «Луары» и не бросил бы отставший корабль на произвол судьбы. Между тем развал флотилии продолжался. «Медуза» и «Эхо» оторвались от остальных кораблей. Парнажон не рискнул гнаться за ними, не будучи уверенным в прочности мачт «Аргуса»;

«Луара» отстала безнадежно. Шомарэ даже не дал знать ее капитану о своих намерениях.

При очередном определении курса разница между замерами Шомарэ и Бетанкура составила 8 минут долготы и 16 минут широты. Бетанкур был уверен в точности своих результатов, но, соблюдая субординацию,

промолчал. Через три дня Шомарэ обещал прибыть на Мадейру, но этого не произошло: сказалась ошибка при прокладке курса. Запасшись в Санта-Крусе провизией, корабли продолжили путь. «Медуза» шла впереди «Эха». В этот день Шомарэ снова ошибся в своих расчетах, и корабль проскочил мыс Барбас. На пути корабли должны были пройти мыс Блан (Белый), но мыса с характерной белой скалой не оказалось; Шомарэ не придал этому значения, а на следующий день на вопросы экипажа ответил, что накануне они вроде бы проплыли что-то похожее на мыс Блан, и впоследствии строил свои рассуждения, основываясь на том, что он действительно видел этот мыс. На самом же деле фрегат ночью отнесло к югу, курс был выправлен лишь к утру, поэтому судно никак не могло пройти этот мыс.

«Эхо» же, не отклоняясь, к утру обогнало «Медузу». Всю роковую ночь с 1 на 2 июля Шомарэ ни разу не поинтересовался, как идет корабль, лишь к утру он был слегка удивлен исчезновением «Эха». Он даже не попытался выяснить причины этого исчезновения.

А «Эхо» продолжало следовать правильным курсом, и Бетанкур поотоянно измерял глубину, чтобы избежать неприятных сюрпризов. «Медуза» двигалась в том же направлении, но ближе к берегу. Шомарэ тоже

76

приказал измерять глубину морского дна, и не нащупав его, решил, что может беспрепятственно вести корабль к берегу. Несмотря на многочисленные предостережения членов экипажа о том, что корабль, по-видимому, находится в районе отмели Арген (на это указывал и окружающий пейзаж, и изменение цвета моря там, где его глубина была меньше), Шомарэ продолжал вести фрегат к берегу, и было такое ощущение, что на борту все впали в какую-то апатию и покорно ожидали неизбежного. Наконец Моде и Ран решили измерить глубину: она оказалась 18 локтей вместо предполагавшихся 80. В этой ситуации фрегат могла спасти лишь быстрота реакции капитана, но Шомарэ от этого известия впал в оцепенение и не повернул корабль. И вскоре судно село на мель.

В подобных ситуациях очень важна организующая роль капитана, но в данном случае эту роль пришлось взять на себя губернатору Шмальцу, поскольку Шомарэ был абсолютно деморализован случившимся. Но губернатор не был мореходом, а значит, не имел авторитета среди экипажа и пассажиров. Таким образом, спасательные работы начались неорганизованно и беспорядочно, и целый день был потерян.

Например, вместо того чтобы сразу выбросить самый тяжелый груз, губернатор запретил трогать мешки с мукой, порохом и другим товаром, предназначенным для колонии, как и не менее тяжелые пушки. Ограничились лишь тем, что вылили воду из емкостей в трюмах.

Наконец, очнувшись от оцепенения, Шомарэ созвал чрезвычайный совет корабля, на котором было решено построить плот, струзить на него все припасы, облегчив тем самым корабль; а если понадобится, использовать его наравне со шлюпками для эвакуации.

Сооружение плота отвлекло людей от безрадостных мыслей. Но ненадолго. Часть военных решила захватить шлюпки и добраться до берега. Узнав об этом, губернатор приказал часовым стрелять в любого, кто попытается похитить шлюпки. Волнения утихли.

Было отдано два якоря; уровень воды поднимался, и появлялась надежда на спасение. Внезапно начался сильный ветер; судно завалилось

набок и затрещало по всем швам; плот с трудом удалось отбить у разбушевавшейся стихии; на судне царила паника, люди, разгоряченные алкоголем, метались по палубе. В пробоины, в обшивку хлестала вода, и два насоса не успевали ее откачивать – в этих условиях было решено эвакуировать людей на шести шлюпках и на плоту.

По всем правилам Шомарэ как капитан должен был покинуть судно последним, но он не сделал этого. Плотом командовал выпускник морского училища Куден, с трудом передвигавшийся из-за травмы ноги. Тем, кому выпало плыть на плоту, не разрешили даже взять с собой провизию и оружие, чтобы не перегружать плот. На шлюпках плыли все «важные персоны», в том числе губернатор с семьей. На фрегате оставалось около 65 человек, которым не нашлось места ни на плоту, ни в шлюпках. Их попросту бросили на произвол судьбы, и они решили построить свой собственный плот.

77

Все шлюпки были соединены, самая большая вела на буксире плот. Но скреплены они были непрочны, и канат, удерживавший на буксире плот, разорвался; неясно, случилось ли это по чьей-то вине или просто канат не выдержал. Ничем не удерживаемые, две шлюпки с капитаном и губернатором на борту устремились вперед. Лишь шлюпка под управлением Эспье попыталась взять плот на буксир, но после нескольких неудач тоже покинула его. И те, кто был в шлюпках, и те, кто остался на плоту, понимали, что судьба плота предрешена: даже если бы он удержался на плаву, людям не хватило бы провизии. Людей охватило чувство безысходности...

Первыми прибыли в Сен-Луи, то есть в Сенегал, шлюпки Шомарэ и Шмальца: их плавание было тяжелым, но не повлекло за собой человеческих потерь. На несколько дней позже остальные лодки подошли к пустынному побережью. Долго пришлось их пассажирам пробираться по пустыне, где их преследовали мавры. Питались они яйцами черепах, изредка моллюсками, и, когда добрались наконец-то до Сен-Луи, число их поубавилось – пятеро мужчин и одна женщина умерли в пути от истощения.

На плоту оставалось сто сорок семь мужчин и одна женщина, маркитанка бывшей Великой Армии (армии Наполеона), жена солдата экспедиционного корпуса, пожелавшая разделить судьбу своего мужа. Кроме солдат, публики довольно разношерстной, на плоту было тридцать матросов и горстка офицеров, отказавшихся сесть в лодку, так как считали своим долгом оставаться среди самых обездоленных. Кудена поместили на бочке, и он стал «капитаном» плота. Рядом с ним расположился географ Корреар, вместе с корабельным хирургом Савиньи.

Когда прошло первое оцепенение, сменившееся чувством ненависти и горечи, стали проверять продовольствие: две бочки воды, пять бочек вина, ящик сухарей, подмоченных морской водой, – и это все. Совсем не густо. Предусмотренные при сооружении плота якорь, морская карта, компас обнаружены не были. Размокшие сухари съели в первый же день. Оставались только вино и вода.

«Погода ночью была ужасной, – писали потом в своей книжке Корреар и Савиньи. – Бушующие волны захлестывали нас и порой сбивали с ног. Какое жуткое состояние! Невозможно себе представить всего этого! К семи часам утра море несколько успокоилось, но какая страшная картина открылась нашему взору. На плоту оказалось двадцать погибших. Двенадцати из них ноги были зажаты между досками, когда они скользили по палубе, остальных смыло за борт...»

Лишившись двадцати человек, плот не намного вышел из воды, на поверхности оставалась только его середина. Там все и струдились, сильные давили слабых. Тела умерших бросали в море, живые вглядывались в ^РИЗОНТ в надежде увидеть «Эхо», «Аргус» или «Луару», спешащих им на Домощь.

78

«Прошлая ночь была страшна, эта еще страшнее. Огромные волны обрушивались на плот каждую минуту и с яростью бурлили между нашими телами. Ни солдаты, ни матросы уже не сомневались, что пришел их последний час. Они решили облегчить себе предсмертные минуты напившись до потери сознания. Опьянение не замедлило произвести путаницу в мозгах, и без того расстроенных опасностью и отсутствием пищи. Эти люди явно собирались разделаться с офицерами, а потом разрушить плот, перерезав тросы, соединявшие бревна. Один из них с абордажным топором в руках придвинулся к краю плота и стал рубить крепления.

Меры были приняты немедленно. Безумец с топором был уничтожен и тогда началась всеобщая свалка. Среди бурного моря, на этом обреченном плоту, люди дрались саблями, ножами и даже зубами. Огнестрельное оружие у солдат было отобрано при посадке на плот. Сквозь хрипы раненых прорвался женский крик: «Помогите! Тону!» Это кричала маркитанка, которую взбунтовавшиеся солдаты столкнули с плота. Корреар бросился в воду и вытащил ее. Таким же образом в океане оказался младший лейтенант Лозак, спасли и его; потом такое же бедствие с тем же исходом выпало и на долю гардемарина Кудена. До сих пор нам трудно постичь, как сумела ничтожная горстка людей устоять против такого огромного числа безумцев; нас было, вероятно, не больше двадцати, сражавшихся со всей этой бешеной ратью!» 4

Когда наступил рассвет, на плоту насчитали умерших или исчезнувших 65 человек. I

«На нас обрушилась еще и новая беда: во время свалки были выброшены в море две бочки с вином и две единственные на плоту бочки с водой. Еще два бочонка вина были выпиты накануне. Так что теперь оставалась только одна бочка с вином, а нас было больше шестидесяти человек».

Голод мучил людей. Из наконечников аксельбантов сделали рыболовные крючки, но ни одна рыба не клюнула. Проходили часы. Горизонт оставался убийственно чистым: ни земли, ни паруса.

Несколько трупов после трагической ночи оставалось еще в зазоре плота.

Прошел еще один день, не оправдав надежд. Ночь оказалась более милосердной, чем предыдущая. Крики, нарушавшие тишину, были только отзвуком голода, жажды, кошмарных сновидений людей, спавших по колено в воде, тесно прижавшихся друг к другу. В начале пятого дня осталось всего чуть более пятидесяти человек. На плоту было двенадцат умерших.

Стайка летучих рыб шлепнулась на плот, совсем маленьких, но очень хороших на вкус. В следующую ночь на море было спокойно, на море, но не на плоту. Испанские и итальянские солдаты, а с ними и африканицы, недовольные своей порцией вина, снова подняли бунт. Опять среди



точной тьмы началась резня. Еще раз маркитантку сбросили в море и рдасли ее. «Дневной свет озарил нас наконец в пятый раз. Осталось не больше тридцати человек. Морская вода разъедала почти всю кожу у нас ^а ногах; все мы были в ушибах и ранах, они горели от соленой воды, заставляя нас ежеминутно вскрикивать. Вина оставалось только на четыре дня. Мы подсчитали, что в случае, если лодки не выбросило на берег, цМ потребуется по меньшей мере трое или четверо суток, чтобы достичь Сен-Луи, потом еще нужно время, чтобы снарядить суда, которые отправятся нас искать...»

Однако, как ни трудно было этому поверить, их никто не искал. И когда «Аргус», посланный на место крушения «Медузы», встретил случайно на своем пути многострадальный плот, на нем оставалось полтора десятка умирающих людей. Это было 27 июля 1816 года.

Первым из спасенных в Париж попал Савиньи, хирург-практикант Морского ведомства. Он передал донесение своему министру Дюбушажу. На следующий день выдержки из него опубликовала «Журналь де Деба». Была рассказана история кораблекрушения «Медузы» и жуткая история плота. Но, между прочим, газета сообщала, что на шестой день в воду были сброшены двенадцать умирающих, чтобы остальные пятнадцать смогли выжить. Тем самым было создано общественное мнение, помешавшее возложить ответственность на капитана, повинного в смерти 159 человек (из 15 человек, снятых с плота, шестеро скончались после спасения, а из семнадцати, оставшихся на «Медузе», спасли только троих). И что поразительно, так же как и все остальное, Савиньи за нескромный поступок был изгнан из Морского ведомства.

Вернулся географ Корреар. Вместе с Савиньи, которому уже нечего было терять, он написал и опубликовал свои показания. Корреара посадили в тюрьму, а книжку изъяли! Но она была переиздана в Англии и распространилась по всей Европе. Скандал теперь был слишком велик, чтобы его можно было замять.

Дюруа де Шомарэ, представший наконец перед военным трибуналом, заявил, что не понимает, в чем его вина. Общественное мнение требовало смертного приговора. Его разжаловали и приговорили к трем годам iюрьми. Когда он вышел на свободу, ему «посоветовали» поселиться в ^оем поместье в департаменте Верхняя Вьенна. Но в то же время правительство предложило ему место сборщика налогов в Беллаке. Однако, где ^ьи он ни появлялся, ему приходилось выслушивать оскорбления. Жил он ^е долго – затворником в своем замке Лашно – и умер в 1841 году. Перед смертью он узнал о самоубийстве своего единственного сына, ко^Рый не мог больше выносить отцовского позора. Сам Корреар, не побивший зла, написал ему как бы надгробное слово: «Он умер, искупанный с лихвой двадцатью пятью годами сурового покаяния».

На море были трагедии с еще большими жертвами, уцелевшие свиде^ли кораблекрушений рассказывали о событиях, еще сильней потрясаю  
80

ших душу. И если трагедия «Медузы» остается все-таки самой известной, это потому, что гений художника запечатлел ее в нашей памяти Жерико руководствуясь рассказами Савиньи и Корреара, на основе многочисленных эскизов создал полотно «Плот «Медузы», которое висит в Луврском музее. Эти два человека служили ему натурщиками для изображения их собственных фигур, а молодой друг художника, Эжен Делакруа, позировал для портрета мертвого юноши на переднем плане.

## «АМАЗОНКА»

4 января 1852 года

Британский парусно-колесный пароход погиб от пожара в Атлантическом океане на пути в Америку. Число жертв кораблекрушения превысило 100 человек.

К середине прошлого века английские верфи уже освоили технологию железного судостроения. Поэтому казалось более чем странным, когда крупная судоходная компания Англии «Ройял мейл стим пакет компани» в 1850 году заказала на верфях в Блэкуолле огромный пароход из дерева с гребными колесами.

Новое судно сошло со стапеля 28 июня 1851 года и получило название «Амазонка». Длина деревянного корпуса составляла 91 метр, ширина небольшая — 12,5 метра. Судно снабдили паровой машиной мощностью 80 лошадиных сил. Оно также имело полное парусное вооружение.

Английская печать назвала «Амазонку» самым большим деревянным пароходом, когда-либо построенным в Британии. Ее вместимость составляла 2256 регистровых тонн. По классу этот пароход относился к пассажирским пакетботам «люкс».

Фирма «Ройял мейл» построила свой новый пароход из дерева не случайно. Судовладельцы знали, что Британское адмиралтейство относится с предубеждением к железным корпусам и гребным винтам. Добиться же права на перевозку правительственной почты и солдат колониальной армии или получить государственную субсидию можно было, только предложив в распоряжение Адмиралтейства деревянное судно с гребными колесами. Такова была в те годы политика морских лордов — они придерживались консервативных взглядов и все новое встречали в штыки.

«Амазонка» во всех отношениях удовлетворяла Адмиралтейство и была зачислена в состав резервного флота как войсковой транспорт.

После ходовых испытаний судно должно было отправиться в Вест-Индию и к Панамскому перешейку. Капитан парохода Уильям Саймон имел богатый опыт плавания в Карибском море и был хорошо знаком со знаменитыми вест-индскими ураганами. Команда «Амазонки» была набрана Адмиралтейством из лучших военных моряков, имевших опыт плавания на паровых судах.

2 января 1852 года, в пятницу, в 3 часа 30 минут «Амазонка», имея на борту почту, ценный груз особого назначения, 52 пассажира, в том числе — орда Адмиралтейства, и 110 членов экипажа, вышла из Саутгемптона.

82 • ^АМАЗОНКА»

83

мыса Портленд-Билл судно встретил юго-западный шторм. Паровую машину пришлось запустить на полную мощность. Через несколько часов такой работы начали греться подшипники, и время от времени приходилось их охлаждать, останавливая машину.

В те годы паровые двигатели были новинкой техники. Одна только мысль, что внутри деревянного судна круглосуточно в огромных топках горят костры, не давала пассажирам парохода спокойно спать.

Перегревшиеся подшипники можно было охладить, только остановив паровую машину, и каждая такая остановка вызывала у пассажиров большую тревогу. То и дело они посылали к капитану Саймонсу своих делегатов, которые требовали возвращения в порт «для исправления подшипников». Однако капитан успокоил делегатов, заверив их, что «Амазонка» абсолютно безопасна.

Юго-западный шторм не утихал. Машина с перегревшимися подшипниками работала без остановки уже 36 часов. К вечеру 3 января пароход почти достиг Бискайского залива, где шторм свирепствовал с еще большей силой. Тяжелые волны разбивались о форштевень корабля, их брызги долетали до верхушки трубы.

Около 3 часов утра в воскресенье, 4 января, второй штурман «Амазонки» Трюик увидел, что из люка машинного отделения, за домовой трубой, вырывается пламя. Штурман послал вахтенного матроса разбудить капитана.

Появившийся на мостике капитан Саймонс объявил по судну пожарную тревогу и приказал закрыть все двери салонов и коридоров, чтобы пассажиры не вышли на палубу. В машине ничего нельзя было разглядеть: черный едкий дым заполнил весь машинный отсек корабля. Где-то внутри полыхало пламя. Четвертый механик Стон хотел остановить машину, но из-за огня и дыма не мог к ней приблизиться. Когда из каюты прибежал старший механик, пламя уже охватило всю машину. Все, кто находился в машинном отделении, вынуждены были искать спасение на палубе.

Штормовой ветер быстро раздул пламя, вспыхнувшее в глубине парохода. Через 10 минут оно перекинулось из машинного отделения на палубу и охватило смоленый такелаж судна. Где-то внизу от нагрева стали рваться бочки с машинным маслом, их содержимое разливалось по нижней палубе.

В салонах, куда заперли пассажиров, больше невозможно было оставаться: переборки и палуба под ногами сильно нагрелись, помещения заполнялись дымом. Когда пассажиры, взломав двери, выскочили на верхнюю палубу, их охватил страх – они почувствовали себя обреченными. Пока команда «Амазонки» готовила к запуску пожарную машину и подключала рукава, пламя отрезало от них еще несколько внутренних помещений корабля. Не все смогли пробиться сквозь огненную завесу и клубы дыма. Несколько человек из команды корабля, получив ожоги и наглотавшись дыма, скатились с крутых трапов вниз и погибли в огне. Пассажиры бегали по кораблю, умоляя офицеров что-нибудь сделать и избавить их от мучительной смерти в огне.

Между кожухами гребных колес встала настоящая огненная стена. Она разделила корабль на две части, при этом большинство команды осталось на баке, а офицеры и пассажиры – на юте. На корме офицеры пытались тушить пожар, качая пожарные помпы и черпая ведрами воду за бортом. Но все усилия были тщетными. Видя, что попытки справиться с огнем ни к чему не приводят и что паника охватывает и матросов, капитан Саймонс решил попробовать спасти хотя бы женщин с детьми.

«Амазонка» продолжала продвигаться против ветра, сильно раскачиваясь на штормовой волне. Но судно еще слушалось руля, и его можно

было повернуть. Капитан приказал поставить «Амазонку» по ветру, таким образом, чтобы пламя относило в нос судна. Руль положили на борт, и корабль, наполовину объятый пламенем, начал поворачивать, сильно накренившись, едва не зачерпнув воду фальшбортом. Потом он выпрямился и еще быстрее понесся по ветру — языки пламени потянулись к баку. Путь для спасения тех, кто остался в носовой части судна, был отрезан.

На «Амазонке» было всего девять шлюпок, из них только четыре — спасательные. Но как спустить на воду шлюпки, когда скорость судна достигает 13 узлов? Капитан понимал, что в сложившейся обстановке спуск шлюпок невозможен. Поэтому он приказал шлюпки на воду не спускать, пока корабль не остановится сам, то есть когда в котлах паровой машины не упадет уровень воды. Саймонс плохо разбирался в паровых котлах и машинах, иначе знал бы, что котлы судна могут взорваться, как только в них не будет воды. Капитан также не знал, что старший механик который погиб в самом начале пожара, поставил котлы на режим автоматического питания водой. Он просто не знал, что гребные колеса «Амазонки» будут вращаться до тех пор, пока в котлах есть давление пара.

Огонь в трюме судна надвигался на корму, где столпились пассажиры. Большинство из них были в ночных рубашках или наполовину одеты. Два баркаса, укрепленные на кожухах гребных колес, сторели: шансы на спасение уменьшились. Осталось всего семь шлюпок, и мест в них было меньше, чем людей на борту. Кто-то должен был остаться на гибнущем судне. Оттолкнув слабых в сторону, сильные пробивались к борту, где стояли шлюпки. Но что с ними делать, как их спустить — этого пассажиры не знали. Надвигавшееся пламя пожара отгоняло их к кормовым поручням. На «Амазонке» началось самое страшное — паника. Потерявшие от ужаса рассудок люди кидались друг на друга, бросались за борт. Пассажиры силой захватили две шлюпки, вывалили их за борт и перерубили топором тали: одна за другой перевернувшись вверх килем шлюпки вместе с двумя десятками людей в каждой скрылись в волнах за кормой судна.

Наконец, когда паровая машина, видимо, от повреждения огнем, остановилась, с «Амазонки» спустили на таях пять оставшихся шлюпок.

84

Капитан Саймонс, как потом стало известно, даже не пытался спастись и остался на корабле.

Первым был спущен баркас под командованием штурмана Нильсона. В нем находилось 15 человек, еще шестерых пересадили из самой маленькой шлюпки, взяв ее на буксир. Нильсон повернул к горевшему кораблю, откуда доносились крики о помощи: несколько человек, включая капитана, все еще оставались на его борту. Но пустую шлюпку волной навалило на корму баркаса и сорвало его руль. Теперь, чтобы удержать баркас без руля носом к волне, Нильсон вынужден был сделать из мачты, запасных весел и паруса плавучий якорь. На это потребовалось время, и он уже не успел спасти тех, кто остался на «Амазонке». Люди из шлюпки Нильсона видели, как из средней части парохода в ночное небо взвился огненный язык пламени, и над океаном пронесся гул взрыва. Одна за другой упали за борт мачты, над волнами полетели снопы искр. Это взорвался порох. Его хранили на корабле для зарядки каронал, которыми была вооружена «Амазонка» на случай нападения пиратов, промышлявших у европейских берегов Атлантики. И, видимо, этого запаса пороха оказалось достаточно, чтобы завершить агонию «Амазонки». Корабль затонул в 110 милях к юго-юго-западу от островов Силли.

Здесь-то и произошло событие, о котором позже писали все газеты Англии. Люди, находившиеся на баркасе Нильсона, клятвенно заявили, что перед тем как «Амазонка» взорвалась, между ней и их баркасом прошел неизвестный трехмачтовый барк. Расстояние между горевшим пароходом и баркасом не превышало 400 метров, и, конечно, на барке не могли не видеть пожара и наверняка заметили баркас Нильсона. Но этот барк не остановился. На нем почему-то зажгли белый фальшфейер, и судно скрылось. Это было преступлением. Неоказание помощи погибающим в море расценивается моряками как одно из самых тяжелых злодеяний. Но принадлежность этого барка так и осталась невыясненной

Нельсон переждал шторм на плавучем якорю, потом поставил паруса и направил шлюпку на восток, в сторону берегов Франции

Чтобы не замерзнуть от январского ветра и брызг волн, люди в баркасе все время сменяли друг друга на веслах. На четвертый день с рассветом волнение поднялось снова, и паруса пришлось убрать. Спустя три часа после этого на горизонте заметили судно. После двух часов отчаянной работы всеми веслами баркас приблизился к нему. Это был английский бриг «Мерсден», который доставил спасшихся в Плимут

Во второй шлюпке – катере, который спустили с «Амазонки», спаслось 16 человек. Их принял на борт голландский галиот. На другой день голландцы нашли в море еще одну шлюпку «Амазонки» В ней было восемь мужчин и одна женщина.

15 января в Плимут пришел другой голландский галиот, который спас баркас, спущенный с «Амазонки» последним. Им командовал лейтенант британского королевского флота Гриллс, бывший пассажиром «Амазон 85

(У!». В носовой части этого баркаса имелась пробоина, которую заделали одеждой пассажиров. Пятая из спущенных на воду шлюпок исчезла в океане.

Из 162 человек, которые вышли в плавание на «Амазонке», в живых осталось 58. Из них семеро умерли позже на берегу, all человек от переутомления сошли с ума.

Эксперты Британского адмиралтейства, разбирая катастрофу, выразили мнение, что пожар в машинном отделении «Амазонки» произошел не от нагрева подшипников, а от загорания обмуровки парового котла. В те годы асбест еще не применяли и котлы облицовывали войлоком.

Гибель «Амазонки» явилась жестоким ударом для лордов Адмиралтейства, которые не хотели признавать, сколь большую опасность таило в себе совмещение деревянного корпуса корабля с паровой машиной. И именно то, что во время пожара «Амазонки» не удалось спустить на воду шлюпки, заставило искать новые решения в проектировании шлюпочного устройства.

«АРКТИК»

27 сентября 1854 года

Американский пассажирский пароход, следуя из Ливерпуля в Нью-Йорк, затонул после столкновения с французским пароходом «Веста» у мыса Рас Погибло 322 человека

В 1849 году на одном из

заседаний американского конгресса обсуждалось состояние американского судоходства. На заседание пригласили Эдварда Коллинза, владельца одной из крупнейших парусных судоходных компаний

«Драматик лайн» Два раза в месяц суда Коллинза совершали рейсы между Нью-Йорком и Ливерпулем

Конгресс поручил Коллинзу на правительственные средства построить мощные пароходы и вытеснить английскую компанию «Кунард лайн» с трансатлантической линии. Новая компания получила название «Коллинз лайн»

Коллинз подписал контракт, по которому он обязался построить необходимое количество пароходов для линии Нью-Йорк – Ливерпуль из расчета двадцати рейсов в год летом – два раза в месяц, зимой – один раз. Для этой цели потребовалось пять судов, на постройку и эксплуатацию которых правительство США предоставило Коллинзу ежегодную субсидию в размере 385 тысяч долларов. Когда государственных дотаций не стало хватать, судовладелец добился увеличения выделяемой ему суммы до 858 тысяч долларов в год. Главный конкурент американцев Кунард жаловался, что ему «разбивают окна золотыми монетами»

Располагая огромными суммами, Коллинз действовал быстро и решительно. Вместо пяти небольших пароходов (в соответствии с договором), он дал заказ на строительство четырех, но зато более крупных и мощных. Это были красивые трехмачтовые трехпалубные суда с прочным корпусом из лучших пород дуба. Нос украшали скульптурные фигуры тритона и русалок. Пароходы имели отличные мореходные качества: они легко слушались руля, не были подвержены порывистой качке, волны совершенно не заливали палубу.

Коллинз предоставил своим пассажирам такие удобства, о которых те времена можно было только мечтать: просторные каюты, со вкусом:

оформленные судовые помещения, великолепную кухню, паровое отопление, парикмахерскую, кнопки для вызова стюардов.

Пароходы новой компании «Арктик», «Атлантик», «Пасифик» и «Болтик» быстро завоевали хорошую репутацию и стали пользоваться попу-

87

лярностью как у американцев, так и у англичан. В первые одиннадцать месяцев эксплуатации более крупные и быстроходные суда Коллинза перевезли 4306 пассажиров, а суда Кунарда за то же время – менее 3000.

Но торжество американцев оказалось недолгим. Жестокая конкуренция вынуждала Эдварда Коллинза требовать от своих капитанов идти на любой риск, но заканчивать рейс в строго установленное время. В результате такой политики американский судовладелец потерял не только свое лучшее судно, но и свою семью.

20 сентября 1854 года «Арктик», имея на борту 233 пассажира и 175 членов команды, вышел из Ливерпуля в очередной рейс на Нью-Йорк. Среди пассажиров на пароходе находились жена Коллинза, его дочь и младший сын. Первая неделя плавания прошла без происшествий, и пассажиры уже с нетерпением ожидали прибытия в Америку.

Утром 27 сентября «Арктик» находился в семидесяти милях от мыса Рас, когда на море опустился туман. Пароход продолжал идти прежним курсом и прежней скоростью 12,5 узла. Капитан Люс помнил, что он должен прибыть в Нью-Йорк точно по расписанию, иначе его ждали большие неприятности.

После обеда пассажиры начали расходиться по своим каютам, а капитан направился на мостик. Он взялся за поручни трапа, как вдруг сверху раздался отчаянный крик вахтенного помощника «Право на борт!» И тут же корпус «Арктика» потряс сильный удар. Это был удар форштевня другого судна. Находившиеся на верхней палубе пассажиры увидели справа небольшой железный пароход с тремя мачтами, который, как призрак, растворился в тумане. С его борта раздавалась французская речь. Позже удалось установить, что это был парусно-винтовой пароход «Веста». Как только «Арктик», он шел в тумане полным ходом и не подавал никаких сигналов встречным суднам.

Столкновение пароходов произошло почти под прямым углом. От удара нос «Весты» вмялся на четыре метра. По всем признакам судно вот-вот должно было пойти ко дну. Поэтому неудивительно, что на французском судне паника охватила не только пассажиров, но и членов команды. Развернулась самая настоящая битва за места в шлюпках. Некоторые бросались за борт и плыли к едва видневшемуся сквозь пелену тумана «Арктику», который застопорил свою машину.

Капитан «Арктика» Люс, быстро оценив повреждение «Весты», тут же приказал спустить шлюпку, для того чтобы подобрать находившихся в воде французов. При этом он торопил своих матросов «Быстрее же! Иначе дно пойдет ко дну через несколько минут!»

Он уже собирался отдать команду спустить вторую шлюпку, как ему сообщили о том, что машинное отделение заполняется водой. Оказалось, что сам «Арктик» получил в борт, впереди кожуха гребного колеса, три пробоины. В полуметре над ватерлинией шток якоря «Весты» прорезал минную щель, две другие пробоины находились под водой, причем большая из них имела длину два метра и высоту полметра.

## 88 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

При помощи ручных помп команда «Арктика» попыталась завести на отверстия пластырь, но он не приставал плотно к борту, так как пробоины имели рваные выгнутые края, а из другой пробоины торчал якорь «Весты». Заделать пробоины деревянными брусками также не удалось. Вода продолжала поступать...

Тогда Люс приказал дать ход и запустить механические насосы для откачки воды. Он молил Бога, чтобы пароходу удалось преодолеть 65 миль до мыса Рас своим ходом. Капитан не сомневался, что французское судно погибло, поэтому ему надо было спасать пассажиров и команду «Арктика». Правда, где-то в тумане еще блуждала спущенная шлюпка с подобрачными французами, но о поисках ее уже никто не думал.

Пароход медленно начал набирать скорость. Море по-прежнему было затянуто туманом. Когда «Арктик» вышел на заданный курс и машина работала на предельных оборотах, перед самым его носом из тумана неожиданно вынырнула шлюпка, переполненная людьми. Это была шлюпка «Весты». Она тут же попала под железные плиты огромных колес, и только одному человеку удалось зацепиться за свисавший с борта «Арктика» трос и спастись, остальные же погибли...

Пароход приближался к мысу Рас. Матросы для облегчения судна сбрасывали за борт палубный груз, тяжелые железные предметы, запасные тросы, запасы угля – все, что могло продлить плавучесть судна.

Пассажирам приказано было собраться на левом борту на корме. Пароход продолжал медленно крениться на правый борт и все глубже оседал в воду. Скорость парохода уменьшалась с каждой пройденной милей, гребные колеса уже настолько погрузились в воду, что плицы начинали тормозить движение судна вперед.

Вскоре капитану доложили, что вода потушила нижние топки, давление пара упало, поэтому пришлось остановить работу механических насосов и перейти на ручные помпы. Ровно через час после столкновения на верхней палубе появились кочегары: вода уже залила и верхние топки. До берега оставалось всего 20 миль, когда «Арктик» потерял ход.

Как только прекратился стук машины, все стоявшие на верхней палубе бросились к шлюпкам. В первый вельбот начали уstraивать женщин и детей. Но кто-то перерубил топором носовые тали, шлюпка сорвалась в море, и ее тут же облепили упавшие в воду люди. С трудом спустили вторую шлюпку. Переполненная, она отошла от правого борта под командой второго помощника капитана.

На судне началась паника среди членов экипажа, которые, забыв святой морской закон: «Первыми – женщины и дети», рвались к шлюпкам. Так, в третьей шлюпке, куда следовало посадить женщин и детей, все места были заняты командой. Тали не выдержали веса переполненной шлюпки, и она кормой упала в воду. Оставшиеся шлюпки были окружены тесным кольцом пассажиров, и матросы ничего не могли сделать» чтобы развернуть шлюпбалки и тали. В наступившей суматохе главный механик с помощником и кочегарами силой захватили разъездную шлюпку

89

^у которая быстро отошла от борта тонущего «Арктика». На пароходе остались капитан, его третий помощник, больше сотни пассажиров. И на всех одна маленькая шлюпка.

Матросы лихорадочно принялись сооружать плот. Срубили нижние рей, стены, сбросили их в воду и с помощью шлюпки стали прикреплять к ним двери, мебель, доски. Чтобы последнюю шлюпку никто не захватил, капитан убрал из нее весла. Но, заменив весла досками и бросив незаконченный плот, часть пассажиров на этой шлюпке отошла от парохода и скрылась в тумане. Они захватили с собой и третьего помощника капитана, который должен был помочь им добраться до берега. Причем, чтобы помощник не сопротивлялся, его крепко связали.

Капитан Льюс приказал раздать оставшимся на борту «Арктика» женщинам и детям спасательные пояса, но в это время пароход пошел ко дну. После столкновения прошло четыре с половиной часа.

Известие о гибели «Арктика» пришло в Америку через две недели. На шлюпках, две из которых дошли до мыса Рас, а две были подобраны проходящими мимо судами, спаслось всего 86 человек, причем среди них не было ни одного ребенка или женщины. В числе 322 погибших была и семья владельца судоходной фирмы Эдварда Коллинза.

«Веста» же благополучно прибыла в Сент-Джонс. Ее капитан, видя, что носовая переборка после удара осталась целой, приказал для облегчения носовой, части судна срубить фок-мачту и переместить часть груза в корму. Пароход успел войти в порт до начала шторма.



При столкновении на «Весте» был убит один человек, около десяти в панике бросились за борт и нашли свою смерть в холодных водах Атлантики, около 20 человек погибло под форштевнем и гребными колесами «Арктика».

На этом неприятности фирмы «Коллинз лайн» не закончились. Через два года после катастрофы, постигшей «Арктик», пропал без вести пароход «Пасифик» с 288 пассажирами и командой на борту. Судно следовало из Ливерпуля в Нью-Йорк. Американские морские специалисты того времени полагали, что «Пасифик», состязаясь в скорости с английским пароходом «Персия», затонул в результате столкновения с плавающим ледяным полем.

Столь большое число жертв окончательно подорвало доверие к компании «Коллинз лайн» как в Америке, так и в Англии. Американский Конгресс отказал Эдварду Коллинзу в субсидии. Фирма потерпела крах, и ^а, продав два оставшихся судна, прекратила свое существование.

«ПРИНЦ»

14 ноября 1854 года

Британский парусно-винтовой фрегат (вошел в историю как «Черный Принц») и десять других кораблей англо-французской эскадры погибли во время шторма у Балаклавы. Число;

жертв превысило 500 человек.

Тень легендарного «Черного Принца» уже не раз вставала со страниц отечественной литературы. О «Черном Принце» писали А. И. Куприн, С.Н. Сергеев-Ценский, М. Зощенко, Е.В. Тарле, Т. Бобрицкий и многие другие писатели.

...К началу Крымской войны английское правительство зафрахтовало для перевозки войск и амуниции в Крым более двухсот торговых судов, принадлежавших частным компаниям. Среди них был парусно-винтовой фрегат «Принц». 8 ноября 1854 года вместе с другими английскими кораблями он прибыл на внешний балаклавский рейд. Через пять дней над Крымским полуостровом пронесся юго-восточный ураган невиданной силы. На прибрежных скалах Балаклавской бухты погибло тридцать четыре корабля. Эта участь постигла и «Принца».

Что же было на его борту? «Иллюстрийтед Лондон Ньюз» писали 16 декабря 1854 года: «Среди грузов, принятых «Принцем», находились вещи: 36 700 пар шерстяных носков, 53 000 шерстяных рубах, 2500 постовых тулупов, 16 000 простынь, 3750 одеял. Кроме того, еще можно назвать число спальных мешков – 150 000 штук, шерстяных рубашек – 100 000, фланелевых кальсон – 90 000 пар, около 40 000 одеял и 40 000 непромокаемых шапок, 40 000 меховых пальто и 120 000 пар сапог».

Еще не закончилась война, а по всему миру уже расползлись слухи, будто у берегов Крыма погиб английский паровой фрегат «Черный Принц» с грузом золота, предназначавшегося для выплаты жалованья войскам. Корабль, о котором идет речь, никогда не назывался «Черным Принцем». Название этого судна с момента, когда его спустили на воду на реке Темзе в Блэкуолле в 1853 году, было «Принц». Почему корабль стали называть «Черным Принцем», сказать трудно. Может быть, в романтическом эпитете «черный» повинны неумолимые охотники за его золотом

или английские солдаты, не получившие очередного денежного довольствия?

Почти сразу же после заключения мира начались поиски останков «Черного Принца». Корабль искали одинаково безуспешно итальянцы

91

американцы, норвежцы, немцы. Примитивная водолазная техника тех времен не позволяла опуститься достаточно глубоко.

В 1875 году, когда уже был создан водолазный скафандр, во Франции учредили крупное акционерное общество с большим капиталом. Французские водолазы обшарили дно Балаклавской бухты и все подходы к ней. Нашли более десяти затонувших кораблей, но «Черного Принца» среди них не оказалось. Работы велись на огромной для конца прошлого века глубине – почти 40 саженей. Но даже самые сильные и выносливые водолазы могли находиться под водой лишь несколько минут...

Постепенно о «Черном Принце» начали распространяться легенды.

Стоимость затонувшего с кораблем золота возросла до шестидесяти миллионов франков.

«Наше судоходство» писало в 1897 году: «Принцы-регент», громадный корабль английского флота, вез из Англии значительное количество серебряной монеты и 200 000 фунтов стерлингов золотом для уплаты жалованья английским войскам в Крыму... Деньги, отправленные на этом корабле, были упакованы в бочки, почему и должны сохраниться в неприкосновенности. ...»

В 1896 году поисками занялся русский изобретатель Пластунов. Но и ему не повезло.

Самыми терпеливыми оказались итальянцы. Изобретатель глубоководного скафандра Джузеппе Растуччи возглавлял экспедицию в 1901 году.

Через несколько недель после начала работ ему удалось найти железный корпус большого корабля. Итальянские водолазы подняли со дна металлический ящик со свинцовыми пулями, подзорную трубу, винтовку, якорь, куски железа и дерева. Но... ни одной монеты. Весной 1903 года итальянцы покинули Балаклаву, с тем чтобы через два года снова прибыть на место поисков. На этот раз, уже совсем в другом месте, они обнаружили еще один железный корабль. Никто до сих пор не знает, был ли это «Черный Принц» или какой-либо другой корабль. Золота опять не нашли.

Однако мысль о сказочном кладе не давала покоя многим изобретателям, водолазам, инженерам. Министра торговли и промышленности России завалили письмами с предложениями поднять золото «Черного Принца». И снова ныряли итальянские водолазы на балаклавском рейде, и снова безрезультатно. В конце концов правительство царской России стало отказывать и своим и иностранным золотодобытчикам, формально ссылаясь на то, что работы близ бухты стесняют деятельность Черноморской эскадры в районе Севастополя. Вскоре первая мировая война прекратила ажиотаж вокруг «Черного Принца».

В 1922 году один ныряльщик-любитель из Балаклавы достал со дна моря у входа в бухту несколько золотых монет. Так мир снова заинтересовался «Черным Принцем». Посыпались предложения одно другого фантастичнее. Один изобретатель из Феодосии утверждал, что «Черный Принц» наверняка лежит на дне в самой бухте. А раз так, надо всего лишь вход в

бухту перекрыть плотиной, воду откачать и взять золото с корабля.

92

В 1923 году флотский инженер В.С. Языков пришел в ОГПУ и сообщил, что с 1908 года он подробно изучал обстоятельства гибели английской эскадры в шторм 14 ноября 1854 года и что он готов тотчас же начать работы по поднятию драгоценностей. Свой энтузиазм он подкреплял толстой папкой документов по «Черному Принцу». В марте того же года было решено организовать экспедицию. Она получила название ЭПРОН – Экспедиция подводных работ особого назначения. Через несколько недель ЭПРОН приступила к подготовительным работам. Советский инженер Е.Г. Даниленко создал глубоководный аппарат, который позволял осматривать морское дно на глубине 80 саженей. Аппарат имел «механическую руку» и был оборудован прожектором, телефоном и системой аварийного подъема в случае обрыва троса. Экипаж аппарата состоял из трех человек, воздух подавался по резиновому гибкому шлангу.

Пока строился глубоководный аппарат Е.Г. Даниленко, специалисты ЭПРОНа разыскали и тщательно опросили старожилов Балаклавы – очевидцев шторма 14 ноября 1854 года. Но никто из них не мог указать точного места гибели «Принца». Как обычно, их показания оказывались крайне противоречивыми.

Наконец тральщики произвели промеры глубин, и весь предполагаемый район гибели «Принца» был разбит вежами на квадраты. В первых числах сентября 1923 года начали осмотр западных от входа в бухту подводных скал. Каждый день небольшой катерок типа «болиндер» спускал аппарат Даниленко для обследования очередного квадрата. Было обнаружено множество обломков деревянных кораблей: мачты, реи, куски шпангоутов, бимсов и бортов, сильно источенные морским червем, обросшие ракушками. Думали, что разыскать «Принца» среди этих обломков не особенно трудно: в исследовании инженера Языкова значилось, что «Принц» – единственный железный корабль из числа погибших.

Прошли весна, лето и осень 1924 года. Но «Принц» так и не был найден.

Утром 17 октября один из учеников Павловского обнаружил на морском дне недалеко от берега торчавший из грунта железный ящик странной формы. Он попробовал подвести под него строп, но безуспешно. Заинтересовавшись находкой, Павловский пригласил опытных водолазов. Вскоре подняли ящик на поверхность: это был весь изъеденный ржавчиной допотопный паровой котел кубической формы с чугунными дверцами и горловинами. Необычная находка заставила эпроновцев тщательно обследовать этот район. Под обломками скал, обрушившихся с береговых утесов, водолазы нашли разбросанные по всему дну останки большого железного корабля, наполовину занесенного песком.

За два месяца работ водолазы подняли со дна десятки кусков железа различной формы и величины, часть обшивки борта с тремя иллюминаторами, ручную гранату, медицинскую ступку из белого фарфора, несколько неразорвавшихся бомб, медные обручи от бочек, железный рукоюй

93

ник, части паровой машины, почти стгнившую пачку госпитальных туфель, свинцовые пули. И опять – ни намека на золото...

Перед Новым годом в районе Балаклавы начались жестокие штормы, работы пришлось прекратить.

К этому времени поиски «Неуловимого корабля» обошлись ЭПРОНу почти в 100 тысяч рублей. Как быть дальше: стоит ли продолжать работы? Мнения специалистов разделились. ЭПРОН не мог найти достоверных документов, подтверждавших наличие золота на «Принце» Запросили советское полпредство в Лондоне. Однако Британское адмиралтейство, ссылаясь на давность события, а также на законы, ограничивающие допуск иностранцев к архивам, ничего конкретного сообщить не смогло. ЭПРОН признал проведение дальнейших работ нецелесообразным.

Именно в это время Советское правительство получило предложение японской водолазной фирмы «Синкай Когииоссио Лимитед» поднять золото с «Принца».

В те годы эта фирма считалась одной из самых известных и удачливых. Последним в ее «послужном списке» значился один английский корабль, затонувший в Средиземном море. Тогда японским водолазам удалось с сорокаметровой глубины достать сокровища на два миллиона рублей.

«Синкай Когииоссио Лимитед» предлагал ЭПРОНу 110 000 рублей за предварительные работы по розыску и обследованию «Принца», а также принимала на себя все дальнейшие расходы. Заключили договор. Поднятое золото должно было делиться между ЭПРОНОм и фирмой в соотношении 60 и 40 процентов. Кроме того, японцы должны были ознакомить советских водолазов со своей глубоководной техникой и после окончания работ передать ЭПРОНу по одному экземпляру технического оборудования.

Летом 1927 года японцы (они рассчитывали без особого труда получить 800 000 рублей золотом!) приступили к работе. Каждые сутки японские водолазы поднимали не менее двадцати каменных глыб весом по 500 пудов. Тысячепудовые куски скал оттаскивались в сторону с помощью паровых лебедок, установленных на баржах. Каждый день, сменяясь, работали 7 водолазов и 5 ныряльщиков.

5 сентября водолаз Яомато нашел прилипшую к камню золотую монету – английский соверен чеканки 1821 года. После этого за два месяца ежедневного изнурительного труда водолазы обнаружили всего лишь четыре золотые монеты: английскую, французскую и две турецкие.

Поскольку к середине ноября 1927 года разбитый корабль был полностью «перемыт» и обследован, фирма прекратила работы в Балаклаве. Результаты ее подводных работ на «Принце» оказались такие: две вилки и ложка белого металла, кусок саперной лопаты, втулка от колеса, подковы, лошадиные кости, офицерская сабля, лопаточка для пирожных, замок, галоса с датой 1848, несколько кожаных подметок, огромное количество свинцовых пуль и т. д.

Перед отъездом из Балаклавы представители фирмы заявили, что корабль, на котором они проводили работы, по их мнению, был «Принцем». Однако, несмотря на самые тщательные поиски, им не удалось найти среднюю часть корабля. Оставшиеся части корпуса были сильно разрушены, причем разрушения носили явно искусственный характер. Это обстоятельство привело их к убеждению, что англичане, которые оставались в Балаклаве в течение восьми месяцев после кораблекрушения, подняли бочонки с золотом еще до окончания Крымской войны.

В заключение потерпевшие фиаско кладоискатели повторяли версию В.С. Языкова, согласно которой «Принц» – единственное железное судно из всех кораблей, ставших жертвой урагана 1854 года.

Но так ли это? Обратимся к первоисточникам.

Вот что сообщает английский историк Вудз в своей книге «Последняя кампания» (Лондон, 1860 год).

«Принц», паровой корабль, прибыл в Балаклаву утром 8 ноября. Он отдал один якорь, который вместе с канатом весь ушел в воду. Когда отдали другой якорь, то этот также ушел; оба якоря с канатами были потеряны на глубине 35 саженей в воде, очевидно, что ни один из канатов не был соответственно закреплен... После этого «Принц» стал в море на значительной дистанции и, возвратившись, удерживался за кормой корабля «Язон» на швартове, пока другой якорь с канатом не были приготовлены».

Что это за корабль «Язон»? В английском журнале «Прэктикл Мэкеникс Джорнал» за 1854 год находим то, что не было известно ни Языкову, ни эпроновцам, ни японцам:

«...в Блекуолле... были выстроены три однотипных корабля, соответственно названные «Голден Флис», «Язон» и «Принц»».

Далее приведены самые подробные размеры и характеристики каждого корабля.

Отсюда можно сделать следующие выводы. Во-первых, перед штормом на балаклавском рейде стояло два однотипных парохода – «Принц» и «Язон». Во-вторых: если бы «Прэктикл Мэкеникс Джорнал» попался бы на глаза эпроновцам или японцам в момент подъема частей корпуса, то по точной спецификации, приводимой журналом, без особого труда можно было бы установить, является ли обследуемое судно «Принцем» или нет. К сожалению, никто этого не сделал.

Любопытно мнение на сей счет И. С. Исакова, адмирала флота Советского Союза: ««Принц», «Принц-Регент», «Черный Принц», 200 000 500 000 франков, 1 000 000 фунтов стерлингов, 60 000 000 франков, миллионы рублей золотом... Разные названия корабля, разные суммы, разные места его гибели...»

Да, действительно, найденный эпроновцами затонувший корабль мог быть и «Принцем», и «Язоном», и «Хоупом», и «Резолютом». До сих пор нет достоверных сведений, что пять золотых монет, поднятых японца

95  
.,% были из тех бочонков, которые вез «Принц» для выплаты жаловацья солдатам.

А было ли вообще золото на борту «Принца», когда он пришел на балаклавский рейд?

Историки и горе-историки вроде В.С. Языкова из числа сотрудников ЭПРОНа и представители японской фирмы «Синкай Когииоссио», пытавшиеся восстановить подлинную картину катастрофы «Принца», забыли или не сочли достойным внимания один примечательный факт

Ни одна шинель, телогрейка, пара сапог, ни один соверен не могли попасть в Балаклаву без санкции суперинтенданта британских экспедиционных сил, действовавших в Крыму. Суперинтендант был подчинен непосредственно

финансовым органам Вестминстера в Лондоне, а его контора во время Крымской войны находилась в Константинополе

Доставленные «Принцем» в Истамбульский порт обмундирование, амуниция, продовольственные запасы и золото должны были быть направлены в Балаклаву по списочному составу, предоставлявшемуся из Крыма главнокомандующим. Списки людей, погибших в боях, от болезней и эпидемий, с дьявольской последовательностью, каждый день, расходились с фактическими потерями, а «казница» оставалась в руках разбитных клерков (конечно, не без ведома их прямого начальника – суперинтенданта) .

То, что манипуляции с золотом и снаряжением приносили прибыль подчиненным британского суперинтенданта в Константинополе, очевидно. Вот почему наиболее достоверной версией надо считать ту, которая утверждает, что бочонки с золотом были перегружены в Истамбульском порту на какой-то другой корабль, и после этого «Принц» ушел в Балаклаву.

А вот другое веское свидетельство того, что на «Принце» не было золота В эпоху «Принца» жестоко пострадали многие страны, кроме Англии. Так, Франция на поиски клада истратила полмиллиона, Италия – двести тысяч, Япония – почти четверть миллиона рублей золотом, в то время как Англия даже ни разу не предприняла попыток получить лицензию на право работ для извлечения погибшего корабля флота «Его Величества».

Бросается в глаза еще один немаловажный факт. Почти все исторические материалы, относящиеся к периоду Крымской войны, не упоминают, что на борту «Принца» к тому времени, когда он прибыл на балаклавский рейд, было золото.

О бочонках с золотыми монетами говорят источники более позднего Семени, когда широкая молва сделала «Принца» «Черным».

#### «РОЙАЛ ЧАРТЕР»

25 октября 1859 года

Английский парусно-винтовой корабль был выброшен штормом на скалы острова Англси. Погибло 456 человек.

Жесточайший ураган, обрушившийся на западное побережье Англии в октябре 1859 года, вошел в историю метеорологии как шторм «Ройал Чартер». После гибели одноименного корабля в Великобритании была организована постоянная метеорологическая служба.

«Ройал Чартер» («Королевская хартия») построили в 1854 году в Уэльсе, на верфи близ города Честера, в графстве Флинтшир. Это

было большое по тем временам трехмачтовое железное судно с полной корабельной оснасткой и паровой машиной. Корпус корабля длиной 326 футов был разделен на шесть водонепроницаемых отсеков, ширина судна составляла 41 фут и 6 дюймов, глубина трюма – 22 фута 5 дюймов. Валовая вместимость составляла 2719 регистровых тонн; водоизмещение – около 3500 тонн. Судно строили по специальному заказу «Ливерпульско-Австралийской паровой компании» для перевозки срочных грузов и пассажиров между Англией и Австралией. В трех классах

корабля могло разместиться 500 пассажиров, экипаж состоял из 85 человек. Еще на стапеле корабль купила фирма «Гиббс, Брайт энд компани».

В январе 1856 года «Ройал Чартер» вышел из Ливерпуля в свой первый рейс на Австралию. Капитан Тейлор привел корабль в Мельбурн на шестидесятый день плавания, что равнялось рекорду лучших клиперов мира. После этого «Ройал Чартер», совершив еще несколько быстрых переходов на дальний континент, завоевал репутацию самого быстроходного и комфортабельного судна на линии Ливерпуль – Мельбурн.

26 августа 1859 года «Ройал Чартер» вышел из Мельбурна в Англию. На его борту находилось 412 пассажиров и 112 членов экипажа – всего 524 человека. По официальным сведениям, которые позже были опубликованы в британской прессе, «Ройал Чартер» имел в трюме 68 398 унций золотой россыпи на сумму в 273 тысячи фунтов стерлингов, золотые слитки стоимостью 800 тысяч фунтов стерлингов и 48 тысяч золотых соверенов. Это золото принадлежало британской короне. Что касается прочего груза, то известно, что трюмы корабля были забиты кипаями овечьей шерсти. Еще не утихла австралийская «золотая лихорадка»!

^РОЙАЛ ЧАРТЕР\*

97

начавшаяся за семь лет до того, и пассажиры «Ройал Чартера» возвращались в Европу с золотом.

Ветры благоприятствовали плаванию корабля, и он совершил очень быстрый по тем временам переход, пройдя 12 тысяч миль менее чем за два месяца. На пятьдесят пятый день плавания, утром 24 октября 1859 года, «Ройал Чартер» отдал якорь в ирландском порту Куинстаун (гавань Корк). Здесь на берег сошли 13 пассажиров и 11 рабочих-такелажников, которые по контракту отработали свой срок в Австралии.

Капитан корабля Тейлор по телеграфу оповестил владельцев компании о благополучном завершении плавания, доложил, что на борту все в порядке и он снимается через час с якоря, чтобы следовать в Ливерпуль. Владельцы судна поздравили своего лучшего капитана с установлением нового рекорда по времени перехода – 55 дней.

«Ройал Чартер» должен был прибыть в Ливерпуль вечером 25 октября, но пассажиры попросили Тейлора показать им «чудо века» – знаменитое детище «маленького гиганта Англии» И. К. Бруннеля – пароход «Грейт Истерн». Это огромное судно, длиной более 100 метров, с шестью мачтами, гребными колесами диаметром 17 метров и гребным винтом, стояло в гавани у острова Холихед. «Ройал Чартеру» следовало при выходе из гавани Куинстауна пройти на север проливом Святого Георга, который разделяет Англию и Ирландию, обойти северную часть острова Англси, повернуть на восток и войти в устье реки Мерси. Маленький островок Холихед, где в бухте на якоре стояло «чудо века», расположен к западу от острова Англси. Заход в эту гавань занимал не менее трех часов. Именно эти часа стали для «Ройал Чартера» роковыми.

В проливе Святого Георга стояла обычная для того времени погода, дул легкий юго-восточный ветер. «Ройал Чартер» шел под парами со скоростью 7 узлов, не неся никаких парусов. В 16 часов 30 минут корабль подошел к острову Холихед и вошел в гавань, где на якоре стоял «Грейт Истерн». Этот гигант мог принять на борт более 6 000 пассажиров и 65 000 тонн груза, причем запаса угля ему хватало, чтобы совершить плавание из Европы в Австралию.

Как только «Ройал Чартер» обогнул северную оконечность острова Англси, ветер сменился с юго-восточного на северо-восточный, его сила составила 10 баллов по шкале Бофорта. С каждой минутой ветер усиливался. Команде с большим трудом удалось поставить штормовые паруса. С правого борта от корабля находился опасный скалистый берег. Судно плохо слушалось руля, паровая машина мощностью всего 200 лошадиных сил не могла противостоять стихии. «Ройал Чартер» сносило к подветренному берегу мыса Линас... Все попытки капитана Тейлора сделать поворот и переменить галс успеха не имели – судно не слушалось руля. Сильное течение в устье реки не позволяло кораблю продвигаться вперёд, 12-балльный ветер сносил его к берегу.

На борту «Ройал Чартера» были два 18-фунтовых орудия и две сиг«альные пушки. Надеясь на помощь паровых буксиров из Ливерпуля, до

98

которого оставалось час ходу при нормальной погоде, Тейлор приказал стрелять из сигнальных пушек и пускать в небо красные ракеты. Но ни буксиры, ни лоцманы Мерси, известные своим опытом и отвагой, в этот вечер не вышли из порта. Уже после катастрофы выяснилось, что «Ройал Чартер» попал в шторм, сила которого в 28 раз превышала умеренный бриз. Капитан Тейлор не раз попадал в шторм, не раз испытал силу дальневосточных тайфунов и вест-индских ураганов, но здесь, буквально у порога родного дома, такого ветра он еще не встречал...

Среди пассажиров «Ройал Чартер» были два капитана дальнего плавания – Уитерс и Адаме. Посоветовавшись, они решили отдать оба якоря и попытаться отстояться до окончания урагана или хотя бы до заметного ослабления ветра. Паровая машина «Ройал Чартера» работала на предельных оборотах.

Каждые полминуты судно содрогалось всем корпусом, его нос то зарывался в волны, то снова под углом 30 градусов поднимался над бушующим морем. Время от времени с резким пронзительным звуком вылетали срезанные от перенапряжения в наборе корпуса железные заклепки.

Часть парусов, которые с большим трудом удалось поставить, унесло ветром. Теперь все зависело от надежности якорей и их цепей. Иногда порывы ветра ослабевали, и судно под действием вращения винта бросалось рывком вперед, но очередной удар шквала снова отбрасывал его назад, и тогда цепи натягивались как струны. Каждые пять минут стреляла сигнальная пушка корабля, и с его кормы взмывала в небо красная ракета.

Капитан Тейлор несколько раз заходил в салон, сообщая пассажирам о шторме, который, по его расчетам, должен был вот-вот кончиться, и всячески всех успокаивал. В полночь, спустившись с верхней палубы в салон, Тейлор приказал старшему стюарду немедленно приготовить для всех кофе. Это в какой-то степени взбодрило пассажиров, они немного успокоились, кто-то стал наигрывать на пианино бравурный марш, кто-то играл в карты... Капитан отправился к себе в каюту.

В 1 час 30 минут ночи 25 октября лопнула левая якорь-цепь у клюза – судно осталось на одном якорю. Не прошло и получаса, как оборвалась и правая цепь, корабль стал медленно дрейфовать кормой к берегу. Машина «Ройал Чартера» по-прежнему работала на полный передний ход. Чтобы хоть немного уменьшить площадь сопротивления ветру, капитан приказал рубить мачты. Матросы, едва удерживались на ногах от порывов



ветра, но быстро перерубили ванты – грот-мачта рухнула за борт, разбив часть правого фальшборта и проломив крайние доски верхней палубы. Вслед за ней, лишившись крепления, за борт упала фок-мачта.

Удары при падении мачт привели обитателей твиндеков и салонов в ужас. Среди четырехсот пассажиров поднялась паника. Тейлор приказал закрыть все двери салонов и люки твиндеков и сам стал за штурвал. Казалось, что паровая машина справится со штормом. Две огромные мачты, рухнув за борт, немного облегчили судно, и у капитана появилась надежда «РОЙАЛ ЧАРТЕР» 99

да, что он сможет спасти корабль и людей. Примерно 30–40 минут судно оставалось на месте. Все теперь зависело от машины и гребного винта. рухнувшие за борт мачты увлекли за собой и снасти бегучего такелажа – шкоты, брасы и оттяжки. Плававшие теперь на воде мачты ветром и волнами стало относить в корму корабля, и одна из снастей намоталась на серебряный винт. «Ройал Чартер» оказался полностью во власти урагана... Его тут же понесло ветром на берег. О том, чтобы вывалить за борт спасательные шлюпки, не могло быть и речи. Ветер сбивал матросов с ног. Тейлор, поняв, что судно через несколько минут будет выброшено на берег, не забыл открыть пассажирам выходы на верхнюю палубу.

Корабль несло к берегу носом вперед. Примерно в 3 часа 30 минут, как вспоминают уцелевшие свидетели катастрофы, «Ройал Чартер» ударился днищем носовой части корпуса о песок, и его тут же развернуло дагом к волне. От правого борта корабля до береговых скал было метров пятнадцать–двадцать. Место, куда выбросило корабль, носит название залив Ред-Уорф – «Залив красного причала», а скалы называются Моелфрэ. Случилось так, что носовая часть корабля оказалась на песке, а средняя его часть и корма – на скалах. С левого борта у кормы глубина составляла четыре сажени.

Ураган не утихал. Семиметровые валы через каждые 20 секунд ударялись в левый борт судна. Они быстро смыли с палубы шлюпки, разрушили надстройки. Через образовавшиеся в палубе щели вода начала заливать внутренние помещения корабля. Пассажиры в панике выбирались через открытые люки и сходные трапы на верхнюю палубу. Здесь их тут же с головой накрывал налетающий вал и уносил за борт на скалы. Те, кому удавалось за что-нибудь уцепиться, снова искали убежища в твиндеках корабля. Пассажиры собрались в центральном салоне. Священник Кодж читал молитвы, его голос заглушали страшные удары волн, корпус корабля то и дело вздрагивал, издавая скрип и скрежет.

До берега было не более 20 метров. Казалось, что спасение рядом. Но на пути к нему были острые скалы и бушующий прибой...

Жители окрестных поселков стояли на вершинах утесов, но ничем не могли помочь несчастным. Была лишь одна возможность спасти людей – протянуть над бушующей бездной между кораблем и утесами надежный канат. Его можно было закрепить за марсовую площадку оставшейся бизань-мачты и вытянуть на берег.

Матрос первого класса Джозеф Роджерсон завязал вокруг груди конец прочного лотлиня, выждал момент и бросился в воду. Откатом волны Роджерсона трижды относило от скал к борту корабля, и только с четвертой попытки ему удалось достичь берега и уцепиться за камни. Стоявшие на утесах люди спустились к нему и взяли конец лотлиня, а матроса, у которого были сломаны ребра, отнесли в поселок. Потом они вытянули лотлинь с привязанным к другому его концу манильским канатом. Таким образом была построена «воздушная дорога», которую моряки называют «боцманским креслом» или «подвесной беседкой». По ней на

берег с корабля переправили десять матросов «Ройал Чартера» и двух пассажиров. Капитан Тейлор в первую очередь отправил на берег своих матросов, так как решил сделать еще одну «подвесную беседку» и надежнее закрепить на берегу первую. Жители поселка не знали, как это делается

Однако ураган не ослабевал, корабль продолжало бить о скалы. Около семи часов утра «Ройал Чартер» разломился на три части. Больше ста человек, находившихся в твиндеках судна, оказались в воде, среди бурунов, между берегом и бортом. Никто из них не уцелел. Человек двадцать забросило волнами на уступы утесов. Рыбаки и каменотесы, пришедшие на помощь, смогли спасти лишь троих. В носовой части корабля осталось около ста пассажиров и членов экипажа. Когда судно разломилось на части, вода залила внутренние помещения, и всем, кто в них находился, пришлось искать спасения на верхней палубе, откуда волны выбросили людей на острые скалы. Части корпуса «Ройал Чартера» были превращены в груды обломков железа и дерева буквально за час

Уцелеть посчастливилось немногим. Среди спасенных не оказалось ни одной женщины, ни одного ребенка, ни одного офицера. Погиб и капитан Тейлор с двумя своими коллегами-капитанами. Очевидцы видели его плывущим к скалам, его оглушило шлюпкой, которую подхватил набежавший вал. Из 500 человек «Ройал Чартера» спаслось всего 34' 3 пассажира из первого класса, 13 пассажиров из второго класса и 18 из 112 членов экипажа.

По данным, опубликованным в «Тайме», с 24 октября по 10 ноября 1859 года, в результате урагана погибло 325 судов (из них 113 были превращены в щепы) и 784 человека. Морская спасательная служба Англии спасла 487 человек.

Управление торговли Великобритании назначило комиссию по расследованию причин гибели «Ройал Чартера», ее председателем стал член парламента сэра О'Дауд. Входившие в комиссию чиновники Адмиралтейства заявили, что деревянное судно не было бы разбито штормом так быстро. Они утверждали, что железо, из которого изготовили корабль, имело дефект. Однако при экспертизе выяснилось, что качество железа выше среднего, и никаких отклонений от норм обнаружено не было. Анализ проекта «Ройал Чартера» показал, что корпус корабля имел достаточный запас прочности. В отчете комиссии говорилось, что капитан Тейлор и его помощники выполнили свой долг до конца, а причина катастрофы – непреодолимая сила стихии.

Тем временем охотники за затонувшими кладами устремились к разбитому корпусу «Ройал Чартера». Для того чтобы прекратить грабеж королевской собственности, правительство вынуждено было выставить в заливе Ред-Уорф отряд вооруженных солдат. Известно, что около одной четвертой части ценного груза корабля было поднято со дна залива в течение трех месяцев после катастрофы. В 1954 году было поднято золото, стоимость которого оценивалось в несколько сот тысяч фунтов стерлингов.

#### «СУЛТАНША»

27 апреля 1865 года

Американский пассажирский пароход сторел после взрыва парового котла на Миссисипи близ Мемфиса. Число погибших составило 1653 человека, спасенных – 741 человек

В мировой истории речных катастроф гибель «Султанши» 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» был построен в верховьях Миссисипи в 1863 году В то время он считался одним из самых

больших и роскошных пароходов страны Его вместимость составляла 1719 регистровых тонн Он имел три палубы, на которых были размещены просторные салоны, залы и каюты Мощная паровая коромысловая машина обеспечивала судну ход до 23 километров в час.

В начале апреля 1865 года командование штаба генерала Улисса Гранта отдало приказ погрузить в Виксберге на «Султаншу» партию бывших 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 ветвь», «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 судне уже находилось 70 каютных пассажиров, не считая 85 членов экипажа Таким образом, когда пароход вышел из Виксберга, на его борту было 2394 человека – в три с лишним раза больше допустимой нормы.

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

102

К вечеру 26 апреля «Султанша» прибыла в Мемфис. Здесь опять продули котлы и погрузили уголь, сто 240-килограммовых бочек сахара, десяток овец и пятьдесят свиней. В полночь того же дня «Султанша» отошла от пристани Мемфиса и продолжала свой путь вверх по реке. Ночь выдалась темной и холодной. За штурвалом стоял сам Мэссон. Через два часа ему предстояло миновать окруженные многочисленными отмелями острова, обозначенные в лоции как «Старая курица с цыплятами». Заметить отмели мог только опытный лоцман, хорошо знавший эти места Вахту в машине нес второй механик Клеменс. Его беспокоил правый котел, который в Новом Орлеане дал течь.

Один из очевидцев катастрофы, солдат Честер Берри, 21 года, взятый в плен южанами у Фредериксбурга, писал в своих воспоминаниях: «Когда мы сели на пароход, на его палубах царило 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. 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 двум часам ночи на пароходе все погрузились в тяжелый сон. «Султанша», пройдя неосвященную пристань Тэглеман, уже миновала первые острова «Старой курицы с цыплятами».

После Мемфиса пароход прошел всего восемь миль. Наступил чет-верг, 27 апреля. Судовые часы показывали 2 часа 40 минут утра. В это время и 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 стал легкой добычей огня.

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 пароход в гигантский факел, плывущий вверх по реке: паровая машина «Султанши» и левый котел не пострадали, продолжали вращаться гребные колеса парохода. Машину некому было остановить.

В момент взрыва старший механик «Султанши» Нэйт Уинтрингер! находился в котельном отделении. Он видел, что стоявший рядом его помощник Клеменс исчез в дыму. В своем отчете суду Уинтрингер писал: ' ' «Сначала я оцепенел от ужаса. Это был какой-то кошмар. Выскочив на 103

верх, 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 какты 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 лишь 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 забытьи 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 ужасная. Палубы обрушились, одна труба упала за борт, среди языков пламени метались солдаты. Выскакивая из огня, они бросились в воду, прыгали по одному и по нескольку человек. Вода повсюду была усеяна плававшими людьми.

Прыгая за борт, солдаты ударялись не о воду, а о головы уже ранее прыгнувших туда, — калеча и их и себя...»

Когда произошел взрыв, других судов поблизости не было. Ширина реки в этом месте достигала трех миль. Чуть ниже по течению от пристани Тэглеман на берегу реки находился военный флот северян «Пикеринг», недалеко от которого стоял на якоре речной броненосец «Эссекс». Его вахтенный начальник Эрншоу в два часа ночи видел проходивший мимо вверх по реке большой колесный пароход, ярко освещенный огнями. Мичман Эрншоу не видел самого 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 затянуло чучами. Горевший пароход ушел вверх по реке. Единственным ориентиром для нас были крики раненых и тонущих людей. Первый человек, которого подняли мы с воды в наш катер, настолько окоченел, что отофеть мы его не смогли. Второй, которого мы нашли, тоже вскоре умер. Потом мы стали спускаться вниз по течению, к форту «Пикеринг». Стоящий на берегу часовой форта выстрелил в нас и крикнул, чтобы мы ^ичалили к берегу. Мы вынуждены были подойти к нему в то время,

104

когда совсем рядом несчастные молили о помощи, но 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 спасла тонущих. Люди настолько окоченели в воде, что их грузили в шлюпки, словно мертвецов».

Когда лейтенант Берри доставил вторую партию спасенных его катером людей, часовые пикетов форта «Пикеринг» опять начали стрельбу. Несмотря на то что война между Севером и Югом кончилась и был подписан мирный договор, отдельные группы плантаторов-кжан продолжали вести в низовьях Миссисипи партизанскую войну. Командование северян приказало всем сторожевым постам фортов тщательно следить за неизвестными лодками и не допускать высадки кжан в этом районе.

Часовые форта «Пикеринг» продолжали стрелять до рассвета, пока командир форта полковник Каппнер лично не обошел все пикеты и не отменил приказа открывать огонь по неизвестным лодкам.

«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 плавающие обломки, выдержал адские муки ледяной воды, течение реки увлекло вниз. Их проносило мимо Мемфиса, на набережных которого еще горели ночные газовые фонари.

Число погибших во время катастрофы «Султанши», убитых взрывом, погибших в огне, утонувших и пропавших без вести, оказалось огромным

и составило по первоначальным подсчетам 1653 человека, число спасенных — 741. Из 12 пассажиров, представительниц «Христианского комитета женщин», спаслась только одна. Из офицеров «Султанши» в живых остался лишь старший механик парохода Нэйт Уинtringер. В течение недели в больницах Мемфиса, куда доставили пострадавших, от увечий и ожогов умерло около 70 человек. Таким образом, число жертв этой катастрофы превысило 1700 человек.

#### «ГЕНЕРАЛ ГРАНТ»

4 мая 1866 года

Американский трехмачтовый парусник затонул у берегов Новой Зеландии.

На карте Тихого океана, южнее Новой Зеландии, на широте мыса Горн, расположена цепь небольших островов. Основные из них — Маккуорк, Кэмпбелл, острова Антиподов и острова Окленд. С 1866 года один из небольших островов группы Окленд стал пользоваться широкой популярностью среди кладоискателей. Вот как это произошло...

4 мая 1866 года американский трехмачтовый парусник «Генерал Грант», водоизмещением 1200 тонн, вышел из Мельбурна в Лондон. В

этот год начавшаяся в Австралии «золотая лихорадка» достигла апогея, и «Генерал Грант», как почти все американские суда, посещавшие австралийские порты, вез в своих трюмах помимо традиционного груза шерсти золотую россыпь. Общая стоимость груза составляла 250 тысяч франков.

Правда, в судовых документах «Генерала Гранта» вместо золота были записаны два ящика цинка. Многие капитаны и грузовладельцы в те времена часто прибегали к такой уловке, опасаясь нападения пиратов. Счета же Мельбурнского банка свидетельствовали о том, что на парусник была погружена золотая россыпь на сумму в 165 тысяч фунтов стерлингов. Золото, которое перевозилось на судне контрабандой, разумеется, не учитывалось. Но, несомненно, оно было на «Генерале Гранте», так же как и на каждом судне, отправлявшемся во время «золотой лихорадки» из порта Мельбурн. К тому же на паруснике возвращались в Европу шестьдесят восемь золотоискателей.

13 мая, через одиннадцать часов после выхода из Мельбурна, пароход "опал в сильнейший юго-западный циклон. Подгоняемый сильным за"адным ветром «Генерал Грант» под командованием известного амери^нского капитана Лофина 13 мая подошел к берегам Новой Зеландии. В °Диннадцать часов вечера впередсмотрящий заметил на правом траверзе °чертания острова Разочарований из группы Оклендских островов.

Капитан Уильям Лофин решил взять севернее, не без оснований опа^сь коварства здешних вод, но было уже поздно. К десяти часам вечера ветер неожиданно стих, паруса повисли на реях. Но судно медленно про^лжало двигаться по течению. Вскоре по правому борту был замечен

еще один остров. Незаметно под действием течения «Генерал Грант» приближался к скалистому обрывистому острову. Казалось, какая-то таинственная сила влечет парусник к мрачному берегу.

Не успели отдать якорь, как судно днищем ударилось о подводные скалы. Под действием сильного течения «Генерал Грант» развернулся и ударился ахтерштевнем о подводные камни. Руль бы потерян, и корабль всецело попал во власть течения, которое потащило его в огромный грот, зиявший в нескольких десятках метров на скалистом откосе острова.

Течение неумолимо несло корабль вперед, прямо на берег, который выростал буквально на глазах — дикий, зловещий: повсюду остроконечные скалы в глубоких расщелинах, и в одном из таких проемов, похожем на громадный грот глубиной 250 и высотой 50 метров, ревел прибой.

Корабль притягивало к гроту точно магнитом. Прибрежное течение оказалось еще более яростным, и судно неумолимо набирало ход.

Когда парусник вошел в гигантский грот, одна за другой начали ломаться стенки корабля, в крошечной мгле на его палубу посыпались камни и обломки скал. Обезумевшие от ужаса пассажиры заметались по палубе. Многие из них погибли от ударов тяжелых камней. Положение «Генерала Гранта» становилось безнадежным: вода быстро заливала трюм через пробоины в носу и корме; глубина под килем была не менее двадцати пяти саженей.

Из пассажиров и команды, находившихся на борту «Генерала Гранта», выжили, увы, немногие. Единственное, что они все же помнили, правда довольно смутно, так это то, как одну из шлюпок сорвало с креплений и швыряло из стороны в сторону волнами, заливавшими палубу, как капитан достал платок и зачем-то начал им махать, как груды обломков бились о скалы, как из воды показались руки — много рук... Потом — ослепительная вспышка, внезапно пронзившая непроглядную тьму. л.

С большим трудом удалось спустить шлюпку, в которую успели сесть всего лишь 15 человек. Ц

С каждой минутой шлюпка удалялась прочь от страшного грота, где все бурлило и грохотало. На следующий день потерпевшие кораблекрушение высадились на скалистый берег острова Разочарований. Немного придя в себя, они разбрелись в разные стороны, чтобы обследовать пустынный берег. Довольно скоро был обнаружен заброшенный лагерь китобоев. Пассажиры «Генерала Гранта» вышли к Порт-Россу, где сохранились следы недавнего пребывания людей — с китобойца «Инверколда».

Прошло несколько месяцев. Питаться приходилось мясом диких коз и котиков. Наконец было решено бежать с острова и плыть к Эндербй

«Нет, нужно попробовать добраться до Новой Зеландии», — возразил кто-то из офицеров.

О том, чтобы выйти в море в шлюпке, по крайней мере такой, как;

была у них, не могло быть и речи: ее сильно побило о скалы, она прох

идась в нескольких местах и едва держалась на плаву, причем из нее выходило непрерывно вычерпывать воду.

Шлюпку обшили тюленьей кожей, поверх ее соорудили из парусины некое подобие надстройки и уложили внутрь куски плохо провяленной козлятины и рыбу. В столь рискованное плавание отважились отправиться только пятеро. Остальные наотрез отказались.

«У вас же нет ни карты, ни секстанта, ни компаса, — говорили смельчакам. — Вы без сомнения погибнете! Лучше оставайтесь!»

Тем не менее 22 января 1867 года шлюпка вышла в море. На другой день она уже виднелась на горизонте. А еще через день и вовсе исчезла из

вида

Прошло две недели, и людям на острове вдруг показалось, что шлюпка со смельчаками возвращается: в нескольких милях от берега они заменили парус.

Присмотревшись же повнимательнее, они разглядели, что этот парус гораздо больше того, который был на их шлюпке. Постойте, да он же не один — за ним виден другой...

И вот двое или трое из несчастных прыгнули в пирогу, которую соорудили из крепких прутьев и тюленьих шкур за полмесяца жизни на острове, и, налегая изо всех сил на весла, устремились навстречу паруснику. А 'стальные тем временем бросились разжигать на берегу костер. Огонь ^лжны заметить с брига — судя по тому, что на нем только две мачты, то наверняка китобоец.

Пирога подходила к кораблю все ближе. Она то и дело исчезала в глубоких провалах между огромными волнами. И, чтобы их заметили с корабля, люди в пироге высоко вскинули шест с белой тряпкой на конце. Бриг сбавил ход и стал медленно ложиться на другой галс, через некоторое время он уже развернулся к острову кормой. Он двинулся дальше — ^рочь от острова Разочарований...

Вдруг из-за горизонта внезапно налетел шквал. Но, несмотря на обручившийся на остров ливень, люди не сдвинулись с места — так и оста'ись стоять на берегу, куда вскоре вернулась пирога, потерявшая бриг из вида.

Посоветовавшись, потерпевшие кораблекрушение все-таки решили ^ггь к острову Эндербй, чтобы хоть немного быть ближе к тем водам, ^Уда иногда заходят корабли...

Прошел месяц, потом другой, однако ни один парус так и не показался на горизонте. На пустынном берегу острова день и ночь дежурил на^датель.

Наступила зима, и вместе с ней пришло отчаяние. Несколько человек ^^кдый день выходили на пироге в море и бросали бутылки с записками — мольбами о помощи.

19 сентября далеко в море снова показался парус. И на берегу тотчас )ке вспыхнул костер. Однако вскоре парус скрылся за горизонтом. А

108 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНЦ]

спустя два дня появился снова. Это был новозеландский китобоец «Дм, херст» — он держал курс прямо на Эндербй. Прошло 18 месяцев с того дня, как потерпевшие кораблекрушение оказались на острове Разочарований....



Через некоторое время «Амхерст» бросил якорь у острова и забрав потерявших надежду на спасение людей. Их осталось только десять из семидесяти восьми – мужчин и женщин, ступивших когда-то на борт «Генерала Гранта», который и по сей день лежит на дне чудовищного грота одного из Оклендских островов. И в трюмах его до сих пор покоится драгоценный груз – слитки чистого золота.

Что же касается шлюпки, отправившейся к берегам Новой Зеландии то ее с тех пор никто больше не видел.

В водах Оклендского архипелага потерпело крушение не одно судно. Во всяком случае, известно совершенно определенно: «Генерал Грант» был далеко не последней жертвой этого гиблого места. Та же печальная участь постигла «Денис-Кастл», «Какануи», «Дандональд» и многие другие корабли, большие и малые.

Весть о необычайной гибели «Генерала Гранта» облетела весь мир. И вот к островам Окленд потянулись искатели затонувших кладов. Первым прибыл капитан новозеландского буксира «Саутленд». Взяв с собой одного из уцелевших очевидцев кораблекрушения, он разыскал грот, однако войти в него побоялся из-за сильной мертвой зыби. В ожидании хорошей погоды буксир истратил почти весь запас угля и вынужден был вернуться в порт.

Вторая попытка найти «Генерала Гранта» была предпринята через год. 23 марта 1870 года из новозеландского порта Инверкаргилл на поиски затонувшего судна вышла небольшая шхуна «Дафния» под командованием капитана Уолласа. На ее борту также находился один из пассажиров последнего рейса «Генерала Гранта». Экспедиция закончилась трагически: во время поисков в гроте в море начался шторм, и «Дафния», рискуя быть выброшенной на прибрежные скалы острова, оставив на произвол судьбы шлюпку с шестью членами экспедиции, ушла в открытое море. Через три дня, когда море стихло, она вернулась к острову, но шлюпка бесследно исчезла.

Однако никакие жертвы не могли остановить жадных до наживы кладоискателей. Уже через семь лет, в 1877 году, к острову Окленд направляется следующая экспедиция. Несколько предприимчивых австралийцев на яхте «Газель» во время крупной зыби, рискуя жизнью, вошли в грот. Но многодневные поиски водолазов не дали ожидаемых результатов. Было обнаружено лишь несколько деревянных обломков корабля. Начавшиеся штормы заставили австралийцев вернуться домой.

Одна за другой проваливались попытки добраться до золота «Генерала Гранта», тратились средства, гибли люди. Дело о сокровищах затонувшего корабля начинало принимать мистический характер. Катастрофа «Генерала Гранта»\*

109

«Генерала Гранта» вошла в летопись кораблекрушений как одно из самых зловещих происшествий на море.

3 Экспедиции в Грот «Генерала Гранта» (как он стал теперь называться) организовывались в среднем каждые три года. В 1893 году в Новой Зеландии была создана даже компания по поискам сокровищ «Генерала Гранта».

В 1913 году группа американских дельцов создала «Американскую глубоководную исследовательскую компанию штата Аризона». Это предприятие просуществовало несколько лет, так и не найдя «Генерала Гранта».

Впоследствии кладом опять занимались американцы, австралийцы, норозеландцы и англичане. После окончания второй мировой войны золото этого подводного клада стало оцениваться уже в два миллиона фунтов стерлингов.

#### «МАРИЯ ЦЕЛЕСТА»

ноябрь 1872 года

Американская бригантна была обнаружена в океане между Азорскими островами и Португалией. Ее экипаж бесследно исчез. Тайна «Марии Целесты» – одна из великих тайн океана.

Никакое повествование о тайна\ океана не будет полным без рассказа о бригантине «Марии Целесте» Хотя ее, уже без людей, нашли в океане между Азорскими островами и Португалией, вспоминают о ней чаще всего в связи с тайнами Бермудского треугольника. Она находилась примерно в 590 милях к западу от Гибралтара. Все суда, брошенные командой, где бы их ни находили, сравнивают с «Марией Целестой», я все таинственные истории, с кем бы

они ни случались, нарекают ее именем. Например, звено из пяти торпедоносцев, исчезнувшее в декабре 1945 года возле побережья Флориды, часто именуют «Марией Целестой» от авиации».

О «Марии Целесте», самом известном покинутом судне прошлого века, рассказывали столько, что уже почти невозможно отличить, где правда, а где вымысел. Для решения этой загадки предлагались десятки различных версий, от самых простых до самых умопомрачительных, но никто до сих пор не знает и, по-видимому, никогда не узнает, что же произошло на самом деле.

...В пятницу 13 декабря 1872 года два человека в фуражках офицеров торгового флота вошли утром в кабинет командира порта "Гибралтара «Мое имя Морхаус, – сказал один из них, тот, что был повыше ростом. – Я капитан американского судна «Деи Грация», которое вчера вечером прибыло в порт. А это мой помощник Оливье Дево. Я пришел вам доложить, при каких обстоятельствах мне пришлось спасти бригантин'1 «Марию Целесту», на которой не оказалось команды».

Вот что рассказал Морхаус, обращаясь к записям в судовом журнале к памяти своего помощника, чтобы уточнить некоторые детали.

Точно в полдень 4 декабря 1872 года капитан «Деи Грация» определил-1 по солнцу свои координаты – 38°20' северной широты и 13°37' западно11 долготы. До Гибралтара оставалось менее 400 миль – два дня плаваний Судно совершало плавание из Нью-Йорка в Геную.

.МАРИЯ ЦЕЛЕСТА\*

Капитан уже собрался сойти с полукюта, как впередсмотрящий доложил, что впереди по левому борту парус.

Через несколько минут стал виден силуэт небольшого корабля. По его оснастке можно было определить, что это бригантина – двухмачтовое судно с прямыми парусами на передней мачте и косыми, как у шхуны, на задней. Бригантина шла на одном только кливере и кормовом фоке, убрав все остальные паруса. Флаг на нем был американский.

«Я сразу заметил, что судно плохо держится курса, продвигаясь вперед зигзагами. Когда суда немного сблизились, я велел поднять обычный сигнал, сообщая международным кодом название своего корабля, порт отправления и порт назначения. Никакого ответа. Тогда я велел просигналить: «Нуждаетесь ли вы в помощи?» Опять никакого ответа. Подойдя еще ближе, я рассмотрел, что на палубе никого нет, и смог уже прочитать на борту бригантин «Мария Целеста».

Капитан «Марии Целесты» американец Бенджамин Бриггс был другом Морхауса. Они знали друг друга с детства. Почти одновременно стали капитанами. В один и тот же год женились. Оба судна загрузили свои трюмы в Нью-Йорке в начале ноября. «Мария Целеста» вышла из Нью-Йорка 7 ноября и направилась в Геную. «Деи Грация» отошла от причалов Нью-Йорка 15 ноября и взял курс на Гибралтар.

Удивленный и даже обеспокоенный, Морхаус решил лечь на обратный курс, и догнать бригантину, следующую в западном направлении. Оказавшись поблизости от бригантин, он послал на «Марию Целесту» старшего штурмана Оливера Дево и двух матросов.

«Мы поднялись на палубу по свисавшим через борт тросам, – сообщил Дево. – Бриг давал крен на правый борт. У штурвала никого не было, и он крутился из стороны в сторону. Мы осмотрели все судно, от палубы до трюма, но никого не нашли».

На бригантине мачты и рангоут оказались в полном порядке. Фок и верхний фор-марсель, вероятно, сорвало ветром. Спущенный грот-стаксель лежал на крыше носовой рубки. Поставлены были только кливер и фок-стаксель, а остальные паруса убраны.

Первое, что бросилось в глаза Оливеру Дево, был открытый люк носового трюма. Его деревянные лючины валялись рядом на палубе внутренней стороной вверх.

Груз, состоящий из 1700 бочек коньячного ректификата, остался нетронутым. Между бочками плескалась вода. Уровень воды в трюме был около метра.

Второй трюм тоже оказался открытым. Его люковые крышки были сложены как положено – нижней стороной к палубе. В этом трюме так же была вода.

Старший штурман обратил внимание на то, что все шесть окон корковой надстройки были закрыты брезентом и досками.

В каюте капитана световой люк оказался открытым. Палуба, перебор

ки и все вещи в каюте были влажными. Судовые документы отсутствовали. Не было также секстана, хронометра и навигационных книг.

Дево вышел в коридор и открыл дверь соседней каюты – старшего помощника. Здесь было сухо. На столе лежал раскрытый судовой журнал «Марии Целесты». Последняя запись в нем относилась к 24 ноября 1872 года. В ней говорилось, что в полдень этого дня судно находилось, по астрономическому определению, в точке с координатами 36°57' северной широты и 27°20' западной долготы. То есть тогда бригантина находилась в 100 милях к западу от Азорских островов. Но теперь «Мария Целеста» была в 500 милях к востоку от них!

В кают-компании на столе были расставлены тарелки и чашки, лежали ложки, ножи и вилки. У иллюминатора стояла швейная машинка. На швейной машине стояла бутылочка с машинным маслом, это явно свидетельствовало о том, что море было спокойным. На полу были разбросаны игрушки.

Штурман «Деи Грация» увидел на письменном столе грифельную доску, на которой судоводители обычно делали черновые пометки, перед тем как сделать запись в вахтенном журнале. Оказалось, 25 ноября 1872 года в 8 часов утра бригантина находилась в 6 милях к зюйд-зюйд-весту от острова Санта-Мария (один из Азорских островов).

В ящиках стола Дево обнаружил драгоценности и две пачки денег – фунты стерлингов и доллары.

В носовом кубрике рундуки матросов оказались в полном порядке, зюйдвестки были развешены, на веревке сушились матросские рубы. Нигде никакого следа насилия. Оставлены были даже трубки, чего не сделает в здравом уме и твердой памяти ни один моряк.

В кладовой хранились запасы провианта, которых хватило бы на полгода. Дево снова вернулся на мостик, отыскал судовой журнал.

Продолжая осмотр, Дево установил, что шляпки отсутствуют. Если судно было оставлено по каким-либо таинственным причинам, то это произошло совсем недавно.

Выслушав отчет помощника, Морхаус сам осмотрел бригантину, после чего поручил трем своим морякам вести его следом за ними в Гибралтар. «Деи Грация» прибыла туда вечером 12 декабря. «Мария Целеста» на другой день. Закончив свой рассказ, Морхаус заявил, что просит премию, положенную капитанам, спасшим брошенное судно.

«Это будет сделано, – ответил командир порта, – как только закончится необходимое расследование».

Королевский юрисконсульт в Гибралтаре Салли Флуд, исполнявший одновременно обязанности и главного прокурора, назначил для расследования специальную комиссию, куда были включены чиновники Адмиралтейства, капитан английских военных кораблей, инженеры-кораблестроители и юристы.

Из Нью-Йорка сообщили, что «Мария Целеста» вышла 4 ноября 1872 года в Геную под командованием Бенджамина С. Бриггса с грузом

,МАРИЯ ЦЕЛЕСТА»

коньячного ректификаката. Затем бригантине предписывалось посетить другие порты Италии. Команда судна была укомплектована полностью. При отплытии на борту «Марии Целесты» находились капитан Бриггс с женой

ц двухлетней дочерью Софи (поэтому там и была женская и детская одежда), лейтенант, старшина, шесть матросов и кок. Эти скудные данные не пролили света на загадочные обстоятельства исчезновения экипажа бригантину. Ничего не дал следствию и тщательный осмотр судна. Было установлено, что корпус бригантину находился в хорошем состоянии.

«Марию Целесту» построили в Новой Шотландии, на острове Спенсер, в 1862 году. Строителем бригантину был известный корабельный мастер Джошуа Дэвис. Водоизмещение судна было 282 тонны, длина – 30 метров, ширина – 7,6 метра и осадка – 3,5 метра. Англичане, заказавшие Дэвису бригантину, назвали ее «Амазонка». Не прошло и года, как «Амазонка» завоевала репутацию отличного судна.

Но после того как бригантину села на мель, ее поставили в сухой док, отремонтировали и продали в Америку. Здесь уже под новым названием – «Мария Целеста» – судно совершило немало успешных переходов через Атлантику и считалось лучшей бригантинкой на северо-восточном побережье Америки...

Еще в начале следствия прокурор Салли Флуд пришел к заключению, что на «Марии Целесте» взбунтовался экипаж. Он окончательно уверился в этом, когда на судне нашли шпагу с бурными пятнами на острие. Такими же пятнами была покрыта в некоторых местах и палуба. «Это кровь», – заявил прокурор.

Однако анализ показал, что это обыкновенная ржавчина или следы вина. «В носовой части погнут фальшборт», – сообщил один из проводивших расследование. «Результат обычного воздействия шторма», – осмотрев поврежденные места, заключил инспектор по мореплаванию.

Салли Флуд настаивал на своем: «Матросы «Марии Целесты» перепились и подняли бунт. Они убили капитана, его жену, дочь, лейтенанта, старшину и выбросили трупы в море. Потом, отрезвев и увидев, что натворили, матросы покинули корабль и были подобраны каким-то кораблем».

Такие гипотезы ничем нельзя было ни подтвердить, ни опровергнуть. Консул Соединенных Штатов в Гибралтаре направил донесение в Вашингтон, чтобы там могли принять необходимые меры для розыска и наказания преступников. Прокурор со своей стороны дал знать в Министерство торговли в Лондоне и во все английские и американские консульства, чтобы в случае, если обнаружатся люди с «Марии Целесты», их сразу задержали и допросили. К тому же все крупные газеты, выходившие на английском языке, напечатали сообщения с призывом ко всем, кто мог дать какие-нибудь сведения о «Марии Целесте», обратиться к Частям.

Комиссия решила, что шторм не мог стать причиной трагедии. Один из главных доводов – масленка на швейной машинке. При шторме ни

кем не управляемая бригантину испытывала бы сильную бортовую и килевую качку, в результате чего масленка соскользнула бы с гладкой полки швейной машинки на ковер. Это случилось бы и с тарелками, стоявшими на столе в кают-компани.

Вскоре из Нью-Йорка в Гибралтар прибыл Джеймс Х. Уинчестер, владелец бригантину, и с ним капитан Хатчинс, который должен был принять командование судном, когда следствие будет закончено. Уинчестер сообщил, что обнаруженная на корабле фистармония принадлежала миссис Бриггс, которая взяла ее с собой, чтобы развлечься во время плавания. А

из двух спасательных шлюпок одна была сломана во время погрузки и ее не успели заменить, но вторая во время отплытия, несомненно, была на корабле.

Больше ничего нового установить не удалось, и 26 марта 1872 года Трибунал Морского флота постановил выдать Морхаусу награду за спасение в размере одной пятой части стоимости «Марии Целесты», включая и груз. Это составило 1700 фунтов стерлингов, которые и поделили между собой капитан и команда. Вскоре после этого «Мария Целеста» под командованием капитана Хатчинса покинула Гибралтар, направляясь в Геную, куда ей надо было доставить груз.

Тайну бригантину пытались разгадать и в Америке. Уильям А. Ричард, который был в то время министром финансов Соединенных Штатов, написал открытое письмо, которое появилось на первой странице «НьюЙорк тайме» 23 марта 1873 года:

«Обстоятельства дела вызывают весьма мрачные опасения, что капитан судна, его жена, ребенок и, возможно, старший помощник были убиты озверевшими от выпивки матросами, которые, по-видимому, получили доступ к бочкам со спиртными напитками, составлявшим значительную часть груза.

Судя по всему, судно было покинуто экипажем в период между 25 ноября и 5 декабря; экипаж либо погиб в море, либо, что более вероятно, был подобран судном, направлявшимся в один из портов Северной или Южной Америки либо Вест-Индии».

«Мария Целеста» была возвращена судовладельцу и продолжала плавать, хотя все время возникали трудности с набором команды. Дурная слава прочно закрепилась за судном, и моряки неохотно нанимались на бригантину. Казалось, что какой-то рок преследует несчастный парусник. В 1885 году «Мария Целеста» погибла, и тоже при весьма загадочных обстоятельствах. В отличную погоду бригантину наскочила на подводные скалы около Гаити и затонула. Катастрофа выглядела столь необычной, что капитана обвинили в умышленной аварии для получения страховки. Однако незадолго до судебного процесса он умер.

Гибель «Марии Целесты» породила много, порой фантастических, гипотез об исчезновении экипажа судна. Вновь появились охотники раскрыть тайну бригантину: журналисты, писатели, детективы, мореходы

, ^АРИЯ ЦЕЛЕСТА\*

115

Приходя к различным выводам и делая весьма необычные заключения, они все же не смогли найти сколько-нибудь убедительной версии.

Капитана Морхауза и его людей обвиняли в том, что они захватили «Марию Целесту», уничтожив весь экипаж, в надежде получить премию за якобы спасенное судно. Ходили слухи, что еще в Нью-Йорке Морхаузу удалось каким-то образом устроить на «Марию Целесту» своих матросов; те быстро завладели судном, убили людей, выбросили их за борт и в условленном заранее месте стали ждать, когда подойдет «Деи Грация».

По другой версии, владелец «Марии Целесты» подговорил матросов убить капитана Бриггса вместе с семьей и затопить судно, чтобы получить страховую премию, но матросы допустили какую-то оплошность и погибли. Возможно, план предусматривал, что они прыгнут в море и вплавь доберутся до берега, когда судно подойдет к скалам возле Азорских островов, но внезапный порыв ветра отогнал «Марию Целесту» в

безопасное место, и она продолжала плавание, а матросы утонули или погибли.

Согласно одной из самых распространенных версий, в носовом трюме «Марии Целесты» взорвались пары спирта. Взрывом сорвало люковые крышки трюма. Опасаясь последующих взрывов, люди поспешно спустили шлюпку и отплыли от судна, которое каждую секунду могло превратиться в огромный факел. Взрывов больше не было, но внезапно налетевший шквал погнал бригантину прочь, лишив людей возможности вернуться на судно. Шлюпка затерялась в море и погибла.

Со временем версии стали еще более изощренными. Была высказана мысль, что испорченная пища вызвала у экипажа галлюцинации, и люди стали кидаться в море, чтобы спастись от ужасных видений. По другой версии, всех отравил кок, который выбросил тела умерших за борт и сам прыгнул вслед за ними.

Были истории и совершенно фантастическими. Например, морское чудовище в виде гигантского осьминога уничтожило всех членов экипажа. «Марию Целесту» атаквали мавританские пираты, которые, увидев приближающуюся «Деи Грация», испугались и обратились в бегство, взяв с собой экипаж бригантини.

Другие утверждали, что на судне вспыхнула эпидемия чумы. Капитан с Женой и дочерью, сопровождаемые штурманом, поспешно покинули судно на шлюпке, которая потом погибла. Оставшиеся на борту открыли трюм, добрались до спирта, перепились и упали за борт.

Некоторые уверяли, что экипаж оставил судно из-за мощного смерча, который в море не менее опасен, чем торнадо на суше. По другой версии, подводное землетрясение или еще что-то в этом роде вызвало на «Ригантине» панику, и команда покинула корабль. Еще один вариант: где-то неподалеку от Азорских островов «Мария Целеста» наткнулась на «блуждающий остров», то есть движущуюся песчаную отмель, которая постоянно меняет свое местоположение. Сев на мель, экипаж решил,

116

что спасения им ждать неоткуда; они погрузились в шлюпку и, очевидно погибли в океане. Корабль же после очередной подвижки «острова» вновь оказался на плаву.

Допускалось также, что «Мария Целеста» наткнулась на вулканический остров, неожиданно всплывший из глубин океана. Команда высадилась на этот кусочек земли. После повторного толчка или извержения вулкана остров опять ушел под воду. Люди потонули, бригантина без команды поплыла дальше подобно «Летучему Голландцу».

Приводилась и такая версия. Дочь капитана София любила с бушприта бригантини смотреть на дельфинов. Боясь, что она может упасть в море, ее отец приказал соорудить специальную площадку. Когда команда устроила состязания по плаванию, на этой площадке собрались все матросы. Под их тяжестью площадка рухнула. На людей напали акулы. Спустили шлюпку, но она перевернулась и затонула. Оставшаяся на борту жена капитана с горя бросилась в море.

Через много лет после того, как произошло это событие, объявился человек, который утверждал, будто он единственный из членов экипажа

«Марии Целесты», кому удалось спастись. Он рассказал, что капитан вызвал старшего помощника на соревнование, кто быстрее проплывет вокруг судна, но их атаковала акула. Матросы с ужасом смотрели на эту сцену, как вдруг на палубу обрушилась огромная волна и всех до единого смыла за борт. «Мария Целеста» не перевернулась и продолжала плыть дальше, а экипаж, кроме одного матроса, утонул.

Самозванцы, выдававшие себя за матросов с «Марии Целесты», стали появляться один за другим. Даже через пятьдесят лет после исчезновения судна можно было услышать «излияния» моряков, утверждавших, будто "они плавали с капитаном Бриггсом.

В 1884 году молодой и тогда еще мало кому известный Артур Конан Дойль опубликовал в январском номере журнала «Корнхилл мэгезин» рассказ, называвшийся «Сообщение Дж. Шебекука Джефсона» Его герой, с таким чудным именем, был якобы одним из уцелевших моряков с «Марии Целесты». Рассказу Конан Дойля, появившемуся через одиннадцать лет после истории с «Марией Целестой», поверили сразу и безоговорочно, потому что многое в нем было очень правдоподобно. И многое из того, что рассказывают сейчас о бригаantine «Мария Целеста», на самом деле почерпнуто из повествования Конан Дойля.

Создатель образа Шерлока Холмса предложил свою версию: на судно было совершено нападение.

«. -Едва я поставил ногу на шканцы, как на меня набросились сзади, повалили на спину и заткнули рот платком. Я боролся как мог, но веревка быстро и крепко обмоталась вокруг моего тела, и я почувствовал, как меня привязали к одной из лодок. Я не мог защищаться, а во избежание каких-либо попыток сопротивления мне приставили нож к горлу Ночь была так темна, что я не мог рассмотреть, кто же напал на меня...»

«...В тишине ночи я услышал глухой стон, затем несколько всплесков.

^АРИЯ ЦЕЛЕСТА» 117

Это все, что я знаю о судьбе моих товарищей Почти немедленно вслед за этим большая лодка последовала за нами, и покинутое судно было оставлено качающимся на волнах. Виден был только мрачный, похожий на привидение корпус корабля».

В талантливом изложении писателя вся история звучала столь убедительно, что читающая публика приняла художественный вымысел за правду. Некоторые газеты вышли с шап-ками: «Тайна «Марии Целесты» раскрыта!»

В 1913 году, спустя сорок лет, издатель лондонского «Стренд мэгезин» вызвал к себе главного редактора и предложил ему «оживить историю «Марии Целесты». Для этого известные писатели должны были найти свое решение разгадки тайны корабля.

Герберт Уэллс, Конан Дойль, Морли и Роберте, к которым обратились в первую очередь, охотно приняли предложение, а потом за это взялись и другие писатели, авторы детективных романов. Публикация их новелл имела огромный успех. Тысячи читателей стали присылать в редакцию письма, предлагая свои версии.

В 1925 году англичанин Лоренс Китинг, автор морских романов, в интервью лондонской газете заявил: «Нет больше тайны «Марии Целесты», я ее раскрыл. В деревне под Ливерпулем мне удалось найти старого,



восьмидесятилетнего моряка, который был в то время коком на знаменитой бригантине. Он единственный, кто дожил до наших дней. И я уговорил его рассказать мне обо всем, дал ему денег и объяснил, что за давностью времени его не будут преследовать, что бы он прежде ни совершил. Он мне все рассказал, а я проверил некоторые подробности по архивам разных портов...»

Книга Китинга стала настоящим бестселлером. Писатель-маринист начинает свой рассказ с того, как капитан «Деи Грация» встретил в открытом море покинутую бригантину. В салоне был накрыт стол. Перед каждой тарелкой стоял стакан еще теплого чая. На плите в камбузе – уже готовый цыпленок в кастрюле и все прочее. Дальше Китинг излагает то, что он услышал из уст старого кока Пембертона:

^ «Морхаус и Бриггс хорошо знали друг друга. При отплытии из НьюЙорка у Бриггса возникли трудности с комплектованием экипажа, и Морхаус отдал ему трех своих моряков. В экипаже «Марии Целесты» был один верзила двухметрового роста Карл Венхольт, конюх из Огайо, очень грубый человек. Из Нью-Йорка «Мария Целеста» и «Деи Грация» вышли вместе утром 7 ноября, и на Сан-Мигеле, одном из Азорских островов, назначили встречу, в случае если корабли потеряют друг друга из виду. Там Морхаус собирался взять своих моряков обратно

Обстановка на «Марии Целесте» становилась тяжелой, потому что на ^рту оказался еще один несносный человек, лейтенант Халлок, взятый на должность помощника. Ему дали прозвище Бык из Балтимора Венхольт постоянно задирал его и получал за это страшные взбучки. Халлок ^ивал его всякий раз с ног, а Венхольт клялся отомстить ему.

118

Халлок ругался и с капитаном, считая, что миссис Бриггс слишком часто играет на своей фисгармонии. Надо сказать, что все на корабле изрядно пили, а капитан Бриггс был человеком мягким и безвольным.

24 ноября «Мария Целеста» попала в сильный шторм. Бригантина завалилась на правый борт, все боялись, что она перевернется, но Халлок бросился к штурвалу и сумел спасти положение. Раздалось несколько сильных ударов, по всему кораблю падала мебель и валились вещи. Потом все услышали женский крик, долетевший с кормы. Кричала миссис Бриггс, придавленная своей фисгармонией. Когда к ней прибежали, она еще дышала, но ночью умерла. На другой день ее опустили в море в присутствии всей команды.

Бриггс просто обезумел от горя. Он кричал, что это Халлок убил его жену, так как его раздражала фисгармония. Халлок сходил в кладовую на корме за бутылками, все стали пить и напиться до безобразия. И тут Бриггс заявил, что в убийстве его жены повинен не Халлок, а сама фисгармония. Он вынес ей смертный приговор и потребовал, чтобы ее выбросили в море. Это было исполнено. Смешная и печальная церемония.

На следующее утро корабль почти не двигался. Мы прицепили к носу подобранный в море обломок, какую-то большую сломанную раму с кривыми гвоздями. Халлок понукал людей бранными словами и побоями, и нам удалось освободить форштевень, потянув раму в сторону. Повреждение на носу не было как будто серьезным.

Потом все заметили, что нигде не появляется капитан Бриггс, никто его не видел с самой попойки. Стали искать по всему кораблю, но не нашли. Все говорили, что он, видно, выбросился от отчаяния в море.

Все, кроме Венхольта, который заявил Халлоку: «Это вы его убили». Тогда Халлок так врезал ему по физиономии, что тот вывалился за борт. Вот как обстояли дела.

Почти в ту же минуту сигнальщик закричал: «Земля!» Халлок сказал, что это Сан-Мигел и что мы встретим там «Деи Грация». И добавил, что если эти типы донесут на него за убийство Венхольта, он тоже обвинит их в мятеже, и что вообще после всего, что тут произошло, суд никому ничего хорошего не сулит. Лучше все свалить на шторм. Возражений не последовало. У всех прошлое не было настолько блестящим, и они не горели желанием угодить за решетку.

Пристали к острову, но «Деи Грация» там не оказалось. По той простой причине, что это был не Сан-Мигел, а Санта-Мария, остров, расположенный на 50 миль южнее. И тогда Халлок заявил, что с него хватит этого грязного корыта, «Марии Целесты», он оставляет ее, а кто хочет последовать за ним, может это сделать. Двое решили уйти вместе с ним. Халлок велел спустить нашу единственную шлюпку, все трое сели в нее и направились к порту острова, больше мы их никогда не видели. |

Те, кто оставался на бригантине, не были такими бравыми. Моффат, | один из трех матросов Морхауса, сказал, что, раз из встречи с «Деи Гра" | ция» ничего не вышло, надо плыть дальше, прямо на восток, в Испанию.!

.МАРИЯ ЦЕЛЕСТА\*

119

Это не трудно, и он берется вести корабль. А уж в Испании мы придумаем себе историю. Шторм, например, как советовал Халлок. Все четверо, кто оставался с Моффатом, включая и меня, ответили согласием, так как ничего другого нам в голову не приходило.

На рассвете 1 декабря «Мария Целеста» покинула Сан-Мигел. Три дня нам никто не встречался на пути, а на четвертый день утром мы увидели португальский пароход. Моффат задал вопрос о нашем местонахождении, а потом еще спросил, не встречалась ли португальцам «Деи Грация». Ответ был получен отрицательный, и пароход удалился.

У всех появилась тревога. А что, если, прибыв в Испанию, мы окажемся со своей историей перед строгим допросом? Полиция поймет, что на корабле произошло что-то серьезное. Помнится, я был в камбузе, когда услышал голос Моффата на палубе. Прямо нам навстречу направлялся левым галсом трехмачтовик, чертовски похожий на «Деи Грация». Мы просто боялись этому верить.

И однако, это была она.

Мы легли в дрейф, и вскоре капитан Морхаус был у нас на борту. Он тоже встретил португальский пароход и знал, что мы его разыскиваем. Услышав теперь от нас обо всех происшествиях на «Марии Целесте», Морхаус немного подумал и сказал, что Бриггсу уже ничем не поможешь, а поэтому лучше всего рассказать историю, которая бы нам не повредила, над этим он еще поразмыслит. Вы знаете, какую историю он рассказал. Разумеется, он взял с нас клятву не разглашать тайны, и это было в наших интересах».

Итак, Китинг объяснил исчезновение каждого члена экипажа «Марии Целесты», а также пропажу спасательной шлюпки и причину повреждения на форштевне.

Теперь кажется удивительным, что в то время никому не бросились в глаза два непонятных обстоятельства:

нигде ничего не говорится о маленькой Софи, которая была на корабле со своей матерью;

картинный эпизод с фистгармонией, приговоренной к смерти и выброшенной в море, не соответствует истине, поскольку инструмент был на бригантине, когда тот пришел в Гибралтар.

Но кто в 1925 году помнил суть официального протокола, составленного в Гибралтаре? Однако некоторые внимательные исследователи заявили об этом. Они отметили также, что история с накрытым к обеду ^олом и варившимся в кастрюле цыпленком позаимствована из одной ^веллы, напечатанной в «Стренд мэгэзин». В докладе Морхауса командиру порта Гибралтара об этом ничего не говорилось.

Затем выяснилось, что, исключая Бриггса, имена членов экипажа бри^нтини «Мария Целеста» не имеют ничего общего с тем, что приводит Митинг.

Следы моряка — кока Пембертона искали во всех деревнях вокруг Ливерпуля. И не нашли. Пембертона просто не существовало. Раскрытие

120

великой тайны Атлантики — всего лишь плод фантазии, ловко замаскированный. Настолько ловко, что он не один год вводил в заблуждение всех, кто в какой-то мере интересовался загадкой «Марии Целесты».

После выхода книги в свет на несчастного Китинга набросились истинные ревнители тайны «Марии Целесты». Хэнсон Болдуин, к примеру, заявлял, что по сути своей книга Китинга «нелепа, и все в ней ложь — от начала и до конца». Такого же мнения придерживается большинство историков и в наши дни. А некоторые исследователи продолжают упорно настаивать на том, что «Мария Целеста» — очередная жертва Бермудского треугольника или каких-то магических лучей, исходящих из океанских глубин, где покоятся руины Атлантиды, или космических пришельцев...

«НОРТФЛИТ»

22 января 1873 года

Английский клипер был потоплен у мыса Данджесс налетевшим на него ночью испанским пароходом «Мурильо». Из 379 человек спаслись лишь 86.

Трехмачтовый «Нортфлит» был построен в 1853 году по заказу британской судоходной фирмы «Джон Паттон энд компани». Клипер, вместимостью 951 регистровая тонна, длиной около 60 метров, шириной 10 метров, в основном эксплуатировался на австралийской линии. За 20 лет, окупив свою постройку чуть ли не в два десятка раз, он прочно завоевал репутацию самого быстрого мореходного судна.

В начале 1873 года капитан

«Нортфлита» Оатс получил от судовладельцев задание на очередной рейс:

доставить в порт Хобарт, на острове Тасмания, партию железнодорожных рабочих с семьями, 340 тонн рельсов и 260 тонн генерального груза, а обратно идти с грузом шерсти.

17 января 1873 года «Нортфлит» вышел из Лондона, взяв курс на Атлантический океан. В этом рейсе должность капитана выполнял старший помощник капитана Ноуэлз (капитан Оатс был вызван с Скотленд-Ярд как свидетель по одному уголовному делу). Ноуэлз не раз ходил в Австралию и имел капитанский диплом.

Погода не благоприятствовала «Нортфлиту»: сильный западный ветер, дувший с океана в сторону Ла-Манша, не давал возможности выйти на просторы Атлантики. Корабль вынужден был сначала отдать якорь на рейде Доунс, потом у мыса Норт-Форленд. 21 января «Нортфлит», попав в зимний циклон в Английском канале, как и две сотни других парусников, ожидал изменения ветра на рейде в двух с половиной милях от маяка Данджнесс.

К вечеру 22 января ветер наконец стих и море успокоилось. «Нортфлит» стоял на якоре, его капитан рассчитывал с рассветом сняться и направиться на запад в океан. Около 10 часов вечера пассажиры клипера отправились спать. Наступила тихая и ясная, но холодная ночь.

В 23 часа вахтенный матрос, отбив склянки, прошел на корму и задремал на люке.

122

Через несколько минут его разбудил шум паровой машины приближавшегося парохода. Он открыл глаза. С правого борта на клипер шел пароход, причем очень быстро. Расстояние до него не превышало сотни метров. Матрос в ужасе закричал. Услышав крик, капитан Ноуэлз выскочил на палубу, и в этот момент раздался страшной силы удар.

Удар форштевнем пришелся почти точно в середину борта «Нортфлита», в район главного трюма за грот-мачтой. Пароход дал задний ход, со скрипом выдернул из борта «Нортфлита» форштевень и, погасив огни и сделав поворот, скрылся в ночи так же неожиданно, как и появился.

Капитан Ноуэлз, быстро оценив обстановку, приказал спускать шлюпки и зажечь на палубе газовые фонари. Он понимал, что клипер недолго продержится на воде. Ноуэлз стал стрелять из ракетницы и жечь фальшфейеры, пытаясь привлечь внимание стоявших поблизости кораблей. К сожалению, эти сигналы бедствия на одних кораблях были приняты за вызов судном лоцмана, на других – за приветственные сигналы пришедшего на рейд судна. В то время еще не существовало особого визуального сигнала бедствия – красных ракет и огней. Поэтому на белые ракеты «Нортфлита» из двухсот судов, стоявших вокруг, откликнулись лишь лоцманский куттер «Принцесса», лоцманский куттер № 3 и колесные буксиры «Сити оф Лондон» и «Мэри». Последний стоял на якоре почти рядом и, быстро подняв пары, подошел на помощь.

«Нортфлит» погружался, тяжелые рельсы тянули его ко дну, и, хотя команда усиленно откачивала воду из трюмов, помпы не справлялись с потоком. Приказ капитана посадить в шлюпки в первую очередь женщин

и детей вызвал у некоторых пассажиров-мужчин приступ бешенства. Позже один из свидетелей катастрофы писал: «Озверевшая толпа перепуганных и потерявших рассудок людей металась по палубе от одной шлюпки к другой, сметая все на своем пути, ее бег походил на движение стада

бизонов».

Едва была отдана команда спустить две кормовые шлюпки с женщинами и детьми, как в них сверху по таям бросились мужчины. Переполненные шлюпки пошли на дно, и почти все, кто в них находился, погибли в ледяной воде. Видя, что толпа рабочих намерена захватить две другие, уже висевшие на таях шлюпки, Ноуэлз выстрелил несколько раз из револьвера. На помощь ему пришел пассажир Самуэль Бранд, который также воспользовался своим оружием. Вдвоем им удалось отогнать толпу – она бросилась на бак «Нортфлита», где шлюпок не было.

Трагические события происходили на забитом судами рейде почти при полном штиле. Однако в ночной темноте издали было трудно понять, что с кораблем случилась беда. Многие вахтенные стоявших в тот вечер у Данджнесса судов решили, что это какое-то судно зажгло свои палубные огни, чтобы принять груз с подошедшего лихтера.

На «Нортфлите» имелась одна сигнальная пушка. Но когда Ноуэлз приказал из нее стрелять, рассчитывая звуком выстрела привлечь внима  
123

ние других судов, заряд пороха поджечь не смогли – запальное отверстие было забито ржавчиной. Одно паровое судно, стоявшее в ста метрах от «Нортфлита», в это время снялось с якоря и пошло на запад. Его команда не ведала о том, что рядом гибнут люди. Другим ближайшим кораблем к «Нортфлиту» оказался, как выяснилось потом, клипер «Корона», который стоял на якоре в 300 метрах. Но на помощь он не подошел. Оказалось, что его вахтенный спал и не видел происходящего.

«Нортфлит» продержался на плаву всего 20 минут. Подошедший к месту трагедии буксир «Сити оф Лондон» за 200 метров вынужден был остановиться, чтобы гребными колесами не убить и не покалечить плававших в воде людей. «Это было то же самое, что идти в темноте по комнате, где на полу лежат куриные яйца», – писал в своем отчете позже капитан буксира. Он спас из воды 34 человека, буксир «Мэри» – 30 человек, куттер «Принцесса» и лоцманский куттер № 3 – 22 человека. Всего – 86 человек. Остальные 293 человека, включая капитана и всех офицеров корабля, утонули.

Английское Управление торговли, начав тут же расследование этой таинственной катастрофы, объявило награду в 100 фунтов стерлингов любому, кто укажет пароход, потопивший «Нортфлит». Через неделю в испанском порту Кадис британский консул получил письменное заявление от Самуэля Белла и Джеймса Гудвина – английских подданных, которые только что высадились с испанского парохода «Мурильо». В их заявлении подробно рассказывалось о том, как они погрузились на это судно в Антверпене, как начался рейс, как у Дувра высадили лоцмана и как пароход пошел в сторону Данджнесса. В самый момент удара оба англичанина находились в каюте. Почувствовав сильный толчок и услышав крики, они выбежали на палубу. Оба видели, как «Мурильо», дав задний ход, выдернули свой нос из борта неизвестного парусного корабля, стоявшего на якоре, погасил свои огни и ушел в сторону открытого моря. В заявлении говорилось, что Белл и Гудвин просили капитана Берруте остановить судно, спустить на воду шлюпки и оказать тонущему паруснику помощь. Но испанский капитан выгнал их из своей каюты...

Вмешательство британского консула в Кадисе привело к тому, что над командой парохода «Мурильо» назначили суд, а на судно наложили арест. Но на этом суде никто не смог доказать, что «Мурильо» налетел и потопил именно «Нортфлит», хотя нос парохода был поврежден и всем было очевидно, что судно во что-то врезалось. Заявление, поданное англичанами, суд отказался рассматривать, признав его предвзятым. Арест с парохода был снят.

Через восемь месяцев, 22 сентября 1873 года, «Мурильо» оказался в английском порту Дувр. Решением Адмиралтейского суда Великобритании он был задержан и его команда арестована.

Под давлением общественности страны над испанским пароходом снова назначили суд. В числе спасенных с «Нортфлита» оказались лоцман из

124

корпорации «Тринити хауз» Джордж Брак, боцман судна Джон Истер, несколько матросов и пассажиров, которые выступили как свидетели

На основании решения суда «Мурильо» продали с молотка, капитан Беррутэ, который так ни в чем и не признался, лишился своего звания и получил пять лет каторги, а его офицеры чуть меньший срок. И до сих пор никто не может сказать, что именно произошло между капитаном «Нортфлита» Оатсом и капитаном Беррутэ. Большинство английских историков флота полагают, что это была месть. Вероятнее всего, дело было связано с тем, что капитан Оатс выступал в качестве свидетеля по уголовному делу некоего Тичборна, в котором был замешан, видимо, и испанец. Но это лишь одно из предположений.

О «Нортфлите» снова заговорили спустя 24 года после его гибели. Некоторые исследователи пришли к выводу, что столкновение у мыса Данджесс в 1873 году было случайным. Что же позволило сделать такое заключение?

В 1890 году в Англии, на верфях Хэндерсона в Патрике, по заказу Франции построили гигантский стальной пятимачтовый барк, который назвали «Франс». Он имел дедвейт 6200 тонн, длину 109,6 метра, ширину 14,8 метра и высоту борта 7,8 метра.

Во время первого рейса из Англии в Рио-де-Жанейро с грузом угля барку «Франс» с полным грузом челийской селитры после семидесятидневного перехода встал на якорь у мыса Данджесс. Барк ожидал буксир, который должен был отбуксировать его в Дюнкерк для разгрузки. В ясную ночь 25 января 1897 года вахтенный «Франса» увидел, что какое-то судно быстро приближается со стороны океана и идет прямо им в борт. На палубе барка стали жечь фальшфейеры. Заметив их, корабль в последнюю минуту изменил курс и дал задний ход. Но столкновения избежать не удалось. Только быстро включенные водоотливные насосы и вовремя заведенный под пробоину пластырь спасли «Франс» от затопления, и происшествие закончилось без человеческих жертв.

Налетевшим на него кораблем оказался английский крейсер «Бленхейм». Дело о столкновении слушалось в Адмиралтейском суде. Командир крейсера заявил, что при приближении к своему якорному месту на рейде Данджесса, увидев там стоявшие на якоре два судна и не предполагая, что парусник может иметь такую большую длину, хотел провести свой корабль между ними.

Выяснилось, что капитан «Франса» по своей инициативе, дабы подчеркнуть размеры своего барка, зажег, помимо штагового огня, еще и гакабортный (правила тех лет этого не предусматривали). Это и сбило с

толку командира крейсера, который шел тринадцатизловым ходом Суд снял обвинения с капитана «Бленхейма», и вся ответственность за столкновение была возложена на французов

После этого происшествия испанцы пытались доказать, что нечто подобное произошло с капитаном Беррутэ, который якобы, видя штаговый

125

огонь «Нортфлита», прошел с другой его стороны Однако эту версию вскоре оставили, и гибель «Нортфлита» навсегда вошла в летопись морских катастроф как пример «преднамеренного кораблекрушения»

Но эта трагедия не прошла бесследно для безопасности мореплавания, в том же 1873 году в Англии Управление торговли ввело новые правила о применении терпящими бедствие судами красных ракет и фальш фейеров Вскоре это правило, войдя в свод правил предупреждения столкновений судов, стало международным

«АТЛАНТИК»

1 апреля 1873 года

Английский пассажирский пароход из-за навигационной ошибки погиб на скалах у побережья Новой Шотландии. Катастрофа унесла жизнь 547 человек.

В XIX веке существовало множество судоходных компаний, носивших «звездные» названия: «Красная звезда», «Белая звезда», «Голубая звезда», «Золотая звезда» и т. д.

Особое место среди этого созвездия занимала «Уайт стар» («Белая звезда»), которую основали в 1849 году два молодых ливерпульских дельца Пилкингтон и Уилсон. Ей принадлежало значительное число парусных судов, совершавших рейсы главным образом в Австралию, где были открыты золотые месторождения и куда сразу кинулись тысячи любителей легкой наживы. В 1867 году флот компании перешел к Томасу Генри Исмею.

Исмей имел к тому времени большой опыт по эксплуатации пароходов на Северной Атлантике, так как много лет занимал пост директора трансатлантической компании «Нэшнл лайн». Приобретя парусники «Уайт стар лайн», он решил заменить их железными пароходами и основать новую трансатлантическую

линию.

Исмей потряс конкурентов размахом строительства – в течение полутора лет для него было спущено на воду шесть первоклассных лайнеров. Судовладелец шел ва-банк, и риск его оправдался.

Первые пароходы компании «Уайт стар лайн» типа «Оушеник» внесли свежую струю в развитие судоходства на Северной Атлантике. В основу этих судов были положены три принципа: экономичность, скорость, комфорт. Пароходы принимали на борт по 800 пассажиров. Полная вместимость каждого достигала 5000 регистровых тонн, длина в среднем составляла 140 метров, а мощность машин – 5000 лошадиных сил. Лайнеры

пересекали Атлантику со средней скоростью более 15 узлов.

Чтобы завладеть «Голубой лентой Атлантики», хозяева компании «Уайт стар», так же как и хозяева других компаний, заставляли своих капитанов

127

идти на необоснованный риск. Это привело к страшному кораблекрушению. Печальная судьба постигла третье судно типа «Оушеник».

20 марта 1873 года пароход «Атлантик» под командованием капитана Уильямса вышел из Ливерпуля в Нью-Йорк в девятнадцатый рейс. Приняв в Куинстауне пассажиров и почту, судно на следующий день вышло в океан. На его борту находились 862 пассажира и члена команды. Первые три дня погода благоприятствовала плаванию, но вскоре сильные ветры заставили капитана Уильямса сбавить ход. Очень тяжело приходилось во время непогоды пассажирам-эмигрантам, которые путешествовали на открытой, заливаемой водой, палубе. Прошел еще день, и начавшийся сильный шторм вынудил капитана идти со скоростью 5 узлов. В сутки пароход проходил только 118 миль. Непогода плохо подействовала на матросов и пассажиров. Участились случаи ссор и драк, матросы

начали воровать со склада спиртные напитки. Настроение у всех было мрачное.

Трое суток штормовал «Атлантик» в океане, почти не имея хода. Капитан нервничал: он только что поступил на службу в компанию «Уайт стар» и перед выходом в море получил от владельцев строгий наказ прибыть в Нью-Йорк точно в назначенное время. «Атлантик» же явно выбился из графика.

31 марта старший механик заявил, что в бункере осталось всего 127 тонн угля, то есть на 15–20 часов, а до маяка Санди Хуг предстояло идти еще 460 миль. Воды и продовольствия хватало бы на двое суток. С запада дул сильный ветер, барометр падал. В сложившихся обстоятельствах капитан Уильямс принял правильное решение – идти в ближайший порт Галифакс, пополнить там запасы и переждать непогоду. Хотя Уильямс имел высший капитанский диплом «экстра-мастера» и немало проплавал, однако в Галифаксе никогда не был (так же как и его четверо помощников).

Судно изменило курс и со скоростью 8–12 узлов направилось к канадским берегам.

Когда до берега оставалось 122 мили, капитан, оставив на вахте двух помощников, спустился к себе в каюту. Уильямс приказал разбудить себя в 2 часа 40 минут – в это время, по его подсчетам, должен был открыться огонь маяка Самбро. Здесь капитан рассчитывал переждать спустившийся на море туман. «Атлантик» продолжал идти с высокой скоростью в 13 узлов...

В 2 часа 30 минут впередсмотрящий крикнул: «Прямо по носу земля!» Идти стало опасно. Второй помощник доложил капитану, что судно окружено льдами. Тем не менее «Атлантик» продолжал идти со скоростью 13 узлов. Внезапный крик: «Лево руля!» и «Полный назад!» – и через мгновение сильный удар потряс корпус: судно наскочило на подводные камни. «Атлантик» накренился на левый борт, и все шлюпки этого борта были огромными волнами.



На палубе появились испуганные пассажиры. Паника охватила всех. Женщины во тьме искали своих детей, мужья – жен. Началась паническая посадка на шлюпки, но вскоре крен на левый борт увеличился и спустить шлюпки на воду было уже невозможно. Над «Атлантиком» нависла угроза гибели. Капитан приказал всем держаться за снасти и поруч, ни и ждать помощи.

Не прошло и двадцати минут, как судно с треском переломилось. Носовая часть «Атлантика» опрокинулась на левый борт, а корма, где находились почти все женщины и дети, быстро скрылась в бушующих волнах. Оставшиеся в живых полезли по вантам на мачты.

Волны перекачивались через разбитое судно. Слева, в каких-нибудь двадцати метрах от гибнущего судна, виднелась береговая скала.

Боцман Данн и трое матросов бросились в ледяную воду и переплыли линию прибоя и подводные скалы. Выбываясь из последних сил, они выбрались на берег и закрепили на скале трос, другой конец которого был на борту обреченного судна. Многих из тех, кто пытался переправиться на берег по этому тросу, смывало в море волнами прибоя, к тому же не всем удавалось долго держаться за укрепленный над бушующей бездной трос; руки коченели от сильного холода, и люди падали в воду, смытые волнами. И все-таки пятьдесят человек спаслись таким образом.

Лишь на рассвете местные рыбаки смогли спустить на воду первые шлюпки. Около шести часов утра всех оставшихся на борту людей сняли с судна и доставили на берег. Но не все матросы и пассажиры, вцепившиеся окоченевшими пальцами в снасти, дождалась спасения. Капитан Уильяме и старший помощник Ферт оставались на судне до конца. Среди немногих спасенных не было ни одной женщины, а из детей каким-то чудом уцелел один мальчик...

При расследовании причин кораблекрушения выяснилось, что «Атлантик» наскочил на камни острова Марс в семи милях за маяком Самбро, огонь которого так и не разглядел сквозь туман второй помощник капитана. Он искал огонь маяка с левого борта, а на самом деле «Атлантик» должен был оставить его справа. Эта ошибка стоила очень дорого: из 862 человек, находившихся на борту судна, в живых осталось всего 316. И во всем случившемся во многом был виноват капитан Уильяме, который знал, что находится в опасном районе, но не приказал своим подчиненным периодически делать промеры глубин. Сам он остался жив и отделался сравнительно легким наказанием – его лишили капитанского диплома.

На суде владельцы парохода, пытаясь уйти от ответственности, заявили, что основная причина кораблекрушения заключалась в нехватке угля, а это произошло якобы оттого, что кто-то смешал уэльский уголь с обычным, и поэтому для получения максимальной скорости пришлось сжигать вместо пятидесяти пяти тонн в сутки семьдесят. Однако о преступно

129

уэльской скорости судна у незнакомого берега на суде, так же как и о безграмотности помощников капитана, служащие компании «Уайт стар» предпочли умолчать.

Гибель «Атлантика» была одной из самых тяжелых трагедий на Атлантическом океане. Лишь через 40 лет мир потрясли сообщения о новых кораблекрушениях, по сравнению с которыми померкли события грозной весенней ночи 1873 года.

«КОСПАТРИК»

6 декабря 1874 года

Английский клипер, направляясь из Англии на остров Окленд, погиб от пожара Из 476 человек спаслось 6

Клипер «Коспатрик» входил а сотню лучших «гончих псов океана» Его построил в 1856 году крупный английский судовладелец Дункан Дунбар на своей верфи в бирманском порту Модлнеин Корабѣь сооружали из тика по образцу и подобию знаменитых фрегагов Блэкуолла После спуска на воду его вместимость оказалась 1119 регистровых тонн при длине 58 метров, ширине 10,3 и осадке 7,3 метра

Завоевав славу отличного ходока, «Коспатрик» получил привилегию на перевозку правительственных грузов и войск из Англии в Индию В 1863 году он вместе с клиперами «Твид» и «Ассайя» прокладывал подводный телеграфный кабель в Персидском заливе После смерти Дункана Дунбара в 1870 году его огромный флот парусных кораблей был распродан на аукционе, и «Коспатрик» стал собственностью английской фирмы «Шоу, Сэвилл энд К» Новые владельцы клипера приспособили судно для перевозки эмигрантов из Англии и Северной Ирландии в Австралию и Новую Зеландию

11 сентября 1874 года «Коспатрик» вышел из устья Темзы к берегам Антиподов (Новая Зеландия) В порт назначения Окленд на Новой Зеландии – судно не пришло, и в конце 1874 года в Англии стало известно что оно сторело на переходе в океане и что из 475 человек, находившихся на его борту, в живых осталось всего шестеро – второй штурман Генри Макдональд, два матроса и три пассажира

«Коспатрик» вышел из Грейвсенда на Темзе 11 сентября 1874 года под командованием капитана Элмсли Помимо 42 членов экипажа, на его борту было 433 пассажира, в основном эмигранты 181 мужчина, 125 женщин, 127 детей, из которых 16 – младенцы до года

В те годы эмигрантов чаще всего перевозили через океан на парусных судах и размещали их под укрытием верхней палубы на твиндеках трюмов. а в немногочисленных каютах ехали именитые и богатые пассажиры На «Коспатрике» твиндеки двух трюмов занимали женщины с детьми и двух – мужчины Команда располагалась на баке корабля в кубриках

131

^ауты капитана, офицеров и нескольких богатых пассажиров (их было „а клипере всего четверо) были расположены на юте

На «Коспатрике», как и на других парусных кораблях Англии, правила противопожарной безопасности соблюдались очень строго и пунктуально Во-первых, команде и пассажирам в ночное время запрещалось посещать курить и пользоваться открытым огнем С заходом солнца каждый ттиом и каждый его трап, ведущий на верхнюю палубу, освещался закрытым фонарем типа «летучая мышь», от которого нельзя было прикурить Каждую ночь пассажирские твиндеки «Коспатрика» регулярно патрулировались караульными из числа пассажиров, которых назначал капитан ^а судне нельзя было не только пользоваться свечами, но даже хранить

их в личных вещах На случай возникновения пожара в носовой части корабля была установлена стационарная пожарная машина – своего рода новинка техники, а в разных местах на палубе были разложены пожарные рукава и ведра С точки зрения противопожарной безопасности «Коспатрик» считался вполне безопасным пассажирским судном

Жизнь на «Коспатрике», после того как он покинул берега Туманного Альбиона, едва ли чем отличалась от жизни на сотне других эмигрантских судов. Обитатели его трюмов страдали от приступов морской болезни, пока клипер шел через Ла-Манш и Бискайский залив В погожие дни все пассажиры выбирались на палубу клипера, наслаждаясь солнцем и видом океана

Два первых месяца плавания от Темзы до южной оконечности Африки прошли вполне благополучно.

16 ноября «Коспатрик», миновав Африку, вскоре должен был войти в зону действия «Бравых Вестов» в сороковых широтах, где его средняя суточная скорость составляла бы 300 миль Вечером пассажиры на палубе «Коспатрика» устроили концерт Каждый показал, что умел песню, пляску, игру на губных гармошках, гитарах и мандолинах Было шумно и весело Спать разошлись поздно

Второй штурман Макдональд, сдав вахту в полночь, спустился к себе в каюту отдыхать, но тут услышал громкие крики «Пожар, пожар!» Это случилось, когда клипер достиг точки координат 37° 15' южной широты и 12° 15' восточной широты

Из шахты форпика клубами валил густой дым На баке судна уже командовал старший помощник капитана, который заступил в полночь на вахту матросы запускали пожарную машину и раскатывали по палубе Рукава Горела подшкиперская – помещение, где хранились запасные паруса, тросы, пакли, шведская смола, деготь, краски, олифа Дверь подшкиперской была заперта на замок Никто, включая самого Макдональда, не мог тогда понять, почему начался пожар Возможно, произошло ^мовозгорание одного из горючих материалов

Капитан Элмси, пытаясь предотвратить распространение огня по кораблю, отдал команду сделать поворот через фордевинд и поставить клипер кормой к ветру так, чтобы пламя и дым относилось с бака Но дувший

132

весь день свежий северо-восточный ветер к ночи, как говорят моряки скис, и клипер, не повернув через фордевинд, снова привелся к ветру Макдональд считал, что поворот не получился из-за ошибки рулевого который слишком рано стал переключать руль на другой борт.

Когда, наконец, запустили пожарную машину, то поняли, что проку от нее почти никакого: ее качали изо всех сил, но вода в рукава поступала без давления и не в достаточном объеме.

Вдруг над баком в небо взметнулись языки пламени. Пассажиры в панике бросились из трюмов на палубы.

Не прошло и четверти часа, как вся палуба клипера была заполнена пассажирами. Матросам приходилось с трудом протискиваться сквозь толпу на бак тушить пожар. Кому-то из пассажиров показалось, что моряки

ищут на носу корабля спасение. Тогда толпа стала останавливать матросов, не давая тем возможности тушить огонь и работать под мачтами со снастями. Между моряками и пассажирами начались стычки.

Тем временем «Коспатрик» продолжал медленно идти вперед, дым пожара заволакивал палубу. На корабле царили хаос и полная неразбериха.

Капитан Элмсли, упустив драгоценные минуты, когда пожар еще не успел разгореться, потерял власть над толпой и контроль над создавшейся ситуацией. Роковая ошибка его заключалась в том, что на клипере не было выработано единого плана действий по тушению пожара. Старший помощник с группой матросов тщетно бился над пожарной машиной, третий штурман колдовал над парусами, чтобы привести судно кормой к ветру, матросы пытались раскатать по палубе кошму, искали ведра.

Тем временем огонь был уже над баком клипера. Завоевав часть палубы, он двигался по кораблю в сторону кормы...

Макдональд с помощью боцмана организовал живую цепь для передачи ведер с водой. Это на какое-то время задержало распространение огня, но ненадолго. Клипер все еще не сделал поворот через фордевинд и при каждой попытке повернуть продолжал приводиться к ветру. Макдональд старался убедить капитана дать разрешение спустить на воду одну из шлюпок и с ее помощью оттащить нос корабля через линию ветра так, чтобы судно оказалось в положении бакштаг. Но Элмсли находился в каком-то оцепенении. Казалось, до него не доходит, что горит его корабль и что судьба «Коспатрика» решается именно в эти минуты. Выслушав Макдональда, он не принял его совета и приказал не спускать ни одну из шлюпок без его личного разрешения.

Уже прогорела деревянная переборка, отделявшая форпик от носового трюма, и огонь добрался до ящиков с мануфактурой. Теперь дым валил из прохода трапа, ведущего из носового твиндека на палубу. Одновременно с этим огонь, охватив смоляные тросы стоячего такелажа фокмачты, устремился вверх к парусам. Теперь тушение огня водой из ведер не могло спасти клипер, который так и не повернул от ветра...

Шлюпок на «Коспатрике» было всего семь: капитанская гичка, подвел

155

•ценная за кормой, два баркаса, два яла и два вельбота. Причем последние не имели шлюпбалок – они лежали на палубе около фок-мачты, вверх днищем. Все эти суда могли вместить чуть больше 150 человек.

Неожиданно пламя вырвалось из носового трюма: лючины вместе с брезентом оказались сорванными с комингсов люка. Огонь тут же охватил палубу, фальшборт и два вельбота. Пассажиры бросились на корму, пытаясь силой занять места в уцелевших шлюпках.

Среди пассажиров началось буйство и припадки сумасшествия. Многие были сбиты с ног и раздавлены бегущей толпой. Большинство эмигрантов на «Коспатрике» было выходцами из глухих деревень. Они, разумеется, понятия не имели, что такое пожар в море, где от огня нет спасения...

Капитан Элмсли, казалось, продолжал на что-то надеяться. И не он, а Макдональд отдал команду спускать на воду уцелевшие шлюпки.

Пока Макдональд с матросами готовил на шканцах к спуску баркас правого борта, эмигранты заполнили висевшую на корме гичку и спустили ее на воду. Эта длинная и узкая шлюпка, переполненная людьми, уже

почти готова была отойти от клипера, но в нее стали прыгать с борта — гичка опрокинулась и пошла ко дну... Потом эмигранты захватили катер правого борта, что висел на таях около бизань-мачты. Он был уже полностью заполнен людьми, но сверху все лезли и лезли другие. Кто-то из пассажиров в панике перерубил топором носовые тали, и катер с грудой тел рухнул носом в воду: около восьмидесяти человек утонули.

Крики утопающих заглушал рев пламени. Потом за борт корабля рухнула пылавшая фок-мачта. Она задавила несколько человек и проломила палубу. Это дало приток воздуха в трюм: пламя в нем разгорелось еще сильнее. Огонь перекинулся на грот-мачту. Ее паруса вспыхивали и тут же сторали один за другим.

По охваченной огнем палубе клипера металась люда, они проваливались сквозь прогоревшие тиковые доски в трюм и там гибли. Огонь уже отвоевал у людей большую часть палубы. На судне оставались еще два баркаса и катер. Макдональд рассказывал, что в это время старший помощник капитана с пистолетом в руке прижался спиной к борту катера и крикнул: «Прочь от шлюпки! Я пристрелю любого, кто подойдет к ней!»

Пока матросы готовили к спуску катер, подкравшийся огонь охватил нос шлюпки — он задымился и обуглился. Тогда старший помощник решил искать спасения на баркасе, который стоял за этим катером. Но "робиться к баркасу офицер не смог: перед ним была озверевшая толпа Мигрантов, которая на руках подняла баркас и вывалила его с палубы за борт на таях, в него забралось около сорока человек. В замешательстве ^азу не смогли отдать тали, и баркас некоторое время стоял у борта Лидера. В нем и оказались старший помощник капитана и второй штур^н. Получилось так, что оба офицера заняли место в шлюпке раньше пассажиров, оставив на гибнувшем корабле женщин с детьми. На суде Макдональд заявил, что его туда просто столкнули с палубы.

134 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНИ]

Английский капитан Фрэнк Шоу, комментируя этот случай в своей книге «Знаменитые кораблекрушения», отмечает, что это произошло , тот момент, когда еще не поздно было срубить бизань-мачту и разобраті доски кормовой палубы. Из мачты, стеньг, реев и досок палубы мощ было связать большой плот. Это могли бы сделать и эмигранты еще дг того, как огонь охватил кормовую часть клипера.

В итоге из семи шлюпок от борта пылавшего судна отошла всего одна — баркас правого борта. Командование этим баркасом взял на себя Макдональд. |

Огонь перекинулся на последнюю, третью мачту корабля, она, как ц две предыдущие, когда прогорели ванты и тросы стоячего такелажа, рух] нула за борт, проломив палубу и разрушив поручни. Макдональд, КОТОJ рый видел эту сцену из баркаса, писал об этом так: «Мы буквально глохли от криков тех, кто остался на корабле. Но помочь им мы ничем не мои ли. В воде при отблесках пламени пожара мы видели акул. Люди предпо| читали оставаться на горевшем корабле...» |

Когда наступил рассвет, с баркаса заметили недалеко от дымящегося корпуса «Коспатрика» пустой катер с обуглившимся носом. Видимо, ега успели столкнуть с борта. Около тридцати человек, которые нашли убе| жище на упавшей за борт грот-мачте, перебрались в этот катер. Макдо| нальд, распределив поровну людей на баркасе и катере, пересел на после! дний. В катере второго штурмана было 42 человека, в баркасе, командо| вание которым Макдональд возложил на штурмана по фамилии Рома| ник, — 39. Ни в одной из шлюпок не было ни глотка воды, ни крошки

хлеба. Баркас был снабжен веслами, мачтой и парусами. В катере же имелось всего одно весло. |

Несколько человек, которым повезло попасть в шлюпки, имели сильные ожоги и ранения, их начинала мучить жажда. |

«Коспатрик» продолжал гореть. Его агония длилась почти трое суток) и, как это ни удивительно, на нем еще находились живые люди. Каким-то образом огонь миновал два или три места, где от него можно было спастись. Некоторые из уцелевших эмигрантов, доведенные пережитым до сумасшествия и мучимые жаждой, бросались в тлеющий трюм корабля, другие, завидя шлюпки, которые стояли поблизости, прыгали за борт и пытались плыть к ним.

Катер и баркас находились у «Коспатрика» более двух суток — до полудня 19 ноября. Макдональд надеялся, что вид горящего корабля привлечет внимание какого-нибудь проходящего мимо судна, но на горизонте не появилось ни дымка, ни паруса.

Когда «Коспатрик», выгоревший почти полностью, стал погружаться в воду, Макдональд видел, как с его кормы прыгнули несколько человек. Капитан Элмсли на руках поднес свою жену к поручням, бросил ее в воду и прыгнул за борт сам. Корабль повалился на бок и исчез навсегда под водой в клубах пара. Замерли последние крики тонущих, и на поверхности океана остались плавать обуглившиеся мачты и обломки клипера

135

Шлюпки держались вместе до ночи 21 ноября. В темноте Макдональд душал, как в баркасе началась страшная ругань, а потом и драка. Течете разъединило суда, и с катера баркас больше не видели.

Положение Макдональда и его спутников практически было безнадежным: кроме одного весла, в катере не было ничего, даже компаса. Одрочем, теперь уже никакой навигационный прибор не смог бы помочь:

ци глотка воды и 400 миль до ближайшего берега.

22 ноября за борт катера упал один из эмигрантов — его никто не стал спасать... В течение следующих двух суток умерли 15 человек, имевших ожоги и ранения. Потом трое сошли с ума и, как писал Макдональд, «умерли в страшных мучениях». Видимо, отправиться на тот свет помог им сам командир катера, но за это его никто не мог осудить, сумасшедшие представляли опасность для остальных.

24 ноября после затишья поднялось волнение и было утеряно единственное весло. Волны беспрестанно заливали катер. В тот день умерли 10 человек. Наступило самое страшное, что предвидел Макдональд, — людоедство. Инстинкт жизни оказался сильнее морали, убеждений и религии.

25 ноября шторм сменился штилем. Целый день неистово жгло солнце. Один за другим умирали люди. К ночи того дня в катере осталось в живых 8 человек, которые теперь уже походили на зверей. Как сообщает Макдональд, это был самый страшный из всех дней. Обезумевшие от отчаяния люди начинали бросаться друг на друга... Ночью заметили парус. Неизвестное судно приблизилось к катеру метров на сто и прошло мимо. На нем, вероятно, не услышали слабых криков погибающих, хотя Макдональд считает, что с парусника видели его катер. Отчаянию несчастных не было границ, и один из них даже бросился за борт, чтобы вплавь догнать уходящий корабль.

27 ноября над шлюпкой пронесся тропический ливень. Он принес людям облегчение, смыл с их тел соль. Но у них не нашлось емкости, чтобы собрать воду, а мысль о том, чтобы расстелить в катере одежду и потом ее выжать, им не пришла в голову. В тот день умерли еще двое. Один труп оставшиеся смогли перевалить через борт катера в воду, но на второй у них уже не было сил. В живых осталось пятеро: один пассажир, Двое матросов первого класса, матрос второго класса и Макдональд. Трое Решились пить морскую воду, что привело к сумасшествию. Первым стал ^оявлять буйство пассажир. Двое других впали в апатию и стали бредить. ^огда настала ночь, сошедший с ума пассажир впился зубами в ногу спав^го Макдональда. От боли штурман проснулся и, вскочив на ноги, уви^л, как ему сперва показалось, видение – на шлюпку надвигался парус^й корабль. Это действительно был корабль, заметивший их в океане. ин назывался «Бритиш Скептр» и под командированием капитана Джанка шел в Лондон.

Люди в катере были настолько слабы, что не могли удержать поданій им с палубы фалинь. С корабля спустили вельбот, команда которого

136

перегрузила несчастных на борт корабля. Через несколько часов поспр этого, уже на борту скончались пассажир и матрос второго класса. В яси вых остались Макдональд и матросы первого класса Льюис и Каттеп. Выяснилось, что за восемь дней катер продрейфовал от места, где сторел «Коспатрик», до места встречи с «Бритиш Скептр» 140 миль. О втором шлюпке никаких сведений не было, и можно считать, что она погибла или перевернулась в результате вспыхнувшей на ней драки.

Драма «Коспатрика» не прошла бесследно с тех пор все спасательные шлюпки стали заранее снабжать неприкосновенным запасом воды и провизии.

#### «ПРИНЦЕССА АЛИСА»

3 сентября 1878 года

Английский речной экскурсионный пароход затонул на Темзе после столкновения с грузовым пароходом «Баиуэлл Касл». В результате «Великой темзенской трагедии» погибло более 700 человек.

К 10 часам утра к пассажирской пристани на Темзе у Лондонского моста начали собираться сотни людей. В ясный день они решили совершить путешествие по Темзе на экскурсионном пароходе «Вряд ли до следующего лета повторится такая чудесная погода», – рассуждали лондонцы, уставшие от копоты и шума огромного города. У причала «Лебединый», по левому берегу Темзы, в тени Лондонского моста экскурсионный колесный 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 слыл очень популярным судном у лондонцев Двенадцать лет кряду он совершал регулярные однодневные круизы по Темзе от Лондонского моста до Ширнесса и обратно Пароход был сравнительно небольшим по своим размерам длина его составляла 65 метров, ширина – 6,1 метра, высота надводного борта – 2,5 метра Регистровый тоннаж парохода равнялся всего 251 тонне Компактная паровая машина 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 двенадцать касательных кругов

В 10 часов 30 минут «Принцесса Алиса» отошла от причала и, развернувшись на середине реки, пошла вниз по течению со скоростью 11 узлов 8 час На ее борту находились более 700 экскурсантов, большую часть вторых составили женщины и дети Для привлечения на экскурсию пассажиров компания оборудовала на пароходе шикарный салон и наняла

138 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ «ПРИНЦЕССА АЛИСА» 139

оркестр, и как только «Принцесса Алиса» отошла от пристани, музыканты начали играть популярную мелодию. На верхней палубе начались танцы.

Пароход сделал короткие остановки в Гринвиче, Вулвиче и Грэйвсэнде, где одних пассажиров сменили другие. Плавание до Ширнесса прощало без происшествий. С палуб парохода пассажиры любовались окраинами Лондона, живописными берегами Кента и Эссекса. После трехчасовой стоянки в Ширнессе, отведенной для пикника, экскурсанты возвратились на борт парохода.

«Принцесса Алиса» отправилась в обратный путь. Салон был переполнен, пассажиры пили, беззаботно танцевали и распевали песни 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 человек...

«Принцесса Алиса», избегая сильного отливного течения, шла вдоль правого берега Темзы к мысу Трипкок. В этом месте излучина БаркингсРич 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 за грузом в Ньюкасл шел угольщик «Байуэлл Касл». На его борту находились два лоцмана: Дике – речной, обеспечивающий проводку до Грэйвсэнда, и морской лоцман Чапман, который должен был вести судно дальше. В 19 часов 35 минут капитан «Принцессы Алисы» заметил ходовые огни идущего навстречу парохода, с которого в свою очередь лоцман Дике 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» Дике решил, что оно отвернет к северному (левому) берегу реки, где отливное течение, 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 южных берегов. Но Гринстед 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 УД<sup>Ф</sup>- Лоцман Дике мог спасти положение, если бы быстро повернул штурвал, но руль «Байуэлл Касл» был уже положен на правый борт. Столкновение стало неизбежным.

К моменту сближения пароходов наступила темнота, и каждый из каштанов мог судить о курсе встречного судна только по положению ходовых огней, но они не поняли маневров друг друга. Гудки для предполагаемых маневров в те годы на Темзе еще не применялись.

Угольщик своим прямым 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 в машинное отделение: «Стоп, машина!» В это время рулевой потянул вниз рукоять парового гудка. Его звук не заглушил рев тысячной толпы.

После удара нос «Байуэлл Касл» некоторое время оставался 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 освободился из пробоины, куда потоком хлынула вода. Действие этой драмы длилось всего четыре 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 обварились паром. Река в месте столкновения судов кишела взывавшими о помощи людьми. Они путались в своих длинных одеждах, захлебывались и шли ко дну.

«Байуэлл Касл» приблизился к месту, где тонули люди, и став на якорь, пустил на воду шлюпки. С его борта бросили на воду имевшиеся швартовы концы и тросы. Благодаря этому спаслись немногие, так как отливное течение относило 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, оставался в пробоине, люди могли бы перебраться на борт «Байуэлл Касл», ие будь он без груза. Взобраться же на его высокий отвесный борт было ^возможно, это удалось лишь одному человеку. Им оказался некий А^ордж Линнекар, прослуживший в королевском флоте 12 лет. После

• ^Ра он по штагу трубы долез до якорной цепи угольщика и по ней переРался на его борт. Команда «Байуэлл Касл» спасла 63 человека, а всего ^сшихся оказалось около двухсот. Многих с воды подобрал экскурси 140

онный пароход «Дюк оф Тек», принадлежавший той же компании что ц «Принцесса Алиса» Он подошел к месту столкновения через 10 минут

Весть о разыгравшейся трагедии быстро донеслась до Лондона Цд чью сотни людей с зажженными факелами пришли к зданию компании «Лондон стимбоут», чтобы узнать о судьбе своих близких, отправившихся на экскурсию на «Принцессе Алисе»

Сколько погибло при этом столкновении, точно установить не уда лось, так как неизвестно, сколько дополнительных пассажиров село ца «Принцессу Алису» в Грэйвсэнде Считают, что всего на борту судна в обратном рейсе находилась почти тысяча человек

Поиски тел погибших начались той же ночью и велись целую неделю Из реки было извлечено 630 утопленников, включая 8 из 14 членов «Принцессы Алисы» Тело капитана Гринстеда нашли на пятый день на дне у причала Вулвича Столько жертв не было обнаружено, неизвестно Тех кого не опознали родные и знакомые, похоронили близ Лондона в общей могиле

О гибели «Принцессы Алисы» опубликовано в Англии множество ста тей и книг, наиболее подробная из которых написана Гевинном 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 году Однако и он не смог дать точный ответ, кто виноват в этой 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 погибшем капитане «Принцессы Алисы» Судьи установили, что в момент столкновения у ее штурвала нес вахту человек, который не являлся членом экипажа 28-летний Джон Айрес заменил 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 у штурвала 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 вод людей

Во время работы следственной комиссии Управлением торговли Великобритании был учрежден специальный комитет, которому поруч выработать рекомендации по обеспечению плавания Эти рекомендац

«ПРИНЦЕССА АЛИСА» 141

дегли в основу правил плавания по Темзе и позже, в 1899 году, – международных правил для предупреждения столкновения 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

Трагическая гибель «Принцессы Алисы» привела к тому, что суда стали оборудовать большим числом спасательных шлюпок, плотов, скамеек, буев и кругов. Стали шире делать проходы и трапы, а двери навешивать в судовых общественных помещениях и каютах таким образом, чтобы они открывались только наружу

## «АТЛАНТА»

февраль 1880 года

31 января 1880 года от Бермудских островов отошел британский корабль «Атланта», имея на борту 290 курсантов и офицеров. На пути в Англию он бесследно исчез.

В декабре 1880 года в Карибском море объявился корабль-призрак — старый деревянный фрегат. Это была «Атланта». Ее спустили на воду в 1845 году. Лет двадцать этот фрегат бороздил моря под названием «Джуно» в составе британского военного флота. Потом с него сняли все вооружение — рангоут и такелаж — и перестроили в плавучую тюрьму. Но поскольку дубовый набор и обшивка его корпуса были в хорошем состоянии, лорды Адмиралтейства решили в 1878 году превратить «Джуно» в учебно-парусное судно. Его отремонтировали, поставили новые мачты и реи. Пошили паруса и... переименовали в «Атланту».

Однако уже в пробном рейсе капитан Стирлинг обратил внимание

на слабую остойчивость и маневренность фрегата, и это вызвало у него тревогу. «Атланта» плохо слушалась руля и опасно кренилась на зыби. Фрегат поставили в док, укоротили его рангоут, перетянули такелаж и укрепили балластную систему.

После первого учебного рейса на Мадейру пришлось внести еще коекакие изменения, чтобы повысить остойчивость. И 7 ноября 1879 года «Атланта» снова вышла в море: ее маршрут пролегал через Азоры, Барбадос и Бермуды.

Сегодня можно с уверенностью утверждать, что над «Атлантой» с самого начала навис злой рок: неоправданно был затянута выход в море, что, конечно же, сказалось на настроении всей команды. Потом Атлантика встретила фрегат неприветливо — крутой пенной волной и шквальным западным ветром. «Атланта» испытывала сильную бортовую и килевую качку, и моряки с горечью окрестили судно «маятником». Однажды сильнейшим порывом ветра на одной из мачт переломило марса-рей, и обломок рухнул в море. Матросы, опасаясь, что их тоже может снести за

борт, отказались подниматься на мачты. Дело зашло так далеко, что наи

143

более строптивых из числа палубной команды пришлось арестовать. Да и вообще, с дисциплиной на судне не ладилось. А тут еще вспыхнула эпидемия желтой лихорадки – из-за того, что на борту не соблюдались элементарные нормы гигиены. Так что при заходе на Барбадос нескольких человек пришлось госпитализировать, а кое-кого – отправить прямоком в тюрьму. 31 января 1880 года после стоянки на Бермудах «Атланта» взяла курс на северо-восток. Так начался ее рейс в никуда.

Между тем в Англии никто не ведал, когда «Атланта» покинула Бермуды, куда направилась дальше и когда следует ждать ее возвращения в Портсмут. И только супруга капитана да приятель одного из штурманов знали из писем, которые доставил в Англию почтовый пароход, что «Атланта» рассчитывает вернуться к родным берегам в начале марта. Так что до апреля можно было не волноваться.

Первое сообщение о том, что «Атланта» опаздывает с прибытием в Портсмут, появилось в лондонской «Тайме» 13 апреля 1880 года. После этого в течение многих месяцев на страницах газет публиковались репортажи о поисках судна, так что его исчезновение находилось в центре внимания мировой общественности. У «Тайме» всегда были в избытке догадки, и теории, и страхи, и надежды, связанные с судьбой судна.

«Тайме» (Лондон), 13 апреля 1880 года:

«Прошло уже семьдесят два дня с тех пор, как «Атланта», учебный парусный корабль, отошла от Бермудских островов, возвращаясь в Портсмут, и, поскольку у нас до сих пор нет никаких сведений о ней, возникли опасения, что она получила серьезные повреждения из-за ураганных ветров, недавно отмеченных в этом районе, и, возможно, была снесена с курса. Хотя Адмиралтейство уже распорядилось отправить к Азорским островам на поиски «Атланты» транспортное судно «Уай», Их Светлости сочли все же необходимым отдать приказ эскадре (из пяти кораблей) идти сначала к Азорским островам, а затем обратно к заливу Бантри (Ирландия) с целью собрать сведения о пропавшей «Атланте». Корабли пойдут развернутым строем на расстоянии прямой видимости друг от друга, что позволит как можно тщательнее исследовать этот район океана»

«Тайме» (Лондон), 14 апреля 1880 года: «Когда «Атланта» отошла от Бермудских островов, на ее борту было 109 тонн воды и большие запасы продовольствия. Судно прекрасно оснащено и обладает великолепной устойчивостью, а его капитан известен как человек трезвого ума и прекрасный знаток морского дела. Поэтому, когда «Атланта» не прибыла вовремя в порт, возникли опасения, что с ней произошло несчастье, и это тем более вероятно, что за последние два месяца в Атлантике из-за штормовой погоды потерпело аварию немало судов. И все же мы не теряем надежды, что, отделавшись двумя-тремя сломанными мачтами, «Атланта» благополучно вернется в порт.

...Вполне возможно, что ее стены были снесены восточными ураганами, свирепствовавшими целый месяц. В результате корабль сошел с курса и в настоящее время терпит бедствие где-то в просторах Северной

144

Атлантики. Экипаж парохода «Тамар» обнаружил в океане плававшее вверх дном судно, которое моряки приняли за пропавшую «Атланту» Но это

явная ошибка... «Атланта» с ее 109 тоннами воды в цистернах и 43 тоннами балласта не смогла бы держаться на поверхности в таком состоянии. Если бы она перевернулась, то мгновенно пошла бы ко дну. И тем не менее многие жители Плимута высказывают опасение, что перевернувшееся судно и есть пропавшая «Атланта».. »

«Тайме» (Лондон), 15 апреля 1880 года

«Вчера Адмиралтейство получило свыше 150 телеграмм со всех концов страны от родственников тех, кто находится на борту «Атланты». И в каждой телеграмме содержалась просьба сообщить о судьбе судна. . В Адмиралтействе отвечают, что, к сожалению, они не располагают никакими сведениями о судне. Кроме того, свыше 200 человек лично обращались в Уайтхолл по этому вопросу.

Единственным утешением может служить тот факт, что до Бермудских островов не менее 84 дней хода под парусами, тогда как «Атланта» находится в море лишь 74 дня

Капитан парохода «Тамар» прислал телеграмму. . что во время своего последнего плавания он, вопреки сообщениям в печати, не видел судна, которое плавало бы вверх дном.

...Сегодня утром весь Портсмут загудел, как растревоженный улей, когда прошел слух, что пропавшее судно в целости и сохранности прибыло в Фалмут... (Сообщения об этом), напечатанные крупными буквами, были развешаны в витринах газетных редакций и магазинов, и через несколько часов ворота порта осаждали родственники и друзья членов экипажа. Но вскоре в порту было вывешено полученное из Фалмута. . сообщение о том, что туда действительно прибыло торговое судно под названием «Атланта», но что касается слухов о прибытии военного корабля «Атланта», то они не соответствуют действительности».

«Тайме» (Лондон), 16 апреля 1880 года.

«...Хотя отсутствие каких бы то ни было сведений о судне продолжает порождать всевозможные слухи и домыслы, у нас нет никаких оснований считать «Атланту» погибшей. Если бы она, как некоторые полагают, затонула во время урагана, или сторела, или натолкнулась на айсберг, то, вероятнее всего, остались бы какие-нибудь следы кораблекрушения, которые поведали бы нам о несчастье... По всеобщему мнению, «Атланта» потеряла мачты, была снесена штормовым ветром с курса и сейчас находится вдали от главных морских путей.

Коралловые рифы вблизи Бермудских островов чрезвычайно опасны и в некоторых местах протянулись на расстояние до десяти миль от берега... Эти рифы окружают Бермуды с трех сторон и подход к ним и выход в море весьма рискованны. Если бы «Атланта» села на рифы... ее обломки вынесло бы не на берег, а как раз наоборот, в открытое море, и дальше они поплыли бы на восток, влекомые Гольфстримом».

145

«Тайме» (Лондон), 19 апреля 1880 года.

«В субботу был пущен слух, что обнаружена спасательная шлюпка с надписью на корме «Атланта» Слух не подтвердился, но, даже если это и было так, найденная шлюпка никак не могла принадлежать пропавшему судну, поскольку в военно-морском флоте не принято писать на шлюпках название корабля».

«Тайме» (Лондон), 20 апреля 1880 года.

«Вчера в Портсмут прибыла канонерская лодка «Эйвон». Капитан сообщил, что поблизости от Азорских островов он заметил огромное количество плавающих обломков... Море буквально кишело ими. Гавань острова Фаял была заполнена судами, потерявшими мачты. И в течение всех пяти дней, пока «Эйвон» оставался на рейде Фаяла, обломков становилось все больше. Однако не было никаких свидетельств того, что какое-нибудь судно затонуло или было разбито штормом... Некоторые офицеры «Эйвона» считают, что «Атланта», возможно, натолкнулась на айсберг, но они категорически отрицают, что судно могло перевернуться»

«Тайме» (Лондон), 21 апреля 1880 года.

«. Только преступным недомыслием можно объяснить тот факт, что почти 300 юношей, никогда в жизни не выходивших в море, были посланы в плавание на учебном судне, даже не располагающем достаточным количеством хорошо обученных и опытных моряков, которым в исключительных обстоятельствах можно было бы верить корабль. В экипаже «Атланты» всего 11 настоящих умелых моряков, и, если принять во внимание, что молодые ребята, как правило, боятся лазать в шторм по вантам, чтобы спустить паруса... станет совершенно очевидно, какой большой опасности подвергается судно».

«Тайме» (Лондон), 26 апреля 1880 года:

«У нас по-прежнему нет никаких сведений об «Атланте», и даже самые заядлые оптимисты начинают терять надежду. Эскадра, посланная на поиски исчезнувшего судна, возвращается из района Азорских островов в заливе Бантри, после того как все попытки разыскать «Атланту» оказались безуспешными... Однако общественность, очевидно, не успокоится до тех пор, пока не будут самым тщательным образом обследованы берега Гренландии и Исландии».

«Тайме» (Лондон), 27 апреля 1880 года:

«Экипаж парохода «Тамар», только сегодня прибывший в Портсмут, до своего возвращения в Англию был осведомлен об опасениях за судьбу пропавшего без вести учебного корабля «Атланта» Среди пассажиров парохода «Тамар» оказался некий Джон Варлинг, старый моряк, лишь 3 января по болезни списавшийся с «Атланты»... Сообщение Варлинга о состоянии дел на судне никак нельзя назвать обнадеживающим, хотя, конечно, закономерен вопрос, насколько оно верно По его рассказам, «Атланта» чрезвычайно валкая и очень перегружена и капитан Стерлинг, мол, с самого начала был недоволен ею... При бортовой качке крен достигал 32 градусов, и будто капитан Стерлинг сказал однажды, что если

146

бы она накренилась на один градус больше, то перевернулась бы и пошла ко дну Первая же трудность выявила полную неподготовленность экипажа. Поскольку офицеры, кроме двух, были столь же мало обучены как и судовая команда, капитан Стерлинг редко когда покидал палубу. Работу по подъему и спуску парусов могли выполнять лишь опытные моряки, а их на судне было вместе с прислугой, поварами и старшинами всего около 50 из 250 членов экипажа... Молодые моряки были либо слишком робкими, чтобы взбираться по вантам на мачты, либо слишком обессилены морской болезнью... По словам Варлинга, с самого начала они все попрятались кто куда, и когда понадобились боцману, их уже нельзя было найти. От Тенерифе до Барбадоса «Атланта» шла 31 день .. то есть на 9 дней дольше... От Барбадоса она отошла 9 января, в пятницу, взяв

курс на Антигуа, где многие члены экипажа заболели желтой лихорадкой. Двое матросов, чьих имен Варлинг не запомнил, умерли... 30 января «Атланта» зашла на Бермуды для пополнения запасов воды и продовольствия и на следующий день, 31 января, вышла в море, направляясь домой. С тех пор о ней не было никаких известий».

«Тайме» (Лондон), 10 мая 1880 года.

«Сегодня после полудня эскадра под флагом адмирала Худа прибыла в Бантри-Бей. Адмирал сообщил, что никаких сведений об «Атланте» получить не удалось, равно как и не удалось обнаружить никаких следов пропавшего судна».

«Тайме» (Лондон), 18 мая 1880 года.

«Главному редактору газеты «Тайме».

Сэр! Все сообщения капитанов судов, недавно вернувшихся из плавания, подтверждают уже полученные ранее сведения о шторме небывалой силы, который бушует в Атлантике... примерно по курсу «Атланты», идущей с Бермудских островов. Я позволю себе привести несколько примеров.

...12 февраля «Каспер» в течение 19 часов боролся со штормом в районе острова Флорес, находясь почти на краю гибели. Второй штурман погиб, у старшего помощника были сломаны обе ноги, а двое матросов получили серьезные ранения...

«Ольстер», шедший из Сент-Джонса, ...сильно поврежден и наполовину затоплен водой; экипаж искал спасения на верхних надстройках, оставшись без пищи и воды.

До сих пор числятся без вести пропавшими: «Виннифред», вышедший из Нового Орлеана 30 декабря, «Девана», покинувшая Бангкок 1 октября и остров Святой Елены 9 января, «Бэй оф Бискэй», вышедший из Рангуна, . . в последний раз видели 7 февраля.

На основании этих и многих других сообщений нетрудно представить себе, какой чудовищной силы шторм обрушился на этот район Атлантики и какой огромный ущерб он нанес оказавшимся здесь судам. И всякий, кто пережил шторм в открытом море, кто знает, что такое гигантские водяные валы, низвергающиеся на палубу судна, и что сулит встреча

147

с полузатопленным разбитым кораблем или айсбергом в штормовую ночь в безбрежном океане, тот, несомненно, придет к печальному выводу о том, какая судьба постигла «Атланту» .. С глубоким уважением Аллен Янг, капитан торгового судна»

«Тайме» (Лондон), 10 июня 1880 года.

«Начальник главного финансового управления получил от Адмиралтейства указание официально объявить о гибели «Атланты» и с 4 июня считать это учебно-тренировочное судно вычеркнутым из списков британского военно-морского флота... Вдовы офицеров получают специальные пенсии, поскольку их мужья погибли при исполнении служебных обязанностей».

Между тем от капитанов продолжали поступать сообщения о замеченных ими в океане перевернувшихся судах, которые могли якобы быть пропавшей «Атлантой». Находили сообщения, запечатанные в бутылках

и вырезанные на бочках, но ни одно из них не было достоверным

Было предложено множество самых различных гипотез одни объясняли, почему судно затонуло, другие – почему оно все еще находится где-то в море. Быстро распространялись всевозможные слухи. «Атланту» нашли плавающей вверх дном»; «Она пришла в Фалмут»; «Она натолкнулась на айсберг».

Нельзя сказать с уверенностью, что никто не видел никаких следов «Атланты». После жестоких штормов, бушевавших в Атлантике в феврале и марте, океан был буквально забит всевозможными обломками, но на мачтах и реях не пишут названий судов. Их нет и на спасательных шлюпках военных кораблей. И возможно, что многие, сами того не подозревая, видели те или другие части погибшей «Атланты».

Прошли годы, и уже забыты многие детали этой трагедии, особенно все, что связано с непогодой в те дни. Забыты и другие бесследно исчезнувшие тогда суда. Запомнилась только «Атланта» как судно, пропавшее в «Адовом кругу». Возможно, судно погибло где-то очень далеко от Бермудского треугольника, поскольку из ожидавших его 3000 миль пути лишь 500 проходили через «треугольник». И все-таки «Атланту» считают жертвой «треугольника».

«утопия»

17 марта 1891 года

Английский пассажирский пароход при постановке на якорь на Гибралтарском рейде ударился о таран броненосца «Энсон» и затонул Погибло почти 700 человек

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

С середины XIX века конкуренция между судоходными компаниями 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 год из Европы в Америку было перевезено более полутора миллионов человек

«Утопия» была типичным представителем класса «эмигрантского судна» Восемьдесят процентов так называемых палубных пассажиров размещалось в специально переоборудованных твиндеках четырех трюмов Каюты первого и второго класса находились в средней надстройке над



главной палубой

12 марта 1891 года «Утопия», приняв в Неаполе на борт более 800 эмигрантов, отправилась в 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 безбилетных пассажиров

Вечером 17 марта, обогнув мыс Европа, «Утопия» легла курсом на Гибралтар Смеркалось, со стороны Атлантики дул свежий зюйд вест 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 огней многочислен

149

ных 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 «Энсон» – один из самых мощных военных кораблей Британии Слева от него находился британский броненосец «Родней», по левому борту от которого на якоре стоял шведский корвет «Фрейя»

Корма «Энсона» 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, решил, что отдавая якоря 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 «Энсон» Капитан 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 «Энсон» и встать на якорь перед волноломом с левого борта корвета «Фрейя» Но маневр капитана «Утопии» не удался Мак-Кич не учел 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 «Энсона», и казалось, что еще каких-нибудь несколько секунд и пароход 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 «Энсона» пропорол обшивку парохода на протяжении девяти метров, причем высота образовавшейся щели достигала пяти метров 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 затапливать 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 °седать в воду кормой и крениться на левый борт Не прошло и пяти

^инут, как судно стало быстро валиться налево, крен составил 70 граду^в, и все шлюпки левого борта, забитые до отказа людьми, еще не выва^нные за борт, оказались под водой

«ВИКТОРИЯ»

22 июня 1893 года

Британский броненосец во время маневров в Средиземном море был протаранен из-за ошибки флагмана адмирала Трайна броненосцем «Кэмпедан» и затонул. Погиб 321 человек.

В пятницу 23 июня 1893 года первый лорд Британского адмиралтейства граф Спенсер, выступая в палате лордов с внеочередным сообщением, огласил телеграмму контр-адмирала Маркхэма, младшего флагмана Средиземноморской эскадры: «22 июня. С сожалением доношу, что сегодня после полудня во время маневрирования около Триполи столкнулись корабли Ее Величества «Виктория» и «Кэмпедан». «Виктория» затонула через 15 минут на глубине 30 саженей, предварительно опрокинувшись вверх дном». А потом вся Англия узнала о катастрофе, стоившей жизни 321 моряку королевского флота. И все это произошло в спокойный, солнечный день всего в 5 милях от берега.

22 июня 1893 года близ Триполи маневрировала английская Средиземноморская эскадра. Вел ее двухтрубный броненосец «Виктория» (заложенный на стапеле под названием «Ринаун», он был переименован в честь правившей тогда королевы), флагманский корабль вице-адмирала Джорджа Трайна. За ним шли броненосцы «Кэмпедан», «Нил», «Дредноут», «Инфлексибл», «Коллингвуд», «Эдинбург», «Санспарейль» и крейсера «Фазтон», «Эдгар», «Эмфайон», «Бархем» и «Фирлесс». Эскадра совершала обычный поход, занимаясь боевой подготовкой, в частности отрабатывая совместные действия отдельных кораблей и соединений.

...Тогда завершался переломный период в истории военных флотов мира, сравнительно недавно распростившихся с испытанными веками парусами, чтобы «принять на вооружение» паровые машины. Новая техника породила невиданные прежде классы боевых кораблей – броненосцы, крейсера, миноносцы, и теперь морякам предстояло освоить элементы новой тактики. Поэтому многие флотоводцы вынуждены были превратиться в экспериментаторов. К числу их относился и Трайн, пользовавшийся в королевском флоте репутацией человека знающего, волевого, но своенравного. Подчиненные не сразу привыкли к его манере никому не доверять подробностей предстоящих учений и никогда не отступать от

153

принятого решения. Но в конце концов офицеры свыклись и были готовы беспрекословно выполнить самый неожиданный приказ.

В Триполи эскадра отдала якорь, и командир «Виктории» Бурк вместе с флаг-штурманом Хокинс-Смитом спустился в адмиральский салон. На сей раз Трайн довольно подробно объяснил офицерам суть предстоящих учений. Выйдя в море, эскадра построится в две кильватерные колонны, дистанция между которыми составит 6 кабельтовых (1 кабельтов равен

185 метрам). Затем обе колонны повернут на 16 румбов (180°) навстречу друг другу, с тем чтобы вновь оказаться в строю двух колонн. Маневр не очень сложный, только Бурка и Хокинс-Смита смущала дистанция между колоннами, и командир флагманского броненосца тактично напомнил командующему, что диаметр циркуляции и «Виктории», и флагмана второй дивизии «Кэмпедана» составляет 4 кабельтовых. Выходит, что одновременный поворот навстречу друг другу с дистанции 6 кабельтовых может привести к опасной ситуации. Поразмыслив, Трайон согласился увеличить дистанцию между колоннами, по крайней мере, до 8 кабельтовых.

Во второй половине дня эскадра вышла в море и к 14 часам 20 минутам оказалась примерно в 4 милях северо-восточное Триполи. Правую колонну вела «Виктория», левую возглавлял «Кэмпедан», на мостике которого рядом с командиром броненосца Джонстоном стоял младший флагман эскадры, контр-адмирал Маркхэм. «Виктория» находилась в 6 кабельтовых от них.

Именно это обстоятельство встревожило Хокинс-Смита, и он отправил к адмиралу флаг-офицера Джилфорда, попросив того осторожно напомнить Трайону о недавнем разговоре. Однако, выслушав Джилфорда, командующий ответил: «Оставить 6 кабельтовых!» — и поднялся на кормовой мостик (оттуда были лучше видны следовавшие в кильватере корабли эскадры).

В 15 часов 28 минут на мачте флагмана развернулись флажки семафора — начать маневр. Маркхэм был поражен. Ведь расстояние между колоннами составляло всего 6 кабельтовых, что грозило обернуться большими неприятностями. Повернувшись к Джонстону, контр-адмирал недоуменно произнес: «Но это же невыполнимо! — и, предположив, что сигнальщики флагманского броненосца что-то напутали, тут же велел поднять ответный сигнал до половины мачты. Это означало, что приказ Трайона нуждается в уточнении.

Трайон к этому времени перешел на носовой мостик и приказал передать Маркхэму: «Чего вы ждете?» О согласии увеличить дистанцию между колоннами до 8 кабельтовых они не вспомнил.

«Нам не хватит двух кабельтовых, чтобы избежать столкновения!» — тихо произнес Бурк, всматриваясь в разворачивавшийся «Кэмпедан». На Костике стало необычно тихо, только изредка слышался голос лейтенанта Ланиона, отсчитывавшего дистанцию.

154 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

«Возможно, они собираются обогнуть нас с внешней стороны строа оставив по правому борту...» — промолвил Маркхэм. К сожалению, о. мог только догадываться о намерениях флагмана.

А тот спокойно стоял перед штурманской рубкой, поглядывая на корабли, идущие за «Викторией». Наконец Бурк не выдержал «Мы рискует оказаться слишком близко от «Виктории», сэр. Не пора ли нам предпринять что-нибудь?» Трайон молчал. Через некоторое время командир «Виктории» вновь обратился к адмиралу — он просил разрешения дать левой машине ход назад, а потом отработать «полный назад» обеими машинами — только так теперь можно было смягчить ставший уже неизбежным удар. Трижды пришлось Бурку повторять просьбы, пока адмирал, помедлив, не дал согласия. Так было потеряно еще несколько драгоценных минут. И лишь за считанные секунды до столкновения Бурк приказал срочно задраить двери в водонепроницаемых переборках, межпалубные люки и вынести пластырь для заделки пробоины.

В 15 часов 41 минуту 10 600 тонн «Кэмпедана» на скорости 6 узлов ударили в правый борт «Виктории». Острый таран на 3 метра пронзил небронированный участок корпуса флагманского броненосца впереди носовой башни главного калибра. Один из унтер-офицеров, отдыхавших в своей каюте, был насмерть перепуган, увидя над своей головой, осыпанной угольной пылью, нос чужого корабля.

Примерно с минуту броненосцы стояли, сцепившись друг с другом. Потом машины «Кэмпедана» заработали «полный назад», вздымая под кормой горы пены, и стальной таран со скрежетом вышел из пробоины, куда тотчас же с ревом хлынула вода. |

Капитан Бурк попытался отвести свой поврежденный броненосец к берегу, чтобы посадить его на отмель, но это привело лишь к тому, что напор воды, хлынувшей внутрь «Виктории», усилился. Броненосец так скоро садился носом, что матросов, пытавшихся по пояс в воде завести) на пробоину пластырь, пришлось отозвать с полубака.

А что же Трайон? Внешне спокойный, адмирал осведомился у старшего офицера, сколько еще «Виктория» продержится на поверхности, и, по\*лучив обнадеживающий ответ, передал командирам «Дредноута» и другим кораблей не торопиться со спуском шлюпок.

Спустившись вниз и проходя по слабо освещенным коридорам, капитан Бурк видел, как матросы торопливо задраивали двери в переборках. Заглянул в котельное и машинное отделения — там все оставались ни местах. Да и на других постах моряки несли службу, будто ничего не случилось. Почти всем им через несколько минут довелось разделить участи своего корабля...

Поднявшись наверх, Бурк увидел на верхней палубе моряков и солдат морской пехоты. Выстроившись по левому борту, они терпеливо ждали команды спускать шлюпки, но Трайон безмолвствовал, хотя броненосец все больше кренился. Наконец, когда на палубе стало уже трудно стоять, Трайон обратился к Хокинс-Смиту: «Кажется, мы идем ко дну...»

155

«Да, сэр, вы правы!» — отозвался флаг-штурман и тут же услышал, „как командующий негромко, как бы самому себе, сказал. «Это я во всем виноват» — и сразу же крикнул одному из мичманов, цеплявшемуся за поручни мостика: «Не стойте здесь молодой человек, идите к шлюпкам!»

Поздно! «Виктория» резко повалилась на борт, с грохотом легла на ВДУ, перевернулась, придавив барахтавшихся людей, задрала корму с вращавшимися винтами и скрылась под водой. Через несколько секунд из пучины донесся протяжный гул — это взорвались котлы броненосца. Море взбурлило, выбросив на поверхность обломки, перевернутые шлюпки.

Вся Англия была потрясена тем, что в мирное время, в отличную погоду рядом с десятком кораблей в течение какой-то четверти часа погиб новый, слышавший непотопляемым броненосец. Ужасало и число жертв катастрофы. Правда, позднее выяснилось, что большинство моряков «Виктории» не умело плавать.

Члены парламента, газетчики не переставали задавать один и тот же вопрос: «Кто повинен в катастрофе?» Ответить на него Адмиралтейство поручило членам военно-морского суда, который заседал осенью 1893 года на старом паруснике «Хиберния», стоявшем на Мальте.

Заслушав показания офицеров Средиземноморской эскадры и экспертов, судья – а в его роли выступал преемник Трайона адмирал КульмСеймур – пришел к выводу, что трагедия произошла вследствие приказа, «отданного бывшим тогда начальником эскадры, покойным вице-адмиралом, сэром Трайоном». Виновный был назван.

Контр-адмиралу Маркхэму было указано, что ему следовало действовать более решительно и, усомнившись в правильности распоряжений командующего, не начинать маневра без дополнительных разъяснений. Капитаны Бурк и Джонстон, как и прочие офицеры Средиземноморской эскадры, от обвинений были освобождены, поскольку они выполняли приказ прямого начальника. Главный строитель британского флота В. Уайт, кстати, проектировавший «Викторию», категорически отверг все сомнения, касающиеся конструкции броненосца. На этом и закончилось официальное расследование причин катастрофы.

Однако после него осталось немало вопросов, на которые члены Адмиралтейства не нашли (или не сочли нужным отыскивать) вразумительные ответы. В частности, никто не потрудился объяснить, почему, несмотря на наличие совершенных устройств, предотвращающих распространение забортной воды внутри корабля, она быстро заполнила отсеки и палубы; почему непотопляемый вроде бы броненосец так быстро потерял устойчивость и перевернулся. Впрочем, известно, что Британское адмиралтейство умеет хранить секреты, особенно в тех случаях, когда Речь идет о негативных сторонах истории королевского флота (да и не только флота).

Что же касается странных поступков адмирала Трайона, в частности Фатального просчета в оценке дистанции между колоннами, непонятной ^длительности, проявленной при спуске шлюпок и эвакуации команды

156

гибнущего броненосца, то эти тайны вице-адмирал унес на дно Средь земного моря.

Правда, ходили слухи, что сэр Джордж, перенесший жесточайший прц, ступ лихорадки, иной раз внезапно терял способность здраво оценивав ситуацию. Нет, эскадренный врач Маккей-Эллис под присягой заявил что в то злополучное утро командующий был совершенно здоров

Действительно, злополучный приказ вице-адмирала Трайона оставить дистанцию между колоннами б кабельтовых не поддается здравому объяснению. Но все ли правильно делали другие командиры?

Если бы капитан «Кэмпедана» Джонстон сразу же после столкновения застопорил машины своего броненосца, таранный выступ «Кэмпедана» на некоторое время прикрыл бы пробоину в борту «Виктории», что конечно же, облегчило бы борьбу его команды за живучесть. Но Джон^ стон поспешил дать задний ход. Выдирая свой таран, «Кэмпедан» невольно расширил отверстие в борту флагманского корабля

Не лучшим образом обстояли дела и на «Виктории». Хотя капитан Бурк и догадывался, чем может окончиться затеянный вице-адмиралом маневр, но решение закрыть двери в водонепроницаемых переборках принял слишком поздно.

Кстати говоря, такие двери, клинкеры, люки в палубах положено задраивать еще при подготовке к походу в порту, остаюля открытыми лишь

те отверстия, которые необходимы для обеспечения нормальной работы команды. Да и после столкновения Бурку следовало бы находиться на своем посту, руководя действиями экипажа, а не ходить по палубам.

Офицеры и механики слишком полагались на водоотливные средства. А ведь через пробоину площадью 0,1 квадратных метров находящуюся в 5 метрах от поверхности, за час внутрь судна поступает до 3200 тонн воды, с которой насосы одного отсека справиться не способны. Поэтому явным просчетом была попытка завести на пробоину пластырь – его тут же затянуло было внутрь корабля. В таких случаях лучше подкрепить водонепроницаемые переборки, изолировав аварийный отсек от других, дожидаться, когда вода заполнит его, а уж потом прикрыть пробоину пластырем и начать откачку воды. Поступив таким образом, команда «Виктории» на первое время обеспечила бы остойчивость и непотопляемость броненосца.

Запас плавучести судов, терпящих бедствие, иной раз «расходуется» часами, зато потеря остойчивости и опрокидывание происходят в считанные минуты, как в случае с «Викторией». Получив пробоину, броненосец первое время медленно погружался носом и кренился. Решение командира отойти к берегу, чтобы посадить «Викторию» на отмель, было правильным. Однако после того, как носовая часть двигавшегося броненосца ушла под воду, водонепроницаемая переборка поврежденного отсека не выдержала напора потока воды. Сознывая, что с увеличением дифферента судно все больше теряет остойчивость, опытные капитаны в аналогичных обстоятельствах предпочитают идти задним ходом...

157

«Викторию» можно было спасти, затопив кормовые отсеки левого борта и спрямив корабль, что, кстати, доказал на модели этого броненосца ширал С.О. Макаров. Впрочем, у английских броненосцев был «врожденный» порок – считавшиеся водонепроницаемыми палубы были проиизаны люками, двери в переборках не закрывались, да и последние не доходили до водонепроницаемых палуб.

У вице-адмирала Трайона и капитана Бурка были все шансы избежать если не аварии, то, во всяком случае, столь тяжелых последствий. Но ни тот, ни другой не воспользовались возможностью спасти поврежденный корабль или хотя бы большую часть его экипажа.

Совершенно очевидно, что адмирал Маркхэм, капитаны Бурк и Джонстон отлично сознавали опасность, которую таил маневр, задуманный командиром эскадры. И тем не менее предпочли следовать уставу, а не здравому смыслу...

Главная же ошибка Трайона состояла в том, что адмирал пренебрегал изучением свойств вверенных ему кораблей, считая это уделом механиков и трюмных «Если бы только один адмирал Трайон не вникал в вопрос о переборках, – писал один из основоположников учения о непотопляемости корабля, русский адмирал С.О. Макаров, – то его можно было бы обвинить, но так как почти никто из адмиралов ни в одном флоте этим делом специально не занимался, то, следовательно, все виноваты или никто не виноват». Расследование катастрофы показало, как глубоко был прав русский флотоводец. В английском флоте не нашлось ни одного моряка, знавшего проблемы непотопляемости, и в качестве эксперта пришлось пригласить Уильяма Уайта, строителя «Виктории»

Будучи главным кораблестроителем британского флота с 1885 по 1902 год, он построил ряд броненосцев, о которых адмирал Бересфорд однажды едко заметил: «Мы будем тонуть на этих кораблях, а сэр Уильям

будет объяснять, почему именно мы утонули». Так случилось и на сей раз – в заключении о гибели «Виктории», подписанном лордами Адмиралтейства, Уайт утверждал, что конструкция этого броненосца, система водонепроницаемых отсеков, дверей, палуб не имеет недостатков, и если бы все порта, люки и двери были своевременно закрыты, корабль был бы спасен. А если он потонул, то виноваты те, кто игнорировал все эти предосторожности. Они погибли от собственной халатности.

От себя лорды добавили, что им остается только принять меры, чтобы подобное не повторилось, для чего будут изданы правила. В них будет указано, что при опасности столкновения пушечные порта в верхних баїарях, а также все люки и двери должно закрыть, а при открытых необходимо всегда держать людей.

Комментируя результаты расследования, Макаров писал: «Нет ничего ^гче, как велеть иметь все двери закрытыми, а у открытых ставить лю^ей, но это поведет к огромному непроизводительному расходу людей, и ^Роме того... есть случаи, когда запираение дверей является физически ^возможным». Он не согласился с мнением, что уайтовская система

158

водонепроницаемых дверей и переборок лишена серьезных недостатков. Напротив, считал он, эта система нуждается в усовершенствованиях. В частности, главные поперечные переборки надо доводить до главной палубы; дверей в нижней части переборок не делать; в броневой палубе не следует прорубать люки, а в главных переборках запретить делать двери в больших отделениях не устанавливая продольные переборки; все водонепроницаемые переборки после установки машин и оборудования подвергать гидравлической проверке. Только эти мероприятия вместе с устройствами для откачки воды, пластырями для быстрой заделки пробоин и системой затопления отсеков на противоположном пробоине борту для выравнивания крена и дифферента позволят приблизиться к идеалу корабля. Такой корабль, получив повреждение, должен держаться на воде неограниченно долго или тонуть не переворачиваясь.

«РУСАЛКА»

7 сентября 1893 года

Российский броненосец береговой обороны затонул в Финском заливе, следуя из Ревеля в Гельсингфорс. Погиб весь экипаж в составе 177 человек.

В середине сентября 1893 года Россию облетела скорбная весть: в волнах финского залива при переходе из Ревеля (Таллина) в Гельсингфорс (Хельсинки) исчез броненосец береговой обороны «Русалка» со всем экипажем в 177 человек.

«Русалку» начали строить

в Петербурге на верфи Галерного острова в 1866 году, а уже в 1868 году она вступила в строй. С 1 февраля 1892 года она стала числиться броненосцем береговой обороны.

Водоизмещение «Русалки» составляло 1871 тонну, длина – 62,9 метра, ширина – 12,8 метра, осадка – 3,3 метра. Высота надводного борта «Русалки» составляла лишь 76 сантиметров. Паровая машина этого корабля мощностью в 705 лошадиных сил обеспечивала скорость до 9 узлов. На броненосце были две вращающиеся артиллерийские башни с четырьмя пушками калибра 299 миллиметров и, кроме того, четыре скорострельные пушки. Толщина брони на корабле достигала 115 миллиметров. Экипаж состоял из 178 человек.

Летом 1893 года учебно-артиллерийский отряд военных кораблей под командованием контр-адмирала Бурачека базировался в Ревеле. В состав отряда входили: флагманский корабль броненосная батарея «Первенец», броненосная батарея «Кремль», броненосец «Русалка» и канонерская лодка «Туча». После окончания летней программы стрельб отряд должен был вернуться в Кронштадт.

Бурачек дал указание броненосцу «Русалка» и канонерской лодке «Туча» идти совместно в Гельсингфорс, а оттуда через шхеры в Биоркэ, где дожидаться прихода оставшихся в Ревеле кораблей отряда. Биоркэ (ныне Приморск) находился на северо-восточном берегу Финского залива, в 40 километрах от Выборга.

Командир «Русалки» Виктор Христофорович Иениш в последнее время нередко бывал мрачен, жаловался на сильные головные боли. Об этом ^поминали уже после катастрофы... Вот и накануне отплытия, сославшись на нездоровье, он не прибыл за предписанием к командиру отряда. Предписание и все распоряжения о переходе передал Иенишу у него на

ібо

квартире командир «Тучи» капитан 2-го ранга Лушков Но предложен!» назначить временным командиром старшего офицера Иениш категоріічески отверг. Решил командовать сам.

Военно-морской суд, разбиравший в январе 1894 года «Дело о гибели броненосца береговой обороны «Русалка», признал командовавшего учебно-артиллерийским отрядом контр-адмирала Бурачека виновным в том что все распоряжения по совместному плаванию броненосца «Русалка» и канонерской лодки «Туча» он сделал не лично, а через своего флаг-капитана, и не принял никаких мер, чтобы лично убедиться, насколько серьезна болезнь Иениша.

Контр-адмирал Бурачек, выслушав доклад о договоренности совместного плавания между командиром «Русалки» и «Тучи», 6 сентября дал капитану 2-го Иенишу следующее предписание: «Если погода будет благоприятная, завтра утром, по возможности раньше, совместно с лодкой «Туча» сняться с якоря и идти соединенно шхерами в Биоркэ, где и ожидать прихода всего отряда. Но если состояние вашего здоровья вам не позволит идти завтра, то предлагаю передать это предписание старшему офицеру капитану 2-го ранга Протопопову, которому предписываю вступить на время вашей болезни в командование броненосцем и идти по назначению».

Вечером 6 сентября Бурачек сигналом с флагманского корабля приказал броненосцу «Русалка» и лодке «Туча» приготовиться к походу к 7.30 утра. На другой день рано утром адмирал Бурачек подошел на вельботе к обоим кораблям, чтобы узнать об их готовности к походу. Оказалось, что «Русалка» готова, но ее командир еще не прибыл с берега, а на



«Туче» командир находился на месте, но еще не подняты пары. Контрадмирал не дождался приезда Иениша и не удостоверился, позволяет ли его состояние здоровья выйти в море. Бурачек сошел на берег, не дав никаких новых указаний флаг-капитану. |

Следственная комиссия в своем окончательном выводе отнесла по- ( годные условия к основным причинам гибели броненосца. Свое мнение она изложила следующим образом: «Комиссия пришла к заключению, что судно это обладало такими конструктивными особенностями, которые совместно с долго прослужившим корпусом должны были вызвать большую осторожность в выборе погоды и времени для отправления через залив в осеннее время».

Время для подъема якоря было выбрано слишком позднее: в Финском заливе перемена погоды в большинстве случаев происходит около полудня. Следовательно, надежнее всего было сняться с рассветом, причем, идя даже со скоростью 6 узлов, корабли могли быть на месте »" полудню или к одному часу пополудни. На самом же деле броненосец ч лодка не были готовы к походу даже к 7.30... и снялись только в 8.30 Нг «Русалку» командир, капитан 2-го ранга Иениш, прибыл с почти часовым опозданием. Капитан Иениш слыл на флоте офицером исполни,

161

тельным, кое-кто даже считал его педантичным. Потому-то его опоздание всех озадачило.

Барометр колебался, следовательно, нужно было непременно ожидать перемены погоды... Командир погибшего броненосца капитан 2-го ранга Иениш по мере удаления от берега сам должен был взвесить условия предстоящего перехода и как лицо, ответственное за корабль и его экипаж, должен был вернуться на Ревельский рейд Комиссия назвала основные причины гибели броненосца береговой обороны «Русалка» недостаточно правильная оценка обстоятельств погоды в утро минувшего 7 сентября;

поздний выход броненосца с Ревельского рейда;

нерешительность или неуместный риск покойного капитана 2-го ранга Иениша, побудивший его продолжать идти в море, несмотря на невозможные для того условия.

Как же на самом деле проходило совместное плавание «Русалки» и «Тучи»? На вопрос обвинителей, что такое совместное плавание, контрадмирал Скрыддов пояснил: «Идти совместно значило следовать на таком расстоянии друг от друга, чтобы в самый густой туман мог быть услышан с мателота сигнал, сыгранный на рожке. Это правило, хотя и относится еще к парусному плаванию, ясно указывает, какое расстояние надо соблюдать при совместном следовании». Скрыддов считал, что расстояние между «Русалкой» и «Тучей» не должно было превышать 2–3 кабельтовых (370–550 метров).

«Туча» вышла из Ревельской гавани в 8 часов 30 минут, имея скорость хода около 6 узлов. Спустя десять минут двинулась и «Русалка», причем ее скорость не превышала двух узлов в связи с длительной уборкой якоря, которая могла проводиться только на самом малом ходу ,

Таким образом, к девяти часам утра «Русалка» прошла не более одной мили. Уже на рейде расстояние между ней и «Тучей» было полторы мили. В девять часов утра «Туча», пользуясь попутным ветром, поставила паруса, и ход ее сразу увеличился до 8 узлов.

Ее командир, капитан 2-го ранга Лушков, хорошо знал, что корабли типа «Русалка» при большой волне должны задривать люки, а при этом доступ воздуха к топкам уменьшается и давление пара падает. Кроме того, «Русалка» шла с попутной волной и сильно рыскала, поэтому требовалось перекладывать руль с борта на борт, что также замедляло ход.

На суде Лушков говорил, что он не предпринимал ничего для сближения с «Русалкой», так как все время ожидал сигнала от Иениша как старшего. Обвинители на суде говорили: «Спрашивается, какого же сигнала он ждал? Ведь «Русалка» и «Туча» получили одинаковое приказание идти соединенно...»

Оставалось непонятным и то, почему в начале плавания от командира «Русалки» как старшего не последовало сигнала для «Тучи» – придерживаться правил совместного плавания, то есть сбавить ход.

162

Около 10 часов ветер в Финском заливе достиг почти 9 баллов. Барометр продолжал падать, и можно было ожидать еще худшего. К 11 часам при прохождении траверза Ревельштейнского плавамаяка расстояние между кораблями составляло почти четыре мили. Это подтверждается записью в вахтенном журнале плавамаяка, согласно которой «Русалка» прошла маяк полчаса спустя после «Тучи». Со слов Лушкова на суде, он несколько замедлил ход своего корабля, так как в опустившемся тумане невозможно было различить сигналы с «Русалки».

В 11 часов 40 минут туман усилился настолько, что «Русалка» совершенно скрылась из виду. С тех пор ее никто больше не видел... Это случилось тогда, когда «Туча» считала себя отдаленной от Ревельштейнского маяка по курсу на 10 миль, а «Русалка» находилась от него примерно в 6 милях.

Лушков решил, не ожидая броненосца, продолжать плавание отдельно. Он считал опасным для «Тучи» при таком волнении идти медленнее. ^  
Пытаясь оправдать свои действия, Лушков выступил в газете «Новое время» от 29 сентября 1893 года: «Предоставленный самому себе, я не думал больше о возвращении; при усиливавшемся ветре и волнении машина лодки «Туча» не могла бы уже выгрести, да и лодка подверглась опасности быть залитой. Уменьшить ход и ждать броненосец «Русалка» оказалось также рискованным: с уменьшением хода попутное волнение начало бить в корму, и я легко мог потерять руль... «Туча» взлетела на вершину волны, нос или корма ее по очереди поднимались кверху и потом стремглав как бы летели в пропасть. Одним словом, было такое состояние моря, при котором ни один командир, если у него часть команды упадет за борт, даже не подумает спасти ее, чтобы не увеличивать число и так уже погибших людей. Чувствуя себя совершенно бессильным при подобных условиях быть чем-нибудь полезным для броненосца «Русалка», я решил дать полный ход машине и все внимание обратил исключительно на сохранение вверенной мне лодки и сохранение ста человек команды».

«Подобные рассуждения, – заявил контр-адмирал Скрудлов, – в военное время могут привести к тому, что командир корабля не подаст помощь товарищу, разбиваемому более сильным неприятелем, только потому, что он слабее».

В 12 часов 40 минут «Туча» прошла Эрансгрудский плавающий маяк, что находился примерно в двух третях пути от Ревеля. После этого она

взяла курс на Грохара – маяк на скалистом островке на подходе к Гельсингфорсу и, миновав его в 1 час 50 минут, в 3 часа дня бросила якорь на рейде.

7 сентября 1893 года Лушков отправил телеграмму в Ревель командующему отрядом контр-адмиралу Бурачеку о благополучном прибытии лодки «Туча» в Гельсингфорс. При этом он ни словом не обмолвился о «Русалке». По морскому уставу Лушков обязан был немедленно донести контр-адмиралу, что он не исполнил его приказание и прибыл в Гельсингфорс без «Русалки». Бурачек, получив эту телеграмму, не принял ника

163

ких мер, чтобы узнать, где находится «Русалка» и почему Лушков не исполнил его предписания идти совместно с броненосцем.

Прибыв к финскому берегу, командир «Тучи» не явился к командиру порта. Лишь на следующий день, то есть 8 сентября, Лушков направил ему с матросом строевой рапорт, но и в нем он не упомянул о «Русалке». Ему следовало немедленно явиться к командиру порта не только для формального исполнения предписания Морского устава, но и для того, чтобы доложить, что он в море расстался с «Русалкой». В этом случае начальство Свеаборгского порта приняло бы меры для розыска, а может быть, и оказания помощи броненосцу.

В 7 часов утра 9 сентября контр-адмирал Бурачек прибыл в Биоркэ. Здесь никто ничего не знал ни о «Русалке», ни о «Туче», хотя они при нормальных условиях должны были уже прибыть туда. Лушков вышел на «Туче» из Гельсингфорса 9 сентября в 5 часов 30 минут, чтобы шхерами следовать в Биоркэ. Прибыв в Рочернсальм, он направил третью телеграмму Бурачеку, в которой запрашивал, идти ли ему в Биоркэ или ждать «Русалку». Эту телеграмму адресату доставили лишь 10 сентября утром. После ее получения, когда возникли серьезные опасения за судьбу «Русалки», контр-адмиралу следовало сразу телеграфировать об этом высшим военно-морским властям, но он этого почему-то не сделал...

Первые сведения о «Русалке» были получены в Свеаборгском порту поздно вечером 9 сентября от гельсингфорского полицмейстера. Он сообщал, что на одном из островов Кремаре выбросило шлюпку с трупом военного матроса, а на острове Сандхамн нашли несколько разбитых шлюпок и деревянные обломки. Таким образом, Морское министерство России узнало о потере «Русалки» лишь 10 сентября, то есть на третий день после ее гибели.

Суд признал Лушкова виновным в том, что он, потеряв при проходе Ревельштейнского плавмаяка из виду броненосец «Русалка», пренебрегая предписанием командующего отрядом, не предпринял никаких попыток снова быть на виду у броненосца и, вместо того чтобы подождать его, продолжал путь.

Розыски места гибели «Русалки» начались 10 сентября 1893 года и велись все время, за исключением тех дней, когда из-за сильных ветров не представлялось возможным выходить в море. Поиски продолжались до 16 октября, то есть 37 дней. Работы приостановили в связи с наступившими заморозками и зимними штормами. В розысках участвовало 15 судов, отправленных из Гельсингфорса, Кронштадта и Ревеля. Поисковым судам

не удалось определить место гибели броненосца, но в море были найдены и выловлены, а также доставлены жителями прибрежных мест и островов различные предметы с погибшего корабля, в том числе его спасательные шлюпки. У всех обнаруженных шлюпок уключины не были вставлены в гнезда. В шлюпке, найденной на острове Кремаре, под кормовой банкой обнаружили труп матроса. Вскрытие показало, что он умер не более трех дней назад, то есть 7 сентября. Смерть наступила в результате

164

сильных травм головы, шеи и груди. Полагали, что, находясь в бессознательном состоянии, он захлебнулся уже после получения травм

Удалось установить, что это был матрос 2-й статьи Иван Прунский. Ему устроили торжественные похороны. За гробом погибшего шли морские офицеры светские дамы, отряды матросов и солдат. На всем пути от госпиталя в Гельсингфорсе до русского кладбища звучала траурная музыка в исполнении оркестра.

К зиме 1893 года в Финском заливе были найдены принадлежавшие «Русалке» весла, спасательные круги, ящик для хранения лinya ракетного линемета, матросские подвесные койки, белье, бескозырка с надписью на ленточке «Русалка», ящик из-под запасного компаса, две деревянные крышки от башенных горловин, детали разбитой верхней ходовой рубки и множество деревянных обломков.

Морское министерство России возобновило поиск «Русалки» в начале лета 1894 года. К этому времени оно получило не мало предложений, как быстрее отыскать пропавший броненосец. Среди них имелись курьезные и даже фантастические проекты, например, вооружить тралами Балтийский флот и протралить весь залив между Ревелем и Гельсингфорсом. Был предложен способ искать «Русалку» с помощью магнитной стрелки в зимнее время, когда залив покрывается льдом, мол, чем ближе к броненосцу, тем стрелка будет принимать все более вертикальное положение. Предлагалось даже производить химический анализ морской воды с помощью особой бутылки, открывающейся на морском дне. Автор этой идеи предлагал брать воду в различных местах залива и производить анализ на присутствие в ней железа, полагая, что ржавчина от броненосца разойдется в воде и даст возможность узнать место его гибели.

В июне 1894 года для поиска «Русалки» использовали воздушные шары, которые буксировала винтовая шхуна «Самоед». Однако и они не помогли. 15 августа был получен приказ прекратить поиски и убрать вежи, расставленные в заливе.

В 12 часов полудня 4 октября 1894 года на Русском рынке в Ревеле состоялась торжественная панихида по морякам, погибшим на «Русалке»

Эксперты следственной комиссии сделали вывод, что машина, котлы и водоотливные средства на броненосце находились в исправном состоянии и, исключая какие-либо побочные обстоятельства, не могли стать причиной гибели корабля.

Могла ли «Русалка» перевернуться вверх килем? По мнению эксперта, старшего судостроителя Глазырина, вода могла попасть в корабль от волн через люки в рубках, через кожух дымовой трубы, зазоры вращающихся орудийных башен, командной боевой рубки, верхних мостиков и кормовой входной рубки. «Русалка» могла перевернуться, если она из-за остановки машины повернулась бортом к ветру. При этом сильный порыв ветра и налетевшая боковая волна производили бы усиленное давление на все верхние надстройки. В этом случае корпус сильно накренился

бы на один борт и зачерпнул большую массу воды, которая, попав на

165

жилую палубу, переливалась с борта на борт, заливая трюм и машинное отделение. В этих условиях из-за чрезмерного смещения центра тяжести броненосец мог перевернуться вверх днищем и пойти ко дну. Видимо, «Русалку» залило волнами в то время, когда из-за выхода из строя машины или повреждения руля она потеряла управление. Не исключалась вероятность, что броненосец ударился о подводный камень при входе в шхеры. Получив пробоину, корабль по инерции шел вперед и на глубине затонул...

Предположение о взрыве котла или боезапаса эксперты считали неверным, так как все выброшенные предметы находились на верхней палубе и были смыты волнами. Если бы произошел взрыв, то были бы найдены предметы из внутренних помещений корабля.

Итак, причиной гибели броненосца, по мнению комиссии, — была потеря управления. Вероятнее всего — из-за залитых топок и сильной палубной течи.

Комиссия решила, что броненосец, находившийся в беспомощном состоянии, все сильнее заливало водой. Помпы не помогали. Оставаться на верхней палубе без явного риска быть смытым за борт или убитым обломками было невозможно. Все люди находились внизу. Тем же объяснялось и отсутствие трупов. У несчастных оставалась единственная надежда — прежде, чем затонуть, корабль надрефует на какой-нибудь берег. Попытки к спасению заключались лишь в том, что, предвидя потерю управления, командир приказал обрубить шлюпочные найтовы и заложить подъемные тали на места. Этим объяснялось то, что шлюпки могли быть выброшены на берег. Даже командир и другие офицеры, бывшие на мостике, заключила комиссия, должны были бы укрыться в жилой палубе.

Против этого довода комиссии решительно возразил на суде член-обвинитель контр-адмирал Скрыдлов: «Как русский человек и как русский адмирал не могу даже допустить такой мысли. Неужели можно предположить, что командир, видя свое бессилие сопротивляться разрушительному действию волн, приказал нижним чинам уйти вниз? Затем отдал такое же приказание вахтенному начальнику? И вслед за ними по отвесному трапу спустился сам? В команду? К тем людям, которые видели в нем своего единственного спасителя?! Нет. Я представляю это так: понимая, сколь напрасен риск людьми в этой ситуации, командир приказал уйти им вниз. Но я твердо убежден, что предварительно он распорядился, чтобы его и вахтенного начальника крепко привязали к чему-нибудь на верхней палубе. И в этом положении погиб. Согласившись с этим, господа судьи, вы снимете тяжкое обвинение с погибших на «Русалке»

Что же касается места гибели броненосца, комиссия пришла к выводу, что «Русалка» погибла около 16 часов пополудни 7 сентября несколько юго-западнее маяка Эрансгрунд.

После предварительного следствия по указанию Александра III был назначен суд. В его состав вошли двое морских судей и четверо «времен

ных членов» в ранге вице-адмирала и контр-адмирала, среди них начальник Главного управления кораблестроения и старший флагман Балтийского флота. Председателем назначили члена Главного военно-морского

суда вице-адмирала Пилкина. 14 февраля 1894 года суд объявил приговор в окончательной форме: «Контр-адмиралу Павлу Степановичу Бурачеку, 56 лет от роду, за недостаточную осторожность в выборе погоды для отправления броненосца «Русалка» и лодки «Туча» в море, противозаконное бездействие власти и слабый надзор за подчиненными объявить выговор в приказе, а командира лодки «Туча» капитана 2-го ранга Николая Михайловича Лушкова, 39 лет от роду, за неисполнение приказаний по небрежности и за противозаконное бездействие отрешить от должности...» Александр III утвердил приговор 28 февраля 1894 года.

Да, капитан Иениш, как старший, не давал сигнала «Туче» сбавить ход. Но ведь приказ – идти соединенно – знали оба капитана. А это значит – постоянно быть готовыми оказать друг другу помощь. А ведь «Туча» могла бы взять на борт всю команду «Русалки» – всех ее 12 офицеров и 165 «нижних чинов».

Объявления о приеме пожертвований в пользу семей погибших моряков «Русалки» стали появляться в ревельских газетах уже с сентября 1893 года. В Ревеле состоялись благотворительные концерты. Великий русский художник-маринист И. К. Айвазовский на тему этой катастрофы написал картину и послал ее в Петербург. Там ее выставили для обозрения и сбора средств в фонд семьям погибших.

Прошло почти семь лет после трагической гибели «Русалки», и ревельские газеты опубликовали воззвание комитета по сбору пожертвований для сооружения памятника погибшим. И вот 7 сентября 1902 года, в девятую годовщину со дня гибели корабля, в Ревеле, на морском берегу парка Кадриорг, состоялось торжественное открытие памятника «Русалка». Его автором был известный эстонский скульптор Амандус Генрих Адамсон. Общая высота монумента около 16 метров. Нижняя часть памятника представляет собой нос броненосца из серого гранита, разрезающего огромные волны. Из пьедестала поднимается высокая гранитная скала, увенчанная бронзовой фигурой благословляющего ангела с крестом в поднятой правой руке. На площадку пьедестала ведет широкая лестница. Напротив лестницы, в нижней части гранитной скалы, поставлен бронзовый барельеф, изображающий броненосец, борющийся со стихией. На гранитной скале со стороны моря высечены имена 12 погибших офицеров «Русалки», а имена нижних чинов указаны на железных плитах, укрепленных на столбиках, окружающих памятник Эстонцы справедливо считают, что этот памятник может служить украшением любого большого города.

С момента катастрофы прошло много лет. В 1931 году на Балтике прошел слух, что «Русалка» найдена. А дело было так. Около трех часов утра 22 мая 1931 года в Финском заливе на линии Таллинн – Хельсинки столкнулись шедшие в кильватере советские подводные лодки № 9 и № 4. Лодка

167

Лодка № 9, получив удар в корму, затонула. Вторая дошла до Кронштадта. Поиск «девятки» продолжался почти два летних сезона. Во второй половине 1932 года на одном из очередных галсов электрический металлоискатель показал, что на морском дне находится большая масса железа. Решили, что это подводная лодка, и приступили к обследованию места. Глубина там в два раза превышала ту, на которую могли опуститься водолазы. Результат обследования оказался неожиданным. В нескольких десятках метрах от подводной лодки на дне лежал большой корабль. Решили, что это была «Русалка». Однако в документах, которые хранятся в Центральном Государственном архиве Военно-Морского флота России в Санкт-Петербурге, нет каких-либо сведений, что во время поисков подводной

лодки была обнаружена также и «Русалка». В 1960 году работники этого архива сообщали: «В 1932 году ЭПРОНОм был обнаружен недалеко от Хельсинки корабль, похожий на «Русалку», но установить его название не удалось».

Таким образом, достоверных данных о месте гибели «Русалки» нет. Можно лишь с уверенностью сказать, что броненосец, погибший более ста лет назад, покоится на дне Финского залива.

#### «ЭЛЬБА»

29 января 1895 года

Германский лайнер затонул в Северном море после столкновения с английским грузовым пароходом «Крати» Погибло 335 человек

29 января 1895 года, в 3 часа дня лайнер «Эльба», принадлежавший судоходному обществу «Северогерманский Ллойд», отошел от пассажирского пирса Бремерхафена и взял курс на Нью-Йорк

На борту судна, помимо срочного груза и почты, находились 354 человека 50 пассажиров первого и второго класса, 149 пассажиров палубного класса, 155 членов экипажа и два лоцмана немецкий – для проводки по Везеру и английский, который должен был принять на борт остальных пассажиров и почту в Америку

На линиях Северной Атлантики «Эльба» пользовалась популярностью среди пассажиров Она была вместительна – 4510 регистровых тонн, комфортабельна и быстроходна Ее построили в 1881 году в Англии на верфи «Джон Элдер и компания» «Эльба» имела мощную паровую машину, которая позволяла развивать ход до 17,5 узла Длина судна составляла 127,5 метра, ширина – 13,6 метра и высота борта – 10,6 метра

В этом рейсе через Атлантику, который по счету был сто шестьдесят восьмым, лайнером командовал один из опытнейших судоводителей «Северогерманского Ллойда» 45-летний капитан Курт Госсель

Вечером 29 января «Эльба» благополучно обошла плавучий маяк «Бор-Ц кумрифф», спустя пять часов миновала плавучий маяк «Хаак» Потом обогнув мыс Хукван-Холланд, она взяла курс на Ла-Манш

Зима 1895–1896 года в Северной Европе выдалась необычной – частые штормы, снежные бури и сильные морозы Ночь застала «Эльбу» в Северном море Дул пронизывающий северо-восточный ветер, температура воздуха упала до – 7°С На бортах и палубах лайнера, везде, куда попадали брызги волн, образовывалась ледяная корка «Эльба» шла со скоростью 16 узлов, предупреждая многочисленные рыбацкие суда о своем присутствии в районе их промысла белыми ракетами В 4 часа утра на вахту заступил третий штурман Штольберг

ioy

вом мостике лайнера находились также старший помощник капитана и

два впередсмотрящих

В 5 часов 30 минут впередсмотрящий заметил по левому борту чуть впереди траверза тоновый и зеленый бортовой огни встречного парохода расстояние до него составляло не более двух миль

Встречный пароход находился слева по носу «Эльбы» и должен был, согласно правилам плавания, уступить ей дорогу Третий штурман лайнера быстро определил, что пеленг на это судно не меняется Курсы обоих судов пересекались

Расстояние между кораблями сократилось до полумили, но встречный пароход продолжал следовать прежним курсом

У немцев создалось впечатление, что на незнакомом судне рассчитывали, что, вопреки Международным правилам плавания, дорогу должна уступить «Эльба» И хотя расстояние между судами сократилось до полумили, пеленг на зеленый огонь встречного парохода по-прежнему не менялся

Третий штурман продолжал терпеливо ждать Он не мог себе представить, что с незнакомого судна могли не заметить 130-метровую махину со множеством светящихся иллюминаторов и с ярко горевшими ходовыми огнями

Старший помощник капитана «Эльбы» приказал матросу пустить в небо белую ракету Но, к изумлению немцев, незнакомец продолжал следовать прежним курсом Нужны были железные нервы, чтобы вести лайнер тем же курсом На мостике «Эльбы» уже начали прикидывать, куда отвернуть, чтобы пропустить нахального незнакомца

В это время с правого борта «Эльбы» появилось несколько белых огней рыбацких судов, и немцы поняли, что если им не изменить курс вправо, то, значит, по меньшей мере, придется лишиться рыбаков сетей Встречному пароходу нужно было взять вправо, чтобы пройти у «Эльбы» по корме Но он этого не сделал даже тогда, когда лайнер дал предупредительный гудок Незнакомец неотвратно надвигался на «Эльбу» из темноты Уже можно было различить, что это был обычный угольщик, тонн на пятьсот, не более, с узкой длинной трубой, с двумя мачтами, с небольшой надстройкой и двумя трюмами

На верхнем открытом ходовом мостике незнакомого парохода метнулась в сторону от рулевого колеса фигура человека в тулупе Он замахал руками, перегнулся через поручни и стал кричать вниз на палубу что-то по-английски На палубу угольщика выскочил человек и закричал (тоже по-английски) «Право на борт!» Было видно, как рулевой лихорадочно поворачивал штурвал

Старший штурман «Эльбы» бросился к тумбе машинного телеграфа, Рванул его ручки на «Стоп» и потом «Полный назад»

Угольщик уже начало забирать вправо, но, имея незначительный ход, все-таки ударил форштевнем в левый борт «Эльбы» почти под прямым Углом Удар пришелся чуть позади машинного отделения Прямой форш  
170

тевень угольщика вошел на три метра в корпус «Эльбы», и, поскольку в момент столкновения лайнер имел большой ход, нос ударившегося парохода силой инерции резко бросило влево. При этом угольщик, выходя из пробоины, выломал несколько шпангоутов и сорвал обшивку, затем ударился своим правым бортом в пронесившийся мимо борт «Эльбы» и остался недвижим, раскачиваемый с борта на борт норд-остом



«Эльба» пронеслась по инерции несколько сот метров и тоже остановилась. На ее борту зияла дыра размером 5 на 7 метров. На 2,5 метра она была ниже ватерлинии. Форштевень угольщика повредил поперечную переборку между машинным отделением и кормовым трюмом. Водой заполнялись одновременно два отсека. Лайнер начал быстро крениться на левый борт.

Капитан «Эльбы» Курт Госсель был разбужен у себя в каюте ударом столкнувшихся судов. Почти раздетый, он выскочил из каюты, прибежал на мостик и взял командование лайнером в свои руки. Третьему штурману он приказал осмотреть повреждения и доложить обстановку. Старший помощник получил приказание разбудить пассажиров, подать визуальный сигнал бедствия и приготовить все шлюпки к спуску на воду.

Узнав о величине и характере пробоины, капитан Госсель передал команду в машинное отделение: «Средний ход вперед!» При этом он положил руль лайнера на левый борт, чтобы уменьшить давление воды на пробитый борт и снизить ее поступление внутрь корпуса.

Это была последняя команда, которую выполнило машинное отделение «Эльбы». Через пять минут после этого все машинисты, кочегары и механики вынуждены были покинуть свои места. Вода залила динамомшины, произошло короткое замыкание электросети, «Эльба» погрузилась в темноту...

После этого капитан Госсель отдал свою последнюю в жизни команду. «Спустить на воду шлюпки!»

Стюарды бегали по проходам и коридорам лайнера, стучали в двери кают, будили и поднимали на ноги спавших пассажиров. Но люди спросонья не могли осознать, какая смертельная опасность им угрожает. Многие начали неспешно одеваться, складывать вещи, другие же, выскочив на палубу, снова бежали вниз одеваться.

Спустить на воду шлюпки оказалось почти невозможным делом.тали обледенели на морозе, и их оставалось только рубить топором. Лишь три из десяти имевшихся на борту «Эльбы» шлюпок сумели спустить на воду. Волной была разбита о борт парохода первая шлюпка. Все пассажиры, которые находились в ней, упали в ледяную воду и погибли. Вторая шлюпка перевернулась килем вверх, едва коснувшись воды. Все ее пассажиры также погибли.

Первые пятнадцать минут после столкновения на «Эльбе» поддерживался относительный порядок. Но когда пассажиры поняли, что шлюпки спустить не успеют, началась паника. Драма длилась всего 25 минут. Спустившаяся на воду третья шлюпка едва успела пройти на веслах сто метров, 5

171

Как «Эльба» опрокинулась на левый борт и кормой пошла ко дну. Спасшиеся в этой шлюпке отчетливо видели на уходившем под воду мостике фигуру капитана Гесселя с факелом в руке. Капитан погиб со своим кораблем...

В темноте ночи ледяной норд-ост гнал к берегам Европы обледенелые трупы людей, обломки кораблекрушения и одну шлюпку, в которой были люди. Полуодетым, оцепеневшим от мороза людям некому было помочь. Пароход, погубивший «Эльбу» почти со всеми ее пассажирами, скрылся в ночи.

В шлюпке находилось 19 человек: Анна Беккер – пассажирка из Бремена, которую вытащили из воды, когда «Эльба» скрылась в волнах, трое пассажиров-мужчин, старший механик Ньюссел, третий штурман Штольберг, лоцман-англичанин Гринхэм и двенадцать немецких матросов. Все они были на грани смерти от холода и истощения, когда в 11 часов утра их случайно заметил Вильям Райт – капитан английского рыбацкого судна «Уайлдфлауэр». Спасенные были доставлены в порт Лоустофт на восточном побережье Англии.

Гибель лайнера и 355 человек взбудоражила всю Северную Европу. Рассказы очевидцев катастрофы казались страшной фантазией.

В Бремерхафене морское ведомство торгового флота Германии начало расследование. Третий штурман «Эльбы», впередсмотрящий Зиберт, английский лоцман Гринхэм и другие члены экипажа погибшего лайнера под присягой дали свои показания. Выяснилось, что «Эльбу» протаранил английский грузовой пароход «Крати» водоизмещением всего 475 тонн.

По требованию германских властей Британское адмиралтейство также вынуждено было начать расследование катастрофы. Команда «Крати» дала показания под присягой.

В 23 часа 29 января 1895 года «Крати» под руководством капитана Гордона с командой из 12 человек и с грузом угля вышел из Роттердама в Абердин. Судно шло со скоростью 9 узлов, которая для его машины мощностью 73 лошадиные силы была почти предельной.

После 4 часов утра на вахту «Крати» заступил штурман Крэг. Пробыв на мостике полтора часа, он вместе с впередсмотрящим спустился сварить кофе. На мостике остался один рулевой. Он поднял от холода воротник тулупа и правил по компасу. Из оцепенения рулевого «Крати» вывел окрик старпома «Эльбы». Матрос оторвал от компаса глаза и увидел перед собой длинный, освещенный множеством иллюминаторов борт двухтрубного лайнера с четырьмя мачтами. Это оказалось для него настолько неожиданным, что он бросил штурвал и стал звать на помощь. Штурмана Последний, выскочив на палубу, отдал рулевому команду «Право на борт!» Едва «Крати» послушался руля, как суда столкнулись.

Удар был настолько сильным, что на мостике угольщика никто не смог устоять на ногах. Рулевого с такой силой бросило на штурвальное колесо, что оно сломалось, а он с рукоятью в руке бросился по трапу

172 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНИ

вниз, на палубу. Один матрос, спавший в каюте на баке, получил сильное ранение.

Капитан Гордон заявил на суде, что в тот момент он был убежден, что судно, с которым он столкнулся, благополучно продолжает свой рейс. Он даже не пытался выяснить, нужна ли его помощь. Капитан изменил курс на Мааслунс для постановки судна в сухой док для ремонта.

Несмотря на такие вопиющие факты, выявившиеся при разборе катастрофы, Британское адмиралтейство пыталось возложить часть вины на «Эльбу». Англичане заявили, что вахтенный штурман виновен в том, что ничего не предпринял, видя неизбежность столкновения судов.

Таким образом, неопровержимо было доказано, что причиной столкновения стало безответственное поведение штурмана «Крати» Крэга. Он

и капитан Гордон предстали перед судом. Они были лишены судоводительских дипломов и получили сроки тюремного заключения. Пренебрежение к исполнению своих служебных обязанностей и к долгу оказать гибнущим на море людям помощь со стороны этих двух офицеров долгое время вредило репутации английских моряков.

#### «ДРАММОНД КАСЛ»

17 июня 1896 года

Английский пассажирский пароход был разбит штормом у мыса Юшан. Погибло 252 человека.

Крушение «Драммонд Касл» – самая ужасная катастрофа из всех, какие происходили с южноафриканскими лайнерами в мирное время. Из 255 человек спастись удалось только троим.

Долгие годы после этого крушения, когда бы ни упоминался «Драммонд Касл», многие в Южной Африке повторяли одну ложную версию. «Конечно, ведь все офицеры танцевали!» – заявляли они. Это

очевидная неправда, хотя танцы в ту последнюю ночь действительно были, как и концерт, на котором присутствовал капитан Пирс.

Капитан У.-У. Пирс всю свою морскую жизнь ходил на судах известной компании «Касл». Сначала юнгой на ее парусниках, потом командовал на паруснике «Лемброк Касл», затем был офицером на пароходах этой компании и капитаном каботажного парохода «Курланд», затем капитаном пассажирского лайнера «Данбэр Касл» (построенного в 1883 году) и, наконец, командовал бывшим почтовым пароходом «Драммонд Касл», переведенным двумя годами раньше на вспомогательную службу.

Пассажиры называли «Драммонд Касл» «дорогим, нерасторопным «Драммондом», поскольку он не отличался скоростью. Однако им нравились его роскошные каюты, к тому же казалось, что лайнер выдержит любой шторм. Судно, водоизмещением почти 4000 тонн, находилось на плаву пятнадцать лет и перевозило пассажиров в каютах 1, 2 и 3 класса. В первом классе стояли мраморные ванны, а в салоне имелся рояль Незадолго до последнего рейса на корабле появилось электрическое освещение.

28 мая 1896 года в ясную погоду «Драммонд Касл» отошел от пристани в Столовой бухте. Впереди у пассажиров было трехнедельное путешествие.

На маршруте был только один промежуточный порт – Лас-Пальмас. Там «Драммонд Касл» взял на борт еще семь человек. Таким образом на борту корабля теперь находилось 141 пассажир и 104 офицера и матроса. 12 июня пароход вышел из Лас-Пальмаса в Лондон

Во вторник 16 июня «Драммонд Касл» пересек Бискайский залив и ^правился к побережью Франции в район ужасного мыса Юшан, известНого кладбища судов. Юшан представляет собой остров. Между ним и

материком есть узкий пролив, используемый каботажными судами Между Юшаном и небольшим островом к югу тянется банка Фронвер, а у подходов к банке находится риф под названием Пьер-Верт. Местные жители называют Юшан «островом ужаса».

В ту трагическую ночь шел дождь, море окутал густой туман. Пассажиры развлекались в главном салоне: за танцами последовал прощальный концерт. Публике показывали «живые картинки», которые так нравились викторианской публике.

Тридцатипятилетний англичанин Чарльз Маркуардт, пассажир первого класса, записал, что капитан появился лишь незадолго до окончания концерта, пробыл пять минут. Выслушав слова благодарности, он произнес небольшую ответную речь и вернулся на мостик.

Все трое спасшихся утверждали, что концерт закончился около 23 часов 30 минут. Некоторые пассажиры направились на верхнюю палубу, но там было промозгло и неуютно, и они разошлись по каютам. Маяк Юшана, свет которого уже должен был показаться, скрывала пелена тумана.

В 23 часа Маркуардт находился в курительной комнате, беседуя с мичманом военно-морского флота Мотье, одним из десяти моряков, путешествовавших в качестве пассажиров. Мотье сказал, что если на море туман, он никогда не ложится спать.

Когда раздался скрежещущий звук и палуба накренилась, оба выскочили наверх. Было очень темно. Телеграф на мостике громко звякнул, и машины застопорились. Нос лайнера погрузился в воду.

В то время как матросы срывали парусиновые чехлы с шлюпок, Маркуардт поспешил в свою каюту за спасательным жилетом. Он также прихватил пальто, предполагая провести холодную ночь в шлюпке. Однако шлюпки спустить на воду не успели. Едва Маркуардт снова выбрался на палубу, «Драммонд Касл» дал дифферент на нос под таким углом, что устоять было невозможно.

«Единственным человеком, которого я заметил на палубе, был пассажир по имени Хайндс, — вспоминал Маркуардт. — Он попросил у меня спасательный пояс, и я сказал, что он найдет запасной у меня в каюте. Я направился к стойке тента и подтянулся к лееру. Страшный рев наполнил воздух, когда в машинном отделении открыли клапаны котлов, чтобы выпустить пар. Освещение погасло. Спустя мгновение я оказался в море».

Маркуардт услышал крик, но большинство людей оказались запертыми внизу, и свист выходящего пара заглушал крики тонущих. Вырывающийся из иллюминаторов тонущего судна воздух также создавал оглушительный шум.

«Драммонд Касл» оставался на поверхности не более четырех минут после столкновения с рифом Пьер Верт. Шесть шлюпок так и не были сняты с шлюпбалок.

Матрос Годбольд в момент столкновения осматривал тенты. Когда с мостика раздалась команда: «Спустить шлюпки», Годбольд бросился к

одной из шлюпок. Четверо пассажиров пытались забраться в нее, хотя она еще не была готова. В это время судно соскользнуло с рифа в глубину. «Поднялся такой крик, какой, надеюсь, я никогда больше не услышу – рассказывал позже Годбольд. – Это были слившиеся воедино голоса обреченных. Те, кого не затянул водоворот, сражались за жизнь. Из волн рвались тшетные призывы».

Годбольда смыло водой со шлюпочной палубы. «Я спускался ниже и ниже, – продолжал он. – Я находился между мостиком и трубой и опасался, что меня затянет в трубу. Это был самый кошмарный момент в моей жизни. Однако каким-то чудом я выбрался на поверхность, когда уже не мог сдерживать дыхание».

Море был спокойным. Годбольд ухватился за крышку люка. Примерно полчаса крики о помощи звучали над морем. В ту ночь многих погубила холодная вода. На поверхности плавало немало обломков, которые могли поддержать потерпевших, но люди гибли от переохлаждения.

Позднее к Годбольду присоединился рулевой Вуд. На рассвете прилив вынес их к берегу, но течение снова потащило в море. Они пережили девять мучительных часов, прежде чем бретонские рыбаки подобрали их в лодку. Потерпевших крушение, полумертвых от холода, растерли и одели в теплые вещи, которые сняли с себя рыбаки. В 11 часов утра Годбольда и Вуда доставили на берег и уложили в постель.

Маркуардт первый отправил в Лондон сообщение о катастрофе. Попав на корабль, он выпил горячего чаю с бренди и проспал два часа.

«Драммонд Касл» погиб у Юшана, – сообщал он компании «Касл». – Вероятно, спасся я один». Двоих моряков высадили где-то в другом месте.

Мужчины находились в море, когда к берегу прибило первые тела, поэтому тяжелая работа по переносу покойников в спасательную станцию выпала на долю женщин. Позже королева Виктория выпустила в память о «Драммонд Касл» медаль, и ее вручили примерно 250 жителям острова Юшан в благодарность за попытки спасти живых и погребение покойных.

Французский буксир «Ла Лаборье» присоединился к рыбакам для поисков уцелевших во время крушения. Однако их не было.

В субботу 20 июня 1896 года две тысячи жителей Юшана приняли участие в похоронах. Сделать гробы для всех они не смогли, и большая часть из семидесяти трех выброшенных на берег покойников была похоронена в общей могиле. Маркуардт, Годбольд и Вуд навсегда запомнили долгий ГУЛ колоколов, раздавшийся после того, как длинная процессия подошла к кладбищу.

Два дня спустя Маркуардт приехал в Лондон, где ему пришлось пере^оггь еще одно тяжелое испытание. Он увидел, что конторы «Касл Лайн» ^реполнены обезумевшими матерями и женами. Они держали фотографии своих близких и умоляли сообщить последние новости. Некоторые волновались, не имея на то основания. «Многие молодые англичане за

176

терялись в Южной Африке, и их родственники дома испугались, что именно они, окоченевшие, лежат у Юшана, – писал Маркуардт – Малейшее сходство имен вселяло в сердца беспокойство» В течение нескольких дней он находился в офисе судоходной компании на Фенчерч- стрит и

отвечал на вопросы родственников

В Кейптауне узнали о катастрофе утром 18 июня, и «Кейп аргус» вышла специальным выпуском, с полным списком пассажиров «Драммонд Касл» Миссис Барнет из Йоханнесбурга и ее дочь незадолго до этого уцелели в ужасной железнодорожной катастрофе у Гленкоу, однако спастись после кораблекрушения им не удалось

В стране был объявлен траур Сэр Гордон Спригг, премьер-министр Калеккой колонии, выступил перед парламентом и предложил перенести заседание

Для владельца «Касл Лайн» сэра Дональда Кэрри крушение «Драммонд Касл» явилось жестоким ударом За четверть века существования его компания не потеряла ни одного пассажира Следственная комиссия сняла с компании все обвинения, установив, что судно было хорошо оборудовано и содержалось в надлежащем состоянии В гибели «Драммонд Касл» был обвинен капитан Пирс, который, по мнению комиссии, развил слишком большую скорость в условиях густого тумана, и ему следовало производить промеры глубин для контроля за курсом Это позволило бы узнать о том, что пароход прижимает к берегу сильным течением

На борту «Драммонд Касл», легшего на дно на глубину тридцать саженей, было золото, и в 1929 году итальянский водолаз Франческо со спасительного судна «Артильо» добрался до лайнера Он сообщил о тридцатифутовой пробоине в корпусе в районе носа и поднял на поверхность куски стальной обшивки Сейчас они находятся в Морском музее Ллойда в Лондоне Однако золото по-прежнему лежит вместе с утонувшими людьми неподалеку от скалистого островка Юшан

#### «ПОРТЛЕНД»

26 ноября 1898 года

Американский пассажирский пароход затонул во время шторма у мыса Код Погибли все 157 человек

Деревянный колесный пароход «Портленд» был построен в 1890 году на верфях города Бат в штате Мэн фирмой «Патти и компания» Судно проектировал Вильям Патти Водоизмещение «Портленда» составляло 2300 регистровых тонн, длина – 89 метров, ширина – 13 метров, высота борта до главной палубы – 3,4 метра Паровая машина с балансиrom обеспечивала ему ход в 14 узлов Пароход мог принять 700 пассажиров и 400 тонн груза Он славился своими мореходными качествами, надежностью 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

В субботу, 28 ноября 1898 года, пароход готовился к плаванию из Бостона в Портленд. Погода портилась. Прогнозировали сильный снегопад и потепление ночью. В воскресенье ожидалось значительное похолодание. Ветер юго-восточный, переходящий к ночи в северо-западный шторм. На Новую Англию 28 ноября одновременно надвигались два циклона: один со стороны Великих озер, другой – со стороны Мексиканского залива.

Субботний день выдался ясным, солнечным. Но к заходу солнца небо заволочило тучами, к 7 часам вечера с северо-востока задул ветер, с порывами до 13 миль в час. Вскоре он перешел в сильнейший шторм, который иррепетствовал 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. Желая попасть на пароход, несмотря на шторм, было предостаточно. Это объяснялось тем, что после праздника Дня Благодарения многие жители Портленда, погостив у родных в Нью-Йорке, Филадельфии и Бостоне, возвращались домой.

Многие на 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 сильный шторм, 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 уйти 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 стомильной трассе Бостон – Портленд. Ведь «Портленд» прекрасно переносил даже самые свирепые штормы, часто приходящие с юга.

За час до отхода в каюту капитана постучал один из пассажиров, который должен был отправиться в рейс, давний приятель Бланшарда, морской капитан Лейтон. Он спросил, неужели тот и в самом деле намерен уйти в рейс в такую погоду. Капитан «Портленда» ответил утвердительно. Лейтон взял свой саквояж и решительно направился к сходням.

В 17 часов 30 минут Бланшарда вызвали на причал, капитан Александр Деннисон из Портленда передал ему по телефону совет управляющего компанией задержаться с выходом до 21 часа.

Но Бланшард заявил, что его судно отходит точно по графику 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 18 часов 40 минут ветер в гавани усилился. Инеем покрылись сделанные из красного дерева поручни парохода и бронзовый орел на его рубке. Но капитан не изменил своего решения.

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

В 18 часов 55 минут с «Портленда» отдали последний кормовой швартов.

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

На борту парохода было 108 пассажиров и 68 членов экипажа.

В городе в это время шел густой снег, барометр продолжал падать Норд-вест дул со скоростью 13 миль в час.

179

Когда «Портленд» покидал гавань, в нее входил пароход «Кэннелби», поддерживавший регулярное сообщение между Бостоном, Батом, Бутбеем и портами штата Мэн. Это судно уже 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 с парохода «Моунт Дезерт», следовавшего в порт. Пароходы разошлись на траверзе Грейвз Лейдж. Капитану «Моунт Дезерт» Вильяму Ро казалось, что «Портленд» обязательно вернется в порт. Но этого не случилось... «Портленд» видел и капитан Джозеф Кемп, командовавший буксиром «Силф № 8», когда проходил остров Диир.

Рыболовное судно «Мауд Эс» встретило «Портленд» примерно в четырех милях к юго-западу от острова Тэчер. 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 метров.

Бланшард продолжал вести свое судно вдоль берега навстречу северозападному шторму. Волнение все больше увеличивалось, дул ветер, пошел снег.

В 23 часа «Портленд» еще находился около побережья Глостера, в 12 милях к юго-востоку от острова Тэчер. Здесь его заметили со шхуны «Грейлинг», капитан которой, опасаясь, что быстроходный пароход, не различив огней, может потопить шхуну, зажег фальшфейер. Со шхуны видели, что «Портленд» сильно раскачивался на волнах. 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, шел тот или стоял на месте. Ему показалось, что пароход просто отработывал 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 – 26 миль в час, к 15 часам он ушел на север, 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 миль в час.

В Портленде в это время шторм перешел в ураган, который надолго ^печатлелся в памяти жителей. Скорость ветра достигала уже 70 миль в

## 180 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

час. Гидрометеостанция маяка Хайленд на мысе Код зарегистрировала скорость 90 миль в час, после чего приборы унесло шквалом.

Самуэль Фишер – капитан спасательной станции на мысе Код – ^ перед тем как лечь спать отчетливо услышал четыре гудка парохода. Это было через шесть часов, после того как «Портленд» видели со шхуны «Эдгар Рэнчэлл», в 5 часов 45 минут утра в воскресенье 27 ноября фц. шер 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. В районе Уискассета на скалы выбросило двухмачтовую шхуну, а на камнях острова Томпсона оказалась шхуна «Фред 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.

В воскресенье в 9 часов утра ураган неожиданно стих на один час. Небо прояснилось, и показалось солнце. «Портленд» в 10 часов 30 минут утра был еще на плаву, чему есть свидетельства. Возможно, он выдержал ураган и до полудня.

К 11 часам утра шторм у мыса Код возобновился с прежней силой. Возможно, «Портленд» еще в это время был на плаву, еще держался в этой жестокой схватке со стихией. Не исключено, что волны смыли его спасательные шлюпки, выбили окна в его салонах, снесли рубку, разбили надстройку. Пока в топках измученные кочегары могли держать огонь, он противостоял стихии, 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, волны залили каюты, салоны, машинное отделение, трюм... Так, вероятно, он и погиб.

Утром в Портленде, когда народ высыпал 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-Хиллз-Бар. Навстречу ему со станции Рейс-Пойнт шел спасатель Бичерс. Оба встретились в Хаф-Уэй-Хаус («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

181

еще с десятков подобных ей. Это были пустые закрытые банки из-под сметаны. Затем смотритель обнаружил весла, деревянные панели, обломки досок, бочки, зеленые и розовые бумажные салфетки, деревянную дверь...

Примерно в это же время другой спасатель-обходчик, обследуя берег в пяти милях к югу от места, где шел Джонсон, увидел в прибое труп негра. На нем была форма стюарда с бронзовыми пуговицами с эмблемой «Портленда». Потом в прибое спасатель заметил еще один труп, потом второй, третий и спасательный круг с надписью, свидетельствующей о его принадлежности «Портленду».

К полуночи воскресенья, во время прилива, море выбросило на восточное побережье мыса Код множество электрических лампочек, подволока каюты длиной 3 метра, матрицы, стулья, обломки дерева, рамы картин, панели красного дерева, латунный рукомойник.

Долго еще находили на берегу вещи с погибшего судна: бочки с лярдом, клавиши от рояля, ножки стульев красного дерева, деревянные резные колонны, детские игрушки... Однако в этой куче обломков были предметы, которые не принадлежали «Портленду». Как полагали эксперты, труженная углем шхуна столкнулась во время шторма с «Портлендом».

Позже члены следственной комиссии определили по цвету краски, что подволока каюты был с «Пантагоета». Поэтому не исключалась версия, что пароходы столкнулись. «Пантагоет» следовал из Нью-Йорка в Рокленд в штате Мен 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 личные вещи брата. Сама шхуна, ее капитан и команда исчезли

Количество выбрасываемых морем трупов продолжало расти с каждым днем. Некоторые из них были в одежде, другие обнаженные. На нескольких погибших пассажирах были ночные рубашки и пижамы, следовательно, катастрофа произошла ночью.

На берегу нашли вещи, принадлежавшие самому богатому пассажиру «Портленда» Орону Хуперу – мебельщику из Портленда. Он находился на пароходе вместе с сыном. Для многих осталось загадкой, почему он в столь скверную погоду предпочел путешествие на корабле, а не на поезде, который доставил бы его в Портленд в полночь. Оказалось, что у Хупера был бесплатный абонемент на любой пароход, и он, решив сэкономить деньги, сдал билет на поезд...

В понедельник выпуск газеты «Портленд пресс» открывался репортажем о воскресной катастрофе. «Не приходится отрицать, что значительное беспокойство публика испытывает по поводу «Портленда», о котором еще ничего не слышно». Лишь на третий день газета «Бостон Ге

182

ральд» 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 — капитан виноват в принятии неправильного решения и в неподчинении приказу», — заявил он

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 неплохо заработал

Сам «Портленд» до сих пор не обнаружен, поскольку никто не знает, где произошла катастрофа

«ЛА БУРГОНЬ»

4 июля 1898 года

Французский лайнер затонул у острова Сейбл после столкновения с английским парусным кораблем «Кромантишир»  
Погибло 561 человек

Было еще темно, когда Оскар Хендерсон, капитан английского парусного барка «Кромантишир», поднялся на палубу Судно приближалось к району острова Сейбл Накануне вечером Хендерсон приказал вахтенному штурману разбудить его, если видимость ухудшится Так оно и случилось — «Кромантишир» попал в туман, которым почти всегда окутан коварный Сейбл, этот легендарный «Остров призраков» Капитана беспокоила не только близость его опасных песчаных отмелей, сколько вероятность столкновения здесь с другим судном

Судно шло со скоростью 5–6 узлов Каждые две минуты с носовой части корабля раздавался протяжный, чуть приглушенный туманом звук горна

Вахту нес молодой третий штурман Александр Стюарт

Начинало светать, и туман немного поредел Стюарт услышал отдаленный низкий бас гудка парохода Через минуту он был уже слышен яснее, еще через минуту — совсем отчетливо По мощному звуку гудка можно было предположить, что это большой пароход Вдруг с бака «Кромантишира» раздался крик впередсмотрящего — матроса первого класса Хэлли «Судно слева по носу!»

Капитан Хендерсон увидел впереди бушприта своего барка вынырнувший из тумана длинный черный корпус судна с четырьмя мачтами без парусов Оно с большой скоростью двигалось под острым углом слева направо по отношению к курсу «Кромантишира» Капитан подбежал к штурвалу и со всей силой начал его быстро крутить

В это время с бака послышался звон разбиваемого стекла, треск ломающегося дерева, свист лопнувших стальных штагов корабля

184

Наклонный бом-утлегарь «Кромантишира», выступавший перед его

форштевнем на 15 метров, пронзил шлюпку, стоявшую на кильблоках впереди ходового мостика неизвестного судна, разрушил мостик и обломился в развороченной средней надстройке. Оставшимся утлегарем в щелы были разбиты еще две шлюпки, и когда обломился и он, стальной бушприт корабля, как таран, пропорол верхнюю часть борта судна на полусотню метров.

Удар при столкновении был скользким, причем каждое судно в этот момент двигалось вперед: «Кромантишир» шел шестиузловым, а пароход, как выяснилось потом, семнадцатиузловым ходом.

Правый становой четырехтонный якорь «Кромантишира» был приготовлен к отдаче и висел над клюзом. По иронии судьбы этот «символ надежды» и погубил оказавшееся под носом «Кромантишира» судно. Скользя вдоль правого борта незнакомца в сторону его кормы, барк всадил рог своего якоря в обшивку парохода и содрал ее в нескольких местах у самой ватерлинии. При этом якорь, выбив около двух десятков иллюминаторов нижней палубы и сделав большую дыру в корпусе парохода позади его машинного отделения, зацепился лапой за один из шпангоутов. Якорная цепь лопнула, и якорь остался торчать в разорванном борту ниже ватерлинии. Острый форштевень «Кромантишира» пробил чужой борт ниже уровня воды и вошел внутрь корпуса на 5 метров позади второй прот-мачты. Площадь пробоины составляла несколько квадратных метров. Со скрежетом столкнувшиеся суда, еще раз ударившись бортами, изза большой силы инерции своих масс расцепились, и неизвестный четырехмачтовый пароход без парусов промчался дальше в туман.

Так началась одна из самых тяжелых драм в истории торгового судоходства на море. Это произошло около 5 часов утра 4 июля 1898 года примерно в 60 милях к югу от острова Сейбл.

Пароходом, который неожиданно появился перед форштевнем «Кромантишира», был французский лайнер «Ла Бургонь» фирмы «Компани жeneralь трансаatlантик», построенный в 1885 году. Его регистравая вместимость составляла 7395 тонн, длина – 150 метров, ширина – 15,8 метра, высота борта – 10,5 метра. Паровая машина обеспечивала судну мощность 9 800 лошадиных сил. Лайнер мог развивать скорость до 18 узлов. Его пассажирские помещения, размещенные на четырех палубах, могли принять полторы тысячи человек. «Ла Бургонь» являлась серийным пакетботом; вместе с «Ла Шампанью» и «Ла Гасконью» она обслуживала североатлантическую линию. Эти суда имели хорошо оборудованные каюты для пассажиров первого и второго класса, с электрическим освещением, и несколько отсеков для перевозки эмигрантов.

Утром 2 июля 1898 года «Ла Бургонь» вышла из Нью-Йорка в Гавр На ее борту находилось 725 человек: 191 пассажир первого класса, 125 пассажиров второго класса, 281 – третьего класса и 128 членов экипажа. Среди пассажиров был известный русский борец Юсупов, который после выступления в Америке возвращался в Европу.

«ЛА БУРГОНЬ»

185

Вечером 3 июля на подходе к острову Сейбл судно попало в густой туман. Всю ночь на 4 июля лайнер шел в тумане полным ходом, неся ходовые огни и подавая туманные сигналы паровым гудком. Сейчас уже никто не сможет объяснить, почему «Ла Бургонь» шла в этом, столь оживленном, районе судоходства на большой скорости и почему она оказалась на 160 миль севернее трассы, рекомендованной для судов, идущих

на восток Фактически пароход оказался на трассе парусных судов, совершавших плавание из Европы в Америку. Пароходом командовал опытный и весьма уважаемый на французском флоте капитан Делонкль. Но почему он проявил столь большую неосторожность в этом плавании, ответить трудно.

С рассветом 4 июля туман стал густым, как молоко, и впередсмотрящие с бака и фор-марса уже в 30 метрах не могли ничего различить. Но «Ла Бургонь», окутанная туманом, словно саваном, неслась семнадцатиузловым ходом навстречу своей гибели. Каждые две минуты уносились в туман протяжные гудки парохода.

Около 5 часов утра впередсмотрящий с марса «Ла Бургони» услышал звук туманного горна парусного судна. Матрос тут же доложил об этом на мостик вахтенному штурману. Далее все произошло настолько быстро что штурман Делинж не успел даже что-нибудь предпринять, чтобы разойтись с судном, сигнал которого был услышан вблизи прямо по курсу. Увидев выступившие из тумана паруса, он положил руль «лево на борт» и /'«'л машине сигнал «Товсь». Но суда столкнулись раньше, чем «Ла Бургонь»- успела отвернуть в сторону или застопорить свою машину Лайнер успел дать только гудок.

Бушпритом «Кромантишира» на ходовом мостике лайнера были убиты штурман Дюрон, впередсмотрящий на крыле мостика и рулевой. Несший вахту Делинж сумел через обломки разрушенного мостика добраться до уцелевшей тумбы машинного телеграфа и перевести его рукоятки на «Стоп».

В пробоину корпуса «Ла Бургони» устремилась вода. Она вливалась рекой в котельное отделение парохода. Один из кочегаров бросился наверх доложить об этом капитану, а когда вернулся, то отделение уже было заполнено водой. Часть системы паропроводов оказалась порванной, и нескольких кочегаров обварило паром.

От удара при столкновении на палубу «Кромантишира» рухнули форстенга и грота-брам-стенга. При падении они увлекли с собой два рея и порвали часть такелажа. Потеряв бом-утлегарь, утлегарь и бушприт со всеми носовыми парусами, барк перестал слушаться руля. Людям, находившимся на борту «Кромантишира», не было причинено никаких повреждений, никто не получил даже царапины, и хотя в носовой части корабля появилась течь, вода залила только форпик. Благодаря водонепроницаемости таранной переборки барк остался на плаву.

До «Кромантишира» доносились сначала продолжительные, а потом прерывающиеся (из-за поврежденного паропровода) низкие гудки паро

186

хода. Потом донеслось несколько выстрелов ракетниц, и сквозь уже рассеявшийся туман можно было увидеть красные вспышки ракет Капитан барка дал несколько гудков туманным горном и послал в небо несколько сигнальных ракет. Но раздавшиеся в ответ гудки парохода теперь едва можно было различить, их уносило в сторону. Пароход уходил...

Минуты через три после удара на разрушенном мостике «Ла Бургони» появился капитан Делонкль и вся палубная команда из кубриков высыпала наверх. Матросы получили приказ откачивать воду ручными помпами. Но лайнер уже имел крен на правый борт, и, зная характер повреждений, Делонкль понимал, что судно спасти невозможно. Тем не менее он решил попытаться выбросить лайнер на песчаные отмели Сейбла, до которого было примерно 60 миль. Капитан перевел ручки машинного телеграфа с положения

«Стоп» на «Полный вперед», приказал править по компасу курсом «Норд 10 градусов к осту». Несмотря на сильные разрушения в корпусе, перебитые паропроводы и панику в котельном отделении, машина лайнера заработала, и «Ла Бургонь» рванулась вперед. Механики доложили на мостик, что топки второго котельного отделения будут залиты водой через 10 минут. На самом деле это случилось через 5 минут. С каждой минутой правый борт его оседал все глубже. Вода начинала заливать пароход через пробоины, еще только что находившиеся выше ватерлинии. Когда она залила топки, котельное отделение наполнилось едким угольным дымом.

Машина «Ла Бургони» остановилась, винт парохода перестал вращаться.

В наступившей тишине, прерываемой теперь лишь шипением вырывающегося из машины пара, на палубах «Ла Бургони» раздались крики...

Когда машина «Ла Бургони» стала, капитан Делонкль приказал всем офицерам явиться на мостик. Отдав команду спасать на шлюпках в первую очередь женщин и детей, Делонкль пожал всем офицерам руку, попрощался с ними и остался на мостике один среди обломков.

Матросы начали снимать со спасательных вельботов брезенты, и пассажиры бросились занимать в шлюпках места. На лайнере было всего десять гребных судов, из которых три были разбиты в момент удара. Семь оставшихся, конечно, не могли вместить всех пассажиров и команду лайнера.

С момента столкновения прошло всего 5–7 минут, а на палубе парохода уже творилось что-то невообразимое. Не случайно это кораблекрушение в летопись морских катастроф вошло под такими названиями, как «кровавое кораблекрушение» и «варфоломеевское утро».

Хроники свидетельствуют, что на борту «Ла Бургони» среди пассажиров находилась часть команды одного австрийского парохода, который потерпел крушение у берегов Америки. Пережив одно крушение и спасшись просто чудом, эти люди снова предстали перед фактом неминуемой гибели. Проснувшийся в них звериный инстинкт лишил их человеческого облика. В тот момент, когда одни помогали женщинам сесть в шлюпки, поддерживали стариков и бережно передавали младенцев, австрийские мо  
<ЛА БУРГОНЬ\*

187

ряки револьверами и ножами прокладывали себе дорогу к шлюпкам. Их примеру последовали итальянские эмигранты, которые составляли большую часть обитателей третьего класса. На палубе заблестели лезвия ножей...

Второй штурман руководил спуском одной из шлюпок левого борта. Он смог посадить в нее женщин и детей. Шлюпка находилась у борта, и глаголь-таки ее талей еще не были отсоединены, когда с палубы по тросам стали спускаться итальянцы. Невзирая на мольбы и крики матерей и плач детей, мужчины-эмигранты, стараясь спасти свою жизнь, потопили шлюпку: хрупкое суденышко не выдержало веса людей и наполнилось водой – матери с детьми оказались в воде. То же самое произошло и со второй шлюпкой.

Австрийцы пробивались сквозь обезумевшую толпу к большому катеру, который был закреплен на кильблоках по левому борту на носовой палубе. Не зная, как его нужно спустить, они столкнули его в воду и начали прыгать за борт.

Один из офицеров «Ла Бургони» с трудом разместил в одной из шлюпок левого борта группу женщин и детей. Он надеялся, что матросы позаботятся спустить эту шлюпку на воду, и занялся посадкой женщин в другую шлюпку. Но в шлюпке, где сидели женщины, заело блок кормовых талей, и она с сильным наклоном на нос так и осталась висеть, раскачиваясь на талях.

Лайнер продолжал валиться на правый борт, вода уже подступала к главной палубе. Из помещений третьего класса на шлюпочную палубу толпой лезли охваченные страхом полуодетые эмигранты. Попытки офицеров лайнера сдержать их натиск не имели успеха. Офицеров уже никто не признавал, повсюду царили анархия и беспорядок. В носовой части парохода, где матросы раздавали из большого ящика спасательные нагрудники, шли непрерывные драки, люди вырывали друг у друга эти, ставшие теперь на вес золота, предметы и в спешке надевали их на себя. Матросам «Ла Бургони» было не до объяснений, как правильно надевать и завязывать нагрудники. Позже выяснилось, что именно это многим пассажирам стоило жизни. Они завязали нагрудники слишком низко – по талии, вместо того чтобы закрепить их ремнями на уровне груди. Позже, в местах, где затонула «Ла Бургонь», нашли десятки трупов, которые плавали вверх ногами...

Финал драмы был уже близок – и с минуты на минуту «Ла Бургонь» должна была опрокинуться на правый борт. Ни водонепроницаемые отсеки лайнера, большая часть дверей в которые была закрыта, ни продольные переборки котельных отделений, делящие их на две части, не спасли лайнер от гибели. Его запас плавучести и остойчивости был на исходе...

До самой последней минуты на лайнере шла отчаянная борьба за Жизнь... Те, кому не нашлось места в шлюпках, столпились на палубе под ходовым мостиком вокруг капитана. Делонкль ободрял этих несчаст

188

тных советами, как нужно прыгать за борт, если судно начнет опрокидываться. Среди этого беспорядка и ужаса он был бессилен что-либо изменить. Этот человек, возвращения которого на берегу ждали жена и пятеро детей, не имея в душе никакой надежды на спасение, сохранял мужество и самообладание. Рядом с капитаном стоял пассажир, жену которого задавили в свалке у шлюпки, и держал на руках двух голых кричащих младенцев. На синевших от холода детей кто-то набросил плед, снятый со своих плеч.

В это время рядом с ходовым мостиком матросы предпринимали последние попытки исправить сломанное устройство шлюпочных талей и спустить на воду последнюю шлюпку, для этого необходимо было освободить шлюпку и всем выйти из нее на палубу. Но, несмотря на объяснения и уговоры капитана и офицеров, ни один человек в этой шлюпке не двинулся с места; рядом стояла толпа, готовая каждую секунду броситься на штурм освободившейся шлюпки. Эта шлюпка пошла на дно вместе с пароходом...

В течение последующих долгих месяцев и даже лет драма у острова Сейбл занимала почти всю мировую прессу.

Американская газета «Нью-Йорк Мэйл энд Экспресс» через два дня после гибели «Ла Бургони» констатировала: «Каков бы ни был приговор суда в отношении управления лайнером, как до столкновения, так и после, факт остается фактом: в истории трагедий на море, сохранившихся в памяти человечества, подобного еще не было».

А на полосе нью-йоркской «Тайме» стоял такой заголовок: «Это был французский корабль, и с него спаслась лишь одна женщина». К великому позору фирмы «Компани женераль трансатлантик», это был факт. Из 200 женщин, 50 грудных младенцев и 30 детей постарше спаслась только одна женщина.

Перед тем как лайнер опрокинулся, капитан Делонкль, второй штурман Дюпон и рулевой Деваль поднялись на разрушенный мостик. Вода уже подошла к их ногам. Жизнь парохода исчислялась теперь секундами.

Делонкль схватил литье малого аварийного гудка и потянул: над пароходом раздался пронзительный гудок, он пронесся над покрытым туманом океаном как крик агонии. Потом волны скрыли ходовой мостик лайнера.

Вот как описывал последние минуты «Ла Бургони» один из спасшихся пассажиров – швейцарец Найффелер:

«Раздался какой-то громкий треск, и корабль, опрокидываясь на правый борт, стал быстро уходить кормой в воду. Десятки людей, оставшиеся на палубах, стали прыгать за борт по мере того, как пароход погружался с шипением, окутанный паром. Оказавшись в воде, люди плыли к шлюпкам и, залезая в них, топили их...»

Среди плававших обломков люди боролись за жизнь. В большинстве такие поединки кончались в пользу смерти: над скрытым туманом мо

.ДА БУРГОНЬ»

189

рем раздавался последний крик, и человек исчезал в волнах. Так погиб русский борец Юсупов. Он не умел плавать. Рулевой Деваль при погружении судна попал в водоворот и был увлечен под воду на глубину, как он говорил, около 20 метров. Он считал себя погибшим, но каким-то чудом смог вынырнуть на поверхность и залезть на днище перевернутой шлюпки.

Борьба за место в шлюпках и на плотках продолжалась еще несколько часов после погружения «Ла Бургони».

Оказавшиеся в воде люди подплывали к шлюпкам и пытались найти в них спасение. Но их безжалостно били по голове веслами и отпорными кряками, ударяли по ухватившимся за планширь шлюпки пальцам.

Первые две шлюпки «Ла Бургони», которыми командовали матросы Жандро и Ле Корр. были спасены «Кромантиширом» около 6 часов утра, когда туман почти рассеялся.

По мере того как на палубу корабля стали прибывать израненные, искалеченные спасшиеся, начала вырисовываться страшная картина гибели парохода. Хендерсон, чтобы принять на борт спасенных, выбросил около 30 тонн фуза за борт. В полдень того же дня к борту «Кромантишира» подошел пароход «Грешиан», который направлялся из Глазго в Нью-Йорк. «Кромантишир» пришлось взять на буксир, без носовых парусов он был неуправляем, а в первом трюме уровень воды достигал 2,5 метра.

Когда капитан Хендерсон произвел подсчет спасшихся с «Ла Бургони», то получил следующие цифры: 59 пассажиров (включая единственную женщину) и 105 членов экипажа. Всего 164 человека. Напомним, что



на лайнере в момент выхода из Нью-Йорка было 725 человек: 597 пассажиров и 128 членов экипажа. Таким образом, число жертв этой катастрофы составляет 561 человек: 538 пассажиров и 23 члена экипажа. (Различные морские историки указывают число погибших по-разному 597, 565 и 546 человек.)

Сразу же после того, как пароход «Грешан» прибыл в Галифакс, по разбору катастрофы было назначено следствие. Показания очевидцев установили факты многих убийств на борту лайнера до его погружения и после – на плотках и в шлюпках. Виновные в убийстве австрийские моряки и итальянские эмигранты под конвоем были отправлены во Францию. Не в лучшем свете выглядели и спасшиеся члены команды «Ла Бургони». Сравнение цифр числа погибших пассажиров и моряков лайнера – 538 и 23 – говорило не в пользу последних. Допрос свидетелей позволил установить личности и тех членов команды «Ла Бургони», которые также совершили зверские убийства на борту.

Единственное, что в какой-то мере реабилитировало французских судовладельцев в глазах мировой общественности, был факт гибели при исполнении служебных обязанностей всех (кроме одного) офицеров лайнера. Этим одним оказался штурман Делинж. В его адрес не последовало

190

ни одного нарекания со стороны свидетелей катастрофы. Делинж признал факт, что «Ла Бургонь» в течение всей ночи шла в тумане полным ходом, неся включенными ходовые огни и все время подавая гудки. Но ответственность за это полностью лежала на капитане Делонкле, который погиб вместе со своим судном.

25 сентября 1898 года в Галифаксе с капитана «Кромантишира» полностью были сняты все обвинения.

«МЭН»

15 февраля 1898 года

Броненосный крейсер затонул в порту Гаваны в результате взрыва в носовой части. Погибло 266 моряков.

Утром 15 февраля 1898 года над столицей Кубы Гаваной прокатился раскатистый гул взрыва. Те, кто в это время были на набережной, увидели, как над носовой частью двухтрубного военного корабля сверкнула яркая вспышка, и тотчас он окутался густыми

клубами черного дыма. Через несколько минут корабль исчез под водой. Так погиб американский броненосный крейсер «Мэн», который за десять дней до того пришел в Гавану с визитом дружбы.

К месту катастрофы немедленно бросились шлюпки испанского крейсера «Альфонс XII». Моряки постарались сделать все возможное, чтобы помочь немногим, уцелевшим с «Мэна».

Вскоре стали известны и некоторые подробности трагедии. По словам

капитана Сигби, командира крейсера, катастрофа произошла совершенно неожиданно. В 9 часов 40 минут, когда часть команды еще спала, крейсер вздрогнул от необычайно сильного взрыва в носовой части, приподнялся, потом тяжело осел в воду и затонул. Сам Сигби при взрыве был ранен в голову, но до последних минут своего корабля пытался спасти если не его, то хотя бы команду. Однако усилия капитана оказались тщетны: «Мэн», превращенный в груды изуродованных развалин, увлек за собой на дно бухты 266 моряков – три четверти экипажа.

Каковы же причины катастрофы?

По мнению испанцев, «Мэн» погиб от внутреннего взрыва в носовом погребе боезапаса. Причину взрыва можно было установить, обследовав обломки погибшего корабля. «Мэн» лежал на небольшой глубине, и сделать это было сравнительно легко.

Иначе считали в США. Не запросив разрешения Испании, чьей колонией в то время была Куба, в Гавану отправили специальную следственную комиссию, состоящую из четырех американских морских офицеров. 19 февраля комиссия приступила к работе

Мадриду не понравилось столь бесцеремонное поведение своего сейнерного соседа, и 25 февраля кубинский губернатор Бланко заявил официальной протест. Одновременно испанцы предложили Америке разумный по их мнению, компромисс, создать для расследования катастрофы

192

смешанную испано-американскую комиссию. Однако предложение Бланко было отклонено, причем в довольно невежливой форме.

Пока четверо американцев обследовали обломки «Мэна», в США подозрительно быстро, если не сказать организовано, вспыхнула ярая антииспанская кампания, недвусмысленно призывавшая американцев к войне с Испанией.

«Военный корабль «Мэн» расколот секретной адской машиной врага!», «Мэн» предательски разрушен!» – были заголовки в «Джорнел», а журналист из «Уорлд» откровенно требовал от правительства ответных шагов: «Разрушение «Мэна» должно быть основанием для приказа нашему флоту отплыть в Гавану!»

Газетам вторил заместитель морского министра США Теодор Рузвельт, горячий сторонник войны с Испанией и будущий президент США.

Американское правительство, торопя события, ассигновало 50 миллионов долларов на нужды «национальной обороны», у военной промышленности резко возросли заказы – Соединенные Штаты открыто готовились к войне.

Тем временем закончила работу американская следственная комиссия и 21 марта опубликовала свой отчет. Судя по материалам расследования, «Мэн» погиб от взрыва подводной мины или торпеды. Хотя комиссия и не называла виновников катастрофы, но каждому американцу было ясно, что во всем повинны испанцы. Версию США подхватила пресса многих стран. Некоторые издания осторожно выражали сомнения в том, что «Мэн» погиб от диверсии. Вот что писал российский журнал «Вокруг света»: «Три недели назад на рейде Гаваны взлетел на воздух пришедший туда североамериканский броненосец «Мэн». Причина взрыва – одна из торпед, опущенная испанцами в воду для защиты гавани». Концовка сообщения явно отрицает умышленный характер катастрофы..

Естественно, испанская сторона категорически не согласилась с выводами американских экспертов и создала свою комиссию, однако американцы не разрешили ей осмотреть обломки «Мэна». Испанцам пришлось ограничиться опросом свидетелей взрыва. Восстановив таким образом ход катастрофы, они сделали вывод, что вопреки версии США взрыв 15 февраля был внутренним. Результаты своей работы испанская комиссия опубликовала 28 марта.

Тем временем президент Мак-Кинли обратился к конгрессу с очередным посланием, в котором заявил: «Потеря «Мэна» ни в коем отношении не была результатом небрежности со стороны офицеров или членов команды указанного корабля. Корабль был разрушен взрывом подводной мины, который вызвал взрыв двух... передних складов боеприпасов»

Мак-Кинли не назвал испанцев виновниками катастрофы, но всю ответственность за нее возложил на Мадрид, мотивируя это тем, что «Мэн» погиб в территориальных водах Испании.

Со столь скороспешными выводами многие не согласились. В частности, авторитетный русский «Морской сборник» напомнил читателям не 193

которые факты, частично подтверждающие испанскую версию, — за два года до того в угольных ямах американских крейсеров «Цинциннати» и «Нью-Йорк» самопроизвольно вспыхнул брикетный уголь. Пожар угрожал погребам боезапаса. Катастрофу удалось предотвратить буквально чудом, затопив в последний момент погреба забортной водой. По мнению «Морского сборника», такой же пожар на «Мэне» мог вызвать и роковой для него взрыв в носовом погребе.

Тем временем американское правительство открыто призвало своего президента к войне: «Невозможно дольше терпеть ужасающее положение вещей, в течение трех с половиной лет господствующее на Кубе. Оно возмущает нравственное чувство американского народа, является позором для христианской цивилизации и завершилось гибелью федерального военного судна «Мэн» с 266 лицами его экипажа во время дружеского посещения гаванской бухты».

Убедившись в полной поддержке правительства, Мак-Кинли заявил 11 апреля: «Интервенция есть наш особый долг, поскольку все это совершается у наших границ». Президент оправдывал войну интересами безопасности Соединенных Штатов, которым, само собой разумеется, никто не угрожал...

20 апреля американский посол Вудфорд предъявил Мадриду ультиматум. Соединенные Штаты требовали, чтобы Испания отказалась от Кубы и вывела из ее района свою армию и флот. Срок ультиматума истек 23 апреля, но уже за день до этого американская эскадра адмирала Симпсона вышла из Ки-Уэста, чтобы блокировать кубинские воды, а на следующий день эскадра адмирала Дьюи отправилась к Филиппинам. Не раздумывая, президент США сделал еще один решительный шаг — объявил о призыве в армию 25 тысяч добровольцев.

Испано-американская война закончилась триумфальной победой США. Отсталая Испания вынуждена была отказаться от Филиппин и своих владений в Вест-Индии. Куба на долгие годы превратилась в полуколонию США, пока не стала свободной после национально-освободительного восстания, которым руководил Фидель Кастро.

Испания потеряла в этой войне почти все, чем владела, — и колонии, и военно-морской флот. Потери Америки были неизмеримо меньше

Победная война как-то быстро стерла из памяти американцев воспоминания о ее жертвах, первыми из которых были 266 моряков «Мэна» Осталась нераскрытой и тайна гибели корабля.

Не исключено, что к взрыву были причастны американские «ультра» Эта мысль уже была высказана в свое время некоторыми историками США. Они считали, что виновниками взрыва были те, кто опасался мирного разрешения конфликта, кто был заинтересован в наживе, которую ^лил захват острова.

В подтверждение такой версии говорят не столько обстоятельства взрыва) сколько те события, которые произошли вскоре после катастрофы, в феврале – марте 1898 года, и еще через 13 лет.

194

Прежде всего настораживает упорное нежелание американских властей допустить к расследованию катастрофы испанских экспертов Еще более подозрительна странная просьба капитана Сигби, высказанная им 25 марта (к этому времени американцы уже осмотрели «Мэн») Сигби просил у гаванских властей разрешения подорвать динамитом остатки своего крейсера!

Рассуждая логически, следует предположить, что, сваливая всю вину на испанцев, морское командование США должно было опубликовать подробные результаты исследования Увы, командование поступило совсем по-другому.

В 1910 году «Мэн» начали поднимать на поверхность, причем оригинальным способом Сначала паровые молоты, установленные на плавучих платформах, вбили в грунт возле судна множество 30-метровых железных свай, окружив лежащий на 14-метровой глубине крейсер сплошной стеной. Затем, тщательно заделав промежутки между сваями, откачали из «кольца» воду. На палубу «Мэна» впервые после катастрофы спустились американские моряки.

Уже беглый осмотр показал, что испанцы в свое время совершенно правильно отвергли версию взрыва котлов, – котельное отделение было цело, но взрыв, как установили эксперты, все-таки произошел внутри корабля Это окончательно опровергло американскую версию о подводной мине или торпеде. Неожиданно по распоряжению свыше эксперты прекратили работы, а все материалы исчезли в государственных архивах, надолго запечатанные грифом совершенно секретно

Подъем «Мэна», стоивший американским налогоплательщикам 750 тысяч долларов, закончился в 1911 году. Разрушенную при взрыве носовую часть крейсера разрезали и отправили на переплавку

«ГЕНЕРАЛ СЛОКАМ»

15 июня 1904 года

Американский экскурсионный речной пароход погиб в результате пожара на Ист-Ривер в Нью-Йорке Число жертв превысило 1000 человек

Пассажирский колесный пароход «Генерал Спокам» был построен на верфи компании «Дэвайн энд Бартис» в Бруклине в 1891 году 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 тонны, длину – 80 метров, ширину – 11 метров,

осадку – 2,6 метра. «Генерал Спокам» благодаря паровой машине мощностью 1400 лошадиных сил развивал скорость до 18 узлов. На четырех палубах парохода могли разместиться 2500 пассажиров.

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

В последнем рейсе пассажирами «Генерала Слокама» оказались германские эмигранты, поселившиеся лет двадцать назад в Манхэттене в нижней части Ист-Сайда, в районе Миддл-Вилледж. Это место, расположенное между 14-й стрит и вокзалом Хьюстон, до сих пор носит название \*Малая Германия». Тем летом 1904 года немецкая община лютеранской Церкви Св. Марка в Нью-Йорке, отмечая семнадцатую годовщину своего существования в эмиграции, наняла «Генерала Слокама» для увеселительной прогулки в Саранчовую Рошу – живописный пригород Нью-Йорка на северном берегу острова Лонг-Айленд

Рано утром 15 июня 1904 года пароход покинул свою стоянку на Гудзоне (Норт-Ривер) и, обойдя набережную Баттери, в 8 часов 20 минут пришвартовался к пирсу на реке Ист-Ривер, чтобы принять пассажиров Экскурсантами в основном оказались женщины и дети, мужчин было не больше ста. Приняв на борт 1388 человек, «Генерал Спокам» в 9 часов 40 минут утра отошел от причала, развернулся и двинулся вниз по ИстРивер в сторону пролива Лонг-Айленд, подгоняемый сильным отливным Учением.

196

Капитаном корабля был 67-летний голландец Вильям Ван-Шайк с двумя его помощниками – лоцманами Эдвардом Уартом и Эдвардом Уивером. Через несколько минут судно должно было войти в узкий скалистый пролив Холл Гейт («Врата ада»). Это место считается самым опасным и трудным для плавания судов в районе Нью-Йорка. Его извилистость в виде латинской буквы Z 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 четыре минуты.

«Генерал Спокам» шел западным фарватером между берегом Бруклина и островом Бэкуэлл (ныне остров Президента Рузвельта). Через 20 минут после отхода от пирса на борту вспыхнул пожар. Его первые признаки заметил 11-летний мальчик. Проходя по 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 канаты, бочки с краской и машинным маслом, посуда и сломанная мебель из салонов. В большой деревянной бочке горела солома Матрос, чтобы сбить пламя, опустил в бочку попавшийся под руку мешок мелкого угля и отправился за помощью. Он сообщил о возгорании первому помощнику капитана Эдварду Фланагану, тот 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, старый шланг, не выдержав давления воды, лопнул в нескольких местах. Через несколько минут второй механик Эверетт Брэндоу притащил другой, более тонкий резиновый

шланг. Но использовать его не смогли, так как не нашли переходной муфты к насосу. За это время огонь из бочки охватил машинное масло и масляную краску, и очень быстро пламя из кладовой перекинулось на деревянные панели парохода и переборки. «Генерал Спокам» почти целиком был построен из дерева, и к тому же незадолго до того его всего заново покрасили масляной краской.

«Генерал Спокам» шел против ветра, и, чтобы не потерять управляемость на стремнине во «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 вверх и в сторону кормы. Пассажиры, находившиеся на трех носовых палубах парохода, о пожаре не подозревали. В неведении находился и капитан, стоявший с двумя лоцманами в рулевой рубке. Оркестр продолжал играть, а пассажиры – танцевать.

В 10 часов утра 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 «Генерал Спокам». На переполненной верхней носовой палубе под бравурную музыку, не замечая пожара, пассажиры танцевали польку...

.ГЕНЕРАЛ СПОКАМ»

197

С берегов Манхэттена и Бруклина неслись 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 (ia переправе через Ист-Ривер, но безуспешно

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

Остановить пароход или посадить его на мель было невозможно, поскольку судно уже вошло в пролив и начинало совершать первый поворот. Если бы в эту минуту машину «Генерала Слокма» застопорили, течение его тут же развернуло лагом и отбросило на скалы «Врат ада». Поэтому судно продолжало двигаться вперед

Пассажиров мгновенно охватила паника, и на палубах «Генерала Слокма» начало твориться нечто неопишное. Женщины кричали, многие бросились искать в толпе своих детей. На трапах началась давка. Теперь уже никто не думал о том, чтобы погасить огонь, так как половина судна была охвачена огнем. Пламя стало распространяться и в сторону носа парохода. Люди бросились к спасательным металлическим шлюпкам, которым огонь был не страшен. Их на судне имело шесть. Но спустить шлюпки на воду оказалось невозможным. Все они намертво присохли к кильблокам в результате многих покрасок и, более того, были прикреплены к ним толстой проволокой. Помимо шлюпок на пароходе было около двух тысяч спасательных пробковых жилетов особой конструкции – так называемые «никогда не тонущие жилеты Конуэйлера». Но эти спасательные средства хранились на специальных стеллажах вдоль продольных переборок каждой из открытых палуб, но так высоко, что до них нужно было допрыгивать. Когда матросы парохода попытались все-таки их раздать женщинам, из этого тоже ничего не получилось. Жилеты были сложены в пакеты по двенадцать штук в каждом и перевязаны проволокой, а

наполнявшая их пробка истлела и превратилась в труху. Позже выяснилось, что жилеты с момента первого пуска на воду «Генерала Слокама» ни разу не снимались со стеллажей и не проверялись

В районе пролива Хелл-Гейт пароход напоминал огромный, плывущий по реке костер. Огонь уже добрался до световых люков машинного отделения и охватил две нижние носовые палубы. Механики и кочегары 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.

Выведя «Генерала Слокама» из «Врат ада», капитан Ван-Шайк привел к выводу, что единственным местом, где можно было посадить судно ^ мель, являлся остров Норт Бразер Айленд, напротив набережных Бронза. Когда же пароход на полном ходу стал огибать мыс Халлет, где начи  
198

нается район Бруклина Астория, он резко и сильно накренился на один борт, столпившихся на верхних носовых палубах людей откинуло и прижало к бортовым поручням, которые не выдержали и рухнули, и сотни людей оказались в воде.

«Генерал Спокам» взял курс к спасительному острову, в это время мощный портовый буксир «Франклин Эдсон» сумел приблизиться к нему вплотную и пришвартоваться к кожуху гребного колеса. Около 50 человек смогли перебраться на буксир, который, однако, тоже загорелся. Буксир поспешил к берегу, чтобы высадить людей. Отовсюду к «Генералу Слокаму» спешили пожарные суда, паромы, гребные лодки. Они подбирали с воды плывущих людей и трупы.

На берегу залива острова Порт Бразер Айленд капитан Ван-Шайк увидел нефтяные резервуары и штабели бревен лесного склада. Горящий пароход мог поджечь склады, поэтому капитан направил судно к другому, северо-восточному, берегу острова.

Люди, смотревшие на горящий «Генерал Спокам» с берега, бросились к стоявшим у пристани лодкам и направились спасать несчастных. Навстречу плававшему пароходу от острова Норт Бразер Айленд отчалил ялик, в котором гребли четверо больных из инфекционной больницы, находившейся на острове. На другом острове Райкерс располагался исправительный дом для малолетних преступников. Увидев, 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 и не умели плавать и надеялся спрыгнуть с парохода на сушу, остались навсегда на охваченном пламенем судне.

Только в день катастрофы обнаружили 498 тел пассажиров «Генерала Слокама». Окончательная цифра погибших – 957 человек. Вскоре это число т возросло за счет умерших в госпиталях от ран и ожогов до 1021 человека \* Из 1418 человек (30 членов экипажа), находившихся на борту сторевавшего парохода, 175 пассажиров и 5 членов экипажа «Генерала Слокама» получили тяжелые ожоги. Совсем не пострадали – 251 человек.

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 Спокам» сторел фактически до главной закрытой палубы

Предварительное следствие быстро вскрыло целый ряд вопиющих нарушений правил и недостатков в эксплуатации компанией «Никербокер стимбоут» своего парохода За 13 лет службы на «Генерале Слокаме» несколько раз происходили поломки и аварии Через четыре месяца после первого спуска на воду он наскочил на мель и сильно помял днище, да .ГЕНЕРАЛ СПОКАМ^

199

дее, отходя от пирса на Норт-Ривер, своей кормой протаранил пароход ^онмум) Чуть позже столкнулся с лихтером «Маелия», а через некоторое время сам получил пробоину в корме от форштевня буксира «Род5 (серт Сэйр)» Летом 1844 года название парохода «Генерал Спокам» попало да первые полосы всех газет Нью-Йорка Ван-Шайк умудрился посадить его на мель в заливе Рокауэй в тот момент, когда на борту судна находилось 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 года «Генерал Спокам» обследовался судоходной инспекцией США, о чем имелся соответствующий акт, в котором инспектора утверждали, что они проверили все спасательные средства, вывалили на шлюп-балках все шлюпки за борт и испытали под давлением пожарные рукава и насос

На допросе капитан «Генерала Слокама» заявил, что он командовал во всех отношениях исправным судном, которое было обеспечено всем необходимым для его безопасности оборудованием Однако факты, вскрывшиеся в ходе предварительного следствия, изобличали во лжи как чиновников судоходной инспекции, так и капитана «Генерала Слокама» и владельцев парохода Члены экипажа сторевшего 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 не имел диплома судоводителя, а прежде он служил клерком в офисе 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, обращал внимание суда на тот факт, что до этой катастрофы он на своем пароходe без единого несчастного случая перевез 30 миллионов пассажиров Однако суд не счел этот факт смягчающим вину обстоятельством Учитывая, что Ван-Шайк получил 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 года, не^олько должностных лиц фирмы «Никербокер стимбоут компани» и безДипломный первый помощник капитана Эдвард Фланаган, который так ^здно оповестил капитана о начинающемся пожаре

10 ^января 1906 года на сессии Большого федерального жюри штата



Нью-Йорк возобновилось слушание дела по обвинению капитана «Генерала Слокама» в непредумышленном убийстве своих пассажиров При  
200

сжные признали капитана виновным в том, что он не заботился о состоянии противопожарного и спасательного оборудования своего парохода, ни разу не проводил с экипажем соответствующих учений и инструктажей. Хотя действия Ван-Шайка в управлении судном после начавшегося пожара были признаны правильными, приговор, вынесенный ему оказался суров. 10 лет тюремного заключения. Остальных привлеченных к этому делу лиц суд признал невиновными. Общественность Нью-Йорка была возмущена несправедливым, по ее мнению, приговором Большого федерального жюри. Капитана сделали единственным виновником катастрофы. Друзья Ван-Шайка организовали среди речников и моряков Нью-Йорка фонд материальной помощи и собрали для пожилого капитана 5620 долларов.

Апелляция Ван-Шайка в Верховный суд США была отклонена. 70-летний 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 на пароходе. За три года пребывания Ван-Шайка в тюрьме эта женщина собрала четверть миллиона подписей под петицией о помиловании своему мужу. Петиция была вручена президенту США Уильяму Тафту. Он удовлетворил просьбу общественности, и капитан «Генерала Слокама» в первый день Рождества 1911 года был освобожден из тюрьмы. На собранные для него деньги он купил под Нью-Йорком ферму, куда удалился на жительство. Умер он в 1927 году в 90-летнем возрасте.

Некоторые американские историки и исследователи морского дела считают, что если бы капитан оставил судно в критический момент у «Ворот ада», то едва ли кто из пассажиров остался бы в живых горящий. Пароход развернуло бы лагом, и он ударился о скалы.

«НОРДЖ»

8 июня 1904 года

Норвежский пассажирский пароход затонул среди рифов острова скалы Роколл. Погибло 654 человека.

Испокон веку в Северной Европе о Роколле ходили слухи и создавались легенды. Скандинавские рыбаки именуют его по-разному. «Гранитный Клык», «Каменный Утюг».

Он действительно похож на одинокий зуб, торчащий из ненасытной пасти Северной Атлантики, и чемто напоминает утюг. Само его название Роколл – в переводе с английского языка означает «весь камень» (или «все – камень»). Высота скалы 21 метр, ее основание у

воды около 30 метров в длину и 24 метра в ширину. Восточная сторона скалы почти отвесная и имеет небольшую вогнутость, остальные стороны немного выпуклы. Северо-восточный верхний угол Роколла носит следы разрушения океаном.

На счастье мореплавателей, природе угодно было распорядиться так, что Роколл оказался в стороне от морских дорог и обитаемых берегов, в

190 милях от островов Сент-Килда – самых западных островов Шотландии, в 360 милях от Фарерских островов, в 440 милях от самой южной точки Исландии

В Северной Европе о Роколле рассказывали небывицы, создавали легенды, но видеть его доводилось в основном лишь рыбакам, хотя взглянуть на эту удивительную скалу хотелось многим

22 июня 1904 года из Копенгагена в Америку отправлялся в очередной рейс пассажирский пароход «Нордж». Это был небольшой пароход – вместимостью всего 3320 регистровых тонн. Его построили 23 года назад в Шотландии, на реке Клайд, судостроители «Александр Стефан и сыновья» для фирмы «Дет Форенеди». Этим трансатлантическим рейсом он должен был доставить в Нью-Йорк более 700 пассажиров. Сейчас уже, конечно, никто не узнает, кто из них сумел уговорить капитана Ганделла проложить курс мимо Роколла. До этого в течение почти двадцати лет «Нордж», обслуживая регулярную Скандинавско-Американскую линию, никогда не приближался к «Гранитному Клыку» даже на сто миль. Однако на этот раз, на шестой день плавания, 28 июня 1904 года, во вторник, перед рассветом «Нордж» оказался на подходе к Роколлу. Небо было затянуто со всех сторон облаками, дул сильный норд-вест. Накануне штур

202

маны парохода не сумели определиться по звездам, и теперь судно шло по счислению со скоростью 8,5 узла.

Капитан Ганделл поднялся на мостик и ждал появления Роколла. Он приказал вахтенному штурману объявить пассажирам, что скоро по правому борту они смогут увидеть чудо природы...

Часы в штурманской рубке показывали 7 часов 45 минут, когда судно дрогнуло и почти потеряло ход. Через секунду второй удар в днище сотряс корпус парохода так, что люди не устояли на ногах. «Нордж» остановился. Его носовая часть поднялась из воды, но машина парохода продолжала работать на передний ход. Капитан Ганделл приказал механикам дать задний ход. Только после этого он распорядился, чтобы измерили лотом глубину и произвели замеры в льялах.

Так была совершена непоправимая ошибка. Ганделл – не первый и не последний капитан, который ее допустил. Отдавая команду отработать задний ход, он не знал еще характера повреждения подводной части судна. Лот показал глубину пять футов, и капитан понял, что его судно наскочило на один из подводных рифов Роколла – риф Хэллен...

Словно насмехаясь над людьми, в эту минуту из поредевших облаков по правому борту предстал «Гранитный Клык». Но пассажирам было уже не до чудес природы. На пароходе все поняли, что случилось что-то страшное, непоправимое. Палуба парохода дрожала от больших оборотов машины, которая работала на задний ход. Прошло пять минут, и «Нордж» с приглушенным водой скрежетом железа о гранит сошел кормой на глубину. Пароход снова закачался на зыби, и всем показалось, что страшное позади и плавание продолжается.

Но пассажиры не знали, что поднявшийся на мостик старший помощник Карпектор уже докладывал капитану: «Форпик, первый и второй трюмы залиты водой на уровень человеческого роста. Днище и второе дно пробиты, видимо, в нескольких местах. Из-за плотно уложенного груза и прибывающей воды пробоины заделать нельзя...»

И хотя в ход быстро были пущены паровые насосы, «Нордж» заметно

оседал носом. Вода прибывала быстрее, чем насосы успевали ее откачивать. Судно тонуло, а на его палубах находились 703 пассажира и 71 член экипажа.

У «Норджа» было шесть водонепроницаемых переборок. Капитан Ганделл распорядился немедленно задрать их, хотя знал, что это не спасало судно от гибели: вода поступала одновременно в два больших отсека – трюмы № 1 и № 2, не считая форпика,

Шлюпочная палуба «Норджа» походила на потревоженный муравейник. Над океаном слышались крики, стоны, плач, рыдания и ругань...

Вот что сообщил на суде спасшийся матрос первого класса Карл Матьессен: «На палубе с третьим штурманом я спускал на воду шлюпки. На первой из них заело тали, и она пошла к воде носом вниз так, что все, кто в ней находился, попадали в воду. Висевшую на кормовых таях шлюпку стало бить на зыби о борт парохода... Потом мы стали готовить другую

203

шлюпку. За нами шла толпа плачущих женщин с детьми... Офицеры и команда не знали, по каким шлюпкам они были расписаны, и все время бегали от одной к другой. Некоторые матросы садились в шлюпки первыми и лишь после угроз со стороны офицеров в них стрелять вылезали из шлюпок на палубу. Капитан Ганделл все время находился на мостике Он отдал сразу столько команд, что экипаж толком не знал, что нужно делать».

«Нордж» погружался носом... Волны перекачивались через его палубу. Люди отступали все дальше и дальше в сторону кормы, которая все выше и выше поднималась из воды. На воду удалось спустить всего семь шлюпок и сбросить все плоты, но большинство людей остались на борту тонущего «Норджа». Места хватило немногим. Люди пытались спасаться вплавь. Пассажирка Катерина Силландер позже писала: «Сначала с палубы в воду прыгнул один человек, потом второй, третий. Вскоре после этого в воде можно было насчитать сотни плававших голов. Люди предпочитали умереть на свободе океанского простора, нежели в тесном чреве корабля. Лишь некоторые остались на его палубе, надеясь, что пароход, может быть, останется на плаву».

«Нордж» после удара о камни продержался на плаву всего 12 минут. Он исчез в волнах, высоко задрав на несколько мгновений корму. В серых сумерках утра над океаном высился лишь одинокий Роколл. Повсюду плавали люди и обломки корабля. За несколько секунд до окончательного погружения «Норджа» третий штурман и матрос первого класса Карл Матьессен сумели спустить на воду небольшую рабочую шлюпку. С палубы тонущего парохода они видели, что на воде было всего две шлюпки, в которых находилось около двухсот человек. Капитан и второй механик Брун держались на воде около часа, пока их не подобрала одна из трех шлюпок (остальные перевернулись). Это была шлюпка № 1 правого борта. Когда к Ганделлу вернулись силы, он принял у матроса Петера Олсена командование шлюпкой и направил ее в сторону Сент-Килда. Шлюпка была сильно перегружена (61 человек), а находившийся в ней неприкосновенный запас оказался мизерным: всего две банки воды и одна- банка с галетами.

На другой шлюпке также был 61 человек, на третьей рабочей шлюпке находились третий штурман с матросом Матьессеном и 30 пассажиров.

Со шлюпки, которой командовал капитан, дважды видели проходившие в море суда, но не могли ничем привлечь их внимание. На пятый день плавания капитан Ганделл увидел землю: это были острова СентКилда. Но, прежде чем шлюпка дошла до берега, ее заметили с борта

немецкого парохода «Энергия». В 6 часов вечера люди были подняты на его борт.

Вторую шлюпку увидели с английского рыболовного траулера «Сильвия» из порта Гримсби. Приняв на борт спасшихся, рыбаки полным ходом пошли к Роколлу. Но, кроме обломков и плававших в спасательных нагрудниках трупов, они никого не нашли.

204

Маленькая рабочая шлюпка была спасена пароходом «Сернова». Таким образом, из 774 человек пассажиров и членов экипажа «Норджа» ос-С тались в живых только 120. Цена ошибки капитана Ганделла – 654 человеческие жизни.

Трагическая гибель «Норджа» привлекла к Роколлу внимание морских держав, чьи торговые суда плавали в водах Северной Атлантики.

«Что делать со скалой и ее рифами? Ведь от нее один лишь вред!» – писали газеты Северной Европы.

Взорвать? Но ни одна из заинтересованных стран не захотела с этим возиться. Вскоре о Роколле позабыли. По-прежнему на его банках промышляли скандинавские, исландские и английские рыбаки.

Лишь в 1972 году англичане поставили на скале маяк, точнее – автоматический фонарь-мигалку. Он питается от блока батарей, запаса энергии которых хватает на год. Фонарь дает каждые пятнадцать минут вспышку белого света. Работы по установке фонаря проводились с двух вертолетов. Одновременно с этим была проведена дополнительная съемка глубин вокруг Роколла и уточнен рельеф рифа Хэллен, погубившего когда-то пароход «Нордж».

#### «ГРАФ ДЕ НАЙЕР»

19 апреля 1906 года  
Бельгийский трехмачтовый учебный барк потерпел крушение.

19 апреля 1906 года французский  
трехмачтовый барк «Дюнкерк» обнаружил спасательную шлюпку, переполненную людьми. В половине  
восьмого вечера люди со шлюпки уже  
были на борту «Дюнкерка». Из двадцати шести спасенных большинство  
были юноши пятнадцати – восемнадцати лет; по их обескровленным,  
изнуренным лицам можно было судить, какие страдания выпали на их  
долю.

Всего же их было тридцать человек – курсантов, проходивших практику на учебном паруснике «Граф де Найер», принадлежавшем военноморскому флоту Бельгии. И в тот злополучный день, 19 апреля, ранним утром, парусник затонул при весьма загадочных обстоятельствах, которые до сих пор так и остались невыясненными.

За неделю до трагедии «Граф де Смет де Найер», трехмачтовый барк с

полным парусным вооружением, вышел из Антверпена в рейс к берегам Южной Африки.

13 апреля буксир вывел парусник из устья Западной Шельды. Спустя два дня барк повстречал в открытом море почтово-пассажирское судно «Принцесса Елизавета», забравшее письма курсантов родным и близким. Пассажиры на «Принцессе Елизавете» с восхищением провожали взглядом великолепный изящный парусник.

На следующий день ветер усилился, а еще через день на корпус «Графа де Найера» обрушились огромные волны; вскоре они уже начали заливать верхнюю палубу барка. Однако капитан Фурко оставался невозмутимым, ибо считал, что его кораблю не страшен никакой ураган. К тому

же 17 апреля, ближе к вечеру, ветер поутих, хотя море продолжало штормить.

Поднявшись на мостик, Фурко переговорил со старшим помощником, только что заступившим на вахту. Тот сообщил, что старший боцман, закончивший обход судна, обнаружил во втором трюме воду. Повидимому, она затекла туда через люки.

«Граф де Смет де Найер» построили в 1904 году. При спуске на воду он опрокинулся у причала, когда на нем устанавливали рангоут и такелаж. Парусник снова подняли на стапели и принялись перестраивать, внося существенные изменения в конструкцию, с тем чтобы повесить его ос  
206

тойчивость. После чего барк сделал несколько пробных выходов в открытое море при полном парусном вооружении. Испытания прошли удовлетворительно, хотя во время этих коротких рейсов выяснилось, что быстроходность судно не отличается.

Однако в первом дальнем рейсе — к берегам Чили — «Граф де Найер» показал неплохую среднесуточную скорость. Когда парусник вернулся в Антверпен, портовые инспекторы установили, что корпус его поврежден, — так что во многих местах пришлось в который раз заваривать соединительные швы и менять заклепки...

Узнав, что во втором трюме появилась вода, капитан Фурко забеспокоился. Неужели опять что-то с корпусом — после недели плавания?

Ночь прошла спокойно. Барк держался более или менее остойчиво;

хотя переваливаясь с волны на волну, он выравнивался медленно, как бы нехотя.

В шесть утра старший боцман Ван ден Пютте разбудил Фурко и доложил, что в трюме, в четырех местах, обнаружена течь. Балластные танки тоже прохудились.

Море по-прежнему штормило. Волны с неослабной силой разбивались о скулу левого борта. Корпус барка испытывал сильную внешнюю нагрузку; с другой стороны, в одном из трюмов судна скапливалась и плескалась вода.

Под началом у Фурко было два десятка бывалых матросов, не считая опытных офицеров. И тридцать курсантов. Размышления Фурко прервал внезапный глухой удар и крики. Громадные валы, накрывшие верхнюю палубу, заливали каюты, кубрики, камбуз. Матросы во главе со старшим боцманом вычерпывали воду ведрами.

«Поставить брамсели!» – приказал капитан вахтенному помощнику, рассчитывая таким образом сбалансировать парусность судна.

Фурко спустился в штурманскую рубку, чтобы свериться с показаниями барометра. Стрелка прибора намертво застыла на отметке низкого давления: улучшения погоды не предвиделось.

В полдень капитан велел еще раз промерить уровень забортной воды в трюмах. За шесть часов он почти не изменился. Тем не менее капитан решил идти к ближайшей земле – острову Мадейра.

После обеда ветер стих, но море продолжало штормить. «Граф де Найер» по-прежнему испытывал сильную бортовую качку; волны все так же заливали верхнюю палубу, откуда вода бурным потоком устремлялась во внутренние помещения и отсеки барка, так что ее едва успевали откачивать.

Матросы, и офицеры, за исключением старшего помощника, уже догадывались, что вот-вот случится беда. Матросы вспомнили, что дурная слава закрепилась за барком с самого начала. Припомнили они и торжественную церемонию, когда барк спускали на воду: «крестной» пришлось дважды бросать бутылку шампанского, прежде чем она разбилась о форштевень «новорожденного». А это считалось плохой приметой. К тому же

\*ГРАФ ДЕ НАЙЕР<

207

в свой первый рейс, из Флиссингена, барк вышел 13-го числа в пятницу, и к тому же в Страстную, что еще ни одному кораблю не сулило ничего доброго.

Капитан чувствовал беспокойство команды, однако утешить своих людей он не мог: в результате последнего осмотра трюмных отсеков выяснилось, что уровень воды там заметно повысился.

Собрав всех членов экипажа и курсантов, Фурко сообщил, что положение судна критическое и, чтобы оно не затонуло, необходимо срочно принять меры безопасности. Для этого нужно разбить людей на команды, которые будут попеременно откачивать воду ручными помпами

А вода между тем все прибывала – с каждым часом это становилось все более очевидно. Барк еще круче заваливало то на один борт, то на другой; под действием огромной массы воды, свободно плескавшейся в трюмах, остойчивость судна нарушилась.

К вечеру положение ухудшилось, и капитан приказал старпому выставить впередсмотрящего – вдруг мимо будет проходит какое-нибудь судно: без посторонней помощи уже было не обойтись. Ручные помпы не справлялись с поступающей забортной водой. После многочисленных попыток наконец удалось запустить паровой насос, но через некоторое время он вышел из строя.

В 9 часов вечера выяснилось, что уровень воды в четвертом трюме поднялся на девять дюймов. Временами моряки слышали страшный скрежет: похоже, разрывалась наружная обшивка корпуса, причем по всей длине.

Только сейчас Фурко наконец решился объявить, что положение корабля действительно безнадежно. Незадолго до этого третий помощник

доложил ему, что полностью затопило балластный танк. Таким образом, корпус «Графа де Найера» испытывал сильнейшее давление воды изнутри и снаружи. И теперь сомнений не оставалось: барку осталось держаться на плаву недолго.

«Несмотря на все наши усилия, — рассказывал капитан, — вода продолжает заполнять трюмы, и на рассвете, вполне вероятно, нам придется оставить судно. Прошу вас приготовиться к худшему и сохранять мужество и дисциплину. Шлюпок хватит на всех. А пока задача каждого члена экипажа — бороться за живучесть корабля».

В четвертом часу утра матросы с курсантами, словно по команде, побросали помпы и бросились на верхнюю палубу. Это впередсмотрящий просигналил на мостик, что прямо по курсу видны ходовые огни какого-то судна.

И через некоторое время предрассветную мглу рассеяли огненные Шлейфы сигнальных ракет.

Через четверть часа в небо взвились еще несколько ракет, однако таинственные белые огни исчезли. Скорее всего, «Графа де Найера» с проходящего судна просто не заметили...

208

В четыре часа утра капитан Фурко распорядился готовить шлюпки к спуску на воду.

Спустя некоторое время верхняя палуба «Графа де Найера» уже была почти вровень с изломанной пенными гребнями поверхностью моря и волны перекатывались через нее совершенно свободно.

Парусник имел слишком большой ход. Для того чтобы снизить его, надо было убрать верхние паруса. Однако нижние концы снастей бегучего такелажа давно затопило, поэтому один из матросов взобрался по вантам сначала на одну мачту, потом на другую, третью... Через несколько мгновений брамсели сорвало с реев, и они, разорванные ветром в клочья, скрылись в волнах.

«Граф де Найер» сбавил ход до четырех узлов. Палуба под ногами моряков неистово скрипела и ходила ходуном. Корпус барка, казалось, вот-вот развалится на части.

В 5 часов 30 минут Фурко приказал спустить на воду шлюпки № 3 и № 4.

Двое матросов прыгнули в шлюпку № 4, и она быстро заскользила по таям вниз вдоль левого борта.

Аббат Кюйперс, стоявший рядом с Фурко, воздел правую руку и благословил шлюпку № 4 — она сорвалась с талей и опрокинулась. Сидевшие в ней матросы теперь плавали в воде и зывали о помощи.

Два спасательных круга полетели в воду. А «Граф де Найер», гонимый по воле ветра и волн, уходил все дальше — он давно перестал слушаться руля.

Шлюпку правого борта спустили благополучно, однако третья, самая большая, затонула: она сорвалась с талей, ее тотчас подхватило волной и

с силой ударило о борт корабля. А к шлюпкам в носовой части барка вообще невозможно было подступиться: по верхней палубе уже катились волны. Таким образом, на судне осталось всего две шлюпки, причем одну уже залило водой. Только на них и могли спастись пятьдесят человек, не успевшие покинуть гибнущее судно. Однако путь к шлюпкам лежал через затопленную палубу, и оставшимся на барке пришлось прыгать за борт, затем плыть к шлюпкам, которые уже отнесло далеко в сторону. Первыми покинули судно матросы. Кто-то из офицеров, видя полную растерянность и беспомощность курсантов, с отчаянием в голосе уговаривал юношей последовать их примеру.

Фурко не собирался покидать судно, хотя понимал, что с минуты на минуту барк опрокинется и утащит за собой под воду всех, кто еще остался на палубе.

«Я остаюсь с вами, капитан, — заявил аббат. — У меня здесь дел хватит».

И всякий раз, когда кто-то из оставшихся моряков прыгал за борт, аббат Кюйперс благословлял его крестным знаменем.

Вскоре совсем рассвело. Утренний свет придал смелости оставшимся на барке, и курсанты наконец решились прыгать за борт. Фурко с мостика кричал им, чтобы они сразу отплывали от гибнущего судна.

«ГРАФ ДЕ НАЙЕР»

209

На борту оставалось еще человек двадцать, когда на палубу рухнула бизань-мачта. И затем корма барка раскололась пополам примерно на треть длины. Послышались душераздирающие крики, но их тут же поглотил рев волн и свист вырвавшегося из кормовых отсеков воздуха. «Граф де Найер» раскололся пополам, и обе его части — нос и корма — встали почти вертикально...

Через несколько секунд в том месте, где только что был корабль, теперь плавали его обломки...

Спасший 26 человек «Дюнкерк» бросил якорь на рейде Дувра. Вскоре к нему подошел буксир «Гранвиль», на котором находился капитан Дуврского порта Айрон. Он предложил командиру французского парусника переправить людей с «Графа де Найера» на берег.

Но пострадавшие заявили, что не вправе оглашать какие-либо подробности, до того как закончится расследование этого дела, и решили идти с «Дюнкерком» до Гамбурга.

Тем же вечером «Дюнкерк» снялся с якоря и покинул рейд Дувра.

Некоторые надеялись, что, быть может, объявится еще кто-нибудь из уцелевших с «Графа де Найера». И надежды эти не были лишены оснований: вскоре после того, как «Дюнкерк» покинул рейд Дувра, в Плимут зашло итальянское судно «Лючия», и его капитан заявил, что якобы видел шлюпку с затонувшего бельгийского парусника — милях в двухстах от английских берегов.

Сначала итальянцам показалось, что в шлюпке есть люди, но они обознались. В самом деле, это была шлюпка с «Графа де Найера» — № 4, та самая, которую спустили на воду первой и которая тут же перевернулась...

В Бельгии катастрофа «Графа де Найера» обернулась национальной



трагедией, сопровождавшейся грандиозным скандалом. Все тут же вспомнили, что барк был обречен с самого начала – по причине его плохой мореходности. Многие уверяли, что на постройку судна пошли совершенно непригодные материалы. В Бельгийскую арбитражную палату посыпались настойчивые требования безотлагательно начать разбирательство по делу о крушении учебного парусника и гибели находившихся на его борту людей.

Прошло несколько дней, а списки уцелевших так и не были опубликованы. Распространились слухи, будто и «Дюнкерк» потерпел крушение в Северном море.

Наконец 28 апреля французский барк бросил якорь на рейде немецкого порта Куксхафен. Однако бельгийские моряки и в этот раз отказались встретиться с журналистами. Они высадились на берег под охраной офицеров германских ВМС и были препровождены на железнодорожный вокзал. А во избежание протестов со стороны соотечественников их на германо-бельгийской границе предусмотрительно разделили на группы и отправили на родину в разных поездах.

210

Некоторое время спустя офицеры «Графа де Найера» представили в арбитражную комиссию подробный отчет о происшедшем. Следователи допросили каждого из уцелевших в отдельности, рассчитывая таким образом в конце концов докопаться до истинной причины трагедии

1 мая 1906 года в Бельгийской арбитражной палате происходили жаркие споры, а спустя неделю они разгорелись с еще большей силой, депутаты в один голос утверждали, что конструкция и технические характеристики судна были рассчитаны плохо, не говоря уже о спасательных шлюпках: спустить их на воду можно было лишь ценой невероятных усилий. Кто-то из курсантов, вызванных на слушания, даже заявил, что на паруснике никто и понятия не имел, как это делается. К тому же спусковые механизмы на шлюпбалках то и дело заклинивало, а некоторые вообще отказали. Корпус парусника был построен с недостаточным запасом прочности, что выявилось во время первого же рейса судна.

Однако оппоненты с не меньшей настойчивостью возражали: тогда с какой стати, спрашивали они, инспекторы «Ллойда» после испытаний на прочность и мореходность присвоили судну первую категорию?

Арбитражная палата постановила начать судебное разбирательство по делу о кораблекрушении учебно-парусного судна «Граф де Смет де Найер»... После продолжительных дебатов Брюссельский апелляционный суд постановил снять с капитана Фурко обвинение в неспособности управлять вверенным ему командованием судном и считать, что кораблекрушение произошло в результате того, что судно по неизвестным пока причинам дало течь.

Все продолжали считать, что следователи решили скрыть большую часть правды о случившейся трагедии.

Тайна кораблекрушения бельгийского барка «Граф де Смет де Найер» до сих пор будоражит воображение, тем более что эта катастрофа стала первой в ряду тех, что в дальнейшем постигли другие учебные парусники

«БЕРЛИН»

21 февраля 1907 года

Английский пассажирский пароход разломился пополам, ударившись о пирс при входе в гавань Хук-ван-Холланд. Погибло 129 человек.

«Берлин» был построен в Англии фирмой «Эрл» в 1894 году по заказу британской компании «Грейт истерн рэйлуэй» для перевозки железнодорожных пассажиров, совершавших поездки из Англии на континент и обратно. Судно имело регистровую вместимость 1775 тонн, длину 91,5 метра, ширину 11 метров и осадку чуть более 4,8 метра. «Берлин» мог развивать скорость до 18 узлов. Судно имело отличные мореходные качества, его быстрый ход и шикарная отделка кают и салонов привлекали пассажиров.

Корабль выходил в плавание практически в любую погоду. Капитан «Берлина» прекрасно знал маршрут и мог войти в любой порт с закрытыми глазами. Определенную опасность, конечно, представляла угроза столкновения с другими судами во время тумана. Но аварий и тем более катастроф, вызванных столкновением судов, компания «Грейт истерн» не знала.

Роковой рейс «Берлина» начался в 10 часов вечера в среду 20 февраля 1907 года. На борту парохода находилось 53 члена экипажа и 91 пассажир, включая несколько детей. Пассажирами «Берлина» были в основном члены труппы Берлинской оперы, которые возвращались в Германию после успешных гастролей в Лондоне.

В день отплытия «Берлина» из Гарвича над Юго-Восточной Англией бушевал шторм. Тем не менее ровно в 22 часа капитан корабля Прешпоус отдал команду выбирать швартовы.

Выйдя в открытое море, «Берлин» сразу же ощутил сильное волнение и жестокий норд-вест. 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.

Внешнюю гавань Хук-ван-Холланда ограждали два каменных мола, Уступавшие далеко в открытое море. На краю каждого из этих молов - пирсов стояли маяки, указывавшие вход в гавань. Во время отлива молы, воженные из больших камней и бетонных кубов, высились на два мет-

212

ра над уровнем моря. В прилив они были почти вровень с поверхностью воды, а если море штормило, то валы беспрепятственно перекатывались через проезжую часть молов.

Капитан «Берлина» среди снежных хлопьев сумел заметить огни обоих маяков и начал вводить судно на внутренний рейд. Именно в эту минуту произошла трагедия, причиной которой стали «непреодолимые силы морской стихии и непредвиденные на море случайности».

В ту минуту, когда судно огибало северную оконечность мола, чтобы по фарватеру пройти в порт, налетел жесточайший шквал. Огромная волна приподняла пароход, снесла его с курса и швырнула левым бортом на

угол мола. Раздался грохот и треск.

Позже на судне в Роттердаме, во время разбирательства катастрофы оставшиеся в живых очевидцы показали, 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» Фишер, находившийся в трагическую минуту на мостике, сообщил, 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, что нос парохода стал уже было отходить на прежний курс, как очередная, не менее сильная волна обрушилась на судно, еще раз подхватила его и снова ударила бортом о камни мола.

Волна смыла с мостика за борт и капитана, и лоцмана. Эта же волна бросила в море и выбежавшего на палубу пассажира англичанина Паркинсона, морского капитана по профессии. Услышав треск, он выбежал на верхнюю палубу. Паркинсон спасся только потому, что ему удалось ухватиться за смываемое с палубы «Берлина» бревно.

Удар третьей волны оказался для парохода трагическим: корпус судна переломился пополам в районе машинного отделения за дымовыми трубами. При этом волной были снесены 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 метров в сторону, прежде чем она опрокинулась на борт и затонула. Все, кто находился на этом обломке парохода, погибли. Кормовую же часть судна волнами прибило 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. По телеграфному аппарату маяка он сообщил о катастрофе в Роттердам.

Приблизительно через час, на рассвете, из Хук-ван-Холланда на помощь вышел паровой спасательный катер «Президент ван Хеель». Его командир капитан Янсен предпринял несколько отчаянных попыток при  
213

близиться со стороны открытого моря к сидевшей на откосе мола кормовой части «Берлина». При сильном шторме подойти к корме парохода было невозможно: паровой деревянный катер тут же разбило бы о борт «Берлина». Капитан Янсен видел зовущих на помощь людей, однако помочь им не мог. Янсен направил свой катер к месту, где торчала из воды фок-мачта «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.

Отправив Паркинсона в госпиталь, капитан Янсен вновь отправился к месту трагедии и еще раз попытался снять с кормы «Берлина» людей. Был прилив, и при таком шторме пятиметровые волны накрывали мол. Снять людей с обломка парохода 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 метров. 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 пришлось 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 приносили санитары и солдаты.

Положение уцелевших в кормовой части парохода было отчаянным. Каждую четверть минуты на них обрушивался вал, грозя разрушить их обиталище или сорвать его с камней мола. А всего в двадцати метрах, на маяке, были спасатели, которые ничем не могли им помочь.

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. Два моряка «Берлина» подцепили канат и закрепили его на обломках парохода. Однако очередная семиметровая волна подхватила «Президента» и отбросила его на несколько метров в сторону, канат лопнул. Норд-вест не утихал, морские брызги смешивались со снегом. Смеркалось. При таких условиях любая очередная попытка могла оказаться роковой для самих спасателей. Им оставалось только надеяться, что обломок «Берлина» до следующего утра выдержит натиск стихии и с наступающим отливом людей можно будет снять с мола.

Таким образом, 21 февраля спасли только одного человека – капитана Паркинсона. Жуткой была ночь, которую предстояло провести потерявшим кораблекрушение. Ледяной холод заставил их сидеть в полуза  
214

топленном твиндеке, тесно прижавших 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 людей, одиннадцать мужчин и трех женщин, смертельная опасность и мучения стерли все различия в социальном положении.

Весть об их печальном положении быстро облетела всю Европу. Газеты столиц континента наутро вышли экстренными выпусками. Несмотря на продолжавшийся шторм, на побережье Северного моря из Роттердама началось паломничество. Тысячи людей хотели быть свидетелями спасения оставшихся в живых «берлинцев», когда «Президент» утром 22 февраля снова вышел в море. Люди, собравшиеся на набережных Хукван-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 вместе с лоцманским пароходом «Хелвостлукс», на борту которого находился герцог Генрих Макленбургский, муж королевы Нидерландов Вильгельмины. Он взял на себя символическое руководство спасательными работами: по-прежнему главная роль отводилась капитану Янсену. Когда оба судна выходили из Хук-ван-Холланда в море, в порт, невзирая на шторм, прибыл из Гарвича пароход «Вена». Он прошел в нескольких метрах от обломка, за

который уцепились пассажиры «Берлина».

Оба спасателя не успели еще дойти до края мола, как начался снежный шквал. Видимость стала нулевой. Вскоре шквал перешел в снежную бурю, ветер и волнение усилились. Однако и спасатели не намеревались возвращаться в порт с пустыми руками. Несколько часов длилась борьба со стихией. Волны не позволяли «Президенту» подойти к обломку «Берлина» так близко, чтобы метнуть на него канат. В итоге неравной борьбы капитан Янсен понял, что во время отлива людей спасать нужно со стороны мола.

С подветренной стороны «Президента» спустили на воду вельбот. Гребцы на веслах подошли к молу и высадились на него. Шестеро спасателей добрались до края мола и перебросили на обломок парохода канат. Потом с помощью его передали более толстый трос. Таким образом, спустя 36 часов с момента кораблекрушения с оставшимися в живых была установлена связь. Пассажирам надо было спуститься по канату в бушующее море, держаться за канат и ждать, пока шестеро спасателей на молу вытянут его наверх. Три изможденных женщины наотрез отказались подниматься таким способом. Все одиннадцать мужчин были подняты из воды на мол. Женщин пришлось оставить на обломке парохода: на молу уже опасно было находиться, так как начинался прилив. Шестерым спасателям и спасенным пассажирам путь к берегу по молу был отрезан силь

215

ным волнением. Тогда они один за другим обвязались веревкой и прыгнули с мола в воду, откуда их вытягивали на борт лоцманского парохода. Именно так были вызволены семнадцать человек.

Трем женщинам пришлось пережить еще одну страшную ночь Их спас капитан Мартин Шперлинг. 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

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», захватив три веревки. Каждую из 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 женщин нужно было переправить на буксир, который маневрировал в сорока метрах от мола. Трое из четырех спасателей прыгнули с женщинами в ледяную воду, и через несколько минут все семеро были благополучно вытащены на борт «Вотана».

Таким образом, из 144 человек, находившихся на борту «Берлина», спасено было 15, погибло 129. Около 70 трупов, которые удалось выловить в море и обнаружить на берегу, были похоронены в общей 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 Эдуарда VII Большой крест ордена Подвязки.

«ВАРАТА»

1909 год

Английский пассажирский пароход с 300 пассажирами на борту вышел из порта Натал и пропал без вести

«Варата» сошла со стапелей верфи судостроительной компании «Бэркли, Керл и К"» в Клайде, Шотландия Это был мощный пароход водоизмещением 9339 тонн, с двумя гребными винтами, предназначенный для перевозки грузов и пассажиров

Корабль строился как непотопляемый и имел восемь

водонепроницаемых отсеков, распределенных по всей длине корпуса За исключением радиосвязи, судно было оснащено новейшим для того времени навигационным оборудованием и благодаря мощным двигателям могло развивать скорость до 13,5 узла Экипаж насчитывал 119 человек Каюты для пассажиров могли принять более 100 человек «Варата» имела отдельные кабинеты, огромный обеденный зал, курительную комнату и холл для отдыха для пассажиров первого класса

Первый рейс «Вараты» из Лондона в Аделаиду (Австралия) прошел более чем благополучно и утвердил за ним репутацию наиболее престижного корабля компании «Ланд» Капитан корабля Джошуа Лбери более тридцати лет плавал на маршрутах между Англией и Австралией и служил почти на всех судах компании «Ланд» Он был очень доволен новым назначением, положительно отзывался о корабле и команде

27 апреля 1909 года новый, но уже заслуживший отличную репутацию корабль вышел из Лондона

1 июля «Варата» отправилась из Мельбурна в обратный путь Взяв курс на запад, через двадцать пять суток корабль прибыл в порт Дурбан

В понедельник, 26 июля, выходя из Дурбана в Кейптаун, в свой последний, трагически оборвавшийся рейс, «Варата» несла на своем борту, помимо 119 членов экипажа и 92 пассажиров, тяжелый груз – сельхозпродукцию и более 1100 тонн свинцовых болванок Судно направилось в юго-западном направлении, чтобы согласно расписанию прибыть в Кейптаун утром 29 июля, в среду, j

После короткой остановки в Кейптауне корабль должен был взять курс на север

Спустя двенадцать часов после того, как «Варата» покинула Дурбан, она была замечена вахтенным матросом с борта парохода «Клан Макин

217

тайр» Он вышел из Дурбана на шесть часов раньше, чем «Варата», и шел тем же курсом Около восьми часов утра быстроходная «Варата» настигла «Клан Макинтайр» и, обменявшись с ним сигналами приветствия (оба корабля не были оборудованы радиосвязью), проследовала дальше и вскоре исчезла из виду

Ночью 28 июля 1909 года пароход бесследно исчез в прибрежных водах Южной Африки И все попытки обнаружить хотя бы малейший след, ведущий к разгадке тайны, были безуспешными

Пароход «как в воду канул» Если «Варта» по каким-либо причинам затонул, то куда же делись люди? Ведь они могли спастись на шлюпках. На судне было 17 спасательных шлюпок, рассчитанных более чем на 800 человек, деревянные плоты, спасательные круги, около тысячи пробковых нагрудников. А во время поисков не было обнаружено ни одного плавающего предмета!

Австралийские и английские газеты того времени публиковали различные предположения и самые невероятные «разгадки тайны». В печати появилось сообщение капитанов английских пароходов «Инсизва» и «Тоттенхэм» о том, что 11 августа в районе порта Ист-Лондон они видели в море человеческие трупы. Однако при проверке вахтенных журналов разница в координатах этих двух пароходов составляла около ста миль.

Вскоре в Лондон пришло еще одно сообщение. Капитан английского парохода «Харлоу» заявлял, что 27 июля в 17 часов 30 минут, находясь близ мыса Гермес (мимо которого должен был пройти «Варата»), он видел нагонявшее его большое судно, которое упорно следовало за ним в течение двух часов. В 19 часов 15 минут того же дня англичанин отчетливо видел два топовых огня и красный огонь левого борта этого судна. Примерно 35 минут спустя за кормой в ночной дали он увидел две сильные вспышки пламени, взметнувшегося в ночное небо на 300 метров. При этом был слышен отдаленный гул. Затем огни неизвестного парохода исчезли, и никакое судно больше на горизонте не появлялось. Однако смотритель маяка на мысе Гермес заявил, что не видел в эту ночь ни вспышек, ни огней второго судна и не слышал никакого гула.

С каждым днем пресса выдавала читателям все больше подробностей, «проливающих свет» на таинственное исчезновение парохода. Появились и поддельные документы, повествовавшие о разыгравшейся в море драме, Тайной исчезновения «Вараты» воспользовались ловкие дельцы. За короткий срок на побережье и в море были «найжены» и проданы коллекционерам четыре бутылки с записками, якобы написанными в момент гибели «Вараты».

По расчетам Питера Хамфриса, историка из Кейптауна, это место находится в семнадцати милях на юго-восток от устья реки Мбаше.

Согласно другой, менее достоверной информации, около десяти часов вечера того же дня лайнер «Гелф» повстречал в прибрежных водах, неподалеку от Ист-Лондона, неизвестный корабль. В глубокой темноте было невозможно разобрать очертания и название проходящего судна, однако

218

матрос-сигнальщик смог определить три последние буквы названия «Т», «А», «Н» («WARATAH»)...

Задержка прибытия «Вараты» в Кейптаун по расписанию в течение первых 24 часов не вызвала особого беспокойства, так как накануне штормило. И только через два дня, когда стало очевидно, что с «Варатой» случилась беда, была поднята тревога.

Первым на поиски загадочно исчезнувшего парохода было выслано буксировочное судно «Те Фуллер». 1 августа оно вышло из Столовой бухты и взяло курс к банке Агульяс. В случае, если на «Варате» отказали двигатели, буксировщик мог бы привести дрейфующий корабль в ближайший порт. Чуть позже из Порт-Наталя на помощь «Те Фуллер» вышел второй буксир – «Гарри Эскомб». Однако все попытки обнаружить следы исчезнувшего судна оказались тщетными.

Тогда к поискам подключились два крейсера – «Пандора» и «Форте», которые должны были обогнуть восточное побережье, исследуя район возможного дрейфа «Вараты». Позже в открытое море вышел еще один крейсер, «Гермес». Прошел месяц, но обнаружить пропавший пароход не удалось.

На страницах одной австралийской газеты появился рассказ пассажира с «Вараты» – Клаудиа Сойера, директора одной из английских торговых фирм.

Во время плавания из Аделаиды в Дурбан Сойеру показалось, что пароход как-то странно ведет себя на волне. По его мнению, бортовая качка свидетельствовала о плохой остойчивости судна. Своими соображениями Сойер поделился с третьим помощником капитана «Вараты». Тот подтвердил его мнение и по секрету признался, что еще после первого плавания в Австралию хотел именно из-за этого списаться с парохода, но побоялся потерять работу в компании «Блю энкор лайн».

За несколько дней до прихода «Вараты» в Дурбан Сойеру три ночи подряд снился один и тот же сон: за ним гнался рыцарь, закованный в окровавленные доспехи, размахивая длинным мечом... Вспомнив беседу с третьим помощником, а также то, что «Варата» – тринадцатое по счету судно, на котором он совершал путешествие за океан, Сойер решил, что это дурное предзнаменование, взял чемодан и сошел на берег в Дурбане. Через месяц после исчезновения парохода «загадочный» сон Сойера по телеграфу был передан в Австралию, Европу, Америку – падкая на сенсацию пресса с энтузиазмом подхватила эту историю. Но тайна продолжала оставаться тайной.

В последующие три месяца поисковая экспедиция на корабле «Сабина» исследовала воды Южноафриканское побережье. При этом учитывались все возможные варианты изменения курса пропавшей «Вараты». Но и эта экспедиция оказалась неудачной. Поиски были приостановлены.

В 1910 году на средства родственников погибших был зафрахтован пароход «Вэйкфидд». 10 февраля корабль взял курс на Дурбан и шесть месяцев безуспешно вел поиски...

219

«Вэйкфилд», двигаясь по зигзагообразному маршруту, заходил далеко в акваторию Индийского океана и на юг, в холодные воды Антарктики. Его маршрут проходил через острова Крозетс, Херд и Кергелен.

В декабре 1910 года, спустя семнадцать месяцев с момента таинственного исчезновения «Вараты», в Лондоне, в Кэйкстон-холле, началось официальное расследование этого трагического происшествия, потрясшего современников не столько масштабами трагедии, сколько своей загадочностью.

Ввиду отсутствия очевидцев комиссия заслушала показания пассажиров, сошедших в Дурбане, пассажиров и членов экипажа с предыдущих рейсов, а также инженеров и рабочих-судостроителей, включая морских экспертов.

22 февраля 1911 года, после двух месяцев подробных разбирательств, суд пришел к заключению, что 28 июля 1909 года пароход «Варата», попав в сильный шторм, опрокинулся и затонул в результате стечения неустановленных обстоятельств.



Далее в заключении судебной комиссии сообщалось, что пароход действительно считался непотопляемым и безукоризненно укомплектованным. Однако при этом осталось невыясненным, были ли приняты все надлежащие меры предосторожности – подготовлены ли спасательные средства и проверена ли герметичность всех люков перед выходом из Дурбана.

Мартин Линдертц, обозреватель морской хроники в газете «Кейп Тайме», осматривая корабль во время его первой остановки в Кейптауне, назвал его чрезвычайно громоздким. .

Однако большинство пассажиров первого рейса хвалили корабль, и их показания не внесли ясности в это запутанное дело и не склонили чашу весов в сторону какой-либо версии.

Многие специалисты сходились на том, что гибели корабля предшествовала остановка двигателей из-за аварии или взрыва в машинном отделении. Потерявшее ход судно становилось в этом случае весьма уязвимым для гигантских волн, иногда образующихся в этом районе. Подобная волна могла легко перевернуть его до того, как люди воспользовались спасательными средствами

Опытные мореходы утверждают, что подобная аномальная гигантская волна, как правило, следует за двумя предыдущими, менее могучими гигантами. Если «Варата» не сумела войти в синхронность с первыми двумя пиками и оказалась в воронке под третьей, наиболее разрушительной волной, способной раздавить любой корабль, ее судьба была предрешена.

Пароход был сильно нагружен, и, возможно, незакрепленный груз стал перемещаться по грузовому отсеку. При сильной качке передвижение груза приводит к боковому смещению центра тяжести, что также могло сыграть роковую роль.

Другие версии – пожар или сильный взрыв, уничтоживший судно, – Яедоказуемы из-за отсутствия каких-либо следов бедствия

220

В 1910 году на австралийский берег к северу от Фримэнтла был выброшен спасательный круг якобы с борта «Вараты». Однако впоследствии, когда человек, сделавший это обещавшее стать сенсацией заявление, вернулся к месту находки, круг исчез.

В том же году корабль «Стар оф Скотланд» неожиданно наткнулся на груды плавающих обломков, среди которых были перевернутые спасательные шлюпки. По мнению экипажа, это могли быть останки «Вараты».

В 1911 году, входя в гавань Ист-Лондона, пароход «Палатина» на полном ходу ударился о непонятный подводный объект и, получив серьезные повреждения, с трудом добрался до порта. При последующем разбирательстве этого инцидента владелец парохода предположил, что «Палатина» натолкнулась на дрейфующий под водой перевернутый остов «Вараты».

Поиски пропавшего без вести корабля продолжаются и по сей день. И до сих пор не обнаружено ни одного обломка или предмета с погибшего корабля. Так где же затонула «Варата»?

В тот момент, когда ее видели в последний раз с борта «Клан Макинтайра», она находилась приблизительно в семнадцати милях севернее Ист-Лондона. Предполагается, что в этот момент «Варата» могла двигаться со скоростью около семнадцати узлов и, следовательно, удалилась на значительное расстояние к югу.

Историк Питер Хамфрис, например, считает, что «Варата» затонула в том месте, где в океан впадает река Грэйт-Фиш, — южнее Ист-Лондона. Попав в сильный шторм, судно изменило курс и направилось в Порт-Элизабет, чтобы переждать непогоду. Приблизившись к побережью, оно на полном ходу напоролось на подводный риф и затонуло.

Приблизительно той же точки зрения придерживается профессор-океанолог из Кейптауна Джек Мэллори. Однако он считает, что корабль мог стать жертвой гигантских волн, природа возникновения которых до сих пор не объяснена наукой.

Другой ученый из Кейптауна, Эмлин Браун, организатор четырех полевых экспедиций, заявляет, что «Варата» затонула севернее, приблизительно в десяти километрах от устья реки Кору, что примерно в ста километрах от Ист-Лондона. В подтверждение своей гипотезы он привел геофизическое исследование океанского дна и свидетельские показания Джо Коннора и бригадира Рооса. |

Поскольку официальное расследование проводилось в Британии, а НСЖ в Южной Африке, далеко не все могли принять участие в процессе, поэтому заявление Коннора, сделанное им в Ист-Лондоне, надолго затерялось в архивах морского ведомства. |

Браун вместе со своим другом и сторонником Джорджем Фоулисом, хозяином поискового судна «Мейринг-нод», предпринял очередную экспедицию в 1989 году. Эхолокация морского дна, проведенная во время экспедиции 1977 года, показала, что на дне действительно находится большой объект конической формы.

221

«Проводя геофизические исследования, мы прозондировали тысячи километров и более ничего не нашли. На протяжении долгих лет поисков мы были просто убеждены, что если это место не подводная скала, то это — «Варата».

Возможно, первоначально она и находилась гораздо южнее, но впоследствии резко изменила курс и двинулась на север. Создается впечатление, что капитан Джошуа Лбери решил не рисковать жизнями пассажиров и переждать шторм в более безопасном месте, писал позже Фоулис в отчетах экспедиции.

Во время экспедиции 1989 года в десяти километрах от устья реки Кору Браун обнаружил нечто, напоминавшее остов корабля. Подводная камера, спущенная с борта, попала в сильное подводное течение и была сорвана вместе с креплением. Тогда Эмлин Браун спустился под воду в специальном колоколе и заснял на видеокамеру часть остова.

Просмотрев запись, Эмлин поспешил известить мир о сенсации, однако неопровержимых доказательств того, что лежащий на дне корабль — «Варата», не было.

Во время второго погружения Питер Вильнот, капитан «Дип Сэлвидж», приблизился к небольшому участку остова корабля, покрытого водорослями, и заснял его.

Детально изучив видеозапись, ученые пришли к выводу, что определить этот обломок как часть «Вараты» невозможно из-за густого слоя ила и водорослей.

Эмлин Браун сказал: «Конечно, это мог быть обломок какого-либо другого корабля, но, сопоставив все факты, хочется верить, что это всетаки «Варата».

«ЛИБЕРТЭ»

25 сентября 1911 года

Французский эскадренный броненосец затонул в Тулоне после взрыва крьюйт-камеры. Погибли 210 человек и 184 были ранены.

Около 6 часов утра 25 сентября в Тулоне произошел взрыв в крьюйт-камере броненосца «Либертэ». Взрывом были повреждены четыре окна, которые выходили на набережную, увидели, что стоявший на якоре эскадренный броненосец «Либертэ» заволочло густым черным дымом. Не прошло и двадцати минут, как

город потряс пятый чудовищный по силе взрыв, и на стоявшие близ бухты строения упали тысячи стальных обломков корабля, почти все окна в домах оказались выбиты взрывной волной. Корабль теперь походил на бесформенную грудку дымящегося металла. Вся бухта была усеяна плавающими обломками, вокруг которых барахтались люди. Повсюду слышались крики отчаяния, призывы о помощи и стоны раненых моряков...

В тот день 25 сентября 1911 года командир броненосца капитан 1-го ранга Жорес находился в отпуске. В момент взрыва не оказалось на борту и старшего офицера корабля капитана 2-го ранга Жубера: он ночевал на берегу. Фактически линкором командовал вахтенный начальник лейтенант Виньон. Кроме него на корабле находились еще несколько молодых офицеров и около четырехсот матросов.

В 5 часов 35 минут утра через 20 минут после пробуждения в носовой части корабля вблизи фок-мачты раздался глухой взрыв. За ним тут же последовало еще три более сильных взрыва. Приблизительно в это же время (по показаниям одновременно со взрывами, по другим — раньше и позже) из левого носового каземата фор-марса и боевой рубки вырвалось пламя и оранжевый дым. Через несколько секунд после этого пламя и дым такого же цвета вырвались из правого каземата 194-миллиметрового орудия и носовой дымовой трубы. На корабле пробили пожарную тревогу и приказали затопить погреба боевых припасов. Несколько десятков матросов в панике прыгнули за борт. В 5 часов 45 минут на фалах фок-мачты «Либертэ» взвился сигнал: «Нужна немедленная помощь».

Старший механик корабля Лестен доложил старшему офицеру, что его люди не могут добраться до палубных стаканов затопления на нижней броне палубе, так как удушливые газы и едкий дым заполнили

«ЛИБЕРТЭ»\*

помещения носовой части корабля и электросеть на нижних палубах не действует. Лейтенант Виньон приказал затопить погреба, чего бы это ни стоило. Выполняя этот приказ, лейтенант Лестен, два офицера, несколько унтер-офицеров и матросов заплатились жизнью: они задохнулись в дыму в нижних помещениях линкора, не выполнив приказа. Удалось затопить только кормовые пороховые погреба.

К охваченному пламенем кораблю начали подходить катера и баркасы, спущенные с других кораблей эскадры, стоявших на рейде. Они стали снимать команду «Либертэ». Через восемнадцать минут после первых четырех взрывов в 5 часов 53 минуты над бухтой раздался новый страшной силы взрыв, и передняя часть корпуса корабля отделилась от стальной его части и исчезла под водой. Носовая башня с 194-миллиметровыми орудиями и носовая башня главного калибра в 305 миллиметров оказались сорванными со своих мест и отброшенными на 150 метров от «Либертэ» в сторону, где стоял линейный корабль «Републик». Фок-мачта с взорвавшегося корабля пролетела над водой 50 метров и упала на дно бухты. Огромный кусок 30-миллиметровой броневой палубы, весивший несколько тонн, упал на палубу линкора «Веритэ», который стоял на якоре в двухстах метрах от «Либертэ». Кормовая часть корабля, получив сильные повреждения, села на грунт на глубине четырнадцати метров. В средней части «Либертэ» броневая палуба с лежащими над ней палубами и надстройками и орудийными башнями калибра 194 миллиметров оказалась вывернутой на другую сторону и сброшенной на кормовую часть корабля. Множество крупных и мелких осколков от взрыва разлеталось на расстояние до двух тысяч метров и обрушилось на город и стоявшие на рейде корабли.

Самые тяжелые повреждения получил линейный корабль «Републик». Его верхние палубы оказались пробитыми на площади тридцати квадратных метров. Средняя часть навесной палубы вблизи дымовой трубы была пробита куском весом 300 килограммов от крана для подъема баркасов. Кусок броневой плиты взорвавшегося линкора весом 37 тонн разрушил левый борт у кормовой башни его главного калибра. Потребовалось потом три дня, чтобы этот кусок брони, мешавший поставить корабль в док, вытащить из борта.

На линейном корабле «Демократи» осколками взорвавшегося «Либертэ» были разрушены офицерская кают-компания и кормовой боевой мостик. При взрыве погибло четыре баркаса с «Републик», два с «Веритэ» и один с «Демократи». Эти гребные суда оказались в зоне действия осколков, когда снимали команду гибнущего линкора.

После взрыва гавань Тулона была усеяна множеством плававших обломков корабля, а упавшие на ее дно куски металла представляли опасность для движения кораблей на рейде, глубины которого не превышали одиннадцати метров. Линейный корабль, входя после взрыва в гавань, получил из-за этого пробоину в днище. Корабли Первой французской эскадры Средиземного моря, вышедшие накануне из бухты на учебные

стрельбы, не смогли в нее вернуться, пока водолазы не осмотрели дно гавани. Обставленные буями обломки поднимали со дна в течение двух месяцев. При взрыве на «Либертэ» были убиты и пропали без вести 143 и ранен 91 человек, не считая жертв среди жителей города. На кораблях эскадры погибли 67 человек и 93 были ранены...

Для расследования причин катастрофы правительство Франции назначило следственную комиссию под председательством контр-адмирала Гашара. В состав комиссии вошли флагманский артиллерист эскадры, командир линкора «Юстис» капитан 1-го ранга Шверер, главный артиллерист эскадры и инженер-кораблестроитель Луи. Комиссия выдвинула три вероятных причины взрыва «Либертэ»:

короткое замыкание электросети в носовом пороховом погребе;

неосторожное обращение с огнем или умышленный поджог погреба;

самовозгорание пороха вследствие его разложения.

Первое предположение сразу же было отклонено, поскольку выяснилось, что приказом Морского министра Франции с 1907 года в пороховых погребах всех французских кораблей электропроводка была устранена. В отношении второго предположения некоторые очевидцы катастрофы заявили, что взрыву предшествовал пожар, вспыхнувший в соседних с погребами помещениях корабля. Однако следствие установило, что в этих помещениях никакого пожара перед взрывом не было. Подозрение, павшее на работавших в погребах, отвергалось фактом времени взрыва. Отдельные члены комиссии высказали мнение, что служба могла находиться в пороховых погребах перед побудкой для замера в них температуры и их вентилирования, и, видимо, взрыв мог произойти из-за простой небрежности. Но это предположение комиссией было опровергнуто, как ничем не доказанное.

В отношении злого умысла мнения членов комиссии разделились. Одни эксперты были убеждены, что команда «Либертэ» была способна на диверсию. Имелись сведения, что команда корабля не раз угрожала своим офицерам за несправедливое и жестокое обращение с ней «уничтожить их взрывом». Записки с подобными угрозами находили в офицерских каютах и в кают-компаниях «Либертэ». «Если бы злоумышленники действительно хотели взорвать офицеров, — заявляли другие члены комиссии, — то они наверняка подожгли бы кормовой пороховой погреб, расположенный рядом с жилыми помещениями офицеров корабля».

Умышленный поджог порохового погреба членами команды «Либертэ» расценивался комиссией как маловероятный.

Итак, отвергнув два первых предположения, эксперты вплотную подошли к третьему — самовозгоранию пороха вследствие его разложения.

В это время на вооружении французского военного флота стоял порох типа «В», приказом командования уже снятый с производства, но еще находившийся в употреблении из-за того, что новые пороха не начали поступать во флот. Все сорта пороха «В» сторают при соприкоснове «ЛИБЕРТЭ»

225

ний с открытым пламенем без взрыва, они детонируют лишь от поджога шашки черного пороха, вложенной в заряд.

Как же порох хранился на «Либертэ»?

Следственная комиссия выяснила следующие обстоятельства и факты.

Температура в пороховых погребах часто поднималась до 30–40 °С.

На корабль неоднократно поставлялся старый освеженный порох для учебных стрельб с пометкой «израсходовать в течение трех месяцев». Фактически же он оставался на кораблях больше указанного срока. В патронах для зарядов малого калибра также использовался освеженный порох. На «Либертэ» и на других кораблях эскадры в 47-миллиметровых патронах содержался порох, изготовленный в 1889 году. Для 65-миллиметровых зарядов употреблялся порох, на котором имелась пометка «совершенно негодный».

Воспламенительные шашки черного пороха хранились вместе с полузарядами.

Патроны малого калибра, заряженные частично черным и освеженным порохом типа «В», хранились вместе в одном погребе, хотя официально считалось, что на кораблях Второй эскадры эти патроны черного пороха были заменены мелинитовыми.

В погребах корабля хранились пороховые заряды среднего и малого калибров, уже один раз введенные в ствол орудия во время стрельб. Заряд, побывавший в разогретом стволе, приобретал свойство быстро разлагаться и, попадая обратно в погреб, представлял большую опасность. Эти выводы вызвали возражения со стороны некоторых военно-морских чинов, но члены комиссии остались при своем мнении, которое разделяли многие известные химики и пиротехники. Так, изобретатель мелинита химик Тюрпен сообщил, что сразу же после катастрофы с броненосцем «Йена» он заявил морскому министру Франции, что причиной взрыва стал порох «В» и что ввиду способности этого пороха к разложению его использование на военных кораблях слишком опасно. Именно Тюрпен предложил военному министерству страны порох, более стойкий и надежный в хранении.

Закончив следствие, комиссия пришла к заключению: катастрофа «Либертэ» произошла от самовозгорания заряда в одном из верхних снарядных погребов по правому борту. Одновременно она отмечала важные обстоятельства, предшествовавшие взрыву на корабле. Оказывается, в течение всего времени с 1 июня по 15 августа температура в пороховых погребах правого и левого бортов для хранения снарядов достигала 30°C, а иногда была даже выше. С 4 по 16 августа «Либертэ» участвовал в маневрах эскадры, и в течение всего этого времени было приказано держать заряды вблизи орудий. Поэтому шесть гильз с зарядами для 194-миллиметровых орудий двенадцать дней находились недалеко от кочегарок, где температура достигала 40°C. Возможно, что эти заряды были снова помещены в пороховой погреб.

226

По мнению комиссии, пожар возник в зарядном погребе одного из орудий. Можно предположить, что сначала произошло самовозгорание пороха «В» в гильзе снаряда без детонации. Потом порох загорелся в соседних гильзах со слабой детонацией, которая была слышна на палубе в 5 часов 31 минуту. После этого погреб оказался охваченным огнем.

Катастрофа «Либертэ» сильно подействовала на моральное состояние личного состава французского военно-морского флота того времени. Военным морякам буквально стали мерещиться взрывы на их кораблях, и малейший пожар или появление дыма нередко оканчивались затоплением пороховых погребов, что, в свою очередь, приводило к уничтожению запаса пороха. Частые затопления погребов показали, что такие системы на французских кораблях оставляли желать лучшего. На многих кораблях

для затопления некоторых групп погребов требовалось открыть около десяти клапанов, причем каждый из них открывался лишь после 15–20 поворотов маховика, и открыть эти клапана можно было только с нижней палубы Из опытов, проведенных после гибели «Либертэ» на «Юстис» и на «Патри», выяснилось, что затопление погребов происходило гораздо медленнее, чем ожидалось Эксперты, изучавшие катастрофу в тулонской бухте, пришли к весьма неутешительному выводу Если бы даже на «Либертэ» и удалось открыть клапана затопления носовых погребов, то это все равно не повлияло бы на результат катастрофы вода просто не потекла бы в закрытое помещение, наполненное газом высокого давления Средств же увеличения давления воды в магистралах орошения и затопления пороховых погребов на «Либертэ» не было

#### «ТИТАНИК»

15 апреля 1912 года

Английский лайнер затонул спустя 2 часа 20 минут после удара об айсберг Погибли 1522 человека, спасено 705 человек Самая знаменитая катастрофа XX века

Летним вечером 1907 года Брюс Айсмей, исполнительный директор «Уайт Стар», и его жена Флоранс ужинали в лондонской резиденции лорда Джеймса Пирри, компаньона белфастской кораблестроительной фирмы «Гарланд энд Вульф», которая строила все суда для «Уайт Стар» Новый лайнер «Лузитания», принадлежавший конкурентам из компании

«Кунард лайн», был на устах всего города Перед его первым рейсом ожидалось, что будет побит рекорд скорости по пересечению Атлантики и сей факт закрепит лидерство «Кунард лайн» в гонке суперлайнеров Суда «Уайт Стар» не шли ни в какое сравнение с «Лизитанией» Пирри и Айсмей разработали план, позволявший «Уайт Стар» завоевать первенство Они решили, что не будут вступать в соревнование по скорости, а построят пару плавающих дворцов, каких мир еще не видел Спустя неделю после этого исторического ужина целая армия инженеров и механиков принялась создавать чертежи и спецификации, начиная с массивных, высотой в четыре яруса, двигателей и заканчивая посадочными местами в столовой для первого класса В декабре 1908 года была заложена первая килевая плита в основание судна № 400, названного позднее «Олимпик» Судно № 401, названное «Титаником», было заложено 31 марта 1909 года

День 31 мая 1911 года в Белфасте выдался ярким и чистым Южный бриз моршил поверхность Белфастского залива и трепал флаги на кранах Более 100 тысяч зевак желали увидеть спуск на воду судна № 401 По традиции компаний «Уайт Стар» и «Гарланд энд Вульф» не было никакого молебна во славу новорожденного

В 1205 запустили две ракеты, в 12 10 – третью В 12 13 корпус в 26 000 тонн заскользил вниз по направляющим, влекомый собственным весом «Титаник» развил скорость в 12 узлов (около 22 км/ч), прежде чем шесть якорей и две толстые якорные цепи, весившие каждая 80 тонн, остановили его Весь процесс занял 62 секунды Затем буксиры подвели

его к бухте, где в течение десяти месяцев он должен был оснащаться оборудованием и пассажирскими каютами.

После спуска судна на воду началась работа по сооружению пассажирских мест, установке инженерного оборудования и навигационных систем. Все, что было сделано до этого, можно сравнить с постройкой фундамента здания. Теперь плотники, электрики, наладчики паровых машин, укладчики ковровых покрытий и мастера по металлу получили широкий фронт для работы.

Это было поистине уникальное сооружение. Его валовая вместимость ~ 46 328 тонн, длина – 270 метров, ширина – 28, высота от ватерлинии до шлюпочной палубы – 18,5 метра, высота от киля до конца труб – 53 метра. По сути в высоту это одиннадцатизэтажный дом! Двигатели: 2 поршневых, 4 цилиндрических, мощностью 30 000 лошадиных сил; одна парсоновская турбина низкого давления мощностью 18 000 лошадиных сил. Предельная скорость – 21–23 узла (примерно 37–41,4 метра в сек). Двадцать спасательных шлюпок были рассчитаны на 1178 человек.

Спецификации «Титаника» в большой степени походили на спецификации «Олимпика». Были внесены некоторые изменения, которые привели к утяжелению на 1000 тонн и большей роскоши. Одним из них была установка дополнительной защиты вокруг прогулочной палубы. Кроме того, пассажиры «Олимпика» жаловались на брызги соленой морской воды от носа корабля во время плавания по северным атлантическим морям. Эти изменения и стали наиболее видимой разницей между двумя судами. Наконец, 3 февраля 1912 года «Титаник» был поставлен в сухой док, где его снабдили тремя винтами, а на внутреннее убранство навели последний лоск. Прибыла огромная люстра, которую повесили в главной каюткомпании. Кухонную утварь и фарфор поместили в соответствующие хранилища. Была установлена и проверена система беспроводной связи, способная передавать сообщения на расстояние в 500 миль (около 310 километров). Карты и навигационное оборудование отправили на капитанский мостик. Все мелочи, необходимые для функционирования крупного океанского лайнера и большого отеля, прибыли на борт, были установлены, проверены, размещены по хранилищам и оприходованы. Строительство великого судна почти закончилось.

Со 2 апреля «Титаник» начал плавать по морям. Пройдя в глубь залива и оставив позади буксиры, он совершил несколько быстрых рейдов для проверки двигателей. Корабль был поставлен на прямой курс со скоростью 20,5 узлов. Рулевое колесо резко повернули на 360 градусов. Слегка накренясь, «Титаник» развернулся, описав круг диаметром 3850 футов (больше одного километра). Никто не мог предположить, что корабль повторит этот маневр менее чем через две недели, но уже при трагических обстоятельствах. 4

После завершения теста и получения разрешения от Торговой палаты| «Уайт Стар лайн» была объявлена полноправным владельцем королеве

229

кого почтового парохода «Титаник», самого большого и роскошного предмета, когда-либо созданного человеческими руками.

Суббота, 6 апреля. Порт Саутгемптон, графство Хэмпшир, юг Англии. День найма для большинства из экипажа. Прибыла основная часть груза. Весь груз весил 560 тонн и состоял из 11 524 отдельных мест. Холлы офиса компании «Уайт Стар лайн» были полностью забиты людьми. Сотни моряков Саутгемптона, оказавшихся без работы в результате только что



прошедшей забастовки шахтеров, толпились в ожидании счастливого случая, несмотря на то, что они, без сомнения, были обеспокоены грядущим первым рейсом. Многие были из самого Саутгемптона, но часть моряков прибыла из Ливерпуля, Лондона и Белфаста. Заявления от прибывших с континента не принимались, поскольку по настоянию капитана корабля Эдварда Дж. Смита необходимо было сформировать «настоящий британский экипаж для настоящего британского судна». К концу дня большая часть экипажа была нанята. К основному грузу добавились 5800 тонн угля с соседнего угольного пирса. Сумасшедшая сделка! Чтобы загрузить такой большой лайнер достаточным количеством угля, потребовалось 24 часа, после чего судовой кладовщик аккуратно опечатал хранилище для угля клееным холстом, смоченным в красной краске. К концу этого изнурительного дня все переходы, палубы, лестницы и пассажирские помещения были тщательно очищены от всепроникающей угольной пыли.

Пасхальное воскресенье, 7 апреля. Поверхность воды была чиста, и вся работа на борту «Титаника» в то пасхальное воскресенье приостановилась. Не было видно ни дыма, ни пара из его труб. Звуки корабельной рынды разносились по заливу, отмечая последние часы стоянки, и голубой английский гюйс трепетал на флагштоке. «Титаник» оставался пришвартованным к пирсу № 44, который специально углубили на сорок футов для таких гигантов, как «Титаник» и «Олимпик».

Понедельник, 8 апреля. На борт судна были погружены свежие продукты питания, привезенные в порт поездом. Около 34 тонн свежего мяса и около 5 тонн рыбы разместили в огромных холодильниках и хранилищах, расположенных на палубе «G». До отправления оставалось совсем немного времени. Все последние приготовления проходили под наблюдением конструктора судна Томаса Эндрю. В тот вечер Эндрю оставался на борту до половины седьмого, а затем вернулся в офис «Гарланд энд Вульф», чтобы написать письма и решить деловые вопросы.

Вторник, 9 апреля. Продукты и товары продолжали грузить на борт. Капитан Кларк, наблюдатель от Торговой палаты, находился на борту до позднего вечера, проверяя каждый закуток судна. Вторым помощник Чарльз Лайтхоллер на сенатских слушаниях о причине гибели «Титаника» сказал о Кларке: «Он выполнил свою задачу, и я с уверенностью повторяю, что он сделал это тщательно». Капитан Смит, командующий «Титаником», проводил свой собственный осмотр. Все офицеры, за исключением Смита, провели ночь на борту.

230

Среда, 10 апреля. Капитан Смит поднялся на борт «Титаника» в 7.30 утра и принял от первого помощника капитана Генри Уайлда рапорт. 1 Звук сирены «Титаника» извещал на мили вокруг о том, что наступил день его отплытия. Между 9.30 и 11.30 утра к судну подошли три морских трамвайчика с пассажирами первого, второго и третьего классов. Ровно в полдень «Титаник» отдал концы, катера отбуксировали его от причала, и гигантская машина начала свое движение по 24-мильному Английскому каналу в направлении Франции. В 5.30 пополудни «Титаник» появился в порту французского города Шербур. Пассажиры загодя погрузились на тендеры и ждали отплытия на «Титаник». Вечером в 8.30 был поднят якорь, и «Титаник» с зажженной иллюминацией взял курс на Ирландию вокруг южного побережья Англии.

Четверг, 11 апреля. Пассажиры осваивали огромный лайнер. Томас Эндрю и гарантийная группа из верфи «Хэрленд энд Волфф» помогали инженерам «Титаника» обслуживать необходимые системы. Была отрепетирована общая тревога, громкость аварийных колоколов была значительно понижена водонепроницаемыми дверями. В 11.30 утра «Титаник» бросил якорь в заливе Куинстауна на расстоянии двух миль от берега и .приготовился взять на борт новых пассажиров и почту. В 1.30 пополудни главный якорь был поднят в последний раз, и «Титаник» ушел в свой первый трансатлантический рейс к берегам Америки. Капитан Смит получил рапорт о том, что на борту находится 2227 пассажиров и членов экипажа.

Пятница, 12 апреля. К середине дня «Титаник» был где-то посередине Атлантики, идя со скоростью 21 узел. С 11 по 12 апреля он покрыл расстояние в 386 миль в спокойную, тихую и ясную погоду. С каждым новым днем путешествия росло общее восхищение судном – его поведением при маневрах, полным отсутствием вибрации, устойчивостью по мере увеличения скорости. Генри Уайлд отметил, что воздух был очень холоден, достаточно холоден, чтобы не позволять писать или читать на палубе, поэтому многие проводили большую часть времени в библиотеке. В течение дня «Титаник» получил множество радиопоздравлений и пожеланий счастливого пути, в числе которых было поздравление от британской королевы. Почти в каждой радиограмме, полученной от кораблей, находившихся в водах Атлантики, содержалось предостережение о массивных глыбах льда, что было весьма необычным для апреля. Поздним вечером радио «Титаника» было временно отключено, чтобы позволить Филиппу и Брайду в самые ранние утренние часы провести профилактику аппаратов.

Суббота, 13 апреля. Судно оказалось окруженным льдом, появившимся по всему Северному Атлантическому морскому пути. За время от полудня пятницы до полудня субботы «Титаник» покрыл 519 миль. В 10.30 утра капитан Смит начал дневной осмотр судна. Глубоко внизу, в кочегарках, «черные смены», обнаженные до пояса, продолжали удовлетворять аппе

231

титы горнов в жарком воздухе, наполненном угольной пылью. В этой угасающей духоте было трудно представить, что наверху почти мороз.

Воскресенье, 14 апреля. Прекрасная погода, гладкая поверхность воды и умеренный юго-восточный ветер создавали прекрасное настроение. Множество пассажиров медленно прогуливалось по лодочной палубе. Еще ранним утром «Титаник» принял радиограмму от «Каронии», предупреждавшей о льдинах впереди, а затем – от датского лайнера «Нордам», оповещавшего об «огромном скоплении льда». Сразу после полудня «Балтика» сообщила о большом количестве ледяных полей впереди от «Титаника» на расстоянии 250 миль. Все эти радиограммы Смит передал Айсмею. Спустя некоторое время немецкое судно «Америка» предупредило о «большом айсберге», но это сообщение не было отправлено на капитанский мостик.

Около 6.30 вечера Смит повернул корабль слегка на юго-запад от обычного направления, желая, вероятно, обойти лед, о котором предупреждали так много судов. Однако не был отдан приказ о снижении скорости. Более того, скорость судна возрастала и возрастала. В 7.30 вечера были получены еще три предостерегающих сообщения от «Калифорнии» о больших айсбергах впереди. Согласно им, до льдин оставалось не более 50

миль. Радиограммы, полученные в этот день, указывали на наличие огромного ледяного поля длиной 78 миль прямо по курсу «Титаника». Отказавшись от ужина, Смит поднялся на капитанский мостик, где обменялся мнениями с помощником Лайтхоллером.

Около 9.20 вечера Смит лег спать, отдав обычный приказ разбудить его, «если случится что-нибудь неладное». После чего Лайтхоллер предупредил, чтобы впередсмотрящие внимательно наблюдали за льдинами до утра.

Далее события развивались так стремительно, что лучше давать их хронологию с точностью до минут.

В 10.00 вечера Лайтхоллера сменил первый офицер Мюрдош.

В 10.55 ночи на расстоянии 10–19 миль от «Титаника» судно «Калифорния» было остановлено льдами и посылало предупреждения всем судам в этом районе. Брайд прервал «Калифорнию» ставшим теперь знаменитым ответом: «Прекрати! Заткнись! Ты глушишь мой сигнал. Я работаю на частоте Кейп-Рейс», и радист «Калифорнии» выключил свой аппарат на ночь. (Кейп-Рейс – город на юге о-ва Ньюфаундленд.) К этому времени в 24 из 29 бойлерных поддерживался огонь, и «Титаник» шел со скоростью 22 узла, самой высокой, когда-либо им достигнутой.

В 11.30 впередсмотрящие Флит и Ли заметили легкую дымку прямо по Курсу.

В 11.40 ночи Флит заметил большой айсберг впереди и передал срочное сообщение на мостик. Шестой помощник Муди принял сигнал и надавил сообщение Мюрдошу, который инстинктивно скомандовал: «Стоп ^Щина!», телеграфировал в моторный отсек команду об остановке всех

232

двигателей, а затем – «Полный назад!» Также он приказал закрыть все водонепроницаемые двери. «Титаник» начал медленно разворачиваться но подводная часть плившего мимо айсберга уже царапала и ударяла правый борт судна, полностью открыв морской воде пять передних переборок.

В 11.55 ночи, через 15 минут после столкновения, была полностью затоплена почта на палубе «G», а также угольный бункер в машинном отделении. После беглого осмотра повреждений, сделанного Уайлдом, Боксхоллом и Эндрюсом, Смит понял, что случилось худшее. Самое худшее. «Титаник» тонул, и более 2200 человек на борту находились в смертельной опасности. С тяжелым сердцем Смит лично определил местонахождение «Титаника» и передал координаты четвертому помощнику Боксхоллу в радиорубку. Переданный Филипсу пакет содержал приказ подать сигналы бедствия. Филипс отстукал сигнал бедствия.

Понедельник, 15 апреля. Вскоре после полуночи корт для сквоша, находившийся на 32 футах выше киля, был затоплен. Большинство бойлерных не работало, и огромные клубы пара вырывались из освобожденных труб. Смит приказал расчехлять спасательные шлюпки и размещать на них пассажиров и членов экипажа. Места на них было достаточно для 1178 человек, и то при условии, что каждая из шлюпок будет заполнена полностью. А на борту находилось 2227 человек.

Между 00.10 и 1.50 утра несколько членов экипажа судна «Калифорния» видели что-то похожее на огни парохода. Ракеты тоже были видны,

но не были приняты во внимание. Многие суда слышали сигнал о бедствии «Титаника» и многие из них спешили на помощь, в том числе лайнер «Карпатия» под командованием Рострона, находившийся в 58 милях на юго-восток от «Титаника».

В 00.15 Уиллас Хартлей и его ансамбль начали играть жизнерадостный регтайм в салоне первого класса на палубе «А». Они играли до самого конца, все члены оркестра погибли.

В 00.25 Смит распорядился сажать в спасательные шлюпки женщин и детей.

К 00.45 спасательная шлюпка № 7 по правому борту была спущена на воду с 28 человеками на борту вместо возможных 65. В это же самое время квартирмейстером Джорджем Роу по указанию Боксхолла была запущена первая сигнальная ракета. Она поднялась на 800 футов и рассыпалась на двенадцать сверкающих белых звезд. Внезапно справа по курсу Боксхолл увидел приближающееся судно, которое через несколько минут исчезло из вида, несмотря на попытки связаться с ним при помощи лампы Морзе.

В 1.15 вода поднялась до надписи «Титаник» на борту, и судно дало резкий крен на левый борт. К этому моменту на воду было спущено 7 шлюпок с еще меньшим количеством пассажиров в каждой. По мере того как наклон палубы становился все круче, в лодках увеличивалось

233

количество пассажиров. С правого борта была спущена шлюпка № 9 с 56 человеками на борту.

В 1.30 началась паника. В шлюпке № 14 по левому борту было опущено 60 человек, включая пятого помощника Лева. Леву пришлось сделать пять предупредительных выстрелов в сторону судна, прямо по обезумевшей толпе, чтобы остановить неуправляемых людей, готовых прыгнуть в практически полную лодку. Радиogramмы, отправляемые Филиппом, сообщали, что «корабль быстро погружается» и «не может продержаться дольше...» Парфюмерный магнат Бен Гайгенхейм и его слуга Виктор Гилио вернулись в свои каюты и переоделись в вечерние костюмы. Они вернулись на палубу со словами: «Мы надели наши лучшие костюмы и приготовились умереть как настоящие джентльмены».

К 1.40 большинство носовых шлюпок отплыло, и оставшиеся на борту пассажиры стали перемещаться к кормовой части. Дж. Брукс Айсмей покинул судно последним на спущенной с правого борта надувной лодке с 39 пассажирами. Носовая палуба уже была под водой.

В 2.00 поверхность океана отделяло от прогулочной палубы всего лишь 10 футов (3 метра). Приблизительно в это время Хартлей выбрал последнюю песню для своего оркестра – «Neare, My God, to Three». Он всегда говорил, что этот гимн выбрал бы для своих похорон. Когда на борту осталось более 1500 пассажиров и всего 47 мест на надувной лодке «D», Лайтхоллер отдал приказ экипажу зарядить оружие и окружить лодку, пропуская к ней только женщин и детей. Море разгуливалось в носовой части палубы «А». Крен «Титаника» становился сильнее. В это время Смит спустился в радиорубку и освободил Филиппа и Брайда, сообщив им, что «они уже исполнили свои обязанности». На обратном пути на капитанский мостик Смит сказал нескольким членам экипажа: «Теперь каждый за себя». Его последние мысли были скорее всего о любимой жене Элеоноре и маленькой дочери Елене. Как только отошли все лодки, удивительное

спокойствие воцарилось на «Титанике». Возбуждение и давка закончились, и сотни оставшихся тихо стояли на верхних палубах. Казалось, они теснились в середину, пытаясь держаться как можно дальше от поручней. Винт стал показываться из воды, и пассажиры двигались ближе и ближе к корме.

Примерно в 2.17 корпус начал стремительно погружаться в пучину, в то время как сотни пассажиров второго и третьего классов, собравшись на конце кормы шлюпочной палубы, слушали молитвы отца Томаса Буля.

В 2.18 послышался грохот: все незакрепленные объекты внутри «Титаника» начали падать к погружающемуся носу. Свет мигнул и погас, оставив корабль видимым силуэтом на звездном небе. Многие утверждали, что корпус корабля разломился надвое между третьей и четвертой трубой. Судно встало почти перпендикулярно и оставалось неподвижным несколько минут.

В 2.20 оно немного опрокинулось назад и начало погружаться в объятия северной Атлантики на глубину 13 000 футов. Почти сразу ночь пронзила

ли крики гибнувших, постепенно становившиеся отчаяннее, пока, по словам Лайтоллера, они не превратились в «долгий протяжный вой». Этот вой продолжался какое-то время, пока все не умерли от переохлаждения или утонули. «Останавливающие сердце, незабываемые звуки» произвели неизгладимое впечатление на Лайтоллера, который слышал их с надувной шлюпки «А». Позднее он утверждал, что никогда не позволяет своим мыслям возвращаться к тем леденящим душу крикам.

В 3.30 световые ракеты «Карпатии» были замечены находившимися в спасательных шлюпках, и в 4.10 первая шлюпка была поднята из ледяной пучины. Тремя часами позже, в 5.30 утра, когда последняя шлюпка, № 12, была подобрана «Карпатией», «Калифорния», уведомленная о гибели Титаника», прибыла на место бедствия

В 8.50 утра «Карпатия» покинула другие суда, искавшие выживших, и взяла курс на Нью-Йорк. На борту у нее находилось 705 спасшихся. 1522 человека остались на дне океана.

Дж. Брюс Айсмей, первым делом добравшись до радиорубки, отправил в офис «Уайт Стар лайн» в Нью-Йорке телеграмму следующего содержания: «С глубоким сожалением сообщая вам, что «Титаник» затонул этим утром после столкновения с айсбергом. Большие человеческие потери. Все подробности позднее»...

Темная, холодная и дождливая ночь в Нью-Йорке. Дождь изливался строго вниз, что было обычно для апреля. Случайные вспышки и фары освещали лица из толпы, скопившейся в ожидании прибытия важного судна. Первые зрители прибыли в 6.00 вечера, и за два часа их количество выросло до 30 тысяч. Еще 10 тысяч людей прогуливались вдоль садов «Бэттери» и вокруг «Аквариума», чтобы увидеть, как судно подплывет к Гудзону. Оно пришло вдоль 11-й авеню, которая пролегает параллельно докам, миновало блок с 12-й по 16-ю авеню и подошло к причалу, где встало на якорь.

Это была «Карпатия», и она швартовалась с самым дорогим грузом на борту. Это было все, что осталось от величайшего в мире лайнера «Титаник», — 705 выживших и 13 спасательных шлюпок «Титаника» После

того как «Карпатия» замедлила ход, армия буксиров окружила судно со всех сторон. Лодки с людьми, истерично подающими какие-то знаки, спрашивающими о потерянных близких, репортеры, выкрикивающие вопросы и предлагающие деньги экипажу за подъем на борт судна и эксклюзивное интервью.

Капитан «Карпации» Уильям Генри Рострон отказал всем желающим подняться на борт, пока судно не пришвартовалось. Один корреспондент предпринял попытку проникнуть самовольно, но был немедленно взят под домашний арест.

Обезумевшая толпа на причале начала кричать. Холодный дождь, задымленный воздух и запах магния от фотовспышек. Это была сюрреалистическая ночь, наполненная безумством и отчаянием

235

«Карпатия» не имела хорошей радиосвязи, и ее единственный радист был утомлен. Даже с помощью спасшегося радиста «Титаника» Гарольда Брайда он смог передать в Нью-Йорк далеко не полный список уцелевших. Оба радиста оставались на посту и после смены, но у них не было сил и возможностей сделать больше. Гарольд Брайд, ноги которого были сильно обморожены, продолжал печатать списки спасшихся и посылать сообщения их семьям.

«Карпатия» остановилась снова, чтобы выгрузить 13 спасательных шлюпок «Титаника» на причале № 13 «Уайт Стар лайн». Казалось, что выгрузка никогда не кончится. Толпа продолжала безумствовать. Наконец, в 9.37 вечера «Карпатия» встала на стоянку у причала № 54.

Как только был спущен береговой трап, доктора, медсестры и другой медицинский персонал стали поднимать на судно носилки и инвалидные коляски для пострадавших. Тем, кто мог доказать, что их встречают, позволялось самостоятельно покинуть судно. По трапу «Карпации» группами стали спускаться люди. Встречающие на причале не могли больше сдерживать своих эмоций. В толпе было около 500 женщин, одетых в траур. Также отовсюду доносились крики радости и благодарности Богу. Но по мере того как спасшиеся покидали судно, увеличилось количество оплакивавших погибших. Мужчины и женщины не скрывали своих чувств. Гере и страдание захватывали толпу.

Многие из выживших плакали. Высадка в Нью-Йорке была их последней надеждой – надеждой на то, что их близкие спасены другим судном и ожидают их здесь.

Толпа ждала объяснений. Почему так много погибших? Почему «Титаник» так быстро затонул? Ведь он же был непотопляем! Как это могло случиться?!

Из Мичигана прибыл сенатор Уильям Алден Смит и переговорил с Джозефом Брюсом Айсмеем, управляющим «Уайт Стар лайн», который все еще оставался на борту «Карпации». Многие из спасшихся и горевавшие члены семей, знавшие о присутствии сенатора, умоляли его отрядить крейсера к месту катастрофы. В своем безумии они уверяли, что их близкие до сих пор плавают живыми в северной Атлантике, что, возможно, они зацепились за обломки или гонимы волнами в каких-нибудь из водонепроницаемых отсеков. Спустя много лет сенатор Смит со слезами на глазах так вспоминал это зрелище: «Скорбь и отчаяние так захлестнули все вокруг, что стало трудно отличать свет от тени».

Гибель «Титаника» и сегодня продолжает оставаться тайной. Тем не менее, благодаря самоотверженным усилиям искателей истины, мы имеем несколько объяснений тому, что произошло за 37 секунд с момента, как айсберг был замечен и до столкновения его с кораблем. Из экономических соображений лайнеры эры «Титаника» эксплуатировались в открытом море на крейсерской скорости. Обычно это означало, что двигатели, толкавшие судно, работали в режиме «полный вперед», так же работала и турбина. Процедура изменения скорости при приближении к

236

какому-либо объекту или маневрировании в порту включала в себя несколько этапов переключения подачи пара от турбины, также необходимо было время для изменения условий работы возвратно-поступательных двигателей. При обычных условиях моторное отделение уведомляли за 3 минуты до совершения маневра. 15 минут было необходимо для того чтобы капитанский мостик смог перевести двигатели в нейтральное положение.

Как только был замечен айсберг, капитанский мостик отреагировал инстинктивно. У машинистов не было времени подготовить судно к тому резкому маневру, который попытался предпринять «Титаник». В общемто никто и не предполагал никаких изменений в командах ночью посередине Атлантического океана. Чтобы перейти от крейсерской скорости к маневрированию, требовалось несколько минут, и маловероятно, что судно более или менее заметно замедлило движение перед тем, как наскочить на айсберг. Поскольку ни один инженер, обеспечивавший работу турбины и двигателей «Титаника», не выжил, никто точно не знает, как все произошло. Но существуют доказательства того, что машинистов не было в кабине управления, и первые команды для двигателей принимались и исполнялись двумя смазчиками. Тем не менее многие исследователи сходятся на том, что подача пара к турбинам была все же прекращена. Но поскольку это не повлияло на ситуацию, то с уверенностью можно говорить, что «Титаник» нёсся навстречу своей смерти на полном ходу. Несколько источников утверждают, что штурвал «Титаника», как и подобных ему судов, был очень мал, поэтому не было также возможности значительно изменить курс судна перед столкновением. Тесты, проведенные британской комиссией, показали, что айсберг не мог быть дальше 1500 футов (около 457 метров) впереди на тот момент, когда он был замечен. Следовательно, судно, имевшее в длину 880 футов и шедшее со скоростью в 22 узла (около 40 км/ч), должно было проскочить вперед как минимум на расстояние, равное двум его длинам, прежде чем отреагировать на движение руля. Все вышесказанное позволяет сделать только один вывод: при тех обстоятельствах, которые сложились по Божьей воле, избежать трагедии было невозможно.

Согласно показаниям спасшихся пассажиров первого и второго класса и сведениям, просочившимся в печать, на борту «Титаника» находилось немало сокровищ. По подсчетам директора-распорядителя судовой Эндрюса, на которой строился пароход-гигант, «стоимость» пассажиров лайнера, среди которых были коллекционеры, миллионеры и весьма состоятельные люди, составляла около 250 миллионов долларов. Эти пассажиры везли с собой дорогие антикварные картины, вещи, бриллианты и золото.

Конечно, картины, как и бесценный манускрипт Омара Хайяма «Рубай», редчайшая, великолепной сохранности мумия египетской прорицательницы времен фараона Аменхотепа I (принадлежала археологу и лорду Кантервиллю), – все это безвозвратно погибло в пучине, но слитки

„дота, бриллианты и золотые украшения, несомненно, остались и сей (Бах в каютах «Титаника».

Все попытки установить точное местонахождение и обнаружить останки судна долгое время заканчивались ничем. И только 1 сентября ^985 года совместная французско-американская экспедиция под руководством доктора Роберта Балларда смогла не только найти «Титаник», но и впервые сфотографировать его на океанском дне с помощью управляемых под водой роботов. Следующий шаг был предпринят Российским институтом океанологии имени П. Ширшова. В 1991 году российские батискафы опустились на глубину почти 4 километра и сделали первую видеозапись, а также взяли образцы облицовки корпуса. После этой экспедиции официальные представители Института им. П. Ширшова сделали заявление о том, что предыдущие экспедиции настолько беспечно обращались с поддающимися перемещению под водой предметами и механизмами корабля, что восстановить полную и точную картину кораблекрушения уже не представляется возможным. В 1996 году Роберт Баллард предпринял беспрецедентную попытку поднять 10-тонный обломок корпуса, но лопнули страховочные канаты.

После того как в 1989 году в Атлантике, на глубине 3750 метров, известным подводником Р. Баллардом был обнаружен «Титаник», над местом гибели побывали несколько экспедиций – в том числе американо-французские и одна российская.

Основной целью этих погружений было обследование места гибели и характера разрушений корпуса. Как оказалось, корпус лайнера разломился. Кормовая часть его, где не было пробоины и где образовалась гигантская воздушная подушка, отломилась и затонула несколько позже, отдельно от носовой части.

Американский подводный мини-робот «Ясон» осторожно проник во внутренние помещения «Титаника» и сделал несколько сот снимков. Там сохранились хрустальные и золоченые люстры под потолком; колонны, некогда обшитые дорогими породами деревьев; лестница парадного салона; каюты первого класса с фарфоровыми ваннами английских фирм;

бутылки с шампанским, китайские сервизы с эмблемой знаменитой пароходной линии «Уайт Стар» со звездой внутри красного треугольника – предмет вожделения многих коллекционеров. Была найдена древнегреческая бронзовая скульптура Дианы, принадлежавшая, видимо, Маргарет "Раун, миллионерше из Денвера, перевозившей редкие вещи, приобретенные в разных странах. Взяв на себя командование одной из спасательных шлюпок, она в последний момент распорядилась выбросить все это за борт.

Однако вторая французская подводная экспедиция получила разрешение на извлечение предметов из кают и доставку их на поверхность. Видно сыграли роль некоторые интересные аргументы французов, убедив юристов извлекать со дна океана как научные данные, так и предметы имеющие юридическое значение.

Например, на следствии и на суде, разбиравших обстоятельства гибели «Титаника», некоторые пассажиры утверждали, что, пока «Титаник» тонул, отдельные члены команды грабили личные сейфы в каютах. Это было серьезным обвинением, которое предстояло расследовать.



Действительно, «Ясону» удалось обследовать некоторые служебные помещения и каюты пассажиров, в том числе ту, которая, по свидетельству очевидца, была ограблена. Оператору «Ясона» удалось с помощью манипулятора повернуть ручку сейфа, отчасти это говорило о том, что замок сейфа действительно открыт, но массивная стальная дверца, покрытая толстым слоем ржавчины, так и не поддавалась!

О сейфах, расположенных в служебных помещениях и каюте капитана Смита, прессе ничего не было сообщено. Известно только, что французами было поднято на поверхность 1412 предметов.

«вольтурно»

9 октября 1913 года

Английский грузовой пароход сгорел в Северной Атлантике.  
Погибли 135 человек.

Грузопассажирский пароход «Вольтурно» построили в 1906 году в Шотландии на верфи «Файерфилд» по заказу «Канадской Северной паровой компании». Он имел вместимость 3600 тонн, длину – 130 метров, ширину – 13 метров и глубину трюма – 7 метров. Паровая машина тройного расширения позволяла судну развить скорость 13 узлов. Сразу же после ходовых испытаний приписанное к лондонскому порту судно было зафрахтовано фирмой «Ураниум стимшип энд К» и стало перевозить эмигрантов из портов Северной Европы в Америку.

2 октября 1913 года в Роттердаме «Вольтурно», приняв на борт 564 пассажира и груз, вышел в очередной рейс на Нью-Йорк. Большую часть пассажиров составляли эмигранты из Польши, Сербии, Румынии и России, отправившиеся за океан в поисках лучшей доли. Эмигранты размещались на твиндеках четырех трюмов парохода, более богатые пассажиры из Германии, Бельгии и Франции – в каютах на спардеке. Пароходом командовал Фрэнсис Инч – 34-летний капитан из Лондона; офицерами судна были англичане и шотландцы; команда состояла из немцев, голландцев и бельгийцев.

Первую неделю погода не благоприятствовала плаванию – дул сильный норд-ост, временами переходящий в восьмибалльный шторм. Из-за ветра и дождя эмигранты вынуждены были проводить время на деревянных нарах твиндеков.

Ранним утром 9 октября (судовые часы показывали 6 часов 50 минут) капитана Инча разбудил старший помощник Миллер и доложил, что первый трюм охвачен сильным огнем.

Прибежав на мостик, Инч приказал повернуть судно кормой к ветру, чтобы пламя, вырывавшееся из носового трюма, относилось к баку, и велел сбавить обороты машины.

Первым обнаружил пожар молодой немец из Ростка Фридрих Бадтке – Проходя рано утром по палубе, он заметил, что из-под брезента, закрывавшего люк первого трюма, струится желтый дым и наружу уже пробиваются языки пламени. Бадтке побежал к ходовому мостику и сообщил

вахтенному офицеру о пожаре. Вахтенный штурман послал на бак матроса, и, когда тот подошел к трюму, чтобы проверить, что в нем произош, до, внутри раздался сильный взрыв Люковые крышки были сорваны места, дым повалил сильнее, трюм пылал. Огонь распространился настолько быстро, что спавшие на твиндеке пассажиры с трудом смогли вырваться по кормовым трапам на палубу В пламени погибло трое взрослых и один ребенок, многие получили сильные ожоги.

Инч объявил пожарную тревогу и приказал обоим радистам запросить все суда, находящиеся поблизости. Капитан «Вольтурно» прекрасно понимал ситуацию: норд-ост 8 баллов, пылающий трюм, на борту более 600 человек и груз. Помимо генерального груза в трюмах корабля находилось: 360 бочек с нефтью, 127 бочек и 287 стеклянных сосудов с химикатами, 1189 кип с торфяным мохом, кипы с джутом, машинное масло, рогожная тара (мешки), пеньки, окись бария и джин

Подчиняясь приказу капитана, начальник радиостанции парохода Седдон в это время послал в эфир сигнал о помощи: SOS. Он сообщил, что на «Вольтурно» сильный пожар в носовой части, пылают два трюма. Сообщение было передано в эфир несколько раз.

Не прошло и 20 минут, как второй радист «Вольтурно» Христофер Пеннингтон принял радиограмму с германского парохода «Зейдлиц» Я ней говорилось, что немецкое судно находится от «Вольтурно» в 90 мж .лях и спешит на помощь. Еще через несколько минут английский лайнед «Кармания» сообщил, что идет встречным курсом в 79 милях от «Воль! турно» и спешит на помощь на полных оборотах На SOS «Вольтурно| откликнулись более десяти судов, которые в условиях сильного шторма спасли 500 с лишним человек. Особая заслуга в спасении пассажиров и экипажа британского судна принадлежит русским морякам парохода «Царь». Именно они первыми спасли с горевшего английского судна на своих шлюпках 102 человека.

Тем временем капитан Инч, распорядившись раздать всем пассажирам спасательные жилеты, со вторым штурманом Эдвардом Ллойдом и матросами тушил пожар в трюме. Не помогали ни углекислотные огнетушители, ни недавно поставленная на судно система паротушения Единственное, что оставалось сделать Инчу, — это пустить в трюм пожарные рукава и дать в них под давлением воду. Но не прошло и двух минут, как в трюме раздался взрыв, пламя взметнулось к фок-мачте Через считанные секунды раздался второй взрыв, причем такой сильный, что машинный телеграф вышел из строя, а паровая рулевая машина сломалась В центральном пассажирском салоне и в лазарете обрушилась подволока. Неуправляемое судно привелось к ветру, и пламя стало относить в сторону спардека.

С помощью аварийного ручного рулевого привода Инчу удалось еще раз развернуть судно кормой к ветру и с помощью двух брандспойтов предотвратить загорание ходового мостика и передней части спардека Тем не менее уже горела третья часть парохода. Обитатели твиндеков первых

двух трюмов бросились на палубу, ломая двери и разбивая квадратные иллюминаторы. Хотя время от времени в глубине носовых трюмов раздавались глухие взрывы, капитан «Вольтурно» продолжал попытки погасить пожар. Он приказал матросам палубной команды раскатать перед спардеком все имеющиеся пожарные рукава и направить их в два горевших трюма.

Матросы же, боясь новых взрывов, отказались повиноваться капитану. Тогда Инч пригрозил им револьвером. Матросы продолжили борьбу с огнем... Это, видимо, и спасло положение. Пламя удалось сбить, и огонь отступил, но отступил на время.

Капитан, офицеры и команда «Вольтурно» знали, что на помощь им, невзирая на сильный норд-ост, идут несколько судов; оставалось продержаться каких-нибудь 4–5 часов. Но пассажиры этого не знали. Они в панике бросились искать спасения на корме парохода. Там возникла такая давка, что стоявшие ближе к борту буквально были «выдавлены» за борт. В воде оказались женщины и дети. Так погибли около десятка человек, а толпа продолжала прибывать. Боясь погибнуть от взрывов в каютах и коридорах спардека, люди искали спасения на открытой кормовой палубе. Но тут вмешался кок «Вольтурно», которому удалось на какое-то время утихомирить толпу. Но и этого перерыва было достаточно, чтобы спасти десятки детей и женщин.

И все же команда «Вольтурно» не смогла погасить огонь. Краска на палубе и бортах уже давно выгорела, корпус парохода в отдельных местах вспучился, в других – просел и прогнулся.

Едва начал стихать пожар в носовых трюмах, как на палубе появился со страшными ожогами второй механик Малкомсон и доложил капитану, что пламя перекинулось в бункеры и сбить его нет возможности из-за газа. Подача угля к топкам была прекращена. Это означало, что упадет давление пара в котлах, машина остановится и горящее судно снова приведет к ветру. Если это случится, то пламя тут же перекинется на спардек и потом на ют. К этому времени в бункерах «Вольтурно» оставалось 400 тонн угля. Кочегары смогли перевезти на тачках к топкам лишь 6 тонн. По расчетам старшего механика Роберта Джуора, этого более чем скромного запаса могло хватить для поддержания минимального давления в котлах примерно на 5 часов.

Большая часть судовых помещений была заполнена едким дымом, палуба раскалилась. Паника снова охватывала пассажиров. Кто-то пустил ^ух, что в носовой части парохода прогорели борта и судно с минуты на минуту затонет. Послышались крики: «Спускайте шлюпки! Все в шлюпки!» Не дожидаясь приказа капитана, пассажиры стали самовольно стаскивать со шлюпок брезенты и занимать в них места. Как вывалить шлюпки за борт и как пользоваться талями, они не знали.

Видя, что обезумевшую от страха толпу от шлюпок уже не отогнать, капитан Инч вынужден был отдать команду спускать их на воду. С большим трудом матросам удалось начать посадку людей в шлюпки. В шлюпке № 2 разместили 22 женщин с детьми, несколько стюардесс, старшего

242

стюарда, гребцов из числа палубной команды и старшего рулевого. Шлюпка, едва коснувшись воды, неожиданно накренилась под углом почти 90 градусов, и все, кто в ней сидел, оказались в воде. С палубы парохода видели, как Миллер с матросами пытались поставить ее на ровный киль. Это им удалось, и они стали спасать тех, кто еще держался на воде. Через несколько минут ветром и волнами шлюпку № 2 отнесло в сторону, и она скрылась из виду.

Второй на воду спустили шлюпку № 6. В ней находились около 40 пассажиров и несколько матросов. Спуск ее прошел удачно. Однако при

девятибалльном шторме ее не смогли удержать около «Вольтурно». Вскоре, как и шлюпка № 2, она скрылась из виду. Об этих двух шлюпках с тех пор не поступало никаких сведений.

Шлюпка № 7 правого борта, заполненная пассажирами и управляемая шестью матросами, также удачно была спущена на воду, но, как только отдали тали, волной ее отнесло под подзор кормы. На очередной волне высотой почти 10 метров пароход, опускаясь с гребня, кормой навалился на шлюпку и подмял ее под себя. Ни одного человека при этом спасти не смогли.

Шлюпку под № 12 спускали сами пассажиры. Она еще была в 3 метрах от воды, когда были отданы носовые тали. Шлюпка повисла вертикально на кормовых таях, все находившиеся в ней упали в воду и утонули...

Радиостанция «Вольтурно» держала непрерывную связь с несколькими спешившими на помощь судами.

Наконец в 12 часов 30 минут показался двухтрубный лайнер «Кармания». Приняв SOS, его капитан Джеймс Барр приказал удвоить вахту кочегаров и развить предельный ход. С 16 узлов скорость была увеличена до 20,9 узла. Радиостанция «Кармании», мчавшейся к «Вольтурно», была намного мощнее радиостанции терпящего бедствие судна, она непрерывно ретранслировала его SOS и принимала сообщения, полученные с других откликнувшихся на сигнал бедствия судов.

Капитан Барр подвел свой огромный корабль с подветренной стороны на 100 метров к борту горящего парохода, вывалил за борт 6 спасательных шлюпок, несколько штормтрапов, приготовил бросательные концы и спасательные круги. Капитан «Кармании» надеялся, что люди с «Вольтурно» будут спасаться вплавь и он сможет поднять их к себе на борт. Но с палубы горящего парохода прыгнуть в воду никто не рискнул.

«Кармания» медленно кружила вокруг обреченного парохода, один раз она прошла вдоль кормы «Вольтурно» на расстоянии 15 метров, но по-прежнему никто из стоявших на палубе горящего парохода не рискнул прыгнуть в штормовое море. Наконец капитан Барр решил попробовать спустить на воду одну из своих шлюпок. Он поставил лайнер с наветренной стороны от «Вольтурно» и приказал старшему помощнику Гарднеру с девятью матросами спустить шлюпку и поторопиться к ждущим помощи пассажирам. Но пока спускали шлюпку, горящий пароход отнесло ветром на 300 метров.

245

Потерпев неудачу со шлюпкой, капитан Барр сбросил на воду шесть деревянных спасательных плотов, рассчитывая, что ветром их отнесет к борту «Вольтурно». Но он просчитался: «Вольтурно», израсходовав весь свой уголь, не имел хода, и плоты отнесло в сторону.

В 15 часов 30 минут к месту разыгравшейся трагедии подошел немецкий пароход «Зейдлиц». Его капитан Хагенмейер приказал спустить на воду шлюпку и начать спасение людей с «Вольтурно». Но не успела эта шлюпка пройти и 200 метров, как была наполовину залита водой и с трудом вернулась к своему пароходу.

Через час на помощь подошел германский лайнер «Гроссер Кюрфюрст». Своих шлюпок на воду он не спустил, видимо, ожидая улучшения погоды.

Когда прибыл бельгийский пароход «Кроонланд», его 16 моряков обратились к капитану Крейбохому с просьбой разрешить им идти на шлюпке

к горевшему «Вольтурно». Но это предприятие не увенчалось успехом:

моряки с великим трудом вернулись назад.

В 16 часов положение на «Вольтурно» стало критическим. Пожар в носовых трюмах бушевал по-прежнему, судно было окутано белым дымом, который норд-остом относил в сторону бака. Растянуть шесть тонн угля на как можно больший срок не удалось, и его теперь едва хватало, чтобы сохранить в котлах минимальное давление пара для вращения главной машины. В противном случае горящий пароход все эти часы не смог бы удерживаться кормой на ветер.

В начале пятого часа капитан «Вольтурно» передал по своей радиации всем судам: «Подойдите немедленно. Судно может затонуть в любую минуту. Корпус сильно деформируется». Находившиеся рядом суда чуть приблизились к «Вольтурно», но ни одна шлюпка не была спущена на воду. И хотя полдюжину спасателей со всех сторон окружили горевший пароход, оказать помощи они не могли.

Капитан Инч руководил тушением пожара, вел переговоры по радио с судами, успокаивал теряющих всякую надежду на спасение пассажиров. Когда положение стало совсем отчаянным, капитан придумал, как он сам позже выразился, «демонстрационный ход». Штурман Эдвард Ллойд выбрал из двух десятков добровольцев четверых самых опытных и сильных гребцов. Вместо большой спасательной шлюпки второй штурман предпочел семиметровый рабочий вельбот. Сделав новые тали, моряки «Вольтурно» приступили к спуску вельбота. Ллоиду удалось спустить лодку так, что удар днищем о воду получился скользким, и вельбот остался цел. Мгновенно вставив весла в уключины, моряки вовремя успели отклониться от борта парохода. Смельчакам удалось достичь борта «Гроссера Кюрфюрста». Однако капитаны судов-спасателей не вдохновились этим «демонстрационным ходом»: хотя они и видели, что на вельботе с пылающего парохода спаслись пять человек, шлюпки на воду спущены не были. В 19 часов 20 минут «Гроссер Кюрфюрст» радировал «Вольтурно»: «Море еще не спокойно, чтобы эвакуировать ваших пассажиров. Ждем рассвета».

244

Тем временем на борту «Вольтурно» творилось нечто ужасное. Корпус парохода и его водонепроницаемые переборки оказались на редкость прочными: раскаленное во многих местах докрасна судно отказывалось тонуть. Уже невозможно было стоять на палубе: подошвы обуви начинали тлеть. Людям все время приходилось переходить с места на место, выбирая те части палубы, куда захлестывала вода.

Люди поодиночке и группами начали прыгать за борт, пытаясь плыть туда, где среди наступающей ночи маячили корпуса пароходов. Но что мог сделать человек в одежде с затянутым вокруг груди жестким пробковым жилетом? Ветром его быстро относил в сторону от того места, куда он пытался плыть, и те, кто с палубы следили за ним, теряли его из виду. Вплавь спастись удалось очень немногим.

Поздним вечером на помощь горящему «Вольтурно» подошли еще несколько судов, в том числе грузопассажирский пароход «Царь»

Шлюпки с «Царя» стали спускать, как только он подошел к «Вольтурно». Первой шлюпкой командовал старший помощник капитана Я. Земтур. Другими шлюпками командовали второй штурман Я. Саулслей и третий штурман А. Яновский. Сделав во время девятибалльного шторма, ночью, несколько отчаянных рейсов, моряки русского парохода сняли с «Вольтурно» 102 человека.

Увидев, что русские успешно спасают на своих шлюпках людей с «Вольтурно», капитаны других пароходов последовали их примеру. От лайнера «Гроссер Кюрфюрст» отошла под командованием второго штурмана Карлсбурга шлюпка с восемью гребцами-добровольцами. В своем отчете немецкий офицер писал: «Когда мы подошли к «Вольтурно» на расстояние длины одного корпуса судна, на нем произошел взрыв. Этот взрыв вывел радиостанцию «Вольтурно» из строя. Последняя радиограмма капитана Инча гласила: «Всем судам. Молю Бога, спасите пассажиров. Почему не можете послать нам шлюпки? Молю Бога, сделайте хоть что-нибудь».

В 5 часов 30 минут утра, в пятницу, эскадра спасателей пополнилась еще одним судном. Прибыл американский танкер «Наррагансетт». Когда он принял сигнал «Вольтурно» о помощи, расстояние между судами составляло 230 миль. Он подошел на помощь самым последним. Его капитан Харвуд поставил судно с наветренной стороны от борта «Вольтурно» и приказал откачать в море 30 тонн невоспламеняющегося смазочного масла. Не имевший уже хода и потерявший управление «Вольтурно» сдрейфовал ветром в район огромного пятна масла, разлившегося по поверхности океана. В этом месте дела спасателей пошли успешнее. За три с половиной часа с «Вольтурно» сняли оставшихся людей. Теперь в спасении участвовали не только шлюпки «Царя», но и 35 шлюпок всех подошедших на помощь пароходов.

Хотя при спасении обошлось без человеческих жертв, но были ранены, причем среди спасателей.

245

На рассвете 10 октября океан стал понемногу стихать, волнение уменьшилось до 7 баллов. В 9 часов 40 минут обгоревшее судно последним покинул капитан Инч. Его поджидала шлюпка с «Кроонланда».

Спасенные пассажиры и экипаж «Вольтурно» были доставлены в порты назначения тех судов, на которые они попали. Пароход «Царь» доставил своих спасенных в Роттердам.

Поскольку в спасении людей с «Вольтурно» принимали участие моряки шести стран, события, происшедшие в Атлантике 9–10 октября 1913 года, всколыхнули весь мир. В течение многих дней газеты и журналы Европы и Америки печатали отчеты следственных комиссий и рассказы очевидцев катастрофы.

Не стало дело и за наградами для тех, кто достойно проявил себя в этой борьбе с двумя стихиями. Капитан Инч получил золотую медаль «За храбрость», серебряную медаль Ллойда «За спасение жизни на море», почетный адрес жителей Лондона в серебряной папке, золотые часы с цепью и серебряный кубок Лондона. Двести двадцать серебряных медалей «За доблесть» вместе с денежными вознаграждениями было вручено морякам судов, которые принимали участие в спасении. Матрос Эдвард Хэйвей получил награду из рук короля Англии Георга V в Букингемском дворце. Король Бельгии Альберт вручил кресты и медали членам экипажа парохода «Кроонланд». В Лондоне, в здании радиоконпании «Маркони», сам Гульельмо Маркони вручил золотые часы со своей гравировкой радистам «Вольтурно» Седдону и Пеннингтону. Министерство промышленности России наградило Я. Смиттниека и Я. Земтура почетными нагрудными знаками за смелость и мужество, проявленные при спасении человеческой жизни на море.

«ЭМПРЕСС Оф АЙРЛЕНД»

29 мая 1914 года

Канадский лайнер затонул на реке Святого Лаврентия после столкновения с норвежским пароходом «Сторстад». Катастрофа унесла жизни 1012 человек.

29 мая 1914 года. 1 час 15 минут ночи. Впереди, слева от лайнера «Эмпресс оф Айрленд», показался залив Святого Лаврентия. По правому берегу мелькали огоньки приморских поселков и деревень провинции Квебек. Лайнер подходил к мысу Фатер.

Командовал «Эмпресс оф Айрленд» уроженец пригорода Ливерпуля, потомственный моряк, с дипломом морского колледжа капитан

Кендалл. Он довольно скоро получил в командование большой трехмачтовый барк, потом другой, третий и, наконец, грузовой пароход «Ратения».

Следующим был «Монроз». А в 41 год он стал капитаном «Эмпресс оф Айрленд» — самого большого и самого лучшего лайнера фирмы «Кэнедиан пасифик стимшип компани». Теперь, подходя к мысу Фатер, Кендалл стоял на мостике огромного двухтрубного парохода водоизмещением в 20 тысяч регистровых тонн, длиной 167 метров, шириной 20 метров. Этот гигант имел пять палуб, где могли разместиться с комфортом почти 2 тысячи человек, и паровую машину мощностью 18 500 лошадиных сил, которая обеспечивала скорость в 20 узлов. Лайнер совершал регулярные рейсы через Атлантику и имел отличную репутацию среди постоянных клиентов. На комфортабельном лайнере, не говоря уж о шикарных каютах и просторных салонах, имелось даже поле для крикета и песочница для детей.

Впереди, чуть справа, уже отчетливо виднелись огни двух небольших пароходов. Правительственный пакетбот «Леди Эвелин» должен был принять с лайнера почту из Монреаля и Квебека и доставить на судно последнюю партию государственных депеш для Англии. Вторым было лоцманское судно «Юрека».

В 1 час 30 минут Кендалл отдал приказ остановить машины. «Леди Эвелин» подошла к борту «Эмпресс оф Айрленд». Лоцман Камилль Берни сошел по трапу вниз, чтобы на пакетботе добраться до «Юреки».

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

^ЭМПРЕСС ОФ АЙРЛЕНД^

247

Для капитана Кендалла этот рейс был не совсем обычным. Во-первых, помимо важных правительственных пакетов, за два дня до того в Монреале на борт «Эмпресс оф Айрленд» погрузили несколько тонн серебряных слитков, которые оценивались в миллион канадских долларов. Во-вторых, в первом и втором классе было слишком много представителей высшей аристократии, требующие его личного внимания и заботы.

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 класса. Среди них было 310 женщин и 41 ребенок.

В одной из кают первого класса отдыхал в кресле сэр Генри СетонКэпп – член палаты лордов британского парламента, известный в те времена путешественник, охотник и писатель. 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.

На борту лайнера находилась и Этель Патон – «королева» аристократического общества города Шербрук, красавица, жена одного из богатейших мануфактурщиков в Канаде.

Среди прочих знаменитостей были известный английский журналист Леонард Палмер – редактор журнала «Лондон фэйненшиал ньюз», профессор Каннингем – директор сельскохозяйственного колледжа в Манитобе, адвокат Госселин из Монреала и Давид Рисе – канадский предводитель «Армии Спасения». Он возглавлял делегацию из 176 представителей этой организации от города Торонто на Международную конференцию членов «Армии Спасения» в Лондоне.

Менее известная и более скромная публика ехала в третьем классе на самых нижних палубах.

Судно продолжало идти по заливу Святого Лаврентия со скоростью 18 узлов.

Около 2 часов ночи видимость ухудшилась. Внезапно со стороны побережья Квебека на залив опустился легкий туман. 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 7 милях в сторону океана от мыса Фатер. Буй с газовым фонарем, ограждавший отмель этого мыса, то исчезал, то снова появлялся в тумане. Обеспокоенный тем, что видимость резко ухудшается, Джонс послал матроса за капитаном.

Едва Кендалл вошел в штурманскую рубку, как раздался звон колокола и 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

248

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 уже более густая пелена 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 в Монреаль. Это грузовое судно валовой



вместимостью 6028 регистровых тонн было зафрахтовано канадской фирмой «Доминион коал компани» и с грузом в 11 тысяч тонн угля теперь подходило к мысу Фатер, 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. Старпом имел указание вызвать капитана немедленно на мостик в случае ухудшения видимости. Но Тофтенес выполнил это указание слишком поздно. Нагнувшись над переговорной трубкой, он крикнул в капитанскую каюту: «Господин капитан! Видимость резко снижается. Огни мыса Фатер 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 тоновых, 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 две минуты, и Кендалла охватил ужас: с правого борта из тумана на него надвигались красный и зеленый огни парохода. Расстояние между судами не превышало 100 метров. Капитан Кендалл положил руль на левый борт и дал машине полный ход вперед. Но избежать столкновения не удалось...

Прямой форштевень «Сторстада» ударил под углом 35 градусов в правый борт лайнера, войдя в корпус почти на 5 метров. Удар пришелся в 4 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 очень большие разрушения в борту канадского лайнера. Правый становой якорь норвежца вскрыл и разрезал на несколько метров обшивку лайнера. Подводная часть форштевня «Сторстада» вошла внутрь продольной угольной ямы парохода, а верхняя его часть над водой произвела страшные разрушения жилых помещений второго класса. Несколько человек на борту лайнера в этот момент было просто раздавлено...

#### «ЭМПРЕСС ОФ АЙРЛЕНД» 249

Как только суда столкнулись, капитан Кендалл выбежал на ходовой мостик, схватил рупор и закричал 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 одну-две минуты нос норвежского парохода со скрежетом выдернулся из пробоины, и суда расцепились: «Сторстад» отошел назад, а «Эмпресс оф Айрленд» течением реки была отнесена от места столкновения на полмили.

Площадь пробоины в борту лайнера составляла более 30 квадратных метров. Каждую секунду внутрь парохода вливалось около 300 тонн воды. Из открытых дверей угольной ямы она хлестала в оба котельных отделения. Система автоматического закрывания дверей водонепроницаемых переборок не сработала. Механики успели закрыть лишь одну дверь, и вода получила свободный доступ в корпус судна. В котельном отделении она скапливалась под котлами и через открытые двери сильным потоком

устремлялась в машинное отделение, затопив все коридоры и проходы нижней палубы. Приняв тысячи тонн воды в помещения, расположенные со стороны пробитого борта, пароход стал быстро крениться.

О том, что происходило в эти минуты в гигантском чреве парохода, можно судить по рассказам очевидцев катастрофы.

Канадец Джон Боулер, пассажир третьего класса: «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 толпой бежавших людей. Если бы я не обладал достаточной физической силой, я бы никогда оттуда не выбрался».

Из показаний очевидцев следовало, что капитан Кендалл проявил во время катастрофы выдержку и сделал все от него зависевшее, чтобы спасти людей.

Капитан Кендалл хорошо знал лоцию залива Святого Лаврентия и рассчитывал посадить тонущее судно на мель у ближайшего мыса НокПойнт. Но вода уже заливала машинное отделение, а паропровод правого двигателя был перебит при столкновении. Капитану ничего не оставалось, как приказать покинуть судно и передать SOS на мыс Фатер. Кендалл 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, 7, 9 и 11.

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,

250

начал тонуть и опрокидываться на борт. Одни погибли, даже не успев проснуться, другие стали жертвой своей медлительности: долго одевались или складывали в чемоданы 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.

Девятнадцатилетний дежурный радист станции на мысе Фатер Кроуфорд Лесли, приняв с судна сообщение: «Страшный крен. Держите со мной связь», разбудил своего начальника Билля Уайтсайда. Тот выслал на помощь «Юреку» с мыса Фатер и «Леди Эвелин» из Римуски.

Радиостанция мыса Фатер тем временем продолжала ретранслировать в эфир сигнал бедствия с расчетом, что он будет принят другими судами, находящимися поблизости. Но эти сигналы некому было принять: радиостанции на судах были еще редкостью.

Не имел радио и «Сторстад». А что же в это время происходило с ним?

Когда столкнувшиеся пароходы расцепились, норвежец, дав задний ход, скрылся в тумане. С погибающего судна слышали его гудок где-то рядом, в одной миле.

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

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 1 860 человек. На верхней палубе находилось также около десятка деревянных спасательных плотов. Они столь надежно были прикреплены к палубе, что все попытки оторвать их ржавые талрепы остались тщетны. Спуск на воду шлюпок был возможен только в течение первых десяти минут, потому что быстро увеличивающийся крен уже исключал возможность сделать это без риска покалечить людей. Всего удачно было спущено 6 шлюпок, у которых капитан своевременно освободил стопоры. Спуск первой шлюпки окончился трагично: она сорвалась со шлюпбалки вниз, и ее пассажиры 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 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 Сидд, 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, которая прямо с палубы тонущего лайнера вошла в шлюпку.

.ЭМПРЕСС ОФ АЙРЛЕНД» 251

Аристократку Шербрука доставили на бот «Сторстада». На другой день из Римуски она дала телеграмму своему брату – управляющему железной дорогой. Тот не замедлил прислать за ней специальный поезд...

Лайнер «Эмпресс оф Айрленд» продержался на плаву 17 минут. Шесть его шлюпок и четыре со «Сторстада» могли принять лишь небольшую часть находившихся на лайнере людей.

Вот что происходило на его 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.

Когда две огромных трубы «Эмпресс оф Айрленд» легли плашмя на воду, взорвались котлы. Взрыв котлов окончил агонию тех, кто боролся за жизнь в холодной воде или остался запертым в заливаемых водой машинном и котельных отделениях парохода. Более десяти машинистов и кочегаров были обварены перегретым паром. Вырвавшись на свободу, пар, находившийся под очень высоким давлением, выбросил на поверхность воды изнутри парохода массу обломков железа и дерева. При этом искавшие спасения в воде люди, несмотря на холодную воду, или были обожжены паром, или получили ранения от разлетевшихся обломков. От взрыва котлолежавший на боку лайнер содрогнулся, словно в предсмертной судороге. Поднялась высокая волна, она перевернула две перегруженные шлюпки и захлестнула находившихся в воде людей.

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. Ухватившись за деревянную решетку люка, он смотрел на свой тонущий корабль.

Позже Кендалла и радиста Фергусона подобрала шлюпка с «Леди Эвелин». Когда эта шлюпка подошла к берегу, чтобы высадить спасенных, капитан Кендалл, приняв над нею командование, пошел на поиски плававших в воде людей. Через час он высадил на площадку трапа «Сторстада» около пятидесяти спасенных и продолжил поиски. Температура в заливе не превышала 5 градусов по Цельсию, и поэтому люди, не выдерживая холода, быстро погибали.

Там, где исчез в глубинах залива лайнер, осталось несколько сот человек. Течение мощной реки относило их в сторону моря.

Те, у кого не было спасательного нагрудника, попав в воду, старались ухватиться за какой-нибудь плавающий предмет – скамейку, весло, ящик, шезлонг, доску.

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». Очень немногие оставались в живых. «Леди Эвелин» подошла всего через пятнадцать минут (после того как лайнер погрузился на дно залива), но спасла всего 7 человек,

252

в том числе капитана Кендалла и Фергусона. Шлюпки правительственного парохода выловили из воды 136 трупов.

К 3 часам ночи «Юрека» доставила на мыс Фатер 32 спасенных человека. Шлюпки «Сторстада» спасли 338 человек и доставили их на борт. Среди них оказался и врач Джеймс Грант. Состояние многих спасенных, доставленных на норвежское судно, было крайне тяжелым. Им пришлось делать искусственное дыхание, вправлять кости и обрабатывать раны. Врач столкнулся и с шоком, и с приступом сумасшествия, и с инфарктом, и с переломом позвоночника. Несколько человек умерли уже на борту «Сторстада».

Катастрофа «Эмпресс оф Айрленд» унесла больше тысячи человеческих жизней. Из 1477 человек, которые находились в момент столкновения на борту лайнера, были убиты при ударе, обварены паром, утонули и умерли 1012 человек, из них 840 пассажиров и 172 члена экипажа. Из экипажа, кроме капитана, его первого помощника и двух радистов, погибли все офицеры корабля. Спаслось 465 человек. Из 138 находившихся на борту детей было 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.

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

На суде, прежде чем оба капитана дали свои показания, были подвергнуты допросу 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 тоновые огни «Эмпресс оф Айрленд» вошли в створ. Однако он заметил, что расстояние между судами составляло не 6, а 2 мили, и что после этого в тумане суда потеряли друг друга из вида.

На все вопросы суда капитаны давали обстоятельные ответы.

Андерсон: «До того как на воду лег туман, «Эмпресс оф Айрленд» была видна за две 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».

Но при расследовании катастрофы ни одна из сторон не могла подтвердить своих действий записями в вахтенных журналах, поскольку эти записи не велись и не были сделаны позже. Ни одна из сторон не могла

#### «ЭМПРЕСС ОФ АЙРЛЕНД» 253

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 дебатов и взаимных обвинений выяснилось следующее.

После того как упал туман, Тофтенес приказал третьему штурману «Сторстада» Джекобу Саксе «положить руль немного влево» и дал машине сигнал «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 течение развернет его 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.

Председатель суда лорд Мереёй объявил, что старший помощник капитана «Стсюстада» Тофтенес повинен в том, что при ухудшении видимости не вызвал на мостик капитана и что без всяких оснований изменил в тумане курс судна. В то же время лорд Мереёй заметил: «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. Норвежец также заявил, что, когда суда столкнулись, он дал машине передний ход с целью удержать нос своего парохода в пробоине, но судно 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.

Хотя заместитель министра юстиции Канады Ньюкомб официально заявил на суде, что «причина катастрофы – избыток предосторожности

со стороны капитана Кендалла», виновным был признан старший помощник капитана «Сторстада» Тофтенес. Его лишили судоводительских прав на два года.

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

Сразу же после катастрофы, буквально на следующий день, к погибшему лайнеру потянулись со всех концов Америки и Европы искатели

254

затонувших сокровищ. Они нашли его лежавшим на глубине 19 саженей (40,5 метра) в 4 милях от поселка Сен-Люс, в 5 милях к востоку от мыса Фатер. Однако попытки извлечь из корпуса затонувшего лайнера серебряные слитки и ценности, принадлежавшие пассажирам, ни к чему не привели. Более того, эти попытки стоили жизни нескольким водолазам, которые заблудились и порвали свои воздушные шланги в подводных лабиринтах лайнера.

Через 50 лет после катастрофы, летом 1964 года трое канадских аквалангистов-любителей – геолог Поль Форние, торговец Фернард Берге рон и руководитель группы, служащий из Оттавы, Андрэ Менард, – заключили договор с краеведческим музеем города Римуски и организовали на затонувший лайнер подводную экспедицию.

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

Сейчас в заливе Святого Лаврентия то место, где на дне его лежит «Эмпресс оф Айрленд», обозначено красным светящимся бумом. У шоссе, между поселками мыса Фатер 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 года каждую «черную пятницу» сюда приходят представители «Армии Спасения» почтить память погибших.

«ЛУЗИТАНИЯ»

7 мая 1915 года

Британский трансатлантический лайнер был торпедирован немецкой подводной лодкой. Погибли 1198 человек.

В конце XIX века в Германии был принят закон Бисмарка, согласно которому судоходные компании, обслуживающие колониальные линии, стали получать большие государственные субсидии.

Пользуясь благоприятной ситуацией и имея огромную поддержку со стороны правительства, германские монополисты спустили на воду могучие скоростные лайнеры, которые один за другим становились обладателями «Голубой ленты Атлантики»: «Дойчланд», «Кронпринц Вильгельм», «Кайзер Вильгельм Второй», «Кронпринцессин Сесилия».

Естественно, что Англия не могла оставить без внимания успехи своего конкурента. Когда наступление германских трансатлантических компаний приобрело особенно агрессивный характер, английское правительство приняло решение о создании новых «престижных» лайнеров-гигантов, которые бы отобрали у немцев «Голубую ленту Атлантики». Кроме того, парламент и Адмиралтейство возлагали на новые лайнеры особые надежды как на потенциальные военные корабли.

В контракте, заключенном на постройку двух лайнеров, названных впоследствии «Мавританией» и «Лузитанией» (1907), правительство брало на себя обязательство оплатить фирме «Кунард лайн» постройку двух судов, если их строительная стоимость не будет превышать 2600 тысяч фунтов стерлингов. Помимо быстроходности (скорость не менее 24,5 узла), «Лузитания» и «Мавритания» должны были удовлетворять следующим условиям: на лайнерах в случае необходимости должны быть установлено двенадцать 6-дюймовых скорострельных пушек; машинное отделение должно быть расположено ниже ватерлинии и защищено по бортам угольными бункерами. И — главное: ни один из руководящих постов компании «Кунард лайн» не могли занимать иностранные подданные.

Наиболее значительным новшеством, внедренным на «Лузитании», была замена обычных поршневых машин паровыми турбинами. Лайнер имел шесть турбин и четыре гребных винта. Крайние винты приводились во вращение двумя турбинами высокого давления, средние — двумя турбинами низкого давления. Благодаря этим гигантским турбинам

256

общей мощностью 70 тысяч лошадиных сил «Лузитания» развивала скорость в 25 узлов.

Трансатлантический лайнер «Лузитания» — четырехтрубное судно, водоизмещением 38 тысяч тонн, длиной 240 метров, получило в 1907 году право называться самым быстрым пароходом в мире. Корабль пересек Атлантический океан за 4 дня 19 часов и 52 минуты, получив приз скорости — «Голубую ленту Атлантики».

Ко времени появления новых кунардовских гигантов надстройку уже начали возводить почти на всю длину судна, что позволило значительно увеличить объемы жилых и общественных помещений на лайнерах.

Об отличных ходовых качествах «Лузитании» можно судить хотя бы по тому факту, что во время своего рекордного рейса 1909 года она пересекла Атлантику всего за четыре с половиной дня. «Лузитания» спокойно развивала скорость в 20 узлов. Это вызывало восхищение пассажиров, четверть миллиона человек за восемь лет службы она перевезла через Северную Атлантику.

В 1914 году началась первая мировая война. «Лузитания» продолжала совершать обычные трансатлантические рейсы, хотя такая работа лайнера в годы войны была не менее опасной, чем военная служба.

Сразу после начала войны германский крейсер попытался захватить «Лузитанию» и даже передал уже по радио приказ: «Корабль захвачен. Следуйте за мной». На этот скоропалительный выпад капитан «Лузитании» ответил очень простым решением — развить максимальную скорость и уйти от крейсера. Решение это увенчалось успехом. Крейсер вскоре потерял «Лузитанию» из виду. Скорость в 27 узлов оказалась за пределами его возможностей. А именно такую скорость показал трансатлантический лайнер.

Случай получил огласку. Многие были уверены, что «Лузитании» не грозит опасность даже в военное время. Вот почему она считалась подлинной гордостью Атлантики.

Весной 1915 года прохожие и зеваки, а также провожающие знакомых или близких в дальний рейс любовались четырехтрубным колоссом, не подозревая, что его ждет на этот раз ситуация, которую можно выразить лишь с помощью слов «трагедия» и «тайна».

Это происходило в Нью-Йорке, у причала одной из английских пароходных компаний. Все готово к дальнему рейсу в Англию. В этот день 1 мая 1915 года на борту появляется чуть ли не самый богатый человек в мире. Его имя Альфред Вандербильт. Он страстный поклонник конного спорта, влюблен в скачки и в скаковых лошадей, которых оценивает безукоризненно, заставляя прислушиваться к своему мнению и любителей и профессионалов. В Лондоне как раз, несмотря на военные невзгоды, организована выставка скаковых лошадей. На Вандербилте черный строгий сюртук, он степенно поднимается по трапу, направляется в сопровождении боя к центральному салону парохода. Он в центре внимания.

257

Ему приносят телеграмму: «Из определенных источников известно «Лузитания» будет торпедирована Точка Немедленно отложите плавание».

Телеграмма без подписи. Ее текст будет напечатан утром газетами Нью-Йорка, когда «Лузитании» уже не будет у причала: она вечером уйдет в плавание. И Вандербильт удобно расположится в просторной каюте, вспоминая казус со странной депешей. Как он мог поверить, что найдется судно или подводная лодка, которые могли бы догнать гордость Атлантики?

Германия была заинтересована в подрыве военной мощи своих противников. Перед немецкими подводниками была поставлена задача потопить «Лузитанию».

Но владельцы «Кунард лайн» не испугались угроз. И «Лузитания» спокойно готовилась к очередному рейсу по маршруту Нью-Йорк – Ливерпуль. В салоне 1-го класса, выполненном в позднем георгианском стиле, на мозаичные панели красного дерева была нанесена свежая полировка. Тяжелые вельветовые занавеси были тщательно вычищены. Со свода обеденного салона 1-го класса в стиле Людовика XVI улыбались девять только что нарисованных муз.

Разнообразие поступавших на борт грузов делало «Лузитанию» похожей больше на обычный трамповый пароход. В списке ее грузов были:

листовая бронза, медь, механизмы из Бостона, продукты питания, несколько тюков с^кожами и т. д. На борт были приняты также 4200 ящиков боеприпасов для винтовок, свыше ста ящиков пустых шрапнельных стаканов и незаряженных дистанционных трубок. В целом груз «Лузитании» оценивался скромно – в 750 тысяч долларов. Хотя, по слухам, на судно было погружено на 6 миллионов долларов золота в слитках, которые были заперты в одной из прочных кладовых на нижней палубе, но сей факт не нашел отражения в судовом манифесте.

«Лузитания» отличалась комфортом. К услугам пассажиров были детская комната, диетическая кухня для младенцев, лазарет с доктором и нянечками, а также лифты, помещения для собак и других домашних животных, телефоны и электрические сигнальные лампочки, а также помещения для горничных и слуг. Арочные дверные проемы, канделябры,



инкрустации из красного дерева, дамасские диваны, глубокие и удобные кресла, висячие зимние сады и пальмы в кадках – все это создавало элегантную и близкую к домашней атмосферу. «Лузитания» могла похвастать и другими новшествами, например, электрическим управлением рулевого устройства, дистанционным закрытием водонепроницаемых дверей, автоматической пожарной сигнализацией и электроприводом шлюпбалок для быстрого спуска спасательных шлюпок. «Лузитания», имея двойное дно и надежные водонепроницаемые отсеки, считалась непотопляемой...

Да и имя капитана говорило само за себя: Уильям Тернер. Пятидесятилетний Тернер, будучи капитан-коммодором компании «Кунард» и капитаном «номер два» в английском торговом флоте, имел право коман

258

довать новыми лайнерами компании в их первых рейсах через Атлантику. В 1910 году он ступил на мостик «Мавритании» и побил свой же рекорд скорости, установленный на «Лузитании». Триумфом закончилось и его первое плавание на «Аквитании» в первой рейсе в 1913 году. Он принял «Лузитанию» от своего старого друга Уатта и вскоре стал одним из самых знаменитых капитанов в Северной Атлантике, которого ненавидели и уважали его немецкие соперники...

30 апреля в Бостоне состоятельный торговец обувью Эдвард Б. Бовен сообщил по телефону своему транспортному агенту, что завтра он с женой не едет на «Лузитанию».

«Во мне растет чувство, что с «Лузитанией» должно что-то случиться, – сказал он своим друзьям. – Мы обсудили это с миссис Бовен и решили отменить поездку, хотя у меня назначены важные деловые встречи в Лондоне».

В полдень 1 мая на сигнальных фалах с мостика был поднят лоцманский флаг, а над узким кормовым мостиком – американский флаг. На корабле находились 702 члена команды и 1257 пассажиров. В трюме взревели четыре паровые турбины. В 12.30 «Лузитания» была отведена от причала.

За три минуты «Лузитания» вышла на середину реки. Три буксира тянули трансатлантический лайнер, пока не развернули его точно вниз по течению. Отплытие «Лузитании» всегда было великолепным зрелищем и проходило при большом скоплении народа на причале. Так началось последнее плавание этого гигантского, длиной 240 метров, лайнера.

На второй день плавания, ближе к полудню, капитан Тернер посетил судовую часовню в главном салоне, где вознес молитву во здравие короля

и всех находящихся в море.

Несмотря на активные действия германских подлодок, Тернер был спокоен: «Лузитания» могла уйти от любого немецкого судна, кроме, разве что, крейсеров. На ее борту находились граждане нейтральных государств, она была безоружна и не везла военного груза. И хотя «Лузитания» принадлежала к числу резервных вспомогательных судов, Адмиралтейство отказалось от ее использования в качестве вспомогательного крейсера...

К тому же в Атлантике еще не появлялись немецкие подводные лодки, они держались в морях, в заливах, около побережий. Вполне естественно, первые дни плавания проходили спокойно.

Итак, «Лузитания» отправилась в рейс 1 мая, а накануне в предрассветный час покинула свой причал в Эмдене немецкая лодка «U-20». Перед тридцатидвухлетним командиром лодки Швигером была поставлена конкретная задача: топить любое транспортное судно неприятеля.

5 мая, находясь в районе мыса Олд-Хед-оф-Кинсейл, командир подводной лодки «U-20» увидел на востоке большую шхуну «Эрл оф Латам», которая везла груз ирландского бекона, яиц и картошки в Ливерпуль. Затратив восемь снарядов, «U-20» отправил судно на дно.

«ЛУЗИТАНИЯ» 259

В четверг 6 мая подводная лодка торпедировала лайнеры «Кандидат» и «Центурион».

«Лузитания» в это время находилась в 500 милях от ирландского берега и военной зоны. По приказу Тернера матросы расчехлили и вывалили за борт спасательные шлюпки, чтобы при внезапной атаке пассажиры могли занять свои места. Спасательные средства были рассчитаны на 2605 человек, что на 600 с лишним мест превышало количество людей, находившихся на борту «Лузитании». Имелось также дополнительное количество спасательных жилетов и спасательных кругов. К восходу солнца 22 шлюпки висели уже на таях.

Вечером рассыльный вручил капитану Тернеру радиogramму от Британского адмиралтейства, в которой говорилось, что подводные лодки активизировались у южного побережья Ирландии. Не прошло и часа, как было получено новое сообщение: немецкие субмарины находятся у скал Фастнет. Капитан предпринял все меры предосторожности. Все двери в водонепроницаемых переборках, которыми в тот момент пользовались, были наглухо задраены. Палубные офицеры проверили наблюдательные посты. После полудня число впередсмотрящих было удвоено. В машинное отделение поступил приказ развести пары до предела и по первому сигналу развить предельную скорость.

Утром 7 мая примерно в 25 милях от мыса Кейп-Клир на юго-западной оконечности Ирландии «Лузитания» вошла в полосу тумана.

К восьми часам утра туман стухнул, и Тернер просигналил в машину снизить ход до 15 узлов. Судно придерживалось курса на восток, попрежнему подавая сигналы звуками горна. Пассажиры с тревогой всматривались в туман.

«Лузитания» миновала скалы Фастнет, расположенные у мыса КейпКлир, приблизительно на 20 миль мористее его. Туман не позволил определить точное местоположение судна.

В 11 часов утра туман наконец рассеялся, установилась ясная и теплая погода. Тернер приказал увеличить скорость до 18 узлов. Курс судна оставался прежним.

Адмиралтейство прислало предупреждение о подводных лодках впереди по курсу «Лузитании» в 20 милях к югу от плавучего маяка Конингберг, между Уотерфордом и проливом Св. Георга. Тернер вынужден был изменить курс и взять 20 градусов севернее прежнего курса. Судно направилось к побережью Ирландии.

Вскоре вахтенные на мостике заметили берег. Это был мыс ГаллейХед. Ирландский берег. В 13.30 уже можно было различить деревья, верхушки крыш и церковные шпили, медленно проплывающие влево.

В 13.40 открылся берег мыса Олд-Хед-оф-Кинсейл. Капитан должен был избегать выступающих оконечностей берега и, согласно указаниям Адмиралтейства, проходить мимо портов полным ходом. Но если увеличить ход, то судно прибудет к ливерпульскому берегу до наступления полной воды и тогда придется маневрировать перед устьем реки Мерси в те

чение нескольких часов. Поэтому, чтобы не отгибать в опасной близости песчаные островки Салти, протянувшиеся на значительном расстоянии от побережья западнее входа в пролив Св. Георга, Тернер снова изменил курс вправо, и теперь «Лузитания» следовала почти строго на восток.

Капитан приказал определить точное местонахождение судна по траверзному расстоянию до мыса Олд-Хед-оф-Кинсейл. Для этого «Лузитания» должна была следовать строго постоянным курсом и неизменной скоростью в течение сорока минут. Хотя в опасных водах предписывалось идти зигзагообразным курсом, Тернер считал, что противоположный зигзаг надо применять только в том случае, если субмарина обнаружена. Лайнер шел в 10 милях от берега с постоянной скоростью 18 узлов.

Для командира подводной лодки «U-20» это было настоящим подарком. Капитан-лейтенант Швигер уже обнаружил «большой пассажирский пароход» и теперь готовился нанести удар.

7 мая между 14.09 и 14.10 прозвучала команда: «Пли!» Капитан-лейтенант Швигер отметил в донесении: «Чистый носовой выстрел с дистанции 700 метров торпеда «G» с заданным углублением 3 м под углом встречи 90°. Установленная скорость хода 22 узла».

Впередсмотрящий на баке «Лузитании» матрос Лесли Мортон заметил с правого борта предательскую белую полосу в воде, устремленную к судну. Он крикнул на мостик в мегафон: «Торпеды с правого борта!»

Второй помощник капитана П. Хеффорд, услышав крик Мортон, повторил: «Идет торпеда, сэр!»

Капитан Тернер, в это время изучавший с левого крыла нижнего мостика мыс Олд-Хед-оф-Кинсейл, успел сделать только один шаг к середине мостика, где стоял рулевой, как корабль потряс взрыв...

8 14 часов 10 минут Швигер записал в своем журнале: «...удар пришелся в правый борт сразу позади мостика. Необычно сильная детонация сопровождается очень большим (выше первой дымовой трубы) взрывным облаком. В дополнение к взрыву торпеды, очевидно, был второй взрыв (котел, уголь или порох). Надстройка и мостик над мостом попадания раскололись на части, и возникшее пламя охватило высокий мостик. Судно сразу же остановилось и получило сильный крен на правый борт и дифферент на нос...»

Капитан Тернер после удара торпеды, пробившей стальную обшивку судна толщиной в 7/8 дюйма, почувствовал, как судно содрогнулось от ужасного взрыва. Центр взрыва пришелся на котельные отделения № 1 и 2, которые были полностью затоплены. Оба угольных бункера также были разрушены взрывом.

Палуба, казалось, приподнялась под ногами и снова осела. Наружу с шумом вырвался столб воды и пара, вместе с кусками угля, обломками дерева и стальными осколками, которые, взметнувшись на 160 футов выше радиоантенны, упали на палубу.

Последствия взрывов были ужасными. В борту, чуть ниже ватерлинии, образовалась пробоина, куда свободно мог пройти паровоз. Сотни

261

тонн воды устремились внутрь судна. Несколько мгновений после взрыва в машинном отделении «Лузитании» стоял неимоверный грохот: получившая сильные разрушения паровая турбина не была вовремя остановлена. Эти звуки заглушались свистом и шипением вырвавшегося на волю пара (главная паровая магистраль была перебита), «Лузитания» потеряла ход и уже не управлялась. Тернер, который рассчитывал выбросить судно на отмель близ мыса Кинсэйл, видневшегося в 10 милях к северо-востоку, понял, что «Лузитания» обречена. Но, зная превосходную конструкцию и отменные мореходные качества лайнера, рассчитанного на одновременное затопление двух отсеков, Тернер считал, что он продержится на плаву не менее часа, а это позволит спустить на воду шлюпки и спасти людей. Но в действительности дело обстояло хуже. Сразу же после взрыва судно начало крениться на правый борт и уходить носом под воду.

Рулевой Хью Роберт Джонстон наблюдал за кренометром. Сразу после взрыва прибор показывал постоянный крен около 15 градусов на правый борт. Еще была надежда на то, что «Лузитания» не накренится больше. К тому же судно продолжало двигаться к берегу. Ирландские холмы прорисовывались все отчетливее. Если бы «Лузитания» продержалась хотя бы час, то Тернер мог попытаться посадить судно на береговую мель. Однако через четыре минуты кренометр показывал уже 20 градусов крена на правый борт. Судно быстро погружалось носом.

Радист Роберт Лейт почти машинально отстучал в эфир: «Приходите немедленно. Большой крен. Десять миль южнее Олд-Хед-оф-Кинсейл». Он повторял это снова и снова, сопровождая текст позывными «Лузитании» MSU. При этом он отметил, что питание в судовой электросети ослабевает.

Сигнал с «Лузитании» был принят сразу многими радиостанциями. «Все шлюпки спустить на воду! Сначала женщины и дети!» – раздалась команда.

В суматохе при спуске двух шлюпок офицеры допустили непоправимую ошибку. Они не учли, что судно еще продолжает двигаться вперед по инерции, и, как только шлюпки коснулись воды, их развернуло, с силой ударило о стальной борт лайнера и опрокинуло. Большинство людей, находившихся в них, оказалось в воде...

Крен быстро увеличивался. Через семь минут после попадания торпеды он достиг 30 градусов. Из-за этого шлюпки левого борта завалились на палубу, и их невозможно было передвинуть и опустить на шлюпбалках на воду. Посадка с нижних палуб в шлюпки с правого борта практически была исключена: шлюпки висели на таях отвесно, а с увеличивающимся креном борт у ватерлинии уходил от них все дальше и дальше...

Спустить двадцать оставшихся шлюпок на воду было невозможно. Двадцать шесть складных шлюпок оказались также бесполезными – на их подготовку и спуск требовалось не менее получаса. Спасательных деревянных плотов, которые можно было бы просто сбросить в воду, на «Лузитании» не было. Из 2400 спасательных нагрудников пассажирам было

262

роздано не более пятисот, команда толком не знала, где они хранились. Все это не могло не вызвать паники среди пассажиров. Почти две тысячи человек находились на борту «Лузитании» в момент катастрофы.

По имеющимся данным, из 48 спасательных шлюпок, в том числе 22 обычных и 26 складных, успешно удалось спустить только 6.

Оставшиеся на борту пассажиры – большей частью мужчины – пытались собрать детей, многие из которых, вероятно, остались внизу, в западне. Преподобный отец Безил Мэтьюрин, бледный, но спокойный, отпускал грехи тем, кого видел перед собой и кто передавал детей в спасательные шлюпки.

А главная виновница трагедии – субмарина «U-20» ушла почти в могильную тишину, нарушавшуюся лишь приглушенным жужжанием электромоторов. Капитан-лейтенант Швигер отметил в своем журнале: «Судно вот-вот опрокинется. Большая растерянность на борту. Шлюпки вывалены, и некоторые из них спущены на воду. Они, должно быть, потеряли головы. Переполненные шлюпки были спущены носом или кормой вниз и поэтому сразу же заполнились водой и затонули. Вследствие крена удалось спустить меньшую часть шлюпок. Судно погружается. На его борту стало различимым название «Лузитания», выполненное золотыми буквами. Дымовые трубы окрашены в черный цвет. Кормового флага не несет. Шло со скоростью 20 узлов...»

В 15.25 командир немецкой подводной лодки сделал последнюю запись: «Очевидно, судно недолго будет оставаться на плаву. Я погружаюсь на глубину 24 метра и ухожу в море. Я не смог выпустить вторую торпеду в эту толпу живых людей, пытающихся спастись».

Капитан Тернер, который плавал в воде, уцепившись за весло, видел, как погибла громадная «Лузитания». Он знал, почему судно после торпедного удара так страшно накренилось. Как это ни парадоксально, причиной послужила его чрезмерная водонепроницаемость! Несмотря на 175 герметически закрываемых водонепроницаемых отсеков, поступление воды по правому и левому бортам не было равномерным. Перед самым концом тысячи тонн воды, по-видимому, прорвались через продольные переборки, играющие роль сдерживающих плотин, и судно выпрямилось. Несимметричность заполнения привела к потере большого количества спасательных шлюпок.

Прошло 18 минут. «Лузитания» стала быстро крениться на правый борт. Сотни людей, как горох, посыпались с палуб в воду. Сверху на них одна за другой стали рушиться двадцатиметровые трубы. Носовая часть корпуса наполовину скрылась под водой. Гигантское судно вздрогнуло последний раз, перевернулось блестящим черным килем, задрало на 70 метров вверх корму и через несколько секунд скрылось в свинцовых водах Атлантики. На поверхности океана осталось несколько переполненных людьми шлюпок, деревянные обломки и те, кто умел плавать или кому достался спасательный нагрудник... Большинство пассажиров 3-го класса было заживо погребено в своих каютах.

263

Переданный в эфир SOS был принят радиостанциями на побережье Ирландии и судами, находившимися поблизости. На помощь пошли американский танкер «Наррагансет», английские пароходы «Этониан» и «Сити оф Эксетер», английский крейсер «Джуно», которым командовал адмирал Худ. Но всем этим судам не пришлось дойти до места, указанного в сигнале бедствия: появились немецкие подводные лодки, и спасатели предпочли удалиться. Более крепкие нервы оказались у капитана греческого

грузового парохода «Катарина», который, не обращая внимания на видневшиеся из воды перископы, спас людей с нескольких шлюпок «Лузитании». Настоящими спасателями явились рыбаки с побережья Ирландии и несколько буксиров. Траулеры «Индиана эмпайр» и «Колк» спасли 200 человек, буксир «Стормкок» – 160, буксир «Флайинг» – 100, мотобот «Элизабет» – 79 человек. Остальные были сняты со шлюпок рыболовными ботами.

Капитан «Лузитании» Вильям Тернер находился на посту до момента, когда судно опрокинулось на борт. Капитан оказался хорошим пловцом:

он держался на плаву без спасательного нагрудника несколько часов. Своим спасением он был обязан капитанским нашивкам на рукаве кителя. Когда силы покинули Тернера и он стал тонуть, один из рыбаков с мотобота заметил блеск капитанских нашивок...

Спасенных доставили в Куинстаун. Их было почти в полтора раза меньше, чем погибших. Погибли известный американский писатель Форман, английский режиссер Фрохман, драматург Клейн, английский океанограф Стэкхауз, американский миллиардер Альфред Вандербильт.

Консул Фрост, потрясенный увиденным, докладывал: «Этой ночью при свете газовых фонарей мы увидели жуткую череду спасательных судов, выгружающих живых и мертвых. Суда начали подходить около 8 часов и продолжали прибывать с небольшими интервалами почти до 11 часов ночи. Судно за судном появлялось из темноты, и временами можно было различить два или три из них, ожидающих своей очереди в облачной ночи, чтобы выгрузить покрытых синяками содрогающихся женщин, искалеченных и полуодетых мужчин, маленьких детей с широко открытыми глазами, число которых было незначительным...»

Из 1959 находившихся на борту «Лузитании» погибли 1198, включая 785 пассажиров. Из 159 американских граждан погибли 124. Из 129 детей погибли 94, в их число входит 35 младенцев, которые почти все (кроме четырех) погибли.

Тела были свалены на пирсе ирландского города Куинстауна. При мерцающем свете керосиновых ламп мужчины и женщины искали среди мертвецов своих близких. Добровольцы переносили во временные морги неопознанные тела, которые позже похоронили в трех общих могилах.

Американцы были разгневаны нападением, унесшим жизнь 123 соотечественников. Газеты называли торпедирование «преднамеренным убийством» и «подлым поступком», а политики, в том числе будущий президент Рузвельт, требовали принятия ответных мер против Германии.

264

Британское правосудие возложило всю вину за трагедию на командира субмарины. Однако германское правительство обвиняло британских чиновников в использовании лайнера в незаконных военных целях – что, тем не менее, им никогда не удалось доказать. Кое-кто из американцев, симпатизировавших Германии, выдвинул теорию, что Британское адмиралтейство преднамеренно подставило «Лузитанию» в надежде, что ее атакуют, и таким образом Соединенные Штаты будут втянуты в войну

Позже некоторые аналитики обвинили в разработке этого плана Уинстона Черчилля, в то время первого лорда Адмиралтейства, приводя в качестве доказательства цитату из написанного им еще до катастрофы

письма, в котором говорится, насколько важно было бы «привлечь к нашим берегам суда нейтральных государств, особенно Соединенных Штатов, в надежде поссорить их с Германией». Однако другие исследователи отрицают, что Черчилль мог быть настолько циничен, и цитируют предупреждения, посланные «Лузитании» Адмиралтейством непосредственно перед ее гибелью.

#### «ИСТЛЕНД»

24 июля 1915 года

Американский экскурсионный пароход, отходя от причала, опрокинулся на борт. Число жертв превысило 1000 человек.

Великие озера, расположенные на территории Канады и США, включающие в себя Верхнее озеро, Гурон, Мичиган, Эри и Онтарио, занимают почти четверть миллиона квадратных километров. Великие озера соединены между собой реками и искусственными каналами, вода из Верхнего озера и озера Мичиган стекает в озера Гурон, Эри и Онтарио, оттуда по реке Святого Лаврентия – в Атлантический океан. Они соединяются не только с океаном, но и с реками Гудзон и Миссисипи.

Одним из самых быстроходных среди пассажирских пароходов, курсировавших по великим озерам, в начале XX века считался «Истленд».

9 августа 1910 года газета города Кливленд (штат Огайо) «Кливленд плейн дилер» 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 метра, ширину 11 метров, осадку 4,3 метра. 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 тонн воды. Материал, из которого построен пароход, его тип и его мощные машины позволяют назвать его самым прочным, самым быстроходным и самым безопасным судном для путешествия 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 их эксплуатации и об их инспектировании правительством Соединенных Штатов. С расчетом запугать этих людей кто-то распустил слух о том, что пароход «Истленд» якобы не может считаться безопасным судном. К сожалению, мы не знаем, кто распространил столь нелепые слухи, но цель их нам ясна. Поэтому в качестве доказательства своей правоты и ради уважения к чувствам 400 тысяч человек, которые за последние четыре года получили удовольствие от прогулок на этом плавучем дворце (причем без единой неполадки), мы предлагаем обозначенную выше награду любому, кто представит нам морского инженера, кораблестроителя, судомеханика или любого другого специа

266

листа, имеющего достаточную квалификацию, который выскажет свое мнение о качествах нашего корабля и заявит, что пароход «Истленд» – не мореходное судно и не выдержит любой шторм, который может возникнуть как на озерах, так и в океане».

, Однако никто за обещанной наградой не пришел. «Истленд» по-прежнему курсировал по Великим озерам. С момента постройки в 1903 году этот пароход считался на Великих озерах самым красивым, комфортабельным и быстроходным судном. Жители приозерных городов называли его «Королевой скорости». Это был экскурсионный пароход водоизмещением 1960 тонн, с очень острыми обводами подводной части корпуса. Несмотря на сравнительно небольшую мощность паровых машин (1300 лошадиных сил), он мог развивать ход до 22 узлов. Судостроительная верфь «Дженкс шипбилдинг компани» в Порт-Гурон, построившая «Истленд», очень им 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. Затем портом его приписки стал Кливленд. «Истленд» пользовался особой популярностью у молодежи – на 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 слышен за 5 миль.

В течение 1913 года владельцы «Истленда» продали на него 200 тысяч билетов. В следующем году пароход вернулся на озеро Мичиган. «Истлендом» командовал капитан Гарри Петерсен. Навигацию 1914 года он, как и все предыдущие, закончил без единого повреждения.

Летом 1915 года «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 пришвартовался «Истленд», начали стекаться экскурсанты. В основном это были рабочие и служащие компании с детьми и друзьями. Почти все пассажиры несли с собой корзины с провизией для пикника.

Утро выдалось солнечным, под стать настроению экскурсантов. Отплытие было назначено на 7 часов 40 минут. Несмотря на ранний час, с верхней палубы неслись звуки регтайма, который виртуозно исполнял на паровом органе известный музыкант Мичигана.

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

267

«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 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 и начало медленно валиться на левый борт. Сначала никто на это не обратил внимания. Однако крен с каждой секундой увеличивался.



К краю левого борта по верхней палубе поехали скамьи и шезлонги, внизу и 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 больше, 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 стояли на верхних палубах, сбilo в кучи и придавило к поручням левого борта.

Когда крен достиг 30 градусов, страх перешел в панику. Сотни людей бросились с нижних палуб по трапам наверх. В проходах, коридорах и на лестницах 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. Почти все, кто находился наверху, были сброшены в воду. Некоторые сумели вовремя ухватиться за плававшие в воде скамейки, ящики, доски. В грязной воде реки Чикаго беспомощно бились люди, они цеплялись, 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. Послышались 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 настоящим героем стал Вильям Брайт – капитан парохода «Миссури». Увидев, что «Истленд» опрокинулся на борт, он взял такси и примчался на причал, где произошла катастрофа. Брайт не смог пробиться сквозь собравшуюся на набережной толпу, поэтому поднялся на второй этаж дома, стоявшего напротив причала. Из окна он видел, что сотни плавающих в воде людей не могут взобраться на скользкий борт лежавшего парохода. Среди них было много раненых и покалеченных. Люди тонули на глазах спасателей. Брайт высунулся из окна и крикнул поли

268

цейским: «Возьмите золу из топок трех буксиров и высыпьте ее на правую скулу «Истленда»! После этого он позвонил на ближайшую ткацкую фабрику: «Срочно доставьте пятьдесят одеял туда, где лежит «Истленд»!» Зола и одеяла, расстеленные на скользком борту парохода, дали возможность многим вылезти из воды.

Спасательные работы длились недолго. Всем, кого вытаскивали на берег живыми, оказывали первую помощь или отправляли в госпиталь

В Чикаго был объявлен траур. В течение многих дней трупы погибших вылавливали из реки и извлекали из опрокинутого 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.

В официальной прессе США появилось сообщение, что катастрофа унесла жизнь 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, что в городском морге он лично насчитал 1300 трупов. 25 июля 1915 года газеты города вышли под такими 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!»

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

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

Когда пароход подняли со дна реки, некоторое время не знали, что с ним делать. Наконец американцы решили переоборудовать его в учебное судно резерва военно-морского флота США, и под названием «Уилметт» оно прослужило до 1946 года.

Через двадцать лет после катастрофы американская пресса пролила некоторый свет на истинную причину гибели «Истленда». 7 августа 1935 года газета «Америкэн пресс» опубликовала следующее сообщение: «Сегодня Апелляционный суд США утвердил решение выездного суда о том, что фирма «Сен-Джозеф Чикаго стимшип компани» – бывший владелец парохода «Истленд», который затонул на реке Чикаго 24 июля 1915 года, – не ответственна за гибель людей в катастрофе. Суд считает, что судно было мореходным, но ответственность ложилась на механика, который по небрежности неправильно заполнил его балластные цистерны».

«ХЭМПШИР»

5 июня 1916 года

Британский крейсер подорвался на германской mine и затонул у Оркнейских островов. Погибли более 500 человек, включая фельдмаршала лорда Китченера.

6 июня 1916 года командующий британским военно-морским флотом адмирал Д. Джеллико телеграфировал королю Георгу V: «С глубокой скорбью сообщаем, что корабль Вашего Величества «Хэмпшир» был торпедирован вчера в 8 часов вечера к западу от Оркнейских островов и пошел ко дну...»

Броненосный крейсер «Хэмпшир» был одним из шести кораблей, построенных в 1904–1905 годах и получивших названия в честь английских графств («Антрим», «Карнаван», «Арджилл», «Девоншир», «Роксборо»). Водоизмещение – 10 850 тонн, скорость – 22,3 узла, вооружение: четыре 190-миллиметровых орудия, шесть – 152-миллиметровых и двадцать одна – 47-миллиметровая пушки, два 457-миллиметровых торпедных аппарата, мощность паровых машин – 21 500 лошадиных сил, экипаж – 655 человек.

В первую мировую войну Великобритания потеряла 24 крейсера, и гибель изрядно устаревшего «Хэмпшира» не вызвала бы столько домыслов, если бы участь его команды не разделил фельдмаршал лорд Горацио Герберт Китченер, живая легенда британской империи.

В конце мая 1916 года англичане хоть и понесли немалые потери в Ютландском сражении с кайзеровским флотом, удержали господство на море. На суше англо-французские армии вновь отразили массированные атаки немцев под Верденом и готовились к контрнаступлению. Однако военного министра весьма беспокоили дела на Восточном фронте, где русская армия только-только оправилась от «Великого отступления» 1915 года.

«Тем временем внутреннее положение все ухудшалось и ухудшалось, и общее недовольство велением войны само собой перешло в нападки на Царскую семью. Несмотря на то, что царица, по ее собственным словам, яорвала все связи с Германией, ее называли «немкой». В то же время Распутин обвиняли в шпионстве в пользу Германии... Положение было таково, что немцы не замедлили его использовать. Они уже начали вести ^ою пропаганду мира... Все время войны Петроград был наводнен их

270

тайными агентами и сочувствующими», — писал в мемуарах английский посол в России Л. Бьюкенен, который в годы войны исправно снабжал такой информацией Лондон.

Китченер решил отправиться в Россию и на месте ознакомиться с положением дел, наладить межсоюзническое сотрудничество и уточнить размеры кредитов, которые собирались предоставить России для закупок боевой техники и вооружений. На первый случай он захватил 10 миллионов фунтов стерлингов. План был прост: выехать из города специальным поездом в северную Шотландию, оттуда перебраться на базу Королевского флота Скапа-Флоу на Оркнейских островах и на быстроходном крейсере отплыть в Архангельск. Потом встретиться в Петрограде с царем и представителями командования, съездить на фронт и в Москву и вернуться прежним путем.

2 июня Лондон уведомил начальника британской военной миссии в России Уильямса о предстоящем визите военного министра, Николай II изъявил готовность принять его. Генеральный консул в Москве Р. Локкарт вспоминал, как «начал искать в антикварных магазинах подлинные экземпляры китайского фарфора, которым лорд Китченер очень увлекался».

А в Лондоне в глубокой тайне готовились к отъезду генерал Аллершоу, сэр Дональдсон, чиновник министерства иностранных дел О'Брайен с шифровальщиком, полковник Фитцджеральд, секретарь Робертсон, переводчик лейтенант Макферсон, инспектор полиции Маклейн, камердинер Серджи. 4 июня под проливным дождем специальный поезд отправился из Лондона. Китченер, почему-то в мрачном настроении, спешил и не стал ждать запоздавшего О'Брайена.

На следующий день делегация на эсминце прибыла в Скапа-Флоу. Китченер поднялся на борт флагманского линкора «Айрон дьюк». Адмирал Желлико рассказал ему о только что состоявшемся Ютландском бое и показал маршрут выделенного министру броненосного крейсера «Хэмпшир». Сначала в штабе флота хотели направить его в Атлантику восточным фарватером вдоль Оркнейских островов, который регулярно очищали тральщики, но на этот раз непогода помешала им выйти в море.

К тому же ветер развел волну, и эсминцы эскорта не поспедали бы за крейсером. Вот почему в последние часы командиру корабля Г. Сэвиллу приказали идти западным фарватером, держась ближе к берегу, чтобы укрыться от шторма. Было учтено, что темное время суток в этих широтах длится всего четыре с половиной часа, значит, появление германских надводных кораблей не останется незамеченным, а субмарины сюда еще не заглядывали. Правда, Джеллико советовал повременить, пока море не успокоится, но министр был непреклонен, и в 17 часов 30 минут «Хэмпшир» снялся с якоря, за ним двинулись эсминцы «Юнити» и «Виктор». Пронзительный северо-восточный ветер нагонял волну.

Через два часа он переменялся на северо-западный, и эсминцы начали

271

отставать. В 19 часов 35 минут «Хэмпшир» шел вдоль скалистого мыса Броф оф Бирлей...

«Мы готовились к отбою и развешивали подвесные койки, — вспоминал унтер-офицер У. Уэссон. — Внезапно крейсер содрогнулся от мощного взрыва, погас свет. Пробегая по коридору, я заметил Китченера, который вышел из каюты командира. Больше я его не видел». «Фельдмаршал поднялся на верхнюю палубу в корме, — свидетельствовал матрос У. Роджерсон. — Командир Сэвилл руководил спуском шлюпок. Я слышал, как он предложил лорду спуститься в одну из них, но тот, видимо, не расслышал из-за шума ветра и волн». «Корабль быстро погружался носом и кренился на правый борт, — рассказывал другой уцелевший, — Китченер спокойно стоял на верхней палубе и разговаривал с офицерами. Думаю, что он так и остался на крейсере».

Некоторые спасшиеся слышали, как Сэвилл кричал матросам: «Спасайте лорда Китченера!», а с эсминцев видели, как от тонущего «Хэмпшира» отвалили четыре переполненные шлюпки, в одной стоял человек, похожий на фельдмаршала, но вскоре все перевернуло волнами. Потом установили, что после взрыва в носовой части крейсера последовал второй, и через 15 минут корабль затонул. Из 650 офицеров и матросов на берег выбрались лишь 12 (по другим данным — 16) человек. Китченера и сопровождающих его лиц среди них не было.

Сразу после того как в Скапа-Флоу узнали о случившемся, к месту катастрофы выслали спасателей, однако они обнаружили только тела погибших. О гибели «Хэмпшира» с экипажем и военного министра с его штабом Лондон объявил только на следующий день. Задержка породила массу домыслов...

Например, утверждали, что кайзеровской разведке удалось узнать маршрут крейсера. После этого диверсанты сумели пробраться в тщательно охраняемую Скапа-Флоу, каким-то образом проникли на «Хэмпшир» и установили в носовом артиллерийском погребе «адскую машину» с часовым механизмом.

По мнению других, командование германского флота, получив такие сведения, отправило к Оркнейским островам подводную лодку, и та не только торпедировала крейсер, но и успела снять с него Китченера вместе с частью экипажа. Видимо, за моряков приняли плененных немцами солдат Хэмпширского пехотного полка...

Мало того, уже после войны виновниками трагедии сочли тех членов английского правительства, которые давно хотели бы убрать чересчур строптивного и упрямого старого вояку, а поэтому передали противнику информацию о секретной командировке. Это походило на правду: многие

члены кабинета Его Величества действительно желали его отставки. В частности, Китченера называли виновником нехватки оружия в армии и провала Дарданелльской операции – попытки англичан и французов в 1915 году захватить с моря Дарданеллы, Босфор и Стамбул, которая привела лишь к огромным потерям.

272

Любопытную версию выдвинул в 1930-е годы француз Р. Букар. Он считал, что гибель «Хэмпшира» явилась следствием противоборства военного министра и шефов «Интеллидженс сервис», нашедших общий язык с финансистами Сити.

Последние были заинтересованы в затягивании войны, сулившей им колоссальные прибыли от поставок в армию и на флот, а визит Китченера в Петроград мог заметно ускорить победу Антанты. Да и сами шефы испытывали крайнюю неприязнь к фельдмаршалу, который нередко в вызывающем тоне пренебрегал их информацией и советами. «Во всяком случае, руководство английской разведки открыто обвиняли в установке на «Хэмпшире» грандиозной «адской машины», которая должна была избавить его от одного из самых неукротимых противников», – писал Букар.

Француз наверняка не знал, что после катастрофы в районе гибели крейсера английские тральщики выловили 15 немецких якорных мин, сконструированных для постановки с подводной лодки. А после войны стали известны причины их появления. В начале 1920-х годов бывший командующий кайзеровским флотом вице-адмирал Р. Шеер опубликовал воспоминания, где поведал, что перед Ютландским боем немцы выставили минные заграждения на подходах к британским базам, в том числе Скала-Флоу, дабы уничтожить или вывести из строя выходящие оттуда корабли. В частности, подводный заградитель U-75 оставил на западном фарватере 22 мины с таким расчетом, чтобы в прилив они были бы на глубине 7 метров, угрожая линкорам и крейсерам. Командир субмарины К. Бейцен, конечно, не знал о походе «Хэмпшира», тем более о внезапной перемене его маршрута. Штурман U-75 лейтенант М. Вайсфельт аккуратно нанес на карту координаты заграждения. Так что для англичан причины гибели крейсера были ясны уже летом 1916 года. По мнению историка британского флота Х. Уилссона, она «была вызвана двумя случайностями: штормом, который помешал идти обычным путем, и переменой ветра, из-за которой эсминцы не могли сопровождать крейсер. Если предположить предательство, то никто не мог бы рассчитывать на это...»

Но почему тогда долгое время циркулировали слухи о причастности британской и германской секретных служб к этой трагедии? Оказывается, из-за недоразумения, 6 июня в 11 часов Адмиралтейство передало официальное сообщение о «Хэмпшире» премьер-министру, запросило у Джеллико уточнения и предоставило первоначальную информацию в Бюро печати. Но тут подоспели дополнительные сведения из Скапа-Флоу, и в Адмиралтействе принялись сочинять новое коммюнике, запретив английским газетчикам публиковать невыправленный текст. А иностранные корреспонденты тем временем уже связались со своими агентствами. «То, что гибель лорда Китченера стала известна в Германии раньше, чем в Англии, оказалось в те тревожные дни достаточным, чтобы породить самые прискорбные выдумки», – сетовал начальник британской контрразведки Б. Томас.

273

Виновница трагедии, U-75, подорвалась 14 декабря 1917 года на английской мине в Северном море и затонула со всем экипажем. Не дождался конца войны и ее бывший командир Бейцен, до этого переведенный на U-102, в сентябре 1918 года он погиб на новой субмарине, также наткнувшейся на британскую мину.

А в конце 1920-х годов в шотландские порты зачастили некие джентльмены, упорно разыскивавшие всех, кто был причастен к последнему плаванию «Хэмпшира». Особо они интересовались докерами, грузившими на него какие-то ящики. В Штеттине же им удалось разыскать Вайсфельта, у которого сохранился военный дневник с координатами злополучного заграждения. Вскоре поползли слухи, что они действуют по поручению известного миллиардера, производителя и торговца оружием сэра Б. Захарова.

В 1932 году западнее Оркнейских островов появилось спасательное судно КСР. Над ним развевался английский флаг, но команда была сборной: немцы – капитан Брандт, уже знакомый нам Вайсфельт и водолаз Крюгер, американцы – глубоководник Картней и специалист по сейфам Менсфильд, австралиец – водолаз Костелло. Методично промеривая море эхолотом, они обнаружили «Хэмпшир», покоившийся на глубине 80 метров. Весной следующего года КСР погрузил в Кенигсберге глубоководные скафандры; прочее оборудование и вновь отдал якорь над затонувшим крейсером.

Осмотрев его, водолазы обнаружили в носовой части правого борта две пробоины с загнутыми внутрь краями – свидетельство того, что корабль подорвался на минах, а не стал жертвой диверсии (при внутреннем взрыве края были бы выворочены наружу). Внутри сразу проникнуть не удалось, ибо люки загромодило проржавевшими обломками металла. Пришлось вооружиться газовыми резаками.

Поисковиков удивило, что на такой солидной глубине ощущаются течения, валившие с ног водолазов, облаченных в громоздкие скафандры, постоянно запутывавшие тросы и шланги, по которым сверху подавался воздух. Завалы расчищали подрывными патронами, что было крайне опасно – мог детонировать боезапас крейсера. Тем не менее Менсфильд и Костелло устанавливали заряды с часовым механизмом и поднимались на КСР, который благоразумно отходил подальше. Однажды, как только осели фонтаны воды, поднятые подводными взрывами, и судно развернулось, стоявший на полубаке Менсфильд истошно заорал:

«Торпеда! Идет прямо на нас!» Брандт мгновенно среагировал, и разбуженная взрывом английская торпеда скользнула вдоль левого борта КСР. Кое-кто счел происшедшее дурной приметой...

Через две недели изнурительного труда водолазы расчистили входы в нижние помещения крейсера и двинулись по узким, темным коридорам, подсвечивая мощными светильниками. Еще через 17 дней Менсфильд про-  
°Рался в каюту командира и извлек из небольших сейфов судовые доку  
274

менты, никому не нужные шифровальные таблицы и 15 тысяч фунтов стерлингов – корабельную казну. «Золота Китченера» там не было.

Костелло, а за ним Картней протиснулись в соседнее помещение, в луче фонаря сверкнули металлические стены сейфов – то, что искали. И тут Картней боковым зрением заметил что-то темное, медленно и плавно надвигающееся на него. Осторожно повернувшись, он поднял фонарь и увидел полуразложившийся труп с лохмотьями офицерской тужурки, за

ним подплывал другой. Видимо, движения водолазов всколыхнули останки тех, кто до конца охранял правительственный груз. Картней мягко отстранил покойника, но кисть того словно вцепилась к клешню скафандра. Придя в себя от суеверного страха, американец снял кольцо с пальца покойника, чтобы по надписи внутри идентифицировать его.

Охотники за сокровищами вскрыли сейфы, наполненные слитками и золотыми монетами, те и другие укладывали в особые мешки и отправляли наверх. Работа спорилась, о зловещих предзнаменованиях на радостях забыли.

24 апреля, когда около сейфов работало пятеро, крейсер без видимых причин дрогнул и резко накренился. Все попадали, выронив мешки, фонари и добычу, руку Картнея прижало тяжелой бронированной дверью.

Наверху поняли, что произошло несчастье, и сумели достаточно быстро поднять водолазов. У Картнея была сломана рука, тело покрывали синяки и ссадины, Вайсфельта извлекли из скафандра с перебитым позвоночником, у Костелло не оказалось ни одного целого ребра, Менсфильд получил тяжелые внутренние повреждения, Крюгер был мертв. КСР полным ходом понесся в ближайший порт, чтобы сдать пострадавших в больницу, однако и там спасти Менсфильда и Вайсфельта не удалось.

После этого Британское адмиралтейство запретило какие-либо водолазные работы на погибшем крейсере.

#### «ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ»

20 октября 1916 года

Флагман Черноморского флота, линейный корабль затонул после серии взрывов на рейде у Севастополя. Погибли 260 человек.

23 июля 1915 года линейный корабль «Императрица Мария» отдал якоря на севастопольском рейде, значительно усилив боевую мощь Черноморского флота.

Паросиловой линкор с мощным артиллерийским вооружением перед первой мировой войной имел особое значение. В соответствии с проектом броневая цитадель и бронепалубы делали основные системы неуязвимыми даже при прямом попадании в борт.

Летом 1916 года по решению Верховного главнокомандующего Российской армии императора Николая II Черноморский флот принял вицеадмирал Александр Колчак. Адмирал сделал «Императрицу Марию» флагманским кораблем и систематически выходил на нем в море. Мощь 12 орудий линкора калибром 350 миллиметров (15 дюймов), разнесенных по четырём башням, была такова, что даже одно удачное попадание главным калибром практически не оставляло шансов удержаться на плаву германским крейсерам «Гебену» и «Бреслау», господствовавшими тогда в Черном море. В российском штабе флота считали, что российские военные корабли, а особенно флагман – «Императрица Мария», – в Черном море неуязвимы.

К вечеру 6 октября 1916 года линкор «Императрица Мария» завершил

экстренную подготовку к выходу в море: имея полный штат команды – 1200 человек, – принял топливо, пресную воду, боекомплект. К 24 часам, загруженный углем бункеров с плотно набитыми пороховыми погребами, корабль перешел на рейд Северной бухты близ Инкерманского выходного створа. Линкор был готов принять на борт адмирала Колчака с походным штабом и выйти в море.

7 октября в 6 часов 20 минут под первой башней в зарядном погребе, где находились около трех тысяч пудов пороха, произошло возгорание<sup>^</sup> ставшее причиной мощного взрыва. 260 моряков, спавших в кубриках и каютах носовой части корабля, погибли практически сразу. Тысяча человек вступила в борьбу за корабль. Командующий флотом прибыл катером на линкор, где возглавил операцию по спасению «Императрицы Марии».

276

За те минуты, что линкор, сотрясаемый еще несколькими взрывами, продержался на плаву, Колчак доказал, что адмиральские погоня с двумя орлами носил не зря. Опытнейший моряк, прошедший Балтику, Арктику, Порт-Артур, мгновенно оценил ситуацию. Он понял, что корабль не спасти, и направил все усилия на спасение людей. Во многом благодаря точным распоряжениям Александра Васильевича число погибших ограничилось теми моряками, которые погибли при взрыве (зафиксировано точно 260 человек).

До тех пор, пока правый крен не стал закритическим и палуба не прошла из-под ног, с огнем и водой боролись матросы – кочегары, баталеры, машинисты и трюмные. Сняв галстуки и белые жилеты, не отставали

от них офицеры.

Спустя 48 минут после первого взрыва корабль пошел ко дну, завалившись на правый борт.

После гибели корабля на флоте осознали, что спасением тысячи человек моряки во многом обязаны командующему. Авторитет Колчака многократно вырос и стал непререкаем.

Невзирая на то, что гибель «Императрицы Марии» на севастопольском рейде оставила тяжелый осадок не только на флоте, но и высших эшелонах государственной власти, никто из морских командиров в Севастополе наказан не был. Для расследования причин катастрофы была создана специальная государственная комиссия. Был проведен поминутный анализ того, что происходило с линкором перед взрывом. Однако на главный вопрос – отчего возник пожар? – однозначного ответа дано не было. Мнения членов комиссии разделились. Позже адмирал Колчак заявил, что причиной трагедии было саморазложение, а затем возгорание некачественного пороха. Вопреки тому что мощный линкор мешал как немцам, так и туркам, и постоянно находился под прицелом их агентуры, возможность диверсии Колчак категорически отрицал, ссылаясь на аналогичные случаи меньшего масштаба в Англии, Италии и Германии.

Генерал-майор, впоследствии академик Крылов видел причины трагедии в другом. В отдельных случаях люки в погреба прикрывались подручным материалом, в том числе деревянными крышками столов. Старший офицер (старший помощник командира) погибшего линкора капитан 2-го ранга Городынский показал на следствии, что защитные крышки с



лучных горловин были сняты с его ведома по приказу старшего артиллерийского офицера лейтенанта князя Урусова, для «облегчения ручной подачи зарядов». Естественно, что опасность возгорания в погребах возросла многократно. По Севастополю ходили слухи, опровергаемые контрразведкой и штабом флота, что на корабль под видом рабочих-путиловцев, занятых профилактическим обслуживанием орудийных стволов, проникла немецкая агентура...

В 1939 году Г. Есютин и П. Юферс выпустили в свет брошюру «Гибель «Марии». В послевоенное время появились повесть А. Рыбакова «Кортик» и роман Сергеева-Ценского «Утренний взрыв», в которых авторы

«ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ»

277

пытались воссоздать события на корабле «Императрица Мария». Но это был во многом художественный вымысел писателей. В 1934 году в сборнике «ЭПРОН» академик Крылов опубликовал очерк «Гибель линейного корабля «Императрица Мария», где привел выводы следственной комиссии, сопоставив их с показаниями командира корабля, офицеров и нижних чинов.

«7 октября, — писал Крылов, — приблизительно через четверть часа после утренней побудки, нижние чины, находившиеся поблизости от первой носовой башни, услышали особое шипение и заметили вырывающийся из люков и вентиляторов около башни дым, а местами и пламя.

Одни из них побежали докладывать вахтенному начальнику о начавшемся под башней пожаре, другие по распоряжению фельдфебеля раскатали пожарные шланги и, открыв пожарные краны, стали лить воду в подбашенное отделение».

Далее ученый приводит хронику события: в 6 часов 20 минут произошел взрыв чрезвычайной силы. Им были смещены с места носовая башня / и боевая рубка, вскрыта верхняя палуба от форштевня до второй башни. В течение получаса последовало еще 25 взрывов различной силы. В 7 часов 05 минут с правого борта прогремел последний мощный взрыв. Корабль стал крениться и через несколько минут, перевернувшись вверх килем, затонул в севастопольской Северной бухте. Погибли 216 человек, 232 получили ранения и ожоги...

Много лет спустя в своих воспоминаниях действительный член Русского морского собрания. Русского военно-морского союза В. В. Успенский напишет:

«О гибели корабля 6 октября 1916 года было написано много статей в газетах и книгах. Эти статьи чаще всего носили самый фантастический характер, были неполными, иногда тенденциозными, похожими на отражение в кривом зеркале у умалчивающими не совсем благоприятные факты.

В настоящих воспоминаниях, не для печати написанных, я не стану говорить об агонии корабля, длившейся 54 минуты. Ограничусь лишь сообщением об одном практически не известном факте, свидетелем которого мне выпала судьба стать.

Прежде чем писать о нем, хочу дать некоторые необходимые сведения, на мой взгляд, служащие как бы предисловием к дальнейшему изложению.

Линейный корабль «Императрица Мария» проектировался и закладывался до первой мировой войны. Многочисленные электромоторы для

него были заказаны на германских заводах. Начавшаяся война создала тяжелые условия для достройки корабля. Нужно было где-то доставать ^и моторы. К сожалению, те, что нашли, были значительно больше по Размерам и пришлось выкраивать необходимую площадь за счет жилых помещений. Команде негде было жить, и, вопреки всем уставам, прислуга 12-дюймовых орудий жила в самих башнях. Боевой запас всех орудий

278

башни состоял из 300 фугасных и бронебойных снарядов и 600 полузарядов бездымного пороха. Каждый полузаряд весил 4 пуда <...> Полузаряд заключался в железный оцинкованный и гофрированный пенал длиной около метра и диаметром приблизительно 35 сантиметров. Пенал герметически закрывается крышкой с помощью специального рычага. Всего в подбашенном помещении хранилось 2400 пудов пороха. Наши пороха Отличались исключительной стойкостью, и о каком-либо самовозгорании не могло быть и речи. Совершенно необоснованно предположение о нагревании пороха от паровых трубопроводов, как и о возможном электрозамыкании. Коммуникации проходили снаружи и не представляли ни малейшей опасности.

Известно, что линкор вступил в строй с недоделками. Поэтому до самой его гибели на борту находились портовые и заводские рабочие. За их работой следил прикомандированный к офицерскому составу корабля инженер-поручик С. Шапошников, с которым у меня были приятельские отношения. Он прибыл на линкор еще в Николаеве, быстро изучил его и знал «Императрицу Марию», как говорится, от киля до клотика. Шапошников рассказывал мне о многочисленных отступлениях от проекта и всяческих технических затруднениях, связанных с войной. <...>

6 октября 1916 года с 4 ч утра я был вахтенным начальником линкора, стоявшего на бочке Севастопольского рейда. В 6 ч объявили побудку команды. Вахтенный офицер мичман Шулейко успел обойти все кубрики и приблизительно в 6 ч 20 мин доложил мне, стоявшему около кормовой трубы, что одевание команды и вязка ею коек проходят нормально. В этот момент ко мне подбежал один из комендоров 1-й башни и крикнул: «В первой башне пожар!» Я помчался к кормовой рубке, чтобы включить колокола громкого боя. Но через какие-то 2–3 секунды волной взрыва меня подняло в воздух. К счастью, я упал на сложенный чехол от катера и это смягчило удар. Мичман Шулейко, стоявший ближе к борту, был выброшен в море. Поднявшись на ноги, я увидел, что вместо носовых боевой рубки, мачты и трубы стоял столб черного дыма, поднимавшийся к небу. Вся палуба была покрыта медленно горящими пластинами пороха. Вскоре стали взрываться патроны 130-миллиметровой артиллерии в погребах по соседству с 1-й башней. Минут через 20 заметил, как от нас спешно стали отбуксировать линкор «Императрица Екатерина II», стоявший от нас на расстоянии 400 м. Опасались, видимо, что от нашего взрыва сдетонируют и их снаряды. А ведь рядом находилась Сухарная Балка, где хранился весь боевой запас флота и крепости! Было сознание обреченности. Однако произошло какое-то чудо: | после почти часового пожара наши снаряды не взорвались, хотя и нахо- | дились среди огня... |

Разбор о гибели «Императрицы Марии» длился довольно долго. Доп- | рашивали всех офицеров, кондукторов, матросов. О причине пожара тол- | ком в общем-то ничего не выяснили. Затонувший на неглубоком месте |

«ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ»

корабль окружили баканами и вешками. Его положение – поперек Северной бухты – мешало движению кораблей, а посему решили его поднять.

Обследование показало, что особых затруднений для подъема линкора не предвиделось. Работы поручили инженеру Сиденснеру, который выбрал себе помощником С. Шапошникова.

Корабль лежал на дне вверх килем. В его днище водолазы вырезали круглое отверстие диаметром 3 метра и к нему приварили башенку. Она имела перегородку и две герметически закрывающиеся двери с перепускными воздушными кранами и манометрами. После этого в корпус стали закачивать воздух. Когда линкор всплыл, у бортов сделали добавочные крепления и стало возможным через башенку проникнуть внутрь корабля. Вместе с Шапошниковым мне дважды удалось побывать там.

Внутри разрушения оказались просто чудовищны. Кроме взрыва пороха орудийной башни, взорвались патроны из погребов противоминной артиллерии. Взорвавшийся порох подбашенного отделения нашел выход газов не по вертикали, ибо ему мешала громадная тяжесть всей башенной установки, а немного в бок. Этой-то силой и выбросило в море боевую рубку, мачту и трубу.

Через два года после трагедии, когда линкор уже находился в доке, Шапошников в подбашенном помещении 2-й башни обнаружил странную находку, которая навела нас на очень интересные размышления. Найден был матросский сундучок, в котором находились одна целая и на три четверти сторевшца свечи, коробка спичек, вернее то, что от нее осталось от пребывания в воде, набор сапожных инструментов, а также две пары ботинок, одна из которых была починена, а другая не закончена. То, что мы увидели вместо обычной кожаной подошвы, нас поразило:

к ботинкам владелец сундучка гвоздями прибил нарезанные полоски бездымного пороха, вынутые из полузарядов для 12-дюймовых орудий! Рядом лежали несколько таких полосок.

Для того чтобы иметь пороховые полоски и прятать сундучок в подбашенном помещении, следовало принадлежать к составу башенной прислуги. Так может быть, и в 1-й башне обитал такой сапожник? Тогда картина пожара проясняется.

Чтобы достать ленточный порох, нужно было открыть крышку пенала, разрезать шелковый чехол и вытянуть пластинку. Порох, пролежавший полтора года в герметически закрытом пенале, мог выделить какието эфирные пары, вспыхнувшие от близстоящей свечи. Загоревшийся газ воспламенил чехол и порох. В открытом пенале порох не мог взорваться – он загорелся, и это горение продолжалось, быть может, полминуты Или чуть больше, пока не достигло критической температуры горения – 1200. Сгорание четырех пудов пороха в сравнительно небольшом помещении вызвало, без сомнения, взрыв остальных 599 пеналов».

С годами трагедия на корабле постепенно забылась. Однако после аналогичной по своим итогам и месту катастрофы линкора «Новороссийск»

в октябре 1955 года, интерес к событию 1916 года снова повысился. Причем все чаще утверждалось, что причиной гибели корабля «Императрица Мария» стала диверсия немцев. В частности, известный писатель-маринист А. Елкин утверждал и доказывал, что в конце 1933 года советские

чекисты раскрыли и обезвредили в Николаеве группу матерых немецких разведчиков и диверсантов, возглавляемую опытным резидентом В. Верманом. На Николаевских судостроительных заводах – «Императрица Мария» строилась именно в Николаеве – в годы первой мировой войны он создал шпионско-диверсионную организацию, в которую входили голова городской думы Матвеев, инженеры Линке, Стибнев, Феоктистов и Шеффер. Они-то и осуществили взрыв на линкоре. За этот подвиг Вермана даже наградили Железным крестом 1-й степени.

Однако моряки-историки энергично возражали против этой версии. В частности, тот же Владимир Успенский, живший в Париже, писал в «Новом русском слове»: «Анатолий Елкин позволил себе отклониться от истины. В его распоряжении были архивы, но он их заменил собственными измышлениями. Посему я, лейтенант Черноморского флота, служивший i на линейном корабле «Императрица Мария» с мая 1915 года и бывший в ;

момент взрыва назначенным вахтенным начальником, имею полное право сделать замечание по поводу повестей А. Елкина.

Первое и прежде всего – взрыв произошел не 7-го, а 6 октября. Водоизмещение корабля было не 25, а 29 тысяч тонн, ни одного 150-миллиметрового орудия на корабле не было, противоминная артиллерия состояла из двадцати 130-миллиметровых орудий. Было еще четыре орудия в 75 миллиметров, приспособленных для стрельбы по аэропланам. Личный состав состоял не из 1386, а ровно из 1200 человек.

Теперь о самой трагедии. Во время этой агонии корабля его бак оставался на поверхности и нос корабля на дно не опускался. Никакой пожарной тревоги не было: я не успел включить колокола громкого боя, так как между докладом мне о пожаре и взрывом прошло 2 или 3 секунды. Никаких шлангов не раскатывалось, ибо взрывом была уничтожена дежурная носовая кочегарка и помпы бездействовали. Погода была тихая, безветренная и никакого пламени на корму ветром не могло гнать, посему не было надобности ставить корабль лагом к ветру. <...>

Никакого последнего «страшного взрыва» не было. После взрыва 2400 пудов пороха носовой башни начали взрываться пороховые погреба . 130-миллиметровой артиллерии, но эти взрывы были несоизмеримо ела- | бей. Вскоре после затопления подбашенного отделения 2-й башни ко- | рабль начал крениться и этот крен, увеличиваясь, в конце концов достиг | критической величины и линкор перевернулся. Перевернувшись, он не опустился на дно, а продолжал в течение суток оставаться на плаву, после чего опустился на дно. В верхней части носовой башни жили лишь | комендоры, обслуживающие орудия: башенный старшина, наводчики У прицелов и лица, стоявшие у зарядников и в перегрузочном отделении. Всего 12 человек, но не 90, как пишет А. Елкин. Подбашенное отделе

^ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ»

281

ние, в котором находились снаряды и пеналы с порохом, от падения взорваться не могло, такие падения опасны только для бризантных взрывчатых веществ, как динамит, пироксилин, тол и т. п. <...>

Я не приписываю гибель корабля деятельности немецкой разведки. Из Севастополя мне удалось вывезти, например, фотографический снимок, сделанный одним из корабельных офицеров. На нем довольно ясно виден линкор в его последние минуты. Из носовой части корабля поднимается черный дым под небольшим углом, что, кстати, говорит об отсутствии ветра...»

Словом, трагическая гибель одного из сильнейших российских линейных кораблей «Императрица Мария» по-прежнему остается неразгаданной страницей нашей флотской истории периода первой мировой войны. Похоже, корабль унес с собой на дно эту тайну.

#### «МОНБЛАН»

6 декабря 1917 года

Французский военный транспорт с грузом взрывчатки взлетел на воздух после столкновения в гавани Галифакса с норвежским пароходом «Имо». Часть города оказалась разрушена. Количество жертв превысило 3000 человек.

В XX столетии зарегистрировано несколько взрывов кораблей, последствиями которых оказались грандиозные катастрофы с большим количеством человеческих жертв и крупнейшими материальными потерями. Это были катастрофы века. Первая из них была результатом взрыва в канадском порту Галифакс 6 декабря 1917 года.

Близилась к концу первая мировая война, но морские военные транспорты продолжали перевозить грузы. Среди них были норвежский сухогруз «Имо» и французский грузовой пароход «Монблан»

«Монблан» был построен на английской верфи Рейлтона Диксона в Мидлсборо в 1899 году. Двухмачтовое судно имело вместимость 3121 регистровую тонну, его длина составляла 97,5 метра, ширина – 13,6, осадка – 4,6 метра.

Когда началась первая мировая война, «Монблан» купила французская судоходная фирма «Компани дженерал трансатлантик». По требованию Адмиралтейства, которое в военное время имело право распоряжаться торговым флотом страны, владельцы отремонтировали борта парохода, установили на его баке четырехдюймовую пушку и покрасили судно в шаровый цвет – «Монблан» стал вспомогательным транспортом.

25 ноября судно пришло в Нью-Йорк и встало к причалу Ист-Ривер. Американские военные власти распорядились погрузить на «Монблан» бочки с жидкой и сухой пикриновой кислотой. Взрывоопасный груз занял четыре трюма. Твиндеки третьего и четвертого трюмов были забиты бочками и железными ящиками тротила (тринитротолуола), рядом были уложены ящики с пороховым хлопком... Учитывая, что пикриновая кислота по своей бризантности на 25 процентов мощнее тротила, следует считать, что на «Монблане» находилось более 3000 тонн взрывчатых веществ в тротиловом эквиваленте.

283

Уже перед самым отходом судна в Нью-Йорк пришла телеграмма из Франции, в которой говорилось, что «Монблан» должен принять на борт дополнительный груз. Так на его палубе оказались четыре ряда бочек с бензолом – новым супергазолином для броневиков и танков.

В консаменте значилось: «2300 тонн пикриновой кислоты, 200 тонн

тринитротолуола, 35 тонн бензола, 10 тонн порохового хлопка. Порт назначения – Бордо».

Таким образом, «Монблан» был исключительно взрывоопасен и требовал соответствующего «деликатного» обращения и строжайшего обеспечения безопасности, особенно учитывая то обстоятельство, что ему предстоял дальний переход из США во Францию, для которой этот груз предназначался.

Капитану «Монблана» приказали следовать в Галифакс, отдать якорь в гавани Бэдфорд и ждать здесь формирования английского конвоя...

Вечером 5 декабря 1917 года «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. То есть около 7 часов 15 минут утра».

В это время в шести милях от «Монблана», в гавани Галифакса, стоял с грузом норвежский грузовой пароход «Имо», готовый к выходу в открытое море. По размерам он был немного больше и длиннее «Монблана».

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 вечера, когда над заливом опустились сумерки и ворота бонового противолодочного ограждения бухты были уже закрыты. Норвежца успокаивало лишь то, что на борту его судна находился лоцман Вильям Хэйс, который с рассветом выведет его из гавани в открытое море...

Утро 6 декабря 1917 года выдалось ясным, но морозным. С 7 часов третий помощник капитана «Монблана» штурман Левек, стоя на мостике, наблюдал в бинокль за канонерской лодкой в ожидании дополнительных приказов военных властей. Вскоре с ее борта передали на «Монблан», чтобы тот следовал в гавань Бэдфорд и ждал указаний командования.

Капитан Ле Медэк отдал распоряжение выбирать якорь.

Левек встал у машинного телеграфа, а вахтенный матрос занял свое место у штурвала на ходовом мостике. Когда из машины сообщили о полной готовности, лоцман отдал команду: «Средний вперед!» Капитан перевел ее тут же на французский язык.

В 8 часов 10 минут утра в гавани снялся с якоря «Имо». Лоцман Вильям Хэйс, отдавая команды на руль, уверенно вел судно между стоявшими

284

на рейде судами. Он приказал увеличить ход, и, когда «Имо» подошел к проливу Те-Нарроус, скорость судна была равна 7 узлам. Войдя в пролив, Хэйс заметил впереди по курсу судно. Это был американский грузовой пароход.

Проход между островом Макнаб и мысом Плезент был закрыт – заминирован, в нем имелся только один фарватер.

В это время «Монблан» со скоростью 4 узла (Британское адмиралтейство ограничило скорость движения судов в гавани 5 узлами) приближался к боковому заграждению с противолодочными сетями. Боны тянулись от мыса Айвез до волнолома нового морского вокзала. На сигнальной мачте вокзала был поднят знак, что проход разрешен. «Монблан» прошел между раскачивавшимся на волнах бумом и буксиром, тянувшим плавучую секцию бона.

Лоцман «Монблана» Фрэнсис Маккей твердо усвоил, 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 прекрасно знал. До гавани Бедфорд остался самый легкий отрезок пути...

«Монблан» прошел на расстоянии в полкабельтова (около 90 метров) от стоявшего на фарватере английского крейсера «Хайфлайер», который прибыл в Галифакс 1 декабря. Капитан Ле Медэк отсалютовал ему флагом.

Вскоре лоцман Маккей заметил пароход, выходящий на излучины пролива. Это был «Имо». До встречного судна было примерно три четверти мили. Оно шло курсом, который пересекал курс «Монблана». С левого борта французского парохода отчетливо видели правый борт норвежца. Не было сомнений, что он идет в сторону Дартмута.

«Монблан» дал один короткий гудок, означавший, что судно меняет курс вправо. В целях предосторожности Маккей хотел еще больше отвести пароход вправо и передал вниз, в машинное отделение, телеграфом команду 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 «Правила». Теперь же на «Монблан», который был в 40 метрах от набережной Дартмута, шло большое судно. «Монблан» стал поворачивать вправо, а «Имо» — влево. Суда неотвратимо 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 50 метров. Маккей схватился за шнур и дал два коротких гудка. Одновременно капитан, тут же понявший маневр лоцмана, крикнул рулевому: «Лево на борт!» Хотя ма «МОНБЛАН»

285

шина была остановлена, судно, глубоко сидевшее в воде, продолжало двигаться по инерции и послушалось руля. «Монблан» медленно отвернул от берега, и оба парохода оказались параллельно друг другу правыми бортами на расстоянии 15 метров. 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. Оба судна стали отходить кормой вперед. Но штурвал «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 находился на мостике «Монблана» в момент удара, от ужаса застыли на месте. Только экипаж «Монблана», лоцман Маккей и командование морского штаба в Галифаксе знали о той секретной партии груза, которая была на борту французского парохода.

Когда суда столкнулись, форштевень «Имо», разворотив борт, вошел на 3 метра в глубь трюма. От удара несколько бочек, закрепленных на носовой палубе в четыре яруса, оказались вскрытыми. Их содержимое потекло на палубу и оттуда, сквозь зияющую 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 пламенем. 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.

Над баком парохода поднялся столб черного дыма высотой 100 метров. Гигантский костер разрастался с каждой минутой. От нагрева взрывались железные бочки с бензолом, кусочки раскаленного металла сыпались на палубу. Погасить пожар ручными огнетушителями команде не удалось. 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...

Видя, что пожар не погасить, матросы и кочегары «Монблана» бросились на верхнюю палубу спардека и начали спускать на воду шлюпки.

Капитан Ле Медэк отдал приказ штурману спустить шлюпки и оставить судно. В эту минуту лоцман прокричал: «Немедленно дайте в машину команду «Самый полный вперед»! Маккей понимал, что это единственный шанс предотвратить или, в крайнем случае, оттянуть на несколько минут катастрофу. Он рассчитывал, что при полном ходе судна вода каскадом устремится в пробитый борт и зальет взрывчатку.

286

Лоцман отдавал себе отчет, что произойдет, если «Монблан» взорвется в этом самом узком месте пролива Те-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 Ле Медэк сделал вид, что не слышал лоцмана. Обращаясь к штурману Жану Плотину, он отдал команду: «Приказываю покинуть судно!» Но и без его приказа обе шлюпки с сидевшей в них командой (всего 40 человек) уже стояли у бортов под штормтрапами. Лоцману не оставалось ничего другого, как последовать за капитаном. Матросы, навалившись на весла, устремились к берегу Дартмута.

Брошенный «Монблан», подхваченный приливным течением, стал дрейфовать к пирсам Ричмонда. На набережных города по обеим сторонам пролива собрались толпы народа. Сотни людей выглядывали из окон, с крыш домов.



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 даже не подозревали. Но было уже поздно: пароход носом навалился на деревянный пирс и поджег стоявший на его краю склад.

О взрывоопасном грузе «Монблана» в Галифаксе знали только три человека: контр-адмирал Чандарс, старший офицер штаба Виятт 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.

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 «Стелла Марис». Еще каких-нибудь полчаса — и судьба Галифакса сложилась бы по-другому. Его жители просто услышали бы со стороны океана звук сильного взрыва.

Но все обернулось иначе: «Монблан» взорвался в тот момент, когда «Стелла Марис» только начала оттаскивать его в море. Часы на башне городской ратуши показывали 9 часов 6 минут утра.

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.

Взрыв был огромнейшей силы: мощность взрывчатых веществ на «Монблане» равнялась мощности взрыва атомной бомбы малого калибра.

«МОНБЛАН»

287

Взрывная волна была направлена во все стороны. О силе этой волны можно судить хотя бы по следующим фактам. Стальной кусок шпангоута «Монблана» весом около 100 килограммов нашли в лесу в 12 милях от города. Веретено станкового 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 одной миле за Дартмутом.

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

Особенно пострадала северная часть Галифакса — Ричмонд — район города, расположенный на склоне холма. Там рухнуло здание протестантского приюта сирот, похоронив заживо под каменными обломками своих обитателей. Было разрушено три школы: из 500 учеников в живых осталось только 11. Больше всего жертв отмечалось в местах скопления

людей – на заводах, фабриках и в офисах.

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

Огромное количество жертв в Галифаксе объяснялось тем, что люди хотели посмотреть на пожар – они стали собираться на набережных, на крышах, холмах. Те, кто был в это время дома, смотрели на пролив из окон. Горевший пароход привлек массу людей.

Кроме крупных зданий – заводов, фабрик, церквей, складов, взрыв полностью разрушил 1600 и сильно повредил 12 тысяч жилых домов. Едва ли можно было найти тогда в городе целое оконное стекло.

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

В течение нескольких минут после взрыва оба берега пролива Те-Нарроус были окутаны черным дымом и пылью. На город падали не только куски разорвавшегося 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 очень 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 остались только 8. Стоявший под его прикрытием по отношению к «Монблану» транспорт «Калони» остался без спардека, трубы и мачт. На крейсере «Хайф-лайер» 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 тысяч регистровых тонн выбросило на берег словно щепку. Стоявший в сухом доке норвежский пароход «Ховланд» был почти полностью разрушен.

Когда взрывная волна утратила свою силу, в проливе Те-Нарроус образовалась придонная волна высотой около 5 метров. Она сорвала с якорей и бочек десятки судов. Ею был подхвачен и «Имо». С частично сохранившимся спардеком, без трубы и с погнутыми мачтами, он был выброшен на берег. На нем погибли капитан Фром, лоцман Хэйс и пятеро матросов.

Берега Ричмонда и Дартмута на протяжении мили были завалены буксирами, баржами, шхунами, катерами и лодками. На воде плавали трупы людей и лошадей. Из-за развалившихся угольных печей и плит повсюду начались пожары.

Произошла удивительная вещь – в округе в радиусе 60 миль в церквах от взрывной волны зазвонили колокола. Их звон был воспринят как панихида по погибшему городу.

Жители не понимали, что произошло. По городу прошел слух, что взрыв был результатом действий немецких диверсантов, высадившихся в Галифаксе с подводных лодок. Поговаривали о налете вражеских дирижаблей.

По официальным данным канадской и американской печати, в городе были убиты 1963 человека, более 2 тысячи пропали без вести, ранены около 9 тысяч человек, 500 лишились зрения от разлетевшихся в окнах стекол, 25 тысяч остались без крова. Материальный ущерб от бедствия был оценен в 35 миллионов долларов. Фактически число жертв было гораздо больше. Одна из канадских газет того времени сообщала: «Только

фирма галифакского гробовщика Мак-Галливрея изготовила 3 200 могильных надгробных надписей за три дня». С рассветом 7 декабря над Галифаксом 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 обломками рухнувших зданий началось почти сразу же после взрыва. Командование флота выделило несколько особых отрядов для проведения спасательных работ. Уцелевшие здания были превращены на время в госпитали и морги.

Снежный буран затруднял работу спасательных партий, развалины занесло снегом, поэтому вытащить из-под обломков удалось не всех. Пожары бушевали в городе несколько дней.

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

«МОНБЛАН»

289

Нью-Йорка доставили 10 тысяч теплых одеял, медикаменты, продукты. Потом в Галифакс стали прибывать пароходы с одеждой, стройматериалами, цементом, гвоздями.

Во многих странах проводили сбор пожертвований в пользу жителей разрушенного города. В итоге Галифакс получил 30 миллионов долларов.

13 декабря 1917 года 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 первоначальной причиной катастрофы явилось столкновение пароходов в проливе Те-Нарроус. Допросили капитана взорвавшегося парохода.

Ле Медэк подробно описал 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 давал гудки и какие делал маневры, потом рассказал, при каких обстоятельствах суда столкнулись.

С норвежской стороны показания давал старший штурман, так как капитан и лоцман «Имо» были убиты при взрыве. По версии старшего штурмана, «Имо» входил в пролив со скоростью менее 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 «Имо» повторил свои показания, а лоцман Маккей под присягой подтвердил показания своего капитана.

4 февраля 1918 года верховный судья Канады Драйздейл объявил решение суда. В тринадцати пунктах обвинения 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 лоцмана, рекомендовал французским властям лишить капитана Ле Медэка судоводительской лицензии и судить его по законам его страны.

Ле Медэк, Маккей и капитан 3-го 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, стать на якорь в бухте Бедфорд, где оно должно было ждать формирования конвоя. Если бы даже «Монблан» ожидал конвоя на внешнем рейде Галифакса под охраной канонерских лодок, то город бы не пострадал.

Не было указано и на упущение портовых военных властей, которые не приняли надлежащих мер для обеспечения полной безопасности движения «Монблана» и, в первую очередь, полного прекращения движения

292

эскадренным ходом 21 узлов без огней (даже кильватерных). Море было спокойным, ночь – безлунной.

Неприятности начались в тот момент, когда головная колонна проходила внешнее боновое ограждение. На подводной лодке К-22 заклинило руль, и она, потеряв управление, вышла из кильватерной колонны вправо, описала циркуляцию и, благополучно разойдясь с К-17, протаранила в левый борт К-14. В результате столкновения на обеих лодках оказались затопленными носовые отсеки (в которых погибли шесть-семь человек), и они потеряли ход, находясь прямо по курсу шедшей следом эскадры линейных крейсеров.

Чтобы предотвратить новые столкновения, на поврежденных подводных лодках зажгли ходовые огни, но не оповестили о случившемся другие корабли (ни по радиосвязи, ни сигнальными прожекторами) На головном корабле эскадры – линейном крейсере «Инфлексибл» – заметили огни и решили, что на пути оказалась группа траулера. Не желая нарушать походный порядок, командир «Инфлексибла» дал команду пройти непосредственно под кормой оказавшегося на пути «траулера». Но длина К-22 (это оказалась она) в три раза превышала длину траулера, и линейный крейсер срезал ей корму не в переносном, а в буквальном смысле этого слова.

После нового столкновения К-22 все же чудом осталась на плаву и вместе с поврежденной К-14 стала смещаться вправо от курса флота, то есть к южному берегу залива Ферт-оф-Форт.

< Командир 13-й флотилии подводных лодок, находившийся на крейсере «Изьюриль», обнаружил исчезновение двух подводных лодок и решил возвратиться для их поисков. Трем оставшимся лодкам он приказал следовать за крейсером, который, совершив поворот влево, лег на обратный курс.

Флотилия вела поиск пострадавших кораблей в сложных условиях. Плохо различимые в темноте силуэты шедших следом линейных крейсеров были приняты на «Изьюриле» за силуэты замыкавших колонну линейных кораблей типа «Куин Элизабет». Пропустив корабли, 13-я флотилия начала левый поворот, что было роковой ошибкой. Следовавшие за

линейными крейсерами корабли 12-й флотилии оказались в непосредственной близости от пересекавших их курс подводных лодок.

В 20 часов 32 минуты головной корабль 12-й флотилии – легкий крейсер «Фирлесс» протаранил подводную лодку К-17, которая была разрезана надвое непосредственно перед прочной рубкой. Кормовая часть лодки затонула, а носовая осталась на плаву и исчезла в темноте. Следовавшие за крейсером подводные лодки застопорили ход и начали выходить из кильватерного строя: К-4 и К-7 повернули вправо, а К-6 и К-5 влево. При этом произошло еще несколько столкновений, в результате которых К-4 погибла, а К-6 получила повреждения. К-6 (как показал последующий доковый осмотр и записи в вахтенном журнале) не могла быть виновником гибели К-4. Скорее всего, последняя налетела на носовую оконечность

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ К-4 И К-17

293

К-17 и затонула вместе с ней. Весь экипаж К-4 (55 человек) погиб. Из личного состава К-17 крейсеру «Фирлесс» удалось спасти восемь человек. Сам крейсер получил чрезвычайно тяжелые повреждения носовой оконечности и лишь к полудню 1 февраля был отбуксирован в сухой док Розайта. По счастливой случайности следовавшие за 12-й флотилией эскадра линейных кораблей авангарда и основные силы грэнд-флита прошли через район катастрофы без новых столкновений. Но и случившихся было более чем достаточно. За одну ночь английский флот лишился пяти однотипных подводных лодок: погибли К-4, К-17 и были повреждены К-6, К-14 и К-22.

Подводные лодки типа «К» были спроектированы английскими специалистами как эскадренные, предназначенные для совместных действий с надводными силами флота. При надводном водоизмещении 1880 тонн каждая из них имела на вооружении восемь торпедных аппаратов, две 102-миллиметровые артиллерийские установки и 76-миллиметровую зенитную пушку. Для обеспечения высокой скорости надводного хода (25 узлов), необходимой при плавании в составе эскадры, на лодках были применены паротурбинные энергетические установки мощностью по 10,5 тысячи лошадиных сил. Дымоходы паровых котлов этих установок перед уходом лодок под воду закрывались специальными быстродействующими клапанами большого диаметра.

Всего в 1915–1917 годах было построено 17 подводных лодок типа К, и пять из них погибли или вышли из строя в результате аварии 31 января 1918 года. Роковая случайность... Но случайность ли?

Чтобы ответить на этот вопрос, необходимо вспомнить, как показали себя в эксплуатации другие корабли этого типа.

В 1915 году еще во время заводских испытаний затонула (но затем была поднята на поверхность и отремонтирована) подводная лодка К-15.

29 января 1917 года опять-таки во время испытательного погружения в озере Гэрлох погибла К-13. Причиной аварии на этот раз явился открытый клапан системы котельной вентиляции. В кормовых отсеках лодки в момент затопления захлебнулись 32 человека. Оставшихся в живых подводников (48 человек) удалось спасти на следующий день в результате подъема на поверхность носовой части. Сама подводная лодка была поднята с грунта через шесть недель после аварии, восстановлена и введена в строй под более «счастливым» номером К-22 (насколько он оказался счастливым, читатель уже знает).

В том же году сели на мель (без серьезных последствий) подводные лодки К-1 и К-4.

В ноябре 1917 года при выполнении боевого задания у датских берегов произошло столкновение этих же подводных лодок. В результате аварии К-4 пострадала незначительно, а К-1, хотя и осталась на плаву, потеряла ход. Сопровождавшая лодки плавучая база «Блонд» сняла экипаж К-1 и попыталась взять поврежденную лодку на буксир. Из-за безуспешных по

294

пыток буксировки и угрозы захвата беззащитной лодки врагом было принято решение уничтожить К-1.

В 1918 году в результате аварии провалилась за предельную глубину, но сумела всплыть на поверхность подводная лодка К-3.

Уже после окончания войны, 20 января 1921 года, во время выхода в учебную атаку на эскадру Атлантического флота погибла по неустановленной причине К-5. В момент гибели лодка находилась в подводном положении и, судя по докладам командиров кораблей эскадры, не была протаранена. Вместе с лодкой погибли 57 членов ее экипажа.

Через некоторое время на внешнем рейде Портсмута затонула К-15.

Лодку подняли на поверхность 7 июля 1921 года.

В 1924 году произошли аварии с четырьмя подводными лодками типа К: в январе столкнулись при выходе из Портленда К-2 и К-12 (обе были поставлены в док для ремонта), во время выхода в учебную атаку выскочила на волнолом Портлендского маяка и получила значительные повреждения К-22 и, наконец, на учениях флота метрополии К-2 в надводном положении столкнулась с подводной лодкой Н-29.

Обеспокоенное частыми происшествиями с лодками типа «К», английское адмиралтейство в середине 1920-х годов (то есть после семи-восьми лет эксплуатации) решило вывести их из состава флота.

Семнадцать построенных подводных лодок и восемнадцать аварийных происшествий, семь из которых закончились гибелью этих кораблей. Подобную статистическую аномалию нельзя объяснить только случайностью. Вероятно, конструкция подводных лодок типа «К.» страдала такими пороками, которые делали их эксплуатацию чрезвычайно опасной.

По оценке самих английских специалистов, «подводные лодки типа «К» – это порождение ошибочного взгляда периода первой мировой войны, сторонники которого считали, что быстроходные лодки смогут решать задачи разведки для обеспечения боевых действий соединений флота». Ошибочная концепция повлекла за собой неудовлетворительные в отношении безопасности плавания технические решения. Большое удлинение корпусов (отношение длины к ширине было равно 12,7) ухудшало маневренность лодок, что, при необходимости плавать в составе соединений, увеличивало опасность столкновений.

Применение в качестве двигателей надводного хода паротурбинных установок (дизели не обеспечивали высокой скорости) было связано с использованием сложных и недостаточно надежных систем герметичного закрытия трубопроводов большого диаметра – котельной вентиляции

и дымоходов паровых котлов. Отказы этих систем, как правило, приводили к поступлению внутрь прочного корпуса потока воды и заканчивались

трагически.

Последние три подводные лодки типа «К» с бортовыми номерами К 18, К-20, К-21 достраивались уже после окончания войны. В их конструкцию были внесены существенные изменения: конструкторы отказались от использования паротурбинных установок (применение дизелей снизи

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ К-4И К-17

295

ло скорость с 25 до 15 узлов) и вооружили лодки... 305-миллиметровыми орудиями.

Еще в ходе постройки этих подводных мониторов их бортовые номера были заменены на М-1, М-2, М-3, что не сделало, однако, лодки более «счастливыми». М-1 погибла 12 ноября 1925 года в результате столкновения в Ла-Манше со шведским пароходом «Видер». Глубина моря в районе гибели лодки (150 метров) исключала всякую возможность спасения экипажа (69 человек) и подъема лодки на поверхность.

После этого М-2 была переделана в подводный «авианосец», а М-3 – в минный заградитель. Первая из них, как помнит читатель, закончила свое существование 26 января 1932 года на дне Ла-Манша, а вторую английское адмиралтейство во избежание новых жертв поспешило продать с

аукциона как металлолом. Последним кораблем, имевшим отношение к злополучной серии К, была подводная лодка Х-1, построенная в 1925 году. Не желая отказаться от идеи создания эскадренной лодки, английские специалисты на базе прототипа создали подводный корабль водоизмещением 2780 тонн, вооруженный кроме торпедных аппаратов четырьмя 130-миллиметровыми орудиями в двух двухорудийных башнях. Мощные (12 тысяч лошадиных сил) и высоконапряженные дизели обеспечивали Х-1 скорость около

20 узлов.

«Пожалуй, никто не мог с уверенностью сказать, – писал по этому поводу один из английских специалистов, – с какой целью она была построена. Правда, ее считали способной выйти победителем в артиллерийской дуэли с эскадренным миноносцем того времени. Но если бы в лодку попал хоть один снаряд, она не могла бы уже погрузиться, и быстроходный эсминец, безусловно, взял бы над ней верх».

Неудачи преследовали Х-1 в той же степени, как и ее предшественниц. 12 июля 1929 года во время похода в Средиземном море на лодке произошел сильный взрыв в дизельном отсеке, и она была вынуждена вернуться в базу в сопровождении крейсера «Центавр». В феврале 1930 года на лодке вновь произошел взрыв в дизельном отсеке, при котором шесть человек получили сильные ожоги и ранения. Чтобы не искушать судьбу, и эта подводная лодка была выведена в резерв, а спустя некоторое время –

сдана на слом.

История подводных лодок типа «К» – наглядный пример того, как ошибочные проектные и конструкторские решения влияют на безопасность последующей эксплуатации кораблей.

«циклоп»

март 1918 года

Американский рудовоз вышел из порта острова Барбадос с 309 пассажирами на борту и пропал без вести в Бермудском треугольнике.

21 февраля 1918 года рудовоз «Циклоп» отправился из залива Баия-Гранде, в Аргентине, к североамериканским берегам, взяв на борт много пассажиров – отпускников и уволенных в запас из личного состава береговой и морской служб, а также работников дипломатической миссии.

Для того времени это было одно из самых больших судов в

составе военно-морского флота США, с водоизмещением 19 000 тонн и длиной корпуса 180 метров. В этом рейсе «Циклоп» перевозил 10 тысяч тонн марганцевой руды, необходимой для производства высококачественной пушечной стали. Во время войны этот груз стоил дороже золота.

«Циклопом» командовал капитан Джордж У. Уорли – угрюмый, неразговорчивый человек и к тому же большой оригинал. Так, например, он имел обыкновение являться на мостик, в нарушение устава, без кителя – в одной рубашке и мягкой шляпе. Капитан рудовоза прослужил в военно-морском флоте двадцать восемь лет и командовал этим судном со дня его первого выхода в море в 1910 году.

4 марта 1918 года «Циклоп» вышел из промежуточного порта на острове Барбадос (Вест-Индия) и направился в Норфолк. (Портом назначения иногда называют Балтимор. В обоих случаях маршрут через Атлантику один и тот же, поскольку оба города находятся в Чесапикском заливе.)

Но в порт назначения рудовоз так и не прибыл. И самое примечательное в этой истории то, что «Циклоп» исчез без следа, он не подал сигнала бедствия, после него не осталось ни обломков, ни полузатопленных шлюпок, ни одного спасательного круга. Исчезновение «Циклопа» стало одной из величайших тайн в истории мореплавания. Во всяком случае именно так оценило случившееся высшее руководство американских ВМС – возможно, чтобы оправдать неудачу проведенной вслед за тем поисково-спасательной операции.

Чем только не пытались объяснить гибель рудовоза. Сначала было высказано предположение, что его торпедировали, однако изучение немецких архивов после войны показало, что в данный период времени в этом районе Атлантики немецкие подводные лодки не появлялись. Кро «циклоп»

297

ме того, немцы имели обыкновение сообщать по радио об уничтожении крупных вражеских судов, однако ни в одной из сводок, переданных по радио, «Циклоп» не упоминался.



Некоторые считали, что «Циклоп» наскочил на мину, но, как оказалось впоследствии, минных полей в этом районе не было. Кроме того, при взрыве мины у радиста остается время послать сигнал SOS и по крайней мере хотя бы несколько человек могут успеть высадиться на спасательные плоты. Полное отсутствие обломков говорило о том, что не было ни столкновения с миной, ни взрыва внутри судна, ибо в противном случае на поверхности воды плавали бы не только обломки, но и тела погибших.

Тем не менее не исключалась возможность, что на борт корабля мог проникнуть диверсант. И вскоре диверсанта действительно нашли. Подозрение пало на... капитана «Циклопа». Джордж Уорли на самом деле был Джорджем Вихманом. Попав в Штаты ребенком, он взял фамилию человека, который его усыновил и впоследствии выхлопотал для него американское гражданство.

Как вскоре выяснило следствие, Вихман-Уорли незадолго до выхода в свой последний рейс сказал по секрету своим друзьям, что ему предстоит выполнить одно очень важное задание, после чего он целых полгода будет в отпуске и проведет его у себя дома, в Норфолке. Подобные признания – если допустить, что все так и было, – уже сами по себе бросали тень подозрения на капитана «Циклопа». Но жена Уорли тут же выразила протест против обвинения. Она заявила, что ее муж был настоящим американцем – патриотом, исповедовавшим принципы свободы и демократии. И доказательство тому – его долгая безупречная служба. По мнению госпожи Уорли, «Циклоп», вероятнее всего, потерял управление и лежит в дрейфе, ожидая, когда кто-нибудь придет ему на помощь...

Из-за отсутствия прямых доказательств против Джорджа Уорли версию, связанную со злым умыслом, пришлось отбросить.

После длительного расследования представитель министерства военно-морского флота сделал следующее заявление: «Исчезновение «Циклопа» – одна из самых трудноразрешимых загадок в анналах военно-морского флота; все попытки установить его местонахождение оказались безуспешными. Ни одна из выдвинутых теорий не объясняет сколько-нибудь удовлетворительно, как и при каких обстоятельствах пропало это судно».

Президент Вильсон сказал, что «только Бог и море знают, что произошло с этим огромным судном». А один весьма солидный журнал, «Литерари дайджест», даже высказал «догадку», будто из вод морских поднялся гигантский кальмар, обвинил «Циклоп» своими ужасными щупальцами и утащил его на дно океана.

В печати сообщение о пропавшем судне появилось лишь в середине следующего месяца.

298

«Вирджиниан пайлот», 15 апреля 1918 года:

«Гибель американского углевоза. Еще одна тайна океана»:

«Вашингтон, 14 апреля. «Циклоп», крупный углевоз американского военно-морского флота, ...не прибыл в порт назначения на побережье Атлантики, где его ждали 13 марта. Как известило министерство военноморского флота, с судном нет связи... с 4 марта, и его судьба вызывает серьезные опасения...

В сообщении министерства говорится следующее: «. Трудно объяснить, почему «Циклоп» опаздывает с прибытием в порт назначения, поскольку радиосвязь с ним отсутствует со дня его выхода из порта на одном из островов Вест-Индии. Погода по пути следования «Циклопа» была вполне удовлетворительная и не могла поставить судно в сколько-нибудь затруднительное положение. Конечно, «Циклоп» мог быть потоплен вражеским рейдером или подводной лодкой, но нет никаких данных о присутствии в этом районе океана каких-либо судов противника...»

Как известно, один из двух двигателей «Циклопа» был поврежден, и он шел на пониженной скорости, используя только один двигатель. Но даже если бы оба его главных двигателя вышли из строя, он все же имел возможность послать сообщение по радио.

Поиски «Циклопа» продолжаются, но министерство военно-морского флота испытывает сильное беспокойство за безопасность судна». «Вирджиниан пайлот», 16 апреля 1918 года:

«Вашингтон, 15 апреля. Официальные лица отказываются поверить, что огромный углевоз водоизмещением 19 000 тонн и находившиеся на его борту, кроме команды, 293 человека могли исчезнуть совершенно бесследно. Поэтому поисковым судам был отдан приказ тщательно обследовать каждый метр пути «Циклопа» и подойти к каждому из множества находящихся в зоне маршрута островов.

Представители военно-морских сил откровенно признали, что ни одна из теорий, пытающихся объяснить исчезновение «Циклопа»... не выдерживает проверки фактами... Если бы произошел взрыв, он действительно мог бы мгновенно уничтожить и радиостанцию, и двигатель, но тогда на поверхности океана плавало бы огромное количество обломков, указывая, где находится могила судна.

Можно предположить, что внезапно налетевший ураган, как это часто бывает в тех водах, сначала парализовал судно, а потом затопил его, но и в этом случае остались бы какие-нибудь свидетельства происшедшей катастрофы».

Поиски были прекращены в мае, когда все попытки найти судно оказались безуспешными. Рассчитав остойчивость «Циклопа», военно-морские эксперты пришли к выводу, что судно испытывало значительную, но не чрезмерную бортовую качку. По их мнению, тяжелая руда в трюме под влиянием качки могла столь заметно переместиться, что это вызвало крен и погружение части палубы в воду; при определенной силе ветра и

ЩИКЛОТЬ 299

высоте волны такой крен мог оказаться весьма опасным для судна Тем не менее в заключении экспертов указывалось, что другие суда, шедшие по тому же маршруту, не отметили каких-либо исключительно плохих условий погоды.

Впоследствии управление военно-морской разведки перечислило в своем докладе все версии, выдвинутые в связи с гибелью судна.

1. Экипаж взбунтовался, захватил судно и отвел его в какой-то пункт, расположенный в стороне от главных морских путей.
2. Генеральный консул США в Рио-де-Жанейро, находившийся на «Циклопе» в качестве пассажира и известный своими прогерманскими настроениями, организовал передачу судна в руки немцев.

3. Судно было торпедировано немецкой подводной лодкой.
4. Произошел взрыв двуокиси марганца, которая при определенных условиях становится чрезвычайно взрывоопасной.
5. «Циклоп» затонул в результате сильной бортовой качки.
6. Капитан Уорли, родом из Германии, сдал «Циклоп» немцам или дал возможность немецким подводным лодкам потопить судно.

Министерство военно-морского флота не располагало фактами, которые говорили бы в пользу хотя бы одной из этих версий.

Многие полагали, что ключ к разгадке будет найден через несколько лет. В 1919 году мать одного из членов экипажа получила из Нью-Йорка телеграмму, из которой следовало, что ее сын жив, а «Циклоп» находится в одном из немецких портов. В море неподалеку от Галвестона была найдена бутылка с запиской, в которой сообщалось, что «Циклоп» был торпедирован в 1000 миль к востоку от Ньюфаундленда. Оба сообщения оказались мистификацией.

В 1920 году капитан-лейтенант Мэлон С. Тисдел привел доказательства, подкрепившие предположение, что судно просто перевернулось. Во время одного из своих плаваний на «Циклопе» Тисдел обнаружил, что крышки люков на подпалу бных цистернах были откинuty. «Я поднялся на мостик и доложил капитану, что кто-то открыл все подпалубные цистерны. Капитан посмеялся над моими опасениями и сказал, что они всегда открыты в соответствии с инструкциями судостроительного завода, где был построен «Циклоп»...»

Тисдел был уверен, что во время последнего плавания «Циклопа» груз в его трюмах при качке переместился, вода хлынула в открытые люки и судно опрокинулось.

«Это могло произойти за какие-нибудь несколько секунд, и никто не успел покинуть судно... Поскольку все пошло на дно морское, на поверхности ничего и никого не осталось... Никаких обломков и быть не могло. Они остались бы только в том случае, если бы судно наскочило на мину или было торпедировано. У них не было времени даже на то, чтобы послать сигнал SOS. У них вообще ни на что не было времени. Те немногие, кто оказался в воде, долго продержаться не могли. А всякие мелкие

300

предметы, плавающие на поверхности, затерялись в бескрайних просторах океана задолго до того, как спасательные суда начали поиски «Циклопа».

Хотя доводы капитан-лейтенанта Тисдела – одно из наиболее приемлемых решений этой загадки, в его аргументации есть два слабых места. Во-первых, Тисдел исходил из того, что был сильный шторм; согласно же метеорологическим сводкам, погода была неплохая. Во-вторых, вся его концепция основана на том, что люки были открыты.

Тем временем капитан 3-го ранга Йейтс, служащий судостроительного завода в Норфолке, обвинил Уорли в том, что тот морочил Тисделу голову. «Когда капитан-лейтенант Тисдел обнаружил, что люки на подпалубных цистернах открыты, «Циклоп» шел без груза, а в этом случае совершенно не имеет значения, открыты люки или закрыты, – писал Йейтс. – Как правило, когда на судне нет груза, цистерны заполняются водой (в качестве балласта)». Далее Йейтс указывал на то, что никаких инструкций на этот счет судостроительный завод не давал и что

Уорли ни в коем случае не держал бы люки открытыми, если бы на судне был груз.

Капитан Зарфосс утверждал, что «Циклоп» был «потоплен собственным грузом. Марганец обладает свойством разъедать все, что находится под ним... Полагаю, говорил он, что катастрофа произошла мгновенно, так как фактически днище корабля просто провалилось».

Многие военные моряки считали, что виной всему были тяжелые надпалубные сооружения. Стальные деррик-краны, предназначенные для быстрой погрузки и выгрузки угля, располагались довольно высоко над палубой. В случае большого крена тяжелая надстройка мешала судну выпрямиться, в результате чего груз мог сдвинуться с места, а судно – перевернуться. Если трюмы загружены не полностью, как было на «Циклопе», груз более подвижен, чем при трюмах, заполненных до предела. Слабым местом этой теории, как, впрочем, и многих других, является предположение, что смещение груза может произойти только в плохую погоду.

«Циклоп» все еще упоминался в газетных заголовках, когда в 1930 году в министерство военно-морского флота прислали чей-то дневник, из которого следовало, что четверо неизвестных, «получавших от врага деньги», заложили взрывчатку в машинное отделение судна и потопили его. Сначала сотрудники министерства были склонны принять эту историю за чистую монету, но многое в ней показалось сомнительным, особенно в той части, где речь шла о вражеском судне с экипажем из 700 человек, которое находилось якобы в районе предполагаемой гибели «Циклопа» с целью ликвидировать следы катастрофы. Вся история с дневником оказалась обманом и вскоре была забыта.

Уже в 1956 году в печати появилось сообщение о том, будто видели, как «перед самой пасхой» в 1918 году «Циклоп» взорвался во Флоридском проливе. Однако никто не мог объяснить, почему свидетели этой катастрофы

молчали почти сорок лет и почему судно так резко изменило курс и оказалось так далеко от порта назначения.

В 1969 году некий Конрад А. Нервиг, служивший на «Циклопе» во время его последнего плавания в Южную Америку, высказал предположение, что судно расколосось пополам. «Я часто не мог понять, что это был за звук, словно два куска металла терлись друг о друга... Судно прогибалось настолько сильно, что в тех местах, где паровые или водяные магистрали... соприкасались с корпусом, можно было отчетливо наблюдать это движение... Палуба поднималась и опускалась, словно судно старалось приноровиться к изменяющемуся контуру волны. Когда в конце дня я сказал об этом капитану, он пожал плечами и свысока заметил: «Сын мой, «Циклоп» еще переживет нас с тобой».

Нервиг полагал, что погрузкой на судне руководил какой-нибудь молодой, неопытный офицер, который приказал заполнить лишь центральные трюмы, что еще более усилило опасность, связанную с несовершенством конструкции «Циклопа». По мнению Нервига, судно расколосось пополам и затонуло прежде, чем радист успел послать сигнал SOS.

Однако судно было загружено правильно. За этим наблюдал сам капитан Уорли и Мануэль Перейра из Бразильской угольной компании, который в течение многих лет руководил погрузкой судов. Перейра заявил, что «Циклоп» мог взять по крайней мере еще на две тысячи тонн руды больше без малейшей опасности для себя и что груз был распределен равномерно по всем трюмам судна.

«Циклоп» по-прежнему фигурирует на страницах печати и не только как один из персонажей легенды о Бермудском треугольнике. Это было первое крупное судно, снабженное радиопередатчиком, которое исчезло, не послав сигнала SOS, и самое большое судно военно-морского флота США, которое пропало, не оставив никаких следов. Каждый год, в марте, когда исполняется очередная годовщина со дня его исчезновения, снова пишутся статьи об этом таинственном событии, обновляются старые и выдвигаются новые теории и, наверное, в сотый раз публикуется уже ставшая знаменитой фотография «Циклопа». Его исчезновение и по сей день продолжают не без основания называть «самой неразрешимой загадкой в анналах военно-морского флота».

«КЭРРОЛЛ А. ДИРИНГ»

Январь 1921 года

Пятимачтовая шхуна из Портленда, штат Мэриленд, была обнаружена в районе отмели Дайамонд Шоулз, штат Северная Каролина, под всеми парусами, но без экипажа... История «Кэрролл А. Диринг» — одна из нераскрытых тайн Бермудского треугольника.

История судна «Кэрролл А. Диринг» пересказывается в многих вариантах. Один из самых коротких рассказов звучит примерно так:

Холодным серым январским утром 1921 года на отмели Дайамонд Шоулз была обнаружена пятимачтовая шхуна «Кэрролл А. Диринг» с поднятыми парусами. На камбузе на плите все еще стояла еда, но ни одной живой души на судне не было, если не считать двух кошек. Никого

из членов экипажа найти не удалось. В том же году с десятков других судов исчезло в этом районе, и правительство Соединенных Штатов не исключает, что, возможно, они были захвачены пиратами.

По окончании длительного расследования всех обстоятельств, связанных с таинственным исчезновением экипажа «Кэрролл А. Диринг», один высокопоставленный чиновник заявил: «С таким же успехом можно было бы разыскивать нарисованный корабль в нарисованном океане, чтобы увидеть пропавший экипаж».

Большинство рассказов о «Кэрролл А. Диринг» на этом и заканчивается, и лишь немногие из них излагают всю историю судна или хотя бы то, что удалось каким-то образом узнать.

«Вирджиниан пайлот», 1 февраля 1921 года:

«Как сообщает морская береговая охрана, в воскресенье вечером в районе Дайамонд Шоулз села на мель пятимачтовая шхуна «Кэрролл А. Диринг». Судно было замечено только сегодня, и для оказания помощи экипажу были высланы шлюпки со спасательной командой.

Через отмель все время перехлестывали волны, что делало работу спасателей чрезвычайно опасной. Они подошли к шхуне на 400 ярдов, то есть достаточно близко для того, чтобы убедиться, что на ее борту нет спасательных шлюпок и вообще не видно никаких признаков жизни.

«Вирджиниан пайлот», 5 февраля 1921 года:

«Вчера вечером стало доподлинно известно, что шхуна, покинутая экипажем... это «Кэрролл А. Диринг»... На борт судна поднялась спасательная команда...»

503

«Кэрролл А. Диринг» уже невозможно. Под ударами волн швы на корпусе судна разошлись и вода стала поступать в трюм...»

В сентябре прошлого года шхуна отправилась в Южную Америку под командованием капитана Меррита, одного из ее владельцев; другим ее владельцем был Дж. Дж. Диринг, который и назвал судно в честь своего сына Кэрролла. Через несколько дней после начала плавания капитан Меррит заболел и вынужден был вернуться домой...

66-летний капитан Уормуэлл, старый морской волк, который уже три года как списался на берег, принял, однако, командование шхуной. Насколько можно судить по имеющимся у нас данным, он благополучно проделал весь путь до Южной Америки и обратно, до Дайамонд Шоулз, где с «Кэрролл А. Диринг» произошло какое-то несчастье. Но почему судно под всеми парусами и без единого повреждения оказалось покинуто экипажем — это до сих пор остается тайной. Никаких известий о капитане Уормуэлле или членах его экипажа у нас нет.

Некоторые пытались объяснить трагедию «Кэрролл А. Диринг» тем, что на судне произошел бунт, но это предположение явно несостоятельно. Место, где произошла катастрофа, издавна известно как «кладбище моряков». Возможно, что, когда шхуна находилась в районе Дайамонд Шоулз, налетел сильный шквал и члены экипажа, сознавая, какой грозной опасности они подвергаются, в панике спустили спасательные шлюпки и попытались добраться до берега. Можно предполагать, что либо их шлюпки перевернуло бушевавшим тогда штормом, либо моряков подобрало проходившее мимо судно...»

Поскольку ничего нового о «Кэрролл А. Диринг» и членах экипажа сообщить никто не мог, их имена постепенно исчезли со страниц газет, однако ненадолго. Через несколько месяцев эта история снова привлекла всеобщее внимание, но уже как один из важнейших элементов некой акции.

«Нью-Йорк тайме», 21 июня 1921 года:

«Экипаж американского судна бесследно исчез, и у нас есть все основания полагать, что моряки силой оружия были пересажены на другой корабль и либо их убили, либо увезли в какой-то неизвестный порт.

О другом американском судне уже давно нет никаких известий, и еще два американских судна пропали при обстоятельствах, которые позволяют связать их исчезновение с историей захвата экипажа первого судна.

Правительство Соединенных Штатов принимает все меры для решения этих загадок океана. По мнению официальных лиц, это либо дело рук пиратов, либо какой-то террористической организации...

Представители правительства не отрицают, что трудно поверить, будто в наши дни в территориальных водах Соединенных Штатов могут действовать пираты, и тем не менее факты таковы, что исключить такую возможность никак нельзя...

304

Государственный департамент, ...министерство финансов и морская береговая охрана, ...министерство военно-морского флота... министерство торговли... [и] министерство юстиции... считают, что все эти таинственные события – звенья одной цепи. Несколько месяцев назад пятимачтовая шхуна «Кэрролл А. Диринг» из Портленда, штат Мэриленд, была обнаружена в районе отмели Дайамонд Шоулз, штат Северная Каролина, под всеми парусами, но без экипажа, который исчез... Судя по всему, шхуна была покинута в спешке, и это в тот момент, когда она находилась в хорошем состоянии и с большим запасом продуктов питания. Очевидно, катастрофа произошла незадолго до того, как команда собиралась приняться за ужин. Спасательных шлюпок на судне не было.

Спустя некоторое время на берегу, вблизи того места, где была замечена шхуна, нашли бутылку с запиской... в которой можно было прочесть следующее:

«Мы были взяты на abordаж не то танкером, не то подводной лодкой, и закованы в наручники. Сообщите как можно скорее в правление компании».

Экипаж «Диринга» вместе с капитаном состоял из двенадцати человек. Все бесследно исчезли... Почерк записки, найденной в бутылке, сравнили с почерком помощника капитана, и эксперты в один голос заявили, что записку, несомненно, написал он.

Кроме того, недавно исчез... пароход «Хьюит» из Портленда, штат Мэриленд... Вполне возможно, что он проходил мимо Дайамонд Шоулз примерно в то же время, когда «Диринг» сел на мель, и власти выражают надежду, что «Хьюит» все еще цел и невредим.

Представитель министерства торговли заявил сегодня, что пропали еще два американских парохода при обстоятельствах, которые... позволяют предполагать, что они не затонули, а стали жертвой пиратов... Эти корабли не были названы, а о подробностях их исчезновения официальные лица высказываются более чем туманно».

«Нью-Йорк тайме», 22 июня 1921 года:

«Сегодня министерство торговли сообщило названия трех других судов, исчезнувших вблизи Атлантического побережья Соединенных Штатов при таинственных обстоятельствах, ...которые позволяют связать их исчезновение с похищением экипажа американской шхуны «Кэрролл А. Диринг»... Представители министерства утверждают, что все пропавшие суда попали в руки пиратов или, возможно, экстремистов... однако весьма знаменательно, что все суда исчезли примерно в одно и то же время и что не сохранилось никаких следов их гибели...»

Обычно, когда пропадают корабли, на месте катастрофы находят спасательные шлюпки, обломки или мертвые тела, но в данном случае корабли и их экипажи исчезли бесследно.

По каким-то причинам сотрудники министерства торговли отказались назвать имена двух других судов, судьба которых вызывает определенные подозрения...

«КЭРРОЛЛ А. ДИРИНГ»

Государственный департамент... предложил американским консульствам в различных портах земного шара внимательно следить, не появятся ли там члены экипажа «Кэрролл А. Диринг» и тот таинственный корабль, пленниками которого они, возможно, оказались...

Заявление государственного департамента ставит под подозрение пароход, миновавший маяк на мысе Лукаут вскоре после того, как там прошел «Диринг»...

...29 января 1921 года... «Кэрролл А. Диринг»... прошел маяк на мысе Лукаут, Северная Каролина, а 31 января 1921 года он был обнаружен в нескольких милях севернее этого пункта, причем состояние судна наводит на мысль о том, что оно стало жертвой какого-то обмана...

...Один из членов его экипажа сообщил на маяк, что «Диринг» потерял оба якоря, и попросил известить об этом судовладельцев. Никаких повреждений на шхуне замечено не было. Вскоре (позднее) пароход, название которого выяснить не удалось... пытались остановить у маяка, с тем чтобы тот принял сообщение «Диринга» для передачи его по адресу, однако все попытки служителей маяка привлечь внимание проходящего мимо судна оказались тщетными.

«Нью-Йорк тайме», 22 июня 1921 года:

«Сенатор Хейл от штата Мэн, который первым потребовал, чтобы правительство расследовало причины исчезновения «Хьюита» и экипажа «Диринга», заявил сегодня, что не нападение пиратов, а бунт служит объяснением этих Тайн океана...

«Думаю, что по крайней мере в одном из случаев это был самый обыкновенный бунт, — сказал сенатор Хейл. — Возможно, взбунтовавшийся экипаж одного из судов взял на бордаж другое судно, чтобы заполучить штурмана».

«Нью-Йорк тайме», 22 июня 1921 года:

«Благодаря мужеству, упорству и чутью миссис У. В. Уормуэлл, жены капитана шхуны «Кэрролл А. Диринг», ...удалось собрать данные, которые наконец убедили власти в Вашингтоне, что на шхуну, вероятнее всего, напали пираты...

Встречая недоверие, а порой и насмешки, эта замечательная женщина... сумела получить образцы почерков всех членов экипажа «Диринга» и доказать, что записка, найденная в бутылке, была написана судовым механиком Генри Бейтсом...

Она передала образцы (его) почерка вместе с запиской из бутылки... трем графологам на экспертизу, и все трое единодушно подтвердили, что эти почерки идентичны.

Сегодня вечером (миссис Уормуэлл) заявила, что, по ее мнению, Бейтс, который был самым грамотным человеком в экипаже ее мужа, написал эту записку в машинном отделении, где у него всегда были под рукой и бумага и бутылка».

Несмотря на доводы различных министерств, нью-йоркской полиции и жены капитана Уормуэлла, ссылки на пиратов встречали все более крити зоб



ческое отношение. Наиболее убедительные возражения против версии о пиратах привело еще одно правительственное учреждение Соединенных Штатов.

«Нью-Йорк тайме», 24 июня 1921 года:

«Сегодня вечером сотрудники бюро погоды выдвинули теорию, которая связывает таинственное исчезновение в Северной Атлантике десятка или более судов с жестокими штормами, один за другим бушевавшими здесь в первые недели февраля.

Примерно 6 февраля начался шторм, сопровождаемый ветром, который дул со скоростью до 90 миль в час; шторм захватил полосу океана длиной около тысячи миль и продолжался три дня. 15 февраля в центральной части Атлантики снова разразилась буря, свирепствовавшая 72 часа подряд.

Исчезновение экипажа шхуны «Кэрролл А. Диринг», ...возможно, объясняется тем, что они попытались в шторм сесть в спасательные шлюпки и погибли... .

...Большое количество судов, ...застигнутых февральскими штормами, пришло в порт с серьезными повреждениями».

Представители страховых компаний предложили еще одну версию. Хотя судоходство находилось тогда в упадке и судовладельцы несли колоссальные убытки, многие из них искусственно завышали размер страховой суммы. Сами страхователи называли создавшуюся ситуацию «временем морального риска» и указывали на то, что количество затонувших судов начинает расти.

Редактор «Бюллетеня Ллойда» высмеял записку, найденную в бутылке, и сказал, что, как подсказывает его многолетний опыт, послания подобного рода почти всегда оказываются в конце концов совершеннейшим вздором. Другой представитель «Ллойда» подчеркнул, что в тот период погода в данном районе Атлантики была отвратительная, а, кроме того, пиратам едва ли понадобились бы спасательные шлюпки «Диринга». Он также предположил, что экипаж «Диринга», покинувший судно, возможно, был подобран «Хьюитом», который впоследствии пошел ко дну с обоими экипажами на борту. По мнению «Ллойда», для такой штормовой погоды, какая была в тот период в Атлантике, общее количество пропавших судов вовсе не является чем-то исключительным.

К началу июля «пиратская истерия», как позже назвали одну из версий, постепенно улеглась, и все согласилось с более убедительными доводами сотрудников бюро погоды. Решающий удар по «пиратам» нанесло сообщение о том, что при ближайшем рассмотрении записка, вложенная в бутылку, оказалась грубой подделкой. Христофер Колумбус Грей, первым сообщивший о бутылке с запиской, в конце концов признался, что записку, из-за которой разгорелись «пиратские страсти», написал не механик с «Диринга», а какой-то рыбак с побережья Северной Каролины.

1  
i

«КЭРРОЛЛ А. ДИРИНГ»

Для всего мира исчезновениям судов было найдено объяснение, однако для тех, кого продолжала привлекать история «Кэрролл А. Диринг», именно теперь началось самое интересное.

Как оказалось, капитан Уормуэлл говорил одному из своих друзей о том, что и старший и второй его помощники – невежды, а члены экипажа – пьяницы и скандалисты. На обратном пути из Южной Америки старший помощник был посажен в тюрьму на Барбадосе, но капитан сумел вовремя вызволить его.

В субботу, 29 января, шхуну видели возле мыса Лукаут, штат Северная Каролина. Несколько членов команды толпились на юте, где обычно имеют право находиться только офицеры, и какой-то рыжеволосый моряк прокричал с иностранным акцентом служащим маяка, что оба судовых якоря потеряны во время недавнего шторма и что он просит передать это сообщение на берег. Радио на маяке не работало, и когда его служители попытались известить о случившемся на «Диринге» проходивший мимо пароход, тот не ответил на их сигналы. Появление этого таинственного судна вызвало множество вопросов, но так и не удалось узнать, что это было за судно и почему оно не ответило на сигналы, подаваемые с маяка. Одни решили, что это был пиратский корабль или корабль, на котором контрабандисты провозят спиртные напитки. Другие полагали, что это «Хьюит». Третьи утверждали, что вдоль борта судна был протянут брезент, который закрывал его название.

Через два дня «Диринг» был обнаружен примерно в 50 милях севернее маяка без экипажа, без спасательных шлюпок, под всеми парусами и с ужином, подогревавшимся на плите. Здесь же сидели две кошки.

Исчезли почти весь багаж и одежда членов экипажа, а также большой чемодан капитана, его саквояж и парусиновая сумка. Если бы он покидал судно в минуту опасности, то не стал бы брать с собой такие тяжелые предметы.

В каюте капитана на столе осталась карта, на которой курс корабля был проложен его рукой лишь до определенной точки, после чего почерк резко изменялся; несколько пар резиновых сапог, валявшихся тут же, указывали на то, что сюда заходил не только капитан. Кроме того, в одном из отсеков его каюты, по всей видимости, ночевал кто-то посторонний.

До сих пор остаются без ответа немало вопросов, связанных с тайной «Кэрролл А. Диринг».

Что же произошло на борту судна – бунт или убийство? Почему экипаж оказался на юте, где ему в любом случае не положено находиться? Почему не капитан, а кто-то из членов команды передал сообщение на маяк? Может быть, капитан был болен? Находился ли он в это время на судне? Почему экипаж ничего не сообщил о капитане, если он действительно заболел или покинул судно? Если он был здоров, то отчего его не было видно на мостике? Почему кто-то другой прокладывал курс на карте, находившейся в каюте капитана?

308

Хотя записка, найденная в бутылке, оказалась мистификацией, все же невольно напрашивается вопрос: не могли ли пираты действительно захватить судно? Что это был за таинственный пароход? Был ли это «Хьюит»? Встретились ли пароход и шхуна где-то на полпути между мысом Лукаут и отмелью Дайамонд Шоулз? Не произошла ли стычка между экипажами обоих судов? Может быть, заболевший капитан Уормуэлл был принят на другое судно, которое потом затонуло?

Что произошло на «Кэрролл А. Диринг» после того, как он миновал мыс Лукаут? Неужели капитан и весь экипаж покинули гибнущее, как им казалось, судно только для того, чтобы самим погибнуть в своих спасательных шлюпках?

История «Кэрролл А. Диринг» занимает совершенно особое место в летописи мореплавания, и можно с уверенностью сказать, что, чем больше мы о ней знаем, тем загадочнее она становится.

Что же касается самой шхуны, то ее объявили не подлежащей спасению и представляющей угрозу для судоходства; через несколько недель после того, как она села на мель, ее взорвали. Корма навсегда исчезла в морской пучине, а носовая часть на следующее лето была вынесена волной на берег острова Окракок. Там она оставалась до 1955 года; позднее ураган «Иона» увлек ее обратно в океан. Впоследствии обломки судна были выброшены на берег, и кое-что из них до сих пор можно увидеть в различных магазинах Гаттераса. Судовой колокол и фонари были возвращены в Бат, штат Мэн, где хранились у самого знаменитого жителя этого города – Кэрролла А. Диринга.

#### «ЕГИПЕТ»

1922 год

Британский грузопассажирский пароход затонул в результате столкновения с французским пароходом «Сена» у испанского мыса Финестерре. Погибли 96 человек. На борту «Египта» находилось почти 8 тонн чистого золота и 43 тонны серебра.

В середине мая 1922 года капитана парохода «Египет» Эндрю Коллнера срочно вызвали в Лондон по какому-то особо важному, конфиденциальному делу. Через три дня грузопассажирский пароход «Египет» – самый старый из всех пароходов компании «Пи энд О» – встал под погрузку в английском порту Тилбери. Ночью 19 мая, когда судно приняло в свои трюмы около четырех тысяч тонн генерального груза и почты, к причалу подкатило несколько крытых автофургонов, и тут же в порту засуетились полицейские и сыщики.

Капитан лично руководил погрузкой тяжелых ящиков в бронированный почтовый трюм. Через час погрузка была закончена. Отдав швартовы, «Египет» медленно отошел от причала. На этот раз пассажиров оказалось немного – сорок четыре человека. Это были колониальные проводившие свой отпуск в Англии чиновники, их жены, несколько коммерсантов и офицеры.

В первый же день пассажиры, ознакомившись с пароходом, нашли себе занятия по душе. Мужчины коротали время в салоне за бриджем и покером; почтенные супруги чиновников прогуливались с детьми по променада-деку; молодежь после завтрака музицировала на рояле.

Огромные топки «Египта» пожирали в час тонны угля. Кочегарами были худые, изможденные индийцы, которых голод заставил бросить свои семьи в далекой Индии и устроиться на торговые английские суда компании «Пи энд О».

Агенты пароходной компании охотно брали на свои суда индийцев:

они были незаменимыми в тропиках (ведь жара в машинном отделении доходила до семидесяти градусов), работали на совесть, к тому же платить им можно было гроши.

310

На третьи сутки «Египет» миновал Бискайский залив. В этот раз море было на редкость спокойным. К вечеру легкий бриз принес со стороны океана сырой туман. Вскоре видимость упала до двадцати метров, пришлось сбавить ход и выставить на бак впередсмотрящих.

Прошел час. «Египет» медленно приближался к испанскому мысу Финистерре, но из-за тумана нельзя было различить огонь его берегового маяка «Армен».

Было почти семь часов вечера, когда с левого борта совсем близко раздался звук сирены другого парохода. Капитан высунулся из рулевой рубки и напряженно вглядывался в туман. Вдруг он, резко обернувшись, крикнул рулевому: «Право на борт!»

Через мгновение, когда капитан бросил ручки машинного телеграфа на «полный вперед», перед «Египтом», словно призрак, вырос нос незнакомого судна.

Все произошло с непостижимой быстротой: острый нос появившегося из тумана судна на пять метров вошел в борт «Египта». Послышался скрежет ломающегося металла и оглушительный треск. Ударившее судно быстро скрылось в тумане. Пароход, сильно вздрогнув всем корпусом, накренился на правый борт. Погас свет. Послышались крики отчаяния, вопли ужаса и стоны пострадавших. Удар пришелся точно в середину корпуса между дымовыми трубами. Вода, смывая все на своем пути, потоком начала заливать котельное отделение. Немногим кочегарам удалось выскочить наверх.

Пассажиры и команда, сшибая друг друга с ног, бросились на верхнюю палубу к шлюпкам. Всем было ясно, что через считанные минуты «Египет» пойдет ко дну. У шлюпки, которой первой приготовили к спуску, началась драка — спасательных поясов и кругов на пароходе не было. Первая шлюпка оказалась перегруженной, тали заело, и она провисла у борта. Когда ее удалось спустить почти до самой воды, сверху на людей рухнула огромная шлюпбалка.

На другой шлюпке тоже заело тали, и ее бросили. В начавшейся суматохе благополучно спустили всего пять шлюпок, которые отошли от борта, даже не приняв достаточное количество людей.

«Египет» быстро погружался в воду, крен на борт с каждой минутой увеличивался. О девяти шлюпках правого борта уже не приходилось думать — они завалились на палубу, и спустить их было невозможно. Оставшиеся на палубе люди в панике металась между тремя шлюпками. Из недавно набранной команды парохода никто толком не знал, как нужно обращаться с секторными шлюпбалками. К тому же теперь было не до шлюпок: вода уже заливала прогулочную палубу, каждую минуту «Египет» мог опрокинуться вверх килем. Многие начали прыгать за борт. Другие уже плавали в холодной, обжигающей воде, молили, чтобы их подняли обратно на палубу.

На гибнущем пароходе только один человек хранил спокойствие – капитан Коллнер. Сразу же после столкновения он отдал приказание по

«ЕГИПЕТ»

311

гасить топки и спустить в котлах пар. Потом он передал старшему помощнику судовые документы и направился в свою каюту, чтобы в последний раз взглянуть на фотографию жены и детей.

Одному капитану было известно, какой груз хранился в тех ящиках, погрузкой которых он сам руководил. В залитом водой трюме находилось почти восемь тонн чистого золота и сорок три тонны серебра. За последние пять лет это был самый большой груз валюты, отправленный морем из Англии.

Разумеется, о спасении ценного груза никто тогда не помышлял. На тонущем корабле оставалось еще больше ста человек. Хотя на сигнал бедствия откликнулись три судна и ближайшее из них находилось всего в девяти милях от «Египта», ждать помощи было бесполезно, поскольку жизнь парохода исчислялась минутами...

Ровно через 19 минут после столкновения «Египет» стал быстро погружаться в воду. Вскоре все было кончено. На поверхности воды остались лишь плавающие обломки и десяток пытавшихся спастись людей. Не было ни капитана Коллнера, ни судового радиста Грайве, который до последней секунды посылал из своей рубки по аварийному передатчику призыв о помощи.

Через несколько минут над местом катастрофы печально прозвучала сирена и послышались удары колокола. Виновник трагедии французский пароход «Сена» напрасно искал в тумане «Египет». Это небольшое грузовое судно направлялось из Марселя в Гавр. Нос «Сены» был усилен для плавания во льдах северных широт. Ее капитан Ле-Барзик, войдя в туман, не позаботился сбавить скорость своего парохода. Стараясь уменьшить свою вину, он спустил все шлюпки и сам руководил поисками плавающих в воде людей. Подобрал нескольких онемевших от холода пассажиров, Ле-Барзик взял на борт пять шлюпок, спущенных с ушедшего на дно «Египта». Больше спасать было некого.

Долгое время слова «Египет», «золото» и «мыс Финестерре» не сходили с заголовков европейских газет. Лежавший на морском дне ценный груз вызвал гораздо большую сенсацию, нежели 96 человеческих жертв этого столкновения. Оказалось, что «Египет» затонул на чудовищной по тем временам для водолазов глубине около ста двадцати метров.

Английская страховая компания «Ллойд», выплатив владельцам судна и груза страховые премии, и не помышляла о спасении ценного груза. К тому же не было точно известно, в каком именно месте затонул «Египет». Координаты, переданные с гибнущего парохода радистом, не могли считаться точными, так как значительно отличались от места столкновения, которое было записано в вахтенном журнале «Сены».

Первая попытка обнаружить «Египет» была предпринята в 1925 году шведской судоподъемной фирмой. Однако несколько месяцев тщательных поисков не дали никаких результатов. Вслед за шведами попытались свое счастье французы, норвежцы, англичане и голландцы. Но суровый океан продолжал хранить свою тайну. Ведь в те годы эхолот еще не был

312

изобретен, и обнаружить на морском дне затонувшее судно было далеко не легким делом. Прошло семь лет, а место, где затонул пароход, оставалось неизвестным.

В 1928 году поисками «Египта» занялась итальянская фирма «Сорима». В течение всего лета ее суда «Артилье» и «Ростро» бороздили море в районе мыса Финестерре. Итальянские специалисты применили специальный трал, устройство которого заключалось в том, что он не тащился по дну, а шел в десяти метрах над ним.

Но только 29 августа 1930 года поисковикам удалось обнаружить «Египет». Судно лежало на глубине 121 метр, на ровном киле носом на юг.

22 июня наступил исторический день. Среди поднятого захватом металлического лома в ярких лучах восходящего солнца заблестела золотая монета. Это был соверен чеканки 1901 года. Клад найден!

Работа закипела. На палубу судна выскочили даже кочегары. Всем казалось, что барабан лебедки вращается очень медленно. Второй подъем крана принес на палубу «Артилье II» два золотых слитка. Уже к концу следующего дня с Египта подняли золото на 60 тысяч фунтов стерлингов. Когда сумма поднятого золота составила 180 тысяч фунтов стерлингов, руководитель фирмы Джованни Куалья не выдержал, приказал сняться с якоря и направился в Плимут побыстрее сбыть золото. Он постоянно следил за котировками золота на английских рынках и отлично знал, что с 1922 года золото повысилось в цене на целых 33 процента. I

14 августа в Плимут было доставлено 26 ящиков, наполненных золотыми слитками, 53 слитка серебра и 40 тысяч золотых соверенов. Работы на затонувшем «Египте» продолжались почти до конца 1933 года. Всего итальянцам удалось поднять золота и серебра на сумму в 625 тысяч фунтов стерлингов. На дне среди ржавых обломков «Египта» осталось 429 тысяч фунтов стерлингов.

Доля фирмы «Сорима» согласно договору со страховщиками Ллойда составляла 62,5 процента.

Но дорого обошелся этот клад итальянцам. Из полученной суммы 160 тысяч фунтов стерлингов ушли на покрытие расходов, связанных с поисками и подъемом клада, значительную часть денег итальянцы должны были заплатить изобретателю глубоководной камеры, а из оставшихся денег выплатить своему государству налог. В результате 62,5 процента превратились в сумму менее 100 тысяч фунтов стерлингов.

#### «ДЕЛЬФИ»

8 сентября 1923 года

Семь эскадренных миноносцев ВМС США, в том числе флагманский корабль «Дельфи», сели на мель у берегов Калифорнии. Катастрофа унесла жизни 22 моряков.

Трагедия разыгралась у берегов ж i  
Калифорнии, в проходе Санта-Бар- ili'  
бара.

7 сентября 1923 года 11-я эскадра эсминцев, стоявшая на якоре в бухте Сан-Франциско, получила приказание выйти в море и следовать в Сан-Диего. Это были однотипные гладкопалубные корабли,

водоизмещением по 1215 тонн, построенные в 1918 году.

На следующий день ровно в семь часов эскадра в составе 14 кораблей

вышла в море, которое было на редкость спокойным. Флаг командующего эскадрой капитана Эдварда Уотсона нес эсминец «Дельфи» – головной корабль эскадры.

В 8 часов 30 минут эскадра легла на генеральный курс 160 градусов. скорость хода повысили до 20 узлов. В 11 часов 30 мин сделали последнее визуальное определение по береговым ориентирам, спустя 3 часа завершили поворот на ИК 150 градусов, а в 16 часов 30 минут эскадру построили в кильватерную колонну. Вероятно, это было связано с ухудшением погоды.

Для определения места кораблей в плохих метеоусловиях на побережье США установлен ряд радиопеленгаторных станций (РПС). Одна из таких станций находилась на мысе Аргельо Калифорнийского побережья.

В 18 часов эскадра приблизилась к входу в пролив Санта-Барбара. Спустя 13 минут на запрос флагмана эскадры РПС сообщила, что слышит сигналы его радио на ИП 320 градусов, после чего в течение получаса непрерывно передавала пеленги на «Дельфи». Из этих сообщений следовало, что эскадра шла прямо на мыс Аргельо. Это уже должно было насторожить командующего эскадрой, но он, не обратив внимания на данные РПС, скомандовал: «Курс – 150 градусов, скорость – 20 узлов!»

Согласно установленному на эскадре «порядку», запрашивать пеленги мог лишь командующий эскадрой. Следовательно, пеленги с РПС передавались лишь на флагманский корабль и ни один из других кораблей эскадры пеленгов с РПС не получал. Такая централизация не вызывалась

314

необходимостью. Она лишь приводила к тому, что контрольная проверка данных станции на кораблях эскадры сама собой исключалась.

В 20 часов 00 минут, когда эскадра находилась в походе уже 13 часов, флагман передал сигнал с указанием счислимых координат своего места, однако не потребовал от командиров кораблей – задних мателотов – указать свои координаты. Это элементарное правило, которого обычно придерживаются в подобных случаях во всех флотах мира. Командующий эскадрой почему-то им пренебрег. Таким образом, снова оказалась невозможной взаимная проверка координат кораблей эскадры. В дальнейшем курс на всех кораблях соединения прокладывался уже от места флагмана на 20 часов 00 минут. Все корабельные штурманы полагали, что место головного корабля более надежно и что только его и надо придерживаться.

На ряде кораблей соединения данные собственной прокладки курса

расходились с флагманскими. При сравнении этих данных получалось, что корабли находятся значительно южнее, чем это следовало из корабельных исчислений. Но никто из комдивов и командиров кораблей не

посмел доложить о своих сомнениях относительно правильности курса на «Дельфи».

По полученным с РПС пеленгам в 20 часов 39 минут и 20 часов

58 минут (соответственно 330 и 323 градуса), эскадра находилась севернее мыса Аргельо, а не южнее, как это считал флагман. Но Уотсон и на сей раз был уверен в непогрешимости расчетов своего штурмана и снова пренебрег полученными пеленгами. Именно необоснованная самоуверенность флагмана была причиной того, что он не предпринял никаких мер в этот ответственный для эскадры момент. Впоследствии оказалось, что ошибка флагмана составила 20 миль в опасную сторону.

В 21 час 00 минут, не подав никаких предварительных сигналов, флагман повернул на ИК 95 градусов и скрылся в густом тумане. Сигнал о новом курсе был послан всем мателотам как «пост фактум». Эскадра легла на свой новый и вместе с тем гибельный курс. Спустя 5 минут «Дельфи» врезался в прибрежные скалы на скорости 20 узлов в час. Еще шесть кораблей вслед за ним, поочередно один за другим, также выскочили на камни, не успев сбавить хода. Это были эсминцы «Ли», «Чонси», «Фуллер», «Вудбари», «Николае» и «Янг». На камнях корабли расположились друг от друга на расстоянии 75–100 метров. В результате катастрофы погибли 22 человека (из 500). Шедший в строю седьмым эсминец «Янг» перевернулся, и потому на нем было больше всего жертв – 19. Остальные семь кораблей, находившиеся в хвосте эскадры, получив сигнал о том, что первый корабль сел на мель, успели дать задний ход и спаслись.

После расследования причин катастрофы главному военному трибуналу были преданы 11 человек, среди них командующий эскадрой, командиры двух дивизионов, командиры погибших кораблей и штурман «Дельфи». Они обвинялись в неспособности выполнить свой служебный долг и в халатности, в результате чего корабли ВМФ наскочили на рифы.

315

Военный трибунал признал виновными четырех человек, остальные были оправданы. Одному из четырех – командиру эсминца «Николае» приговор трибунала был отменен высшими властями. Виновность, в конечном итоге, пала на флагмана эскадры, командира головного эсминца «Дельфи» и его штурмана. Наказание для всех троих было одинаковым – задержка в продвижении по службе.

Военный суд вынес свое определение. По мнению суда, катастрофу, приведшую к посадки на камни и гибели семи эсминцев, прежде всего следовало отнести за счет грубых ошибок навигационного характера. Командиры кораблей были обвинены в том, что они слепо следовали принципу «следуй за лидером». На суде было указано, что отклонение военнослужащих от политики или стратегии редко допустимо. Но при выполнении тактических заданий для подчиненного допускается «определенная инициатива». Вопросы навигационного характера больше подходят к вопросам «тактики». Командиры всегда ответственны за безопасность кораблей, находящихся в их подчинении, независимо от того, кто руководит, исключая случаи боевых действий, когда определяющим фактором является уничтожение противника, а не безопасность своего корабля. Ничто не может заменить здравого смысла подчиненного, утверждалось на судебном процессе. Истинная причина катастрофы, по мнению суда, заключалась в том, что никто на потерпевших кораблях не предполагал, что им угрожает опасность.



Эта трагедия была одной из первых морских катастроф века. Она явилась не только трагическим, но и скандальным эпизодом в истории американского флота: выявила самодурство и невежество командующего эскадрой, низкую штурманскую подготовку офицеров ВМС США того времени.

За 28 лет до этой катастрофы подобное несчастье произошло с французскими кораблями. В ноябре 1895 года 7 броненосцев французской средиземноморской эскадры, которой командовал вице-адмирал Жерве, сели на мель. Тогда этот «небывалый случай в летописи европейских флотов» долгое время обсуждался на страницах прессы многих стран. Но тогда имелся целый ряд смягчающих обстоятельств. Прежде всего, причиной посадки кораблей на мель явилось то, что мелкие глубины в том районе не были обозначены на карте. Затем для предупреждения других кораблей командующий эскадрой своевременно подал необходимые сигналы. Наконец, все четыре корабля были довольно быстро сняты с мели под руководством самого командующего эскадрой. Именно поэтому никто из командиров броненосцев и сам командующий эскадрой не понес никакого наказания, хотя дело это рассматривалось в различных инстанциях. Приняли во внимание еще и то, что ни один из броненосцев практически не получил повреждений, да и человеческих жертв при этом тоже не было.

Таким образом, катастрофа эсминцев в 1923 году была в своем роде уникальной.

«КОПЕНГАГЕН»

декабрь 1928 года

Датский учебный пятимачтовый барк вышел из Монтевидео в Австралию и пропал без вести.

«Копенгаген» был пятимачтовым барком. Первые четыре мачты несли прямые паруса, а пятая – косые. Такие суда строили очень редко. За всю историю парусного судостроения их было всего шесть, причем «Копенгаген» был третьим в мире по величине. По площади парусности он уступал немецкому барку «Потози», а по водоизмещению – французскому «Франс». Построили его в Шотландии по особому заказу Датской Восточно-Азиатской судоходной компании. Судно предназначалось для морской подготовки бывших офицеров торгового флота Дании. Водоизмещение «Копенгагена» составляло 5 тысяч тонн, он имел длину 131 метр, высоту первой грот-мачты – 65 метров, площадь всех поставленных парусов – почти 5000 квадратных метров. В корме барка был установлен дизельный двигатель. Без парусов «Копенгаген» мог идти со скоростью 6 миль в час. Дизель использовался для преодоления полосы штилей и при маневрировании в портах.

Несмотря на свои исполинские размеры, корабль выглядел изящным и стремительным. Форштевень был украшен изумительным по красоте бюстом монаха – воина Абсалона – основателя города Копенгагена.

«Копенгаген», стоявший на рейде, вызывал живейший интерес жителей датской столицы. За первые две недели стоянки на его борту побывало более десяти тысяч человек.

Капитан парусника принц Ниле Брокдорф сам проводил экскурсии. В октябре 1921 года парусник вышел в свое первое океанское плавание. Приняв в Ньюкасле и Антверпене груз, судно пересекло Атлантический океан и, благополучно обогнув мыс Горн, прибыло в Сан-Франциско. Затем «Копенгаген» побывал в Гонолулу, Владивостоке, зашел на Филиппины, обошел вокруг мыса Доброй Надежды и вернулся в Европу, совершив свое первое кругосветное плавание за 404 дня. Этот рейс подтвердил превосходные мореходные качества барка: судно легко выдержало ряд сильных штормов в океане, показав при легких бризах отличный ход в 13 узлов, хорошую управляемость и остойчивость.

^КОПЕНГАГЕН»

317

За семь лет парусник прошел сотни тысяч морских миль, перевез десятки тысяч тонн цемента, зерна, леса. Корабль посетил Буэнос-Айрес, Бальбоа, Портленд, Сидней, Бордо, Дурбан, Лондон, Бангкок, Сингапур, Гамбург и много других портов. На «Копенгагене» сменилось уже три капитана, и каждый из них оставил о судне отличный отзыв. Корабль вполне оправдал свое назначение — после шести месяцев плавания кадеты получали хорошую морскую подготовку и физическую закалку.

В 1928 году «Копенгаген» отправился в свое десятое плавание. На этот раз капитаном барка был Ганс Андерсен, плававший когда-то на этом судне помощником капитана. Барк пришел из Дании в Аргентину. Груз был сдан в Буэнос-Айресе. По плану учебной программы «Копенгагену» предстояло направиться в австралийский порт Аделаиду за пшеницей. Попутного груза не было, и капитан Андерсен, не желая терять времени, решил совершить балластный пробег через южную часть Атлантики и Индийского океана в Австралию.

Андерсен намеревался после выхода из Буэнос-Айреса спуститься к югу и идти в районе 42-го и 43-го градусов южной широты — в зоне действия штормовых ветров, которые постоянно дуют в этих широтах. Именно таким маршрутом ходили из Южной Америки в Австралию клипера и четырехмачтовые барки. Сам «Копенгаген» не раз следовал этим путем в Австралию, неделями гонимый на восток ураганными ветрами. Даже с наглухо зарифленными парусами он показывал превосходную для парусника его класса скорость — 16 узлов.

Правда, в этих широтах дрейфовали гигантские антарктические айсберги, достигавшие иногда в длину нескольких миль, высотой до 50 метров над водой. Именно айсберги представляли опасность для судоходства в этих широтах.

В поддень 14 декабря 1928 года «Копенгаген» снялся с якоря, взяв курс на Австралию. Но в порт назначения — Аделаиду — барк не пришел. Не появился он и в других портах мира.

Сначала думали, что капитан Андерсен изменил свое решение и направил судно в Кейптаун. Возможно, кто-то из членов экипажа заболел и капитан поспешил доставить его на берег для оказания помощи. Но тогда почему он не сообщил об этом по радио? Ведь радиостанция «Копенгагена» имела радиус действия в 1200 миль. Радист судна мог связаться с Буэнос-Айресом или с другими судами, находившимися в пределах действия радиостанции. Но экстренного сообщения с борта парусника передано

не было, и в Кейптауне судно не появилось. Переход из Буэнос-Айреса занимал обычно 43–45 дней. Но прошло два месяца, а о «Копенгагене» не было никаких вестей.

Стали предполагать, что барк попал в неблагоприятные условия плавания и задерживается из-за сильных штормов, а радиостанция его вышла из строя.

В феврале 1929 года Восточно-Азиатская судоходная компания запросила капитанов всех судов, которые вернулись в Европу из Южной части

318

Атлантики и Индийского океана. На этот запрос откликнулись всего два капитана – норвежского парохода «Вильям Блюмер» и английского «Сити оф Окленд». Радист первого корабля принял сообщение с борта «Копенгагена» 21 декабря 1928 года. Капитан Андерсен передавал, что на борту парусника все в порядке. Он передал приветствия команде «Вильяма Блюмера» и сообщил, что «Копенгаген» направляется в Аделаиду, где примет груз пшеницы и совершит плавание в Европу вокруг мыса Горн. Радиосвязь между судами была отличной: «Копенгаген» находился всего в 100 милях к северу от норвежского парохода. Эту передачу с борта парусника также приняла радиостанция парохода «Сити оф Окленд».

Оказалось, что разговор с норвежцем был последней передачей с борта «Копенгагена». После 21 декабря никто в эфире его позывных уже не слышал. Компания каждый день посылала запросы в эфир через мощные станции Буэнос-Айреса, Кейптауна, Фримантла и через радиостанции судов, находившихся в океане между этими портами. На продолжавшие поступать из Дании запросы о судьбе «Копенгагена» капитаны этих судов, вернувшись в европейские воды, заявляли, что за время плавания между Аргентиной и Австралией парусник им не встречался...

Капитаны английского парохода «Гораций» и немецкого «Хейдельберг» сообщили, что в конце декабря в южной части Атлантического океана, между 42-м и 43-м градусами они видели огромные айсберги. Это сообщение насторожило Восточно-Азиатскую компанию. Действительно, «Копенгаген» мог затонуть в результате столкновения с айсбергом, а его команда ожидает спасения где-нибудь на заброшенных и необитаемых островах Южной Атлантики!

Немедленно был зафрахтован английский грузовой пароход «Дюкальен». На нем установили сверхмощный радиопередатчик. В состав экипажа входила специальная поисковая партия датских добровольцев. Капитану парохода было предписано пройти от Буэнос-Айреса до Аделаиды по маршруту «Копенгагена», при этом внимательно следить за морем, а в случае обнаружения каких-либо подозрительных плавающих предметов поднять их на борт и доставить в Данию.

Но вахтенные с «Дюкальена» не обнаружили пропавший корабль. После непродолжительной стоянки в Аделаиде пароход, пополнив запасы угля, пошел обратно в сторону Южной Америки. Капитан «Дюкальена» должен был обследовать острова Крозе и острова Принца Эдуарда. Когда поисковая партия высадилась на скалистых островах, ее встретил рокот океанского прибоя. Домики для потерпевших крушения были закрыты, запасы нетронуты. Поисковая партия вернулась в Данию.

Но поиски «Копенгагена» продолжались. Капитаны английских и австралийских судов, совершавших редкие рейсы в водах, где проходило плавание барка, постоянно следили за морем и даже заходили на самые

отдаленные островки.

Вслед за «Дюкальеном» правительство Дании направило в Южную Атлантику пароход «Мексико». В команде этого судна находились моря «КОПЕНГАГЕН»

319

ки, которые раньше плавали на «Копенгагене». Отлично зная парусник, они могли безошибочно опознать его обломки.

«Мексико» начал поиски с точки координат, откуда капитан «Копенгагена» передал последнее сообщение в эфир. Пройдя по маршруту барка вдоль 43-го градуса южной широты до островов Принца Эдуарда и не обнаружив никаких плавающих предметов, капитан «Мексико» решил направить свое судно к островам Тристан-да-Кунья.

Прошел почти год. За это время по маршруту, по которому следовал «Копенгаген», проследовало немало судов. Зная о назначенной датским правительством награде тому, кто обнаружит хоть какие-нибудь предметы с пропавшего парусника, капитаны этих судов внимательно следили за морем. Но за год не было найдено ни одного обломка.

Правительство Дании, не имея никаких сведений о корабле, назначило официальную комиссию экспертов. Как и водится в подобных случаях, в нее вошли самые опытные капитаны, служившие на парусных кораблях, кораблестроители, профессора, метеорологи, бывшие офицеры «Копенгагена». Все дали высокую оценку мореходным качествам барка, прекрасную характеристику его капитану Андерсену и помощникам. У комиссии не нашлось ни одного сомнения в отношении проекта судна.

Помимо капитана Андерсена, на борту судна было пять офицеров, один из которых исполнял обязанности радиста, два механика, моторист, плотник, парусный мастер, кок, пекарь, буфетчик и 45 кадетов — всего 59 человек. Причем все кадеты уже имели опыт плавания на парусном судне, девяти из них было присвоено звание матросов первого класса.

15 октября 1929 года в Копенгагене проходило последнее заседание комиссии по расследованию исчезновения барка.

Председатель комиссии профессор Кукла объявил решение: «Означенный выше учебный парусный корабль, пятимачтовый барк «Копенгаген», имея на борту 59 человек, совершая очередное плавание из аргентинского порта Буэнос-Айрес в Австралию, погиб ввиду действия непреодолимых сил стихии и непредвиденных на море случайностей. При этом судно потерпело бедствие настолько быстро, что его команда не смогла передать в эфир радиосигнал бедствия SOS, ни спустить на воду спасательные шлюпки или плоты».

Большинство специалистов торгового флота Дании считали, что разбушевавшаяся стихия не могла явиться причиной затопления корабля. В случае неожиданно налетевшего урагана «Копенгаген» мог потерять мачты, но все равно остался бы на плаву... В этом случае хотя бы часть его команды смогла бы добраться на шлюпках до ближайших островов. Если даже во время шторма судно потеряло все спасательные шлюпки, то, имея запас провизии и воды, команда могла оставаться в безопасности на потерявшем мачты паруснике длительное время. К тому же «Копенгаген» имел дизельный двигатель и мог добраться до ближайшей суши. Если даже его двигатель вышел из строя, стальное прочное судно не должно было затонуть. Течение должно было прибить его к берегу. Поскольку

корпус барка не был обнаружен, специалисты считали, что «непредвиденными на море случайностями» явилось столкновение с айсбергом. Возможно, «Копенгаген» постигла участь «Титаника». По крайней мере моряки, не один год ходившие в этих широтах, придерживались этой версии.

С момента последнего заседания комиссии прошло почти два года. За это время не было обнаружено обломков «Копенгаген», которые могли бы пролить свет на истинные причины катастрофы. Это обстоятельство еще раз укрепило мнение, что барк затонул на большой глубине в безбрежных просторах океана в результате столкновения с айсбергом. Однако комиссия ошиблась, когда утверждала, что команда «Копенгагена» не смогла спустить на воду спасательные шлюпки.

В конце 1932 года недалеко от побережья Юго-Западной Африки, в раскаленных песках пустыни Намиб нашли семь человеческих скелетов. Английская экспедиция ученых определила, что, судя по строению черепа, это были европейцы. На обрывках одежды, сохранившихся на скелетах, ученые нашли медные пуговицы с якорями.

Через некоторое время пуговицы были доставлены в Лондон, где специалисты установили по рисунку якоря с обнесенным вокруг него канатом, что они с формы кадетов торгового флота Дании.

Выяснилось, что местные жители-африканцы в том же районе побережья нашли разбитую деревянную шлюпку, но название, написанное на ней, они уже не помнили.

На этот раз у владельцев Восточно-Азиатской судоходной компании сомнений не осталось. Ведь до 1932 года других катастроф с учебными судами Дании не отмечалось. Следовательно, шлюпка с «Копенгагена» была все же спущена и достигла берега. Может быть, удалось спустить не одну, а все четыре шлюпки, но они, наверное, не добрались до берега. Те, кто достиг пустынного, выжженного солнцем побережья Африки, умерли от жажды и голода в раскаленных песках пустыни Намиб.

И хотя причина исчезновения «Копенгагена» может быть теперь объяснена, имя этого великолепного корабля нашего времени, одного из последних могикан парусного флота, занесено в «Красную книгу» № 14 Ллойда.

«ВЕСТРИС»

12 ноября 1928 года

Британский пароход затонул во время шторма в Атлантике, у побережья Северной Каролины. Погибли 110 человек.

Во время первой мировой войны «Вестрис» совершал рейсы из Америки во Францию, куда он доставлял боеприпасы. Однажды он был настигнут германским рейдером «Карлсруэ», но, развиг скорость до 15,5 узла, в тумане скрылся от противника. С тех пор «Вестрис» называли счастливым пароходом.

«Вестрис» — один из лайнеров серии «V» английской судоходной фирмы «Лампорт энд Холл» — был

построен в 1912 году в Белфасте на верфи «Уоркман и Кларк». Двухвинтовое грузо-пассажирское судно с хорошо развитой надстройкой и вместительными трюмами имело валовую вместимость 12 тысяч регистровых тонн. От других судов своего класса «Вестрис» отличался особой элегантностью.

Несмотря на то что на корме «Вестриса» портом приписки значился Ливерпуль, фактически он базировался в Нью-Йорке, так как судовладельцы передали его по контракту американской фирме «Сандерсон и К°». Таким образом, судно курсировало по маршруту Нью-Йорк – Буэнос-Айрес, заходя на остров Барбадос, в Рио-де-Жанейро, Сантос и Монтевидео.

9 ноября 1928 года капитан «Вестриса» Вильям Карей получил предписание закончить на следующий день погрузку и в 15 часов 45 минут освободить причал № 14 в Хобокене (Нью-Йорк). Предполагалось, что для капитана Карея этот рейс на «Вестрисе» должен был быть последним: судовладельцы назначили его командовать лайнером «Вольтер».

В 14 часов 10 ноября трюмы парохода были задраены. И наконец «Вестрис» вышел в море со 128 пассажирами и 197 членами экипажа.

Через двое суток в Атлантике, на 37°35' северной широты и 7Г08' западной долготы, «Вестрис» затонул...

Это случилось в одном из оживленных районов судоходства, и хотя в спасении парохода принимали участие десятки судов и береговых радиостанций, люди оказались бессильны перед стихией.

322

В Англии и США было назначено официальное расследование. Чтобы выяснить причины этой катастрофы, суду потребовалось провести 40 заседаний. Во время следствия, которое проводилось в США, один американский морской эксперт, анализируя действия капитана «Вестриса», заявил, что они представляют собой «сочетание предельной глупости с вопиющей безграмотностью». Из 37 женщин и 12 детей, находившихся на борту лайнера, не спасся ни один ребенок, и в живых осталось только 8 женщин.

Капитан Карей погиб вместе со своим судном, и фактически всю вину судьи как в Англии, так и в США возложили на него. Из материалов этого следствия очевидно, что Карей допустил ряд ошибок в управлении судном перед его гибелью. Но только ли он был виновен в гибели «Вестриса»?

10 ноября, в день отхода, грузовые и угольные люки на «Вестрисе» задраили за 15 минут до того, как были отданы швартовы. Помимо пассажиров, судно приняло на борт около 6 тысяч тонн генерального груза:

несколько грузовиков в деревянных клетях, консервы, медикаменты, обувь и другие промышленные товары. Из грузового плана рокового рейса «Вестриса» видно, что вместо 2769 тонн угля на судно погрузили 3019. Причем 80 тонн было погружено в верхние угольные ямы вместо нижних. Лишний вес угля уменьшил высоту надводного борта судна на семь дюймов. В то время в США не существовало какого-либо закона о перегрузке судов, и судоходная инспекция нью-йоркского порта беспрепятственно выпустила пароход в плавание.

Известно, что при выходе из порта «Вестрис» имел крен 5 градусов на

правый борт. Анализ гидрометеорологических факторов свидетельствует, что курс «Вестриса» на остров Барбадос проходил через район пониженного давления. Через день плавания погода заметно ухудшилась, а 12 ноября в 2 часа ночи вахтенный штурман вынужден был позвать на мостик капитана и доложить ему, что норд-ост усиливается, что судно плохо слушается руля и крен на правый борт увеличился до 8 градусов.

В тот день утром подносчики угля жаловались, что вода поступает в угольную яму и что при работе у них промокают сапоги. Едва успели устранить течь в указанных местах, как капитану доложили о сильном поступлении воды через полупортик правого борта. В воскресенье в 14 часов 30 минут судовой плотник доложил старпому, что он не в состоянии устранить эту течь и что вода продолжает поступать. Она проникла в нижние бункера и смочила уголь. Пущенные в ход отливные насосы работали слабо: они были засорены мелким углем.

В воскресенье после полудня ветер и волнение увеличились. Капитан Карей, решив переждать шторм, время от времени давал ход правой паровой машине, держа руль положенным на левый борт, чтобы приводить к ветру. Но судно продолжало дрейфовать под ветер. Поступавшая в судно вода проникала в те места, которые не посещались ни командой, ни пассажирами, и сколько ее скопилось в нижних помещениях судна, никто толком не знал.

«ВЕСТРИС» 323

По всем правилам того времени, все люки и угольные порты на открытой штормовой палубе «Вестриса» должны были быть задраены до выхода судна в море. Но этого сделано не было. На суде старший помощник капитана «Вестриса» признался, что люк в поперечном проходе и люк угольного правого бункера он пытался задрать во время шторма в воскресенье 11 ноября, но не нашел ни лючин, ни брезента. Он приказал плотнику и боцману сделать необходимые лючины и достать из подшкиперской брезент. Из показаний, данных очевидцами на суде, выяснилось, что люк в поперечном проходе на шельтердеке оставался открытым до 17 часов, а люк угольного бункера – до 20 часов воскресенья.

«Вестрис» продолжал дрейфовать под ветер, время от времени подрабатывая одной машиной. Капитан Карей ничего не предпринимал, чтобы уменьшить крен и прекратить поступление воды через полупортик правого борта. Видимо, он не знал, что насосы были засорены углем и не могли откачивать воду быстрее, чем она поступала.

11 ноября в 19 часов 30 минут из-за сильной бортовой качки в носовом трюме «Вестриса» сорвало с места три клетки с грузовиками (общим весом 15 тонн). Клетки, раскатившись по настилу трюма, с силой ударили в поперечную переборку и правый борт. При этом пароход получил еще больший крен и уже больше на волне не выравнивался.

В 23 часа вахтенный механик доложил капитану, что переборка машинного отделения пропускает воду, которая в бункере бьет фонтаном, и уровень ее уже подошел почти к топкам котлов правого борта, что вода уже выступила из-под настила второго дна и, смешавшись с машинным маслом и мелким углем, мешает работе машинной команды.

Теперь крен судна превышал 20 градусов, и вода врывалась на палубу через бортовые шпигаты, которые никто не догадался закрыть. Остойчивость судна уменьшалась с каждой минутой. Но по-прежнему капитан Карей не предпринимал каких-либо решительных мер, чтобы спасти судно. Он начал действовать лишь в 5 часов утра понедельника, когда приказал механикам откачать водяной балласт из трех цистерн правого борта.

Карей рассчитывал, что это «поднимет» из воды накренившийся правый борт парохода, забыв о том, что «Вестрис» считался «плавным судном». Откачивая балласт из нижних цистерн, капитан уменьшал крен и вместе с тем сильно уменьшал остойчивость судна.

В 5 часов 30 минут радист «Вестриса» принял сообщение от парохода «Вольтер», который запрашивал, имеет ли что-нибудь капитан Карей сообщить компании в Нью-Йорк. К изумлению офицеров «Вестриса», радист, по приказанию капитана, передал: «Для сообщения в компанию ничего не имею».

Уже через час крен судна, несмотря на пустые балластные цистерны правого борта, снова начал увеличиваться. Уже все иллюминаторы пассажирских кают второго класса по правому борту оказались под водой. Конечно, их задраили, но они не были герметичны. Офицеры «Вестри

324

са» ждали, когда капитан пошлет в эфир сигнал бедствия SOS. Но Карей все медлил.

Судно продолжало крениться и оседать в воду. Крен достиг 26 градусов, и уже трудно было сохранять равновесие при ходьбе по палубе.

Ночь на понедельник пассажиры провели без сна. Они находились в салонах.

В понедельник 12 ноября, в 8 часов 30 минут, дежурный оператор Рэй Мэйерс на американской военно-морской радиопеленгаторной станции в Бэтани-Бич запросил по радио капитана «Вестриса», требуется ли тому помощь. В ответ последовало: «Пока нет». Но, почувствовав недоброе, Мэйерс связался по радио со спасательной станцией береговой охраны на мысе Мэй и попросил направить к «Вестрису» катер. Спасательному катеру, чтобы дойти до «Вестриса», который терпел бедствие в 240 милях к востоку от Норфолка, требовался почти день хода на полной скорости. Тогда как в 40 милях от него находился небольшой грузовой пароход «Монтосо», следовавший из Пуэрто-Рико в Бостон. Но это стало известно уже после катастрофы, беда в том, что на «Монтосо» не было радиостанции.

Лишь в 8 часов 37 минут капитан Карей решил обратиться к помощи радиосвязи. Но и тогда он еще не послал SOS! Это был просто сигнал срочного вызова станции CQ. Только в 9 часов 56 минут радист «Вестриса» О'Лахлин, по указанию капитана, послал в эфир SOS.

Релейная радиостанция в Такертоне, на побережье штата Нью-Джерси, приняв от «Вестриса» сигнал бедствия, перетранслировала его.

В 10 часов 40 минут Карей получил радиограмму от владельцев судна:

«Немедленно радируйте, что случилось». С «Вестриса» последовал ответ: «Со вчерашнего полудня дрейфую в шторм под ветер. За ночь крен достиг 32 градусов. Палуба правого борта в воде, судно лежит почти на боку, куда-либо следовать невозможно, волнение от умеренного до сильного».

Капитан Карей приказал пассажирам первого и второго класса собраться на шлюпочной палубе, а пассажирам третьего класса – подняться на прогулочную палубу. Пассажирам раздали спасательные нагрудники. На «Вестрисе» имелось 14 шлюпок, которые могли вместить 800 человек. Но спуск шлюпок на воду при волнении и образовавшемся крене был далеко



не безопасен. Попасты в шлюпки правого борта с прогулочной палубы пассажиры практически не могли: они висели на таях на расстоянии нескольких метров от борта. Карей приказал посадить в шлюпки левого наветренного борта всех женщин и детей, но не спускать их на воду до его распоряжения. Капитан надеялся, что помощь прибудет до того, как судно затонет.

Шлюпки №№ 4, 6, 8, 10 с женщинами и детьми висели, раскачиваясь на таях, в 3–5 метрах от воды. В момент спуска на воду шлюпки № 8 набежавшей волной ее с силой ударило о борт парохода, и, когда ее спус «ВЕСТРИО

325

кали на воду, она ударилась о борт «Вестриса» и почти все из нее вывалились в воду.

Те, кто находился в других шлюпках левого борта и на палубах парохода, стали свидетелями ужасного зрелища. С воды слышались отчаянные крики женщин и плач младенцев.

С палубы в воду прыгнули кочегары Моррис, Бартони и Боксхилл. Жители острова Барбадос, они, как и большинство членов команды «Вестриса», были отличные пловцы. Им удалось перевернуть опрокинутую шлюпку. Но большинство людей из шлюпки № 8 исчезло в волнах у борта парохода. Сама шлюпка, корпус которой был разбит ударом о борт, наполнилась водой и удерживалась таями у борта «Вестриса».

Второй по счету спускали шлюпку № 6, в которой находились женщины, дети и шестеро матросов. Но когда она уже коснулась воды и оставалось только отдать тали, на нее вдруг свалилась сорвавшаяся станина шлюпбалки весом полторы тонны... Почти все в этой шлюпке были раздавлены или утонули.

Капитан Карей приказал прекратить спуск шлюпок с наветренного левого борта.

Положение «Вестриса» было критическим, волны уже плескались на его палубе с правого борта. В машинное отделение были посланы все стюарды, чтобы ведрами откачивать воду. Топки котлов левого борта также пришлось погасить: мог произойти взрыв.

Радиостанция перешла на питание от аккумуляторов. Старший радист О'Лакхлин держал связь с судами, которые шли на помощь. Теперь ближе всех к гибнущему судну был грузовой пароход «Америкэн Шиппер». Лайнер «Берлин» в это время находился дальше от «Вестриса», но, подняв давление пара до максимального, шел полным ходом, несмотря на волнение. Пароход «Санта-Барбара» сообщал в 10 часов 20 минут, что сможет прибыть на помощь через 9 часов – он находился в 200 милях от «Вестриса».

Из Лакенхарета (штат Нью-Джерси) в воздух поднялся дирижабль «Лос-Анджелес» и тоже взял курс на место, где тонул «Вестрис». Радиостанция военно-морской базы в Бруклине сообщила капитану Карею, что на помощь к нему из Норфолка полным ходом идет эсминец «Дэвис». Адмирал Тэйлор с линкора «Вайоминг» передавал: «Мы подойдем к 21 часу».

В 13 часов 22 минуты радист «Вестриса» передал всем судам: «Сейчас садимся в шлюпки». Крен продолжал увеличиваться. Всем находившимся

на «Вестрисе» было ясно, что пароход каждую минуту может опрокинуться на борт. С подветренной стороны на воду спустили пять шлюпок. Они благополучно отошли от борта.

Шлюпка № 9 во время спуска из-за неисправных блоков талей вошла в воду одним концом, и почти все, кто в ней был, упали в воду. Шлюпку залило водой, и вскоре она перевернулась.

326

На борту парохода оставалось около 100 человек.

В 13 часов 25 минут 0' Лахлин послал в эфир последнее сообщение:

«Мы оставляем судно. Мы садимся в шлюпки».

Когда в воду с кормы парохода сорвалась, проехав по палубе на другой борт, шлюпка № 14, командование ею принял матрос-рулевой Лионель Лийкорши – негр с Барбадоса. Он несколько раз прыгал в воду и втащил в шлюпку 21 человека.

В 13 часов 45 минут «Вестрис» окончательно лег на правый борт. На корабле не было особой паники, команда четко выполняла распоряжения капитана и его помощников. Капитан Карей не терял выдержки и самообладания до последней минуты своей жизни. Когда старший стюард «Вестриса» Альфред Дункан доложил Карею, что все уже покинули тонущее судно и на борту, кроме их двоих, никого не осталось, капитан приказал ему прыгать в воду. Старший стюард напомнил Карею о нагруднике, но тот отказался надеть его. В этот момент судно опрокидывалось на борт.

Судно легло на борт, продержалось так с минуту и медленно погрузилось в воду.

Позже морской суд в Лондоне отметил превосходное поведение и самоотверженность экипажа «Вестриса» и особенно матросов-негров. Во вторник 13 ноября, в 3 часа 15 минут, к месту трагедии подошел пароход «Америкэн Шиппер». К рассвету это судно подняло на борт пять шлюпок. Около 5 часов утра в указанное место прибыл французский танкер «Мириам». Он спас две шлюпки.

Позже в спасении принял участие лайнер «Берлин». Он не мог поднять шлюпку «Вестриса», потому что в ней был вырван один подъемный рым. Из-за усилившегося волнения невозможно было спустить свою шлюпку. Людей пришлось спасать с воды. Тут произошло еще одно трагическое стечение обстоятельств: на людей в воде напали акулы. Погибли несколько человек. Позже на борту лайнера от потери крови умер японский майор Иноуйи (акула откусила ему руку).

В 6 часов утра спущенный с линкора «Вайоминг» вельбот спас с воды 9 человек, которые держались за обломки корабля. «Берлин» поднял на борт американца из Чикаго Карла Шмидта, который провёл в воде без нагрудника 22 часа. Когда подсчитали число спасенных с «Вестриса», выяснилось, что катастрофа унесла 159 человеческих жизней.

Официальное расследование причин катастрофы началось 22 апреля 1929 года. Оно проводилось в здании Королевского общества инженеров-строителей в Лондоне под председательством комиссара морских аварий Батлера Колла Эспинала. Ему помогали 5 экспертов по вопросам судостроения и мореплавания. Следственную комиссию интересовали в

этом деле даже самые незначительные на первый взгляд детали и подробности. Например, в судебных протоколах фигурировала такая цифра, как 237 249 фунтов 15 шиллингов и 2 пенса – стоимость постройки

«ВЕСТРИС\*

327

лайнера в 1912 году. Кроме того, выяснились некоторые обстоятельства, предшествовавшие гибели судна. В первом пункте перечня причин гибели «Вестриса», объявленного 31 июля 1929 года Королевским юридическим судом Великобритании, написано: «Перегрузка судна выше его грузовой марки на семь дюймов» Оказалось, что «Вестрис» не первый раз покидал Нью-Йорк с осадкой больше расчетной.

Судьи недоумевали, почему капитан Карей, зная уже в 4 часа утра воскресенья, что его судно обречено на гибель, не послал в эфир SOS. Ведь если бы сигнал бедствия был передан хотя бы на рассвете того дня, такого количества жертв можно было избежать.

По традиции передача сигнала SOS в эфир – это исключительное право капитана. Пятидесятидевятилетний Карей не был новичком в морском деле. Тридцать шесть лет он провел в море, став на капитанский мостик в 34 года. Почему он своевременно не послал призыв о помощи? Может быть, он, уверенный в хороших мореходных качествах «Вестриса», надеялся обойтись без посторонней помощи, а может, следовал букве секретной инструкции фирмы «Лампорт энд Холл», выдержка из которой гласит: «В случае бедствия, если таковое постигнет одно из судов компании в море, его капитан должен прежде всего четко оценить степень фактического риска, которому будет подвержена жизнь вверенных его командованию людей, и потом уже решать, оправдан ли будет такой риск, если без посторонней помощи судно будет искать убежище в ближайшем порту. И если капитан сумеет таким образом добиться успеха, то его действия в этом случае будут засчитаны ему в похвалу как капитану».

Таков был наказ фирмы «Лампорт энд Холл» ее капитанам. И лайнеры серии «V» давали SOS лишь в самые критические моменты. И Карей не стал искать убежища в ближайшем порту. Более того, он даже не послал закодированной радиограммы на проходивший мимо «Вольтер», который принадлежал той же фирме.

Следующей грубейшей ошибкой капитана Карея, как отметил суд, явилось решение посадить всех женщин и детей в шлюпки левого (наветренного) борта. Факты говорили сами за себя: из всех шлюпок левого борта благополучно была спущена всего лишь одна (еще одна шлюпка сорвалась в воду сама), в то время как из шлюпок правого борта только одну постигло несчастье – она повисла на таях кормой вниз.

Гибель «Вестриса» надолго подорвала репутацию британского торгового флота в глазах американских граждан. Владельцы погибшего парохода виновниками несчастья считали руководителей американской фирмы «Сандерсон и К», которые перегрузили и без того валкий пароход. В знак протеста фирма «Лампорт энд Холл» сразу после катастрофы сняла с южноамериканской линии два парохода – «Вольтер» и «Вандайк».

После детального разбора обстоятельств гибели «Вестриса» Королевский юридический суд Великобритании выдал ряд ценных предупрежде

328

ний и рекомендаций судостроителям всех стран В основном это касалось проблем остойчивости и непотопляемости Для этого на новых судах

требовалось сделать более герметичные люки и лацпорты и усовершенствовать водоотливные средства.

Это трагическое происшествие у восточного побережья Северной Америки ускорило созыв Международной конференции, которая выработала пункты нового морского закона для всех морских держав

#### «СЕН-ФИЛИБЕР»

14 июля 1931 года

Французский экскурсионный пароход перевернулся килем вверх во время шторма в Бискайском заливе. Погибли более 500 человек.

«Сен-Филибер» построили в 1923 году на верфях Сен-Назера во Франции по заказу Нантского общества судоходства. Пароход, водоизмещением 189 регистровых тонн, имел длину 27,3 метра, ширину 6 метров и высоту борта 2,61 метра. Это было экскурсионно-прогулочное судно озерного типа. Тупоносое, почти плоскодонное, с одной трубой и одной мачтой. От бака до самой кормы его главная палуба была занята двумя пассажирскими салонами первого и второго класса. Над салонами была еще одна открытая палуба со скамейками для экскурсантов. Хотя мощность паровой машины «Сен-Филибера» составляла всего 23 лошадиные силы, его труба возвышалась над палубой на 8 метров. Это вместе с высоко расположенной 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 столь небольшому по размерам судну выдали такое свидетельство? Во Франции до сих пор стараются умалчивать об этом скорбном происшествии, поскольку эта катастрофа — одна из самых мрачных катастроф в истории страны.

Владельцам пароходства хорошо было известно, что, когда «Сен-Филибер» отходил от причала и пассажиры собирались на одном борту, чтобы видеть провожающих, крен парохода в эту сторону достигал почти 10 градусов. Но поскольку «Сен-Филибер» в основном плавал по реке, классификационное общество «Бюро веритас» с этим мирилось

Восемь лет «Сен-Филибер» обслуживал регулярную пассажирскую линию Нант — Сен-Назер.

Однажды летом 1931 года дирекция одной ткацкой фабрики Нанта обратилась к владельцам «Сен-Филибера» с просьбой нанять пароход на воскресенье 15 июня для экскурсии на Нуармутье — большой живописный остров, расположенный в Бискайском заливе в 15 милях от устья

330

Луары, славящийся своими дубовыми рощами и мимозами. Нантское общество судоходства согласилось снять на один день пароход с линии и продало дирекции фабрики 500 билетов.

В воскресенье 15 июня 1931 года перед рассветом моросил мелкий дождь, потом он кончился, задул юго-восточный бриз и выглянуло солнце. Несмотря на ранний час, на речной пассажирской пристани собралось около трех тысяч человек провожающих. Семьи ткачей пришли проводить своих близких, отправлявшихся в путешествие. Многие просили привезти мимозу Нуармутье.

Ровно в 7 часов убрали сходни, и «Сен-Филибер» отошел от пристани. Через три с половиной часа хода пароход в Сен-Назере сделал небольшую остановку и снова двинулся вниз по реке. Ветер с юго-западного сменился на южный. Пароход еще не вышел в залив, а его уже качало на волнах Луары. У многих экскурсантов началась морская болезнь.

Наконец, через два часа судно причалило к деревянному пирсу острова Нуармутье. Пассажиры, взяв с собой корзины с провизией и одеяла, отправились кто в дубовые рощи Нуармутье на пикник, кто за мимозой. Прошло часа три. К полудню южный ветер усилился, и капитан «СенФилибера» Олив поспешил выйти в обратный путь.

Около 30 пассажиров, которых укачало по пути из Сен-Назера, предпочли остаться на острове. Они решили дождаться отлива и по узкой дамбе, соединявшей остров с материком, добраться домой пешком.

Когда пароход отошел от пирса, ветер задувал уже с запада. Со стороны Бискайя он гнал к устью реки волны. Погода ухудшалась с каждым часом. Едва пароход вышел из-за прикрытия острова, ветер обрушился на левый его борт.

Пароход раскачивался все 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 бы вошел в устье реки. Но, огибая Сен-Жильду, пароход подставил ветру весь левый борт и накренился еще сильнее. 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 пароход накренился еще больше на правый борт и не смог уже выпрямиться.

«Сен-Филибер» лег на воду бортом и был накрыт набежавшей волной. Пароход с 500 пассажирами исчез под водой меньше чем за минуту...

Позже, во время разбора причин катастрофы, служащий 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 – на мгновение! И когда опять посмотрел на

331

то же место, парохода там 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, ограждающими отмель Шателье у мыса Сен-Жильда, примерно в 8 милях юго-западнее Сен-Назера. Хотя помощь прибыла через полчаса, спасти удалось всего 7 человек.

Лоцманский бот вытащил из воды 6 человек, которые плавали, ухватившись за деревянную скамейку, смытую с палубы парохода. Позже шедший из Сен-Назера буксир снял с буя еще одного человека.

Весь вечер и всю ночь в Нанте у здания судоходного общества бушевала толпа людей. Родственники погибших требовали наказать судовладельцев за гибель своих жен, отцов, детей. Почему выпустили речной пароход в Бискайский залив? Почему на судне не было ни спасательных шлюпок, ни спасательных кругов? Почему капитан Олив вышел в обратный рейс, вместо того чтобы переждать непогоду?

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

На ткацкой фабрике Нанта подсчет оказался точнее. Выяснилось, что было продано ровно 500 билетов на пароход и что на острове осталось 28 человек. На детей меньше семи лет билетов не брали, а большинство экскурсантов отправились на остров с детьми. Это вскоре подтвердилось горьким фактом: через три дня течение Бискайя прибило к берегам островов Олерон и Фэ, а также к мысу Сен-Жильда около ста детских трупов.

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 количества проданных билетов (500), числа команды парохода (7), числа оставшихся на острове экскурсантов (28) и числа спасенных (7). Но и это не было точной цифрой жертв.

«НИОБЕЯ»

26 июля 1932 года

Немецкая четырехмачтовая учебная шхуна с курсантами на борту потерпела крушение в Балтийском море. Из 100 человек удалось спасти только 31.

26 июля 1932 года, ближе к вечеру, в нескольких милях южнее острова Лолланн, расположенного на входе в Балтийское море, датские рыбаки заметили четырехмачтовую шхуну: она шла на всех парусах в сторону немецкого берега. Паруса шхуны были наполнены легким ветерком, дувшим с запада. И вдруг шхуна исчезла, словно ее и не было вовсе.

Рыбаки не подозревали, что на их глазах произошла страшная трагедия, и жертвой ее стал... еще один учебный парусник – четырехмачтовая шхуна «Ниобея», на борту которой проходили практику курсанты, будущие офицеры германского ВМФ. Шхуна внезапно дала крен, опрокинулась и в одночасье затонула, увлекая с собой на дно 69 человек...

Это была, пожалуй, самая неожиданная и невероятная катастрофа из всех, что когда-либо случались на море. «Ниобея» исчезла не в шторм,

не в ураган, а при более чем умеренном ветре и невысокой волне, не представлявшей для нее никакой опасности, и к тому же в виду берегов.

«Ниобее» было уже больше тридцати лет. Судно было так названо в честь мифологического персонажа. Ниобея, или Ниоба, – в греческой мифологии дочь Тантала, жена царя Фив Амфиона. После гибели своих сыновей и дочерей, которых сразили Аполлон и Артемида, она окаменела от горя.

В свое время парусник достался Германии в качестве военного трофея. Немцы сохранили шхуну в отличном состоянии, переоборудовав ее в учебно-парусное судно.

В тот роковой летний день 26 июля 1932 года «Ниобея» возвращалась из очередного учебного рейса, который, скорее, напоминал приятный во всех отношениях круиз. Сила ветра, по шкале Бофорта составляла 3 балла, что соответствовало общепринятому понятию «слабый ветер». И рулевой без всяких усилий удерживал заданный курс. Килевая и бортовая качка почти не ощущалась. Курсанты сидели в учебном классе на нижней палубе и слушали лекцию по математике.

335

Капитан Рофус стоял на мостике и осматривал в бинокль горизонт. Справа по курсу лежал остров Фемарн: неподалеку от его берега уже виднелся плавучий маяк. Слева по борту простирался едва заметный Лолланн. В нескольких милях от острова покачивалась на волнах флотилия датских рыболовных баркасов. А за кормой «Ниобеи» в небо тянулся длинный шлейф дыма, хорошо различимый, несмотря на столь большое расстояние. Рофус сперва решил, что это крейсер «Кельн» или «Кенигсберг» – они обычно сопровождали шхуну в рейсах. Приглядевшись повнимательнее, капитан понял, что это, скорее всего, какое-то грузовое судно: такой густой дым мог валить только из трубы парохода, работающего на угле.

Между тем тучи на юге стали еще темнее.

Решив, что надвигается шквал, Рофус приказал вахтенному помощнику играть аврал – надо было убирать верхние паруса. На самом деле особой нужды в этом не было, тем не менее капитан старался использовать малейшую возможность, чтобы тренировать курсантов, обучая их работать с парусами, справедливо считая, что практика на парусном судне – лучшая школа для будущего моряка.

Рофус не отрываясь следил за тем, как курсанты бегут вверх по вантам... Когда аврал закончился, юноши вернулись к своим занятиям. Капитан машинально посмотрел на часы – 14 часов 25 минут, – потом перевел взгляд в сторону кормы и, обращаясь к рулевому, велел ему взять руль круто вправо.

Рулевой послушно выполнил приказ, хотя не понял, зачем это нужно. И тут вдруг он почувствовал, что судно, следуя за движением штурвала, заваливается на правый борт, палуба, вздымаясь левым бортом, уходит из-под ног и мачты вот-вот рухнут прямо на него. Рулевой побледнел, крепче уперся ногами в палубу, потом приподнял голову – и вместо неба увидел море: оно надвигалось быстро и неумолимо. В тот же миг корпус шхуны, от бака до юта, застонал под ударом сильнейшего шквала. Вслед за тем послышался страшный грохот и треск. Но все это тут же заглушили душераздирающие крики и стоны. И рулевой потерял сознание...

Он очнулся в рыболовном баркасе. Кто-то протягивал ему фляжку с

бренди, говоря при этом на непонятном языке. Повернув голову, он увидел Рофуса: капитан был только в сорочке и брюках – без кителя и фуражки. В миле от баркаса стоял какой-то пароход – с него спускали шлюпки. Море в стороне от него вдруг вспенилось – прямо к ним, рассекая острыми форштевнями волны, на всех парах шли крейсера «Кельн» и «Кенигсберг».

Среди людей, стоявших на палубе баркаса, рулевой узнал нескольких своих товарищей. Он окинул взглядом горизонт... И только тогда сообразил: «Ниобея» исчезла.

Датские рыбаки первыми успели на место кораблекрушения. И без промедления начали спасать оказавшихся в воде немцев. Вскоре подошел

334

пароход «Тереза Рус», – это из его трубы валил дым, который заметил Рофус. Мюллер, капитан парохода, передал в эфир сигнал SOS, который тотчас же приняли на двух немецких крейсерах. А чуть позже с базы «Альтенау» к месту катастрофы вылетели немецкие гидросамолеты

Иными словами, помощь подоспела быстро, однако, несмотря на это, спасти удалось только 38 человек из ста, находившихся на борту «Ниобеи». Поисковые суда буквально вдоль и поперек избородили участок моря, где случилась трагедия; находившиеся на их борту наблюдатели исследовали при помощи биноклей каждую пядь морской поверхности, силясь разглядеть в волнах любой мало-мальски заметный предмет, за который мог держаться кто-нибудь из потерпевших кораблекрушение.

Комиссия, которой было поручено расследовать причины этой катастрофы, приступила к опросу очевидцев – из числа спасенных и спасателей. У капитана Рофуса спросили, почему он вдруг решил изменить курс, велел заложить руль круто вправо, после чего «Ниобея» опрокинулась.

«Я заметил, что с юга надвигается шквал, – ответил Рофус. – Он угрожал нам как раз со стороны правого борта. Поэтому я приказал уменьшить парусность судна – убрать верхние паруса. И немедленно переложить руль право на борт, чтобы развернуться носом к шквалу».

Показания капитана навели следователей на мысль, что столь резкий маневр вполне мог повлечь за собой сильный крен и последующую гибель шхуны.

Да, но ведь ветер тогда был совсем не сильный и никакой угрозы для «Ниобеи» он не представлял, тем более что шхуна отличалась хорошей остойчивостью и неплохими мореходными качествами.

Хорошей остойчивостью... Не стоит, однако, забывать, что незадолго до выхода «Ниобеи» в рейс, ставший для нее роковым, на шхуне полностью перестроили балластную систему. Может, как раз для того, чтобы повысить ее остойчивость? Что, если при перепланировке устройства балластных цистерн допустили просчет?

В конце концов, чтобы выяснить истинную причину гибели парусника, решили поднять его на поверхность. Большого труда это не представляло, поскольку шхуна затонула всего лишь на 25-метровой глубине. Однако тщательный осмотр корпуса судна – уже после того, как его подняли с морского дна, – не дал никаких результатов. В общем, так и не сумев установить истину, комиссия постановила причислить «Ниобею» к



списку кораблей, потерпевших крушение при так называемых загадочных обстоятельствах.

За несколько дней до того, как начались работы по подъему «Ниобеи», к месту, где она затонула, подошел катер. На его борту находилась женщина в трауром одеянии. Она опустила в море букет цветов и в скорбном молчании долго смотрела, как волны уносят его вдаль. Это была мать одного из погибших курсантов.

335

Моряки из команды катера, доставившие несчастную мать в это страшное место, стояли чуть поодаль от нее и тоже молчали, соболезнуя ее горю. И вдруг женщина в черном, отпрянув от релингов, вся распрямилась и застыла, точно каменное изваяние. Подобно той, чье имя носила шхуна, – подобно Ниобее, эта женщина сейчас являла собой живое воплощение материнской трагедии. Через мгновение она оказалась уже за бортом. Волны сомкнулись над нею навсегда.

«ЖОРЖ ФИЛИППАР»

16 мая 1932 года

Французский лайнер погиб от пожара в Аравийском море.  
Число жертв составило около 100 человек.

В 1 час 35 минут ночи

16 мая вахтенный штурман

сообщил старшему помощнику капитана «Жорж Филиппара» Жану Паоли, что автоматическая система определения очагов огня сигнализирует о пожаре в трюме № 5. Паоли с двумя своими помощниками направился в пятый трюм. Однако никаких следов огня или дыма обнаружено не было.

В это время пассажирка Валентен, жена горного инженера, вошла в свою каюту второго класса № 5 на палубе «Д». Несмотря на работающие вентиляторы и открытые иллюминаторы, в каюте было очень душно. Она включила свет, и сразу обратила внимание, что лампочки светили необычно тускло. Валентен нажала кнопку вызова стюарда, но кнопка зашла в гнезде. Она потрогала провода и почувствовала, что они горячие. Валентен сообщила об этом вахтенному штурману. Офицер обещал прислать электрика. Прождав его минут двадцать, пассажирка решила сообщить о неисправности капитану. Выйдя в коридор, она увидела старшего помощника с двумя офицерами и позвала на помощь. В каюте женщины Паоли почувствовал запах горевших проводов и услышал характерное потрескивание в электрической коробке щитка сигнализации. Старпом распорядился отключить электропитание с палубы «Д». Было это в 2 часа

10 минут ночи.

Капитан «Жоржа Филиппара» П. Вик был разбужен старпомом в 2 часа 15 минут. Первым делом он поставил лайнер против ветра и приказал застопорить машины, хотя пламя двигалось по спардеку с носа на ют. Теплоход находился в конце тропического плавания. В его пассажирских помещениях температура не опускалась ниже 30°C, и, поскольку все иллюминаторы были настежь открыты и система вентиляции воздуха все

еще работала на полную мощность, это привело к стремительному распространению огня. Противопожарные двери закрыли слишком поздно, когда помещения уже заполнились дымом. Это привело к трагедии: многие задохнулись в дыму в каютах и коридорах... Через 10 минут после начала пожара из строя вышел вспомогательный дизель-генератор (на второй электрики почему-то не перешли), и судовая радиостанция обесто «ЖОРЖ ФИЛИППАР» 337

чилась. Радист успел послать в эфир сигнал SOS всего пять раз. Этот сигнал был принят английским пароходом «Махсуд» Тут же пламя охватило помещение аварийных дизель-генераторов и радиорубку. Потом загорелись четырнадцать из двадцати спасательных ботов лайнера, и команда спустила на воду только шесть. Чтобы их уберечь от огня, направляли на них струи огнетушителей. Боты отошли от горящего судна полупустыми, а на борту «Жоржа Филиппара» осталось около 800 человек.

В 4 часа 20 минут ночи 16 марта 1932 года Ричард Оуэн, капитан английского грузового парохода «Контрактор», поднявшись на ходовой мостик, через бинокль ясно различил по правому борту постоянный огонь, сила света которого время от времени изменялась, как будто его закрывало облако.

Через несколько минут штурман заметил впереди и чуть справа по курсу переменного проблесковый огонь, такой, какой, согласно лоции, должен подавать маяк мыса Гвардафуй. Теперь не было сомнений, что первый огонь – не что иное, как горящее судно... Капитан Оуэн приказал разбудить судового радиста. Через десять минут тот доложил, что эфир чист и никаких сигналов на частоте бедствия не слышно. «Контрактор», увеличив ход, взял курс на видневшееся впереди пламя. Около пяти часов утра англичане увидели горящий большой пассажирский лайнер и поблизости от него судно. Это был танкер «Советская нефть», который возвращался из Владивостока в Черное море.

16 мая танкер находился в Индийском океане около мыса Гвардафуй Накануне вечером мимо прошел роскошный, новенький французский пассажирский теплоход «Жорж Филиппа?». С танкера без бинокля можно было различить купающихся в бассейнах и загорающих в шезлонгах пассажиров.

В начале третьего ночи вахтенный штурман В. Шабля увидел слева по курсу, примерно в двадцати милях, яркую светящуюся точку. Ее размеры быстро увеличивались, и вскоре уже можно было различить отдельные языки пламени, высота которых достигала 50 метров. Почти в это же время радист «Советской нефти» А. Свирский принял сообщение с маяка Гвардафуй: «На горизонте горящее судно. На мои сигналы оно не отвечает». Танкер шел без груза, и его танки после сдачи бензина еще не были дегазированы. По правилам противопожарной безопасности такой танкер не должен был вообще приближаться к горящему судну. Но горел пассажирский лайнер. Высокое пламя свидетельствовало, что на судне большой пожар. Капитан знал, что эфир чист и поблизости не видно других судов.

Капитан А.М. Алексеев тут же собрал совещание старшего состава. Следовать немедленно для оказания помощи – решили собравшиеся старшие офицеры танкера.

Увеличив до предела обороты двигателей, «Советская нефть» направилась к месту катастрофы Команде танкера было приказано тщательно задраить все люки и горловины танков, приготовить к действию пожар

338

ные насосы, вынести за борт на шлюпбалках все спасательные шлюпки и разложить на палубе все спасательные принадлежности – круги, нагрудники, светящиеся буйки.

К 4 часам утра танкер подошел к горящему лайнеру «Жорж Филиппар». Его спардек был полностью охвачен огнем. Зрелище поистине было ужасным. За сотни метров от горевшего судна слышались крики и треск огня. Позже в своем рапорте капитан А.М. Алексеев писал: «Ветер зойдвест шесть баллов, волнение – пять баллов. В 4.00 было еще темно. Расстояние до горевшего судна «Жорж Филиппа?» составило 300 саженей. На воде плавали светящиеся спасательные буйки, судно почти все было объято пламенем. Остановившись с его наветренной стороны, со стороны его левого борта, с воды мы услышали захлебывающиеся женские крики. В мгновение весь экипаж, будучи в крайнем возбуждении, спустил по команде приготовленные заранее спасательные шлюпки, которые под управлением помощников капитана понеслись к бедствующему судну, а также туда, откуда слышались жуткие крики людей, находившихся в воде».

Через тридцать минут к борту танкера вернулась первая шлюпка, которой командовал второй помощник капитана В. Шабля. С воды подняли семерых пассажиров, которым огонь отрезал из кают путь на верхнюю палубу, и они вынуждены были выброситься из иллюминаторов. Весь экипаж танкера участвовал в спасении пассажиров. Для эвакуации пострадавших людей моряки помимо своих шлюпок использовали шесть уцелевших от огня ботов лайнера.

В это время «Жорж Филиппа?», уже полностью охваченный пламенем, никем не управляемый, дрейфовал под ветер. На борту «Советской нефти» остались лишь капитан, судовой врач, рулевой, часть вахты в машинном отделении и спасенные. Все остальные гребли в шлюпках. Шестибалльный ветер и зыбь сильно затрудняли управление громоздкими ботами.

Наконец к восьми часам утра к борту «Советской нефти» подошел спасательный бот под командой старшего помощника капитана Г. Голуба. В нем находились последние пассажиры и члены экипажа французского лайнера, которых удалось снять с борта. С ними также был капитан «Жоржа Филиппара» П. Вик. Получив сильные ожоги лица и ног, он последним покинул судно.

Капитан Вик сказал капитану Алексееву, что на его судне живых людей нет, но где-то в море находится один бот, так как он спустил на воду всего пять ботов, из которых четыре подняты на борт танкера. Моряки «Советской нефти» продолжили поиск. Увы, бот нашли пустым. Выяснилось, что находившиеся на нем люди были приняты на борт английского парохода «Контрактор», который подошел на помощь к 6 часам утра. Подошедший после 6 часов утра второй английский пароход «Махсуд» принял бот, которым управляли моряки танкера с сорока шестью пассажирами.

«ЖОРЖ ФИЛИППА?»

339

Шлюпки английских пароходов спасли 160 человек.

Всего советские моряки спасли 438 человек, в том числе 261 пассажира и 176 человек команды. Еле передвигаясь от усталости, моряки танкера подняли на борт свои шлюпки и четыре спасательных бота лайнера.

В 13 часов дня 16 мая, закончив спасательные работы, танкер взял

курс на Аден. Через сутки в Аденом заливе в 10 часов 15 минут «Советская нефть» передала спасенных французскому лайнеру «Анре Лебон» (той же фирмы, что и «Жорж Филиппа?»). Отсалютовав друг другу флагами, суда разошлись: «Советская нефть» направилась в Суэц, а «Анре Лебон» – в Джибути.

Тем временем «Жорж Филиппа?» все еще продолжал гореть, сохраняя плавучесть в течение трех дней, он продрейфовал 45 миль. На исходе третьего дня, 19 мая, в 14 часов 56 минут английский спасательный буксир «Презервер» оповестил протяжным гудком, что судно скрылось под водой. Лайнер затонул в 145 милях к северо-востоку от мыса Гвардафуй.

Назначенная французским министерством транспорта комиссия для установления причин пожара на «Жорже Филиппаре» не могла с уверенностью выдвинуть какую-либо версию, и, поскольку лайнер затонул, вещественных доказательств не осталось. Трагическая гибель лучшего лайнера Франции интересовала не только французов, но и весь мир. И это не случайно. Построенный в 1931 году в Сен-Назере, «Жорж Филиппа?» считался одним из самых современных и шикарных теплоходов мирового торгового флота. Его валовая регистровая вместимость составила 17 360 тонн, длина 542 фута 7 дюймов, ширина – 68 футов 29 дюймов, глубина трюма – 43 фута 8 дюймов, мощность дизелей – 11600 лошадиных сил, скорость хода – 17 узлов. Среди других океанских лайнеров тех лет «Жорж Филиппа?» отличался неслыханной роскошью отделки пассажирских помещений. На судне имелся плавательный бассейн из итальянского голубого мрамора, два теннисных корта, гаражи для автомашин пассажиров, зимние сады, турецкие бани, часовня. Каждая каюта первого класса имела отдельную веранду с видом на море. Пассажирских мест на теплоходе было 1077.

26 февраля 1932 года лайнер вышел из Марселя в свое первое плавание и после захода в Иокогаму, Шанхай, Сайгон и Коломбо на его борту находилось 767 человек, из которых 253 являлись членами экипажа. Судно было застраховано на 1250 тысяч франков. Для обеспечения широкой рекламы фирма «Мессажери Маритим» пригласила совершить на теплоходе первый рейс самого популярного во Франции журналиста Альбера Лондра. Он согласился написать для центральных газет Парижа серию репортажей и очерков о плавании. Но Лондр погиб: сторел в каюте, так же как и другие 70 человек, не сумев вовремя выскочить на палубу.

Во время следствия в Марселе, проводимого особой комиссией, было допрошено несколько десятков очевидцев пожара. И тут эксперты зашли в тупик. Выяснилось, что «Жорж Филиппа?» горел уже второй раз. Сразу же после спуска на воду он загорелся во время отделочных работ в Сен

Назере, но пожар удалось вовремя ликвидировать. Очевидцы катастрофы заявили, что за восемь дней до пожара, 16 мая, звонки пожарной сигнализации судна раздавались неоднократно, хотя признаков дыма или огня не было. Это свидетельствовало или о неисправности сложной и запутанной системы сигнализации, или об умышленном выводе ее из строя

Умышленный поджог или случайность? Вот что интересовало тогда общественность всего мира. Но к единому мнению так и не пришли, хотя некоторые газеты Франции даже заявляли, что это был преднамеренный акт поджога лайнера самими же владельцами фирмы «Мессажери Маритим» в целях получения страхового возмещения...

«МОРРО КАСЛ»

8 сентября 1934 года

Американский лайнер был подожжен пироманьяком и сгорел дотла у побережья штата Нью-Джерси. Погибли 134 человека.

«Морро Касл», лайнер компании «Уорд лайн», являлся последним словом науки и техники. Его турбоэлектрическая установка обеспечивала экономичный ход в 25 узлов. «Морро Касл» без особых усилий мог конкурировать с немецкими лайнерами «Бремен» и «Европа» – призерами «Голубой ленты Атлантики». Владельцы «Уорд лайн» рассчитывали, что новый корабль принесет им хорошую прибыль на так называемой «пьяной линии» Нью-Йорк – Гавана. Тысячи американцев, которым сухой закон был в тягость, устремлялись на Кубу с его почти бесплатным ромом и доступными женщинами. Особой популярностью у них пользовалось знаменитое кабарэ «Ла Тропикана» и три тысячи баров, разбросанных по Гаване.

С января 1930 года по осень 1934 года «Морро Касл» совершил 173 сверхприбыльных рейса на Кубу. Каждую субботу пополудни тысяча пассажиров покидала Нью-Йоркскую гавань. Лайнер брал курс на Гавану и ровно через два дня плавания и 36 часов стоянки в кубинском порту снова возвращался в Нью-Йорк. Такой график движения за четыре года ни разу не был нарушен даже знаменитыми вест-индскими ураганами – истинным бичом мореплавания в Карибском море.

В том рейсе лайнером командовал опытный капитан фирмы «Уорд лайн» – Роберт Уилмотт, верой и правдой прослуживший ее владельцам три десятка лет.

Вечером 7 сентября 1934 года «Морро Касл» заканчивал 174-й рейс по маршруту Гавана – Нью-Йорк. Через пять часов на траверзе плавучего маяка «Амброз» он ляжет на новый курс и подойдет к пирсу «Уорд лайн». Но прежде капитан должен дать традиционный банкет для пассажиров в честь окончания веселого плавания.

Но Уилмотт не оказал чести пассажирам своим присутствием в салоне за капитанским столиком.

«Вахтенный! Пусть на банкете объявят, что капитан себя неважно

342

чувствует и приносит свои искренние извинения. Ужин мне подать в каюту. Позвоните, когда будем на траверзе «Шотландия».

Это были последние слова Роберта Уилмотта. Через час судовой врач Де Витт ван Зейл констатировал его смерть от отравления каким-то сильным ядом... Капитан был найден полураздетым в ванне.

Известие о смерти капитана разнеслось по кораблю. Смолкла музыка, исчезли смех и улыбки на лицах. Банкет отменили, и пассажиры стали расходиться по своим каютам.

В должность капитана заступил старший помощник – Уильям Уормс. За 37 лет, проведенных в море, он прошел путь от юнги до капитана. К

тому же он имел диплом лоцмана Нью-Йоркской гавани. Уормс решил оставаться на мостике до прихода судна в порт, так как из полученного по радио прогноза погоды следовало, что «Морро Касл» близ маяка «Шкотланд» войдет в полосу восьмibalльного шторма, встретит со стороны материка два-три сильных шквала.

Судовые часы показывали 2 часа 30 минут ночи, когда Джон Кемпф, 63-летний пожарный из Нью-Йорка, проснулся от запаха гари. Он выскочил в коридор. Горело помещение судовой библиотеки. Металлический шкаф, где хранились письменные принадлежности и бумага, был охвачен каким-то странным голубым пламенем. Кемпф сорвал висевший на переборке углекислотный огнетушитель, отвернул клапан и направил струю пены в приоткрытую дверь шкафа. Пламя, изменив цвет, вырвалось из шкафа, опалив пожарному брови. Тогда Кемпф кинулся к ближайшему гидранту, раскатал шланг и открутил вентиль, но напора в магистрали не было. Кемпф бросился будить спящих пассажиров второго класса. Коридор нижней палубы был также объят пламенем. Огонь всегда распространялся снизу вверх, а здесь, на корабле, он почти мгновенно устремился вниз...

Ночная тишина вдруг нарушилась душераздирающими криками. Люди, задыхаясь от дыма, в панике выскакивали в коридоры. Тем временем обитатели кают, куда дым не дошел, еще спали. А когда по всем палубам лайнера раздались сигналы пожарной тревоги, было уже поздно – коридоры и проходы охватило пламя. Выход из кают был отрезан огневой завесой. Кто не успел покинуть свои каюты, невольно оказались в салонах, окна и иллюминаторы которых выходили на носовую часть лайнера.

Огонь продолжал преследовать тех, кто оказался загнанным в салоны палуб «А», «В» и «С». Единственный шанс спастись – это разбить окна и выпрыгнуть на палубу перед надстройкой корабля. И люди разбивали стульями толстые стекла квадратных иллюминаторов, прыгали вниз на палубу. Таким образом, почти все передние иллюминаторы были выбиты. «Морро Касл» продолжал мчаться двадцатиузловым ходом. Продольные коридоры обоих бортов лайнера теперь уже походили на аэродинамическую трубу. Через 20 минут после начала пожара пламя гудело по всему лайнеру.

«МОРРО КАСЛ»

343

Судно было обречено. Но этого еще не понимали на ходовом мостике и в машинном отделении. По непонятным причинам система определения очагов пожара и автоматическая система тушения огня не сработали. Хотя капитан Уормс был тотчас оповещен о пожаре, он больше думал о предстоящих трудностях швартовки в тесной гавани Нью-Йорка и был уверен, что пожар будет ликвидирован.

Первые полчаса пожара Уормс находился в состоянии какого-то странного оцепенения, и лишь выход из строя авторулевого вынудил его изменить курс судна и отвернуть от ветра.

В судебном отчете по делу о пожаре на «Морро Касл», которое позже слушалось в Нью-Йорке, отмечалось, что поведение капитана Уормса и его помощников напоминало игру трагедийных актеров, создававших своими действиями панику и замешательство. Было странным и то, что вызванный по телефону из своей каюты старший механик Эббот на мостик не явился. Не видели его и в машинном отделении. Оказалось, что он в эти минуты организовал спуск спасательной шлюпки с правого борта. В

ней его (хотя и со сломанной рукой) и увидели журналисты, когда через несколько часов шлюпка достигла берега.

По непонятным причинам Уормс никого не назначил из своих помощников для руководства тушением пожара. Огонь пытались погасить сами пассажиры. В панике они раскатывали шланги, открывали гидранты и лили воду в дым. Но огонь наступал – людям приходилось искать спасения. Таким образом, оказались открытыми почти все гидранты, и хотя механики уже включили насосы, давления в главной пожарной магистрали почти не было. Тушить пожар было нечем.

А тем временем Уормс машинным телеграфом передавал команды механикам. В течение десяти минут «Морро Касл» то и дело менял курс, описывая зигзаги, выходил на циркуляцию, крутился на месте, пока ветер не превратил пожар в гигантский бушующий костер.

После последней команды остановили дизель-генераторы, и лайнер погрузился в темноту... Машинное отделение наполнилось дымом. Там уже невозможно было оставаться. Механики, мотористы, электрики и смазчики покинули свои посты. Но немногим из них удалось найти спасение на верхних палубах судна...

Уормс распорядился передать сигнал SOS только через пятнадцать минут после того, как ему доложили, что пожар погасить нельзя. В это время «Морро Касл» находился в двадцати милях к югу от маяка «Скотланд», примерно в восьми милях от берега.

Помощник начальника судовой радиостанции Джордж Алагна бросился в радиорубку, которая находилась неподалеку от судового мостика. Но пламя преградило ему путь, тогда Алагна прокричал в открытый иллюминатор рубки радисту, чтобы тот передал сигнал SOS. Начальник судовой радиостанции Джордж Роджерс не успел передать сигнал бедствия до конца – в радиорубке взорвались запасные кислотные аккумуляторы. Рубка наполнилась едкими парами. Задыхаясь от серных паров и почти

344

теряя сознание, радист нашел в себе силы еще раз дотянуться до ключа и передать координаты и сообщение о разыгравшейся в море трагедии.

В 3 часа 26 минут вахтенный радист находившегося поблизости английского лайнера «Монарк оф Бермуда» отстучал принятое через наушники сообщение: «CQ, SOS, 20 миль южнее маяка «Скотланд». Больше передавать не могу. Подо мною пламя. Немедленно окажите помощь. Моя рация уже дымится».

Алагна сумел-таки пробраться в горящую радиорубку. Оба радиста пробрались через створевший наполовину мостик и по правому трапу спустились на главную палубу. Оттуда единственным путем к спасению оставался путь на бак. Там уже было тесно: почти все офицеры и матросы «Морро Касл» искали там спасение. Среди них был и капитан Уормс...

На следующий день, 8 сентября 1934 года, центральные газеты США вышли экстренными выпусками – в центре внимания были события прошедшей ночи на борту «Морро Касл». Матрос Лерой Кесли рассказывал о беспомощных пассажирах, которые «напоминали вереницу слепых, в отчаянии ищущих двери». Кесли объяснил журналистам, почему на многих шлюпках при спуске с «Морро Касл» заедало тали, рассказывал, как еще имевший ход лайнер буксировал шлюпки за собой, как совсем рядом

с ним в воду с шипением падали огромные куски толстого стекла лопнувших от жара иллюминаторов салонов, как они рассекали находившихся в шлюпке людей пополам... Позже матрос вспоминал: «Из шлюпки я увидел страшное зрелище. Горящее судно продолжало уходить... его черный корпус был охвачен оранжевым пламенем пожара. Женщины и дети, тесно прижавшись друг к другу, стояли на его корме. До нас донесся крик, жалобный, полный отчаяния... Этот крик, похожий на стон умирающего, будет слышаться мне до самой смерти... Я смог уловить лишь одно слово – «прощайте».

Очевидцы катастрофы из числа спасенных пассажиров писали, что у тех из них, кто нашел убежище на корме судна, не было шансов покинуть горящий лайнер на шлюпках. Спасти смогли только те, кто без страха смотрел вниз, где в 10 метрах ниже бурлила холодная вода океана.

Во время следствия выяснилось, что около двадцати человек сумели спастись с горевшего лайнера вплавь, преодолев 8 морских миль бушующего моря. Шестнадцатилетнему судовому юнге-кубинцу это удалось без спасательного жилета.

К рассвету 8 сентября на уже полностью выгоревшем и все еще дымящемся лайнере осталась небольшая группа экипажа во главе с капитаном Уормсом. Тут были и Роджерс со своим заместителем – вторым радистом Джорджем Алагна.

Чтобы прекратить дрейф судна под ветер, отдали правый становой якорь, и когда к «Морро Касл» подошло спасательное судно ВМФ США «Тампа», буксировку пришлось оставить. Только к 13 часам оставшиеся на лайнере смогли перепилить ножовкой звено якорь-цепи. Капитан третьего ранга Роуз приказал завести на бак лайнера буксир, чтобы доста «МОРРО КАСЛ»

345

вить сгоревшее судно в Нью-Йорк. Но к вечеру погода резко ухудшилась, начался северо-западный шторм. Вскоре буксирный трос лопнул и намотался на винт «Тампы». «Морро Касл» начал дрейфовать под ветер, пока не оказался снесенным на мель у побережья штата Нью-Джерси, в трех десятках метров от пляжа парка отдыха Эшбари. Это произошло в субботу, в 8 часов вечера, когда там было много народу.

Весть о трагедии уже облетела Нью-Йорк и его пригороды, а последние новости, переданные по радио, привлекли к этому необычному происшествию тысячи людей.

На следующее утро в Эшбари-парке собрались 350 тысяч американцев, все шоссе и проселочные дороги были забиты автомашинами. Владельцы парка взимали 10 долларов за право попасть на борт все еще тлевшего лайнера. Любителям острых ощущений выдавали респираторные маски, фонари и пожарные сапоги, чтобы они «без риска для жизни» могли получить удовольствие, посетив сгоревший «Морро Касл», Губернатор штата Нью-Джерси уже строил планы превратить остов лайнера в постоянно действующий «аттракцион ужаса». Но фирма «У орд лайн» ответила категорическим отказом. Она предпочла продать выгоревший корпус «Морро Касл», постройка которого в свое время обошлась в 5 миллионов долларов, за 33 605 долларов одной балтиморской фирме на металлолом.

Следствием по делу гибели «Морро Касл», проведенному экспертами департамента торговли США, которые опубликовали 12 томов этого дела,



было установлено следующее: первые три шлюпки, спущенные с горящего корабля, могли принять более 200 пассажиров. Этими шлюпками должны были управлять 12 моряков. Фактически же в них оказалось всего 103 человека, из которых 92 являлись членами экипажа. Всем достоверно было известно, что лайнер вышел из Гаваны, имея на борту 318 пассажиров и 231 члена экипажа, что из 134 погибших оказалось 103 пассажира.

Помимо погибших, сотни людей, получив тяжелые ожоги, остались инвалидами на всю жизнь... Америка была потрясена трусостью, бездарностью Уормса и подлостью Эббота.

Новоявленный капитан «Морро Касл» Уормс лишился судоводительской лицензии и получил два года тюрьмы. У механика Эббота отобрали диплом механика и приговорили его к четырем годам заключения. Впервые в истории американского судоходства суд вынес приговор косвенному виновнику пожара, человеку, который не находился на корабле. Им оказался вице-президент «Уорд лайн» Генри Кабоду. Он получил год условного заключения и выплатил штраф в размере 5 тысяч долларов. По искам пострадавших владельцы «Морро Касл» выплатили 890 тысяч долларов.

Но в этой трагической истории были и свои герои – моряки пароходов «Монарк оф Бермуда», «Сити оф Савана» и «Андреа Лакенбах», буксира «Тампа», катера «Парамонт», которые спасли около 400 человек.

346

И, конечно, главным героем описываемых событий стал радист Джордж Роджерс. В его честь мэры штатов Нью-Йорк и Нью-Джерси дали роскошные банкеты. Конгресс США наградил Роджерса золотой медалью «За храбрость».

На родине героя – в небольшом городке штата Нью-Джерси Байонне – состоялся по этому случаю парад военного гарнизона штата и полиции. В Голливуде задумались о сценарии фильма «Я спасу вас, люди!» Роджерс с триумфом прокатился по многим штатам, где выступал перед американской публикой с рассказами о драме на «Морро Касл».

В 1936 году Роджерс оставил морскую службу и поселился в своем родном городе. Там ему с радостью предложили должность начальника радиомастерской в управлении городской полиции.

Через девятнадцать лет Роджерс снова стал сенсацией номер один.

В июле 1953 года по подозрению в зверском убийстве 83-летнего наборщика типографии Вильяма Хаммела и его приемной дочери Эдит полицией был арестован бывший радист «Морро Касл» Джордж Роджерс. Герой Америки попал в следственную камеру тюрьмы. После 3 часов 20 минут совещания суд присяжных признал его виновным в убийстве и приговорил к пожизненному заключению.

Следствие установило, что Роджерс – бывший сотрудник американской полиции – опаснейшая для общества личность, убийца, аферист, вор и пироманьяк.

Во время следствия неожиданно на свет стали всплывать факты, которые потрясли не только обитателей Байонны, но и все США. Оказалось, что «национальному герою» теперь приписывалось отравление капитана Уилмотта и поджог «Морро Касл».

Во время разбора дела, проанализировав целый ряд обстоятельств, предшествовавших пожару, опросив свидетелей и очевидцев, эксперты воссоздали картину катастрофы «Морро Касл». За час до выхода лайнера из Гаваны капитан Уилмотт, увидев начальника радиостанции несущим две бутылки с какими-то химикатами, приказал ему бросить их за борт...

Полиции стало известно, что Уилмотт и Роджерс давно враждовали. Факт отравления капитана не вызвал у экспертов сомнения, хотя прямых улик и не было (труп во время пожара сторел).

Эксперты по вопросам судостроения и химии предположили, что Роджерс поджег судно с помощью бомб замедленного действия в двух или трех местах. Он отключил автоматическую систему пожароопределения и пустил газолин из цистерны аварийного дизель-генератора с верхней палубы на нижние. Вот почему пламя распространялось сверху вниз. Он также учел место хранения сигнальных фалыпфейеров и ракет. Этим объяснялось быстрое распространение огня на шлюпочной палубе. Схема поджога была продумана профессионально, со знанием дела.

10 января 1958 года Роджерс скончался в тюрьме от инфаркта миокарда.

«ТЕТИС»

1 июня 1939 года

Английская подводная лодка затонула во время испытаний у берегов Англии. Погибли 99 человек.

Подводная лодка «Тетис», построенная на верфи фирмы «Кэмвел Лэйрд» в Беркенхеде (около Ливерпуля), вышла в море для проведения ходовых испытаний, имея на борту 103 человека. На лодке находились командир флотилии подводных лодок, в которую предстояло влиться «Тетису», капитан 1-го ранга Орам, 53 члена экипажа, 20 представителей служб и управлений Адмиралтейства, входивших в состав приемной комиссии, 26 работников верфи и три представителя предприятий-контрагентов.

В 10 часов 00 минут подводная

лодка отошла от пирса верфи и направилась в море для выполнения программы погружений. В назначенном месте ее ожидал буксир «Гребекон», задачей которого было оповещение судов, способных помешать проведению погружений. Средств звукоподводной связи с лодкой, а также шифровальных таблиц для передачи секретных сообщений в штаб флота буксир не имел.

В 13 часов 40 минут «Тетис» приступил к погружению. С борта буксира видели, как подводники покинули мостик. Вслед за этим послышался шум воздуха, вытесняемого водой из цистерн главного балласта. Однако, вопреки ожиданиям, лодка не желала уходить под воду. Ее рубка еще в течение 1 часа оставалась на поверхности.

Сам по себе случай непогружения лодки не был чем-то необычным:

при расчетах балластирования подводного корабля всегда предпочитают

ошибаться в безопасную сторону. Однако последующие события приняли трагический оборот.

Как выяснилось позже из рассказа спасшихся подводников, командир лодки счел, что неудовлетворительная балластировка объясняется отсутствием воды в двух носовых торпедных аппаратах, которые, согласно расчетам, необходимо было заполнить в компенсацию массы отсутствовавших на лодке торпед. Он послал в носовой отсек командира минно-торпедной боевой части лейтенанта Вудса, чтобы тот проверил, заполнены эти аппараты или нет.

350

ке. В 14 часов 30 минут из Беркенхенда прибыл буксир, доставивший оборудование для кислородно-ацетиленовой резки, с помощью которого предполагалось прорезать отверстие в прочном корпусе и через него извлечь оставшихся в живых людей. Для страховки на корму лодки был заведен трос, удерживаемый буксиром и спасательным судном. В 15 часов 10 минут этот трос лопнул, и кормовая часть «Тетиса», подняв огромную волну, скрылась под водой.

Только после 18 часов к месту катастрофы начали подходить аварийно-спасательные средства: тихоходные судоподъемные суда и буксиры с понтонами из Ливерпуля; эсминец с четырьмя гражданскими водолазами-глубоководниками и необходимым оборудованием на борту. Менее чем через два часа после прихода эсминца к месту происшествия водолазы были уже на палубе затонувшей лодки. В 3 часа 00 минут 3 июня к ним присоединились водолазы со спасательного судна ВМФ «Тедуорт»...

Но было уже поздно. В отсеках «Тетиса», затонувшего вследствие выхода из строя пробного краника и системы открывания крышек торпедного аппарата, погибли 99 человек.

«РОЙАЛ ОУК»

15 октября 1939 года

Британский линкор взорвался на рейде главной базы королевского флота Скапа-Флоу. Погибли 833 человека.

1939 год. Тревожная октябрьская ночь окутала Британские острова. В главной базе королевского флота Скапа-Флоу застыл на рейде линкор «Ройал Оук». Корабль только что

вернулся из очередного похода, и утомленная команда получила долгожданный отдых. Казалось, ничто не предвещало беды, как вдруг около часа ночи глухой удар сотряс весь линкор. Сигнал тревоги поднял с коек спящих моряков и разбросал их по постам. Вскоре на мостик поступили первые доклады: «Подводная пробоина в районе форштевня. В результате внутреннего взрыва были повреждены цистерны жидкого топлива, сорваны со стопоров якорь-цепи». Затем высокий столб воды взметнулся у правого борта, в районе дымовой трубы. И, наконец, взорвались пороховые погреба. Смертельно раненный линкор повалился на борт. Через полчаса в бухте, покрытой толстым слоем мазута, плавали лишь обломки корабля да немногие уцелевшие моряки. Утром королевский флот недосчитался

833 человек.

Первые дни после катастрофы английское командование отмалчивалось: оно было в полном неведении относительно причин катастрофы. Горькая истина стала известна лишь через несколько дней, когда в Берлине затрубили фанфары. Вот что сообщала официальная пресса фашистской Германии.

В ночь на 14 октября подводная лодка U-47 под командованием лейтенанта Гюнтера Прина проникла в английскую базу через пролив Керк. Не найдя добычи в западной части акватории, Прин начал обследовать восточную. Вскоре он обнаружил при свете северного сияния линкор «Ройал Оук» и линейный крейсер «Рипалз». Позиция для атаки была идеальной. После первой атаки оба английских корабля получили повреждения. Перезарядив аппараты, Прин повторил атаку. Три торпеды, достигшие цели, решили участь «Ройал Оук».

Триумфальная поездка в Берлин, национальные чествования, прием у фюрера – вот что ожидало всех отличившихся в Скапа-Флоу. Вскоре на книжных прилавках Германии появился очередной бестселлер «Мой путь в Скапа-Флоу» Гюнтер Прин, теперь уже капитан-лейтенант, описал свои

352

подвиги. Его боевой путь оборвался 10 марта 1940 года, когда английские корабли в 200 милях к югу от Ирландии потопили U-47.

Естественно, фашистская пропаганда не преминула возвести Прина в ранг «бессмертного героя».

Правда, уже тогда в адрес подводника звучали скептические замечания. Прежде всего немецкие летчики были неприятно удивлены, увидев «тяжело поврежденный крейсер «Рипалз» в целостности и сохранности. Узнав об этом, Прин поспешил поправиться, заявив, что он подорвал не «Рипалз», а линкор «Арк Ройал». Но авианосец также пребывал в боевом строю. Более того, как утверждало английское командование, на рейде Скапа-Флоу в день атаки находились только линкор «Ройал Оук» и старый транспорт гидроавиации «Пегасус». Последний никак не походил ни на линкор, ни на авианосец, не говоря уже о том, что Прин его вообще не заметил.

Недоумения вызывали и сами описания прорыва U-47. Чего стоили,

например, ссылки на приливное течение: в 23.30 -- «попутный прилив» (лодка на подходах к базе); в 00.30 - «слабый прилив» (лодка в гавани); а через несколько минут скорость приливной волны якобы достигла 10 узлов! Между тем в Скапа-Флоу к полуночи прилив заканчивается.

Если верить книге Прина, он сам выбирал удобнейшую позицию для торпедной стрельбы: большой неподвижный корабль стоял боком к лодке (курсовой угол – 90 градусов), дистанция была оптимальной. И в таких условиях, напомилавших учебные стрельбы, без всякого противодействия опытный подводник ухитрился с первого залпа не попасть в линкор (из четырех выпущенных торпед лишь одна, по словам Прина, попала в «Рипалз»).

Гибель «Ройал Оука» командование британского флота объясняло случайностью, роковым стечением обстоятельств: блокшив, который должен был закупорить приновскую лазейку, опоздал прибыть в бухту на сутки. Да и кто мог ожидать от немцев такой осведомленности о системе обороны и навигационной обстановке в Скапа-Флоу, а главное, такой дерзости.

Эти доводы убеждали не всех. По кораблям и базам Англии поползли слухи, объяснявшие «истинные причины гибели» линкора. Вот одна из версий. „ „ Вскоре после самозатопления немецкого флота в английской базе

Скапа-Флоу (по условиям перемирия 1917 года, немецкий флот был сосредоточен в Скапа-Флоу, где впоследствии его затопили сами немцы) морской офицер Альфред Веринг оказался на грани нищеты. Денег он не скопил, а его единственным увлечением были часы. Все это и привело безработного моряка в одну из немецких часовых фирм. В качестве коммивояжера Веринг объездил страны Европы, где, помимо коммерческих заданий, выполнял поручения германской секретной службы.

Так продолжалось до 1926 года, когда Веринг решил осесть в Швейцарии. В традиционно нейтральной стране он не только освоил в совер «РОЙАЛ ОУК» 355

шенстве профессию часового мастера, но и сменил имя вместе с подданством. В 1927 году швейцарский гражданин Ортель эмигрировал в Англию и поселился в городе Керкуол, рядом с главной базой английского флота Скапа-Флоу.

Новый житель Керкуола вскоре открыл часовой магазин. Помимо своего бизнеса, часовщик увлекался парусным спортом и рыбной ловлей. Никто не обращал внимания, что он предпочитал удить рыбу в районах проливов, соединяющих гавань Скапа-Флоу с Северным морем. Именно там, где были расположены управляемые минные заграждения, посты наблюдения, сети и блокшивы, закрывавшие проход в гавань. Одним словом, к 1938 году описание системы обороны базы Скапа-Флоу лежало в сейфах фашистской разведки.

В один из октябрьских вечеров под предлогом того, что погода дождливая и покупателей не предвидится, керкуольский часовщик закрыл свой магазин раньше обычного. Тщательно заперев дверь дома, он извлек из тайника коротковолновый радиопередатчик и на несколько секунд вышел в эфир. Его позывные были услышаны на континенте, и 13 октября подводная лодка U-47 скрытно приблизилась к Оркнейским островам. Там она приняла с английского побережья неизвестного мужчину, который и принял командование лодкой. Он благополучно провел субмарину через узкости и заграждения пролива Керк, а затем после потопления линкора вывел ее назад в Северное море.

Нетрудно было догадаться, кто был этот человек. Но имя его так и осталось неизвестным. Альфред Веринг сбросил личину Альберта Ортеля и растворился среди офицеров флота.

Такова легенда о часовщике-шпионе. Впрочем, расследование, проведенное в свое время местной газетой «Оркней Геральд», показало, что ни старожилы города, ни часовщики, ни чиновники — никто ничего не знал об Альберте Ортеле. Официальные источники на западе также отрицают эту версию.

У фашистов были и другие возможности довольно обстоятельно ознакомиться с базой Скапа-Флоу: в предвоенное время ее посещали немецкие корабли, с первых дней войны она находилась под постоянным наблюдением с воздуха и из-под воды. Кроме того, немецкой разведке в то время был известен английский морской радиошифр. Следовательно, переговоры должностных лиц королевского флота не были для противника секретом, как и то, что охрана базы с моря ведется халатно, что в проливе Керк имеется «щель». Немецкие стратеги понимали, что эта лазейка вскоре будет закрыта. Иначе чем объяснить торопливость немецкого командования. Зная, что в гавани стоят два устаревших корабля – «Рипалз» и «Ройал Оук», – оно могло бы и подождать, пока туда не зайдет более ценная добыча: новый линкор или авианосец. Таким образом, прорыв Прина был хорошо подготовлен и обеспечен.

13 октября Прина информировали по радио о точном местоположении «Ройал Оука» и «Рипалза». Однако именно в ночь на 14 октября

354

линейный крейсер «Рипалз» вышел в море. Естественно, Прин не мог не знать об этом. Используя кульминационный момент прилива, U-47 проникла в Скапа-Флоу и незамедлительно направилась в район, где, по данным разведки, стояли на якоре два тяжелых корабля противника. Можно также предположить, что в ходе маневрирования в затемненной зоне приливов, а затем в самой гавани штурман субмарины заблудился, – расчетная точка на карте, в которой якобы находилась немецкая подводная лодка, не соответствовала ее действительному положению в гавани. Это расхождение, называемое у моряков «невязка», и обусловило неверное описание места и курсового угла в момент атаки «Ройал Оука». И, наконец, текст радиограммы, информировавшей о наличии в Скапа-Флоу линкора и линейного крейсера, очевидно, был достаточно категоричен и не давал повода в этом усомниться. Один из указанных кораблей был обнаружен. Второй – был плодом воображения Прина. Не исключено, что за «Рипалз» он принял какие-либо береговые сооружения. Ночью, при специфическом освещении (северное сияние), их вполне можно было принять за корпус и надстройки тяжелого корабля.

Итак, немецкая субмарина атаковала «Ройал Оук». Взрыв в носовой части корабля сопровождался относительно небольшим столбом воды, что характерно для магнитной торпеды с неконтактным взрывателем, который срабатывает не у защищенного борта, а под днищем. При этом поражаются артиллерийские погреба, машинные и котельные отделения – то есть наиболее важные и уязвимые объекты. Однако неконтактная торпеда имела тогда небольшую надежность. Неудивительно, что из четырех торпед, выпущенных при первом залпе U-47, только одна сработала.

Вахтенный начальник, находясь на мостике линкора, мог и не заметить его: верхняя палуба на баке нависала над форштевнем и закрывала его от наблюдения. Взрыв разворотил часть днища, уничтожил носовые торпедные аппараты, вызвал разрушения на складе шкиперского имущества и сорвал якорь-цепи со стопоров, после чего корабль, получив некоторую свободу перемещения, несколько изменил свое положение, развернувшись кормой.

Поскольку ряд носовых отсеков оказался затопленным, а на складе корабельного имущества к тому же были повреждены цистерны с жидким топливом, то сомнительно, чтобы аварийная команда смогла точно установить характер взрыва.

Вторая немецкая торпеда, вероятно, угодила в район расположения

погребов боезапаса противоминной и зенитной артиллерии – самое уязвимое место любого боевого корабля. Затем, используя полную растерянность английского командования, Прин благополучно выбрался из базы.

Все уцелевшие члены экипажа «Ройал Оука» дали свои показания. Выяснилось, что примерно половина из них была убеждена в том, что корабль погиб от внутреннего взрыва, а не от вражеских торпед. Сторонники этой версии утверждали, что из всех взрывов на линкоре лишь один

\*РОЙАЛ ОУК\*

355

можно без сомнения классифицировать как торпедный. Остальные же выглядели как внутренние. Причем два из них произошли в районе расположения артиллерийских погребов, а один – в районе торпедных аппаратов.

К тому времени слухи о кровавых акциях немецких шпионов и диверсантов имели достаточно широкое хождение в Англии. Стоит ли удивляться, что в печати были высказаны предположения: а проникала ли вообще немецкая субмарина в Скапа-Флоу? И не является ли ее командир всего лишь ширмой для сокрытия истинной причины гибели линкора – причины, которую немецкое командование хотело бы сохранить в тайне? Быть может, корабль потоплен диверсантами, окопавшимися на береговых складах, или подводными пловцами, проникшими на базу на карликовых субмаринах?

Английское адмиралтейство стояло на своем: атака U-47 – единственная причина гибели «Ройал Оука». Когда же журналисты потребовали доказательств, им было объявлено, что водолазы обнаружили на дне бухты осколки торпед. Впрочем, это мало кого убедило. Ведь первый взрыв произошел именно там, где были расположены торпедные аппараты линкора. Следовательно, найденные осколки могли быть английского происхождения...

Чтобы точно ответить на вопрос: почему погиб «Ройал Оук», надо поднять корабль на поверхность и обследовать повреждения корпуса. Линкор лежит на мелководье в закрытой бухте, так что задача эта не из сложных. Однако проект подъема корабля был встречен в штыки некоторыми влиятельными кругами. «Не оскорбляйте покоя мертвых героев», – такой основной довод возражений. И до сих пор «Ройал Оук» покоится на дне бухты.

«ИНДИГИРКА»

13 декабря 1939 года

Советский пароход наскочил на риф у северного берега Хоккайдо (Япония) и затонул. Большое количество жертв.

На почетном месте в Музее морского флота во Владивостоке можно видеть небольшой макет памятника, установленного в японской деревне Саруфуцу. Этот экспонат возвращает нас к трагедии века, которая долгое время скрывалась от всех, – история гибели парохода «Индибирка».

8 декабря 1939 года из бухты Нагаева во Владивосток под командованием 58-летнего капитана Н Лапшина вышел пароход «Индигоирка», принадлежавший «Дальстрою» На его борту находились около полутора тысяч человек (точная цифра до сих пор не установлена) 700 промысловых рабочих и членов их семей, 750 освобожденных из-под стражи и 60 заключенных под конвоем

Тот рейс «Индигоирки» был последним в навигации 1939 года Желающих попасть на пароход было очень много Только что была объявлена амнистия, неожиданно принеся свободу более чем полутора тысячам

колымских зеков

На пристань амнистированных перевозили открытыми полуторками

Поздней осенью на Колыме холодно, уголовники, пользуясь отсутствием охраны, избивали и раздевали ехавших вместе с ними «политиков», потом

выбрасывали на обочину

Жестокий шторм несколько дней выматывал людей

На подходе к проливу Лаперуза в перерывах между натисками пурги с мостика ненадолго увидели огонь маяка Анива и, пройдя его, проложили курс между рифом Камень Опасности и берегом острова Хоккайдо Вскоре после смены вахты в полночь на 12 декабря заступивший на вахту второй помощник капитана В Песковский сквозь пургу увидел огни и принял их за маячные Это действительно был огонь маяка, но японского, на мысе Соя-Мисаки острова Хоккайдо  
Ошибка оказалась роковой

^ИНДИГОИРКА» 557

Пароход на полном ходу наскочил на риф Тодо у северного берега Хоккайдо Судно получило пробоину по всей длине корпуса Удары волн и ветра в одно мгновение перебросили его через риф, опрокинув на борт, и выбросили на прибрежную отмель в 700 метрах от берега

В эфир полетел сигнал SOS (по некоторым источникам SOS не посылался, связь велась шифром) Вскоре вода вывела из строя радиопередатчик, связь оборвалась Моряки и пассажиры остались одни в борьбе со стихией

Большинство из них сразу же оказались в воде Остальные через иллюминаторы вытащили одеяла, одежду, закрывая от волн и пронизывающего ветра женщин и детей Их на судне было более ста

Вышли из строя механизмы, погас свет С каждым часом судно все больше погружалось тех, кто уже не мог самостоятельно выбраться на палубу, вытаскивали на канате через отверстие, прорезанное по приказу капитана На незатопленном борту по всей его длине натянули канат, за который держались люди

С большим трудом удалось спустить шлюпку, на которой десять добровольцев попытались добраться до берега С большим трудом она достигла береговой полосы В воде навсегда остались пять моряков Остальные, промокшие и еле живые, в кромешной тьме разыскали рыбацкую хижину и, обессилив, рухнули на пороге

Тем временем капитан решил послать на берег еще одну, последнюю,



шлюпку

Как только шлюпка коснулась воды, волны смыли четверых. Остальные шестеро, обрубив канат, исчезли в ночи. Но до берега удалось добраться только двоим.

В поселке Сарафуцу первым о катастрофе узнал рыбак Дзин Гиньтитиро. В дверь его дома громко постучали – на пороге стояли пять чуть живых иностранцев. Хозяин усадил их около печки, дал водки. По жестам понял, что в море большая беда. Пошел будить жившего по соседству брата Дзин Гиндзо. Тот в испуге стал уверять, что это вовсе не потерпевшие с корабля, а высадившийся на остров советский десант, – ведь отношения между нашими странами после конфликта на Халхин-Голе были довольно сложными. Тем не менее братья сообщили о спасшихся русских в порт Вакканай.

Начальник полицейского управления городка Вакканай Такэси, которому было доложено о кораблекрушении, был в полном замешательстве. С одной стороны, не направлять спасательные суда нельзя, с другой – посылать их в такую непогоду – явное безумие. Спасать врага, жертвуя своими людьми, не хотелось. Было принято решение командировать на место происшествия помощника полицейского инспектора и с ним еще трех человек.

Полицейский инспектор Тоэиси Исаму приказал трем судам приступить к спасательным работам. Японские экипажи в течение нескольких часов прилагали все усилия, чтобы спасти людей. Одно судно было зафрахтовано военными, и майор Танабэ Райти, отдавая приказ о выходе в море в сильный шторм, брал на себя большую ответственность. Если бы с кораблем что-нибудь случилось, то майору не оставалось бы ничего другого, как сделать себе харакири.

На рассвете жители Сарафуцу увидели лежащее на боку судно, на котором стояли люди, взывая о помощи. Деревушка ничем помочь не могла. А шторм не ослабевал, выбрасывая на побережье тела погибших. Жители попробовали спустить небольшое рыболовное судно, но оно тут же опрокинулось. Члены молодежной организации, отрядов самообороны поселка вытаскивали на берег тела, перевязывали тех, кто подавал признаки жизни, кормили спасенных.

12 декабря в 16 часов информация о гибели парохода «Индибирка» была передана посольству СССР в Токио. В это время ситуация на судне стала критической. «Индибирка» сильно накренилась. Волны продолжали омыывать людей, чьи силы были на исходе.

Японцы попытались снова завести маленькую рыболовную шхуну «Тенхо мару». Но и она, отойдя от причала, в конце концов перевернулась. К счастью, японским спасателям удалось благополучно добраться до берега. В это время на место происшествия прибыли представители полицейского управления городка Вакканай, врач, переводчики.

Три парохода «Карафутто мару», «Сосуи мару» и «Санте мару» только 13 декабря около двух часов ночи смогли выйти из порта Вакканай на место катастрофы. Рискуя жизнью, экипажи пытались спасти людей. В результате к 13 часам в безопасное место были доставлены 395 человек. Жители поселка не смыкая глаз, всю ночь и утро продолжали убирать трупы, приводить в чувство оставшихся в живых.

Спасенных согревало сердечное тепло простых японцев, которые поделились с ними своей одеждой. Когда пострадавшие ехали на санях до железнодорожной станции, в каждом поселке их поздравляли с благополучным исходом.

В Вакканай были доставлены 402 человека, их посадили на пароход

«Карафуто-мару», и 14 декабря он отбыл в Отару.

15 декабря консул острова Хоккайдо посетил пострадавших. Он находился с ними до тех пор, пока их не отправили на родину на пароходе

«Ильич».

Но возвращение домой оказалось трагическим: капитана «Индигирки» Н. Лапшина приговорили к расстрелу, больше повезло его второму помощнику В. Песковскому, который получил десять лет лишения свободы.

А на побережье у поселка Саруфуцу волны продолжали выбрасывать

трупы. Все погибшие по согласованию с Советским правительством были кремированы, а затем отправлены в СССР спецпоездом.

Однако позже японцы обнаружили еще 30 трупов советских граждан. Они были похоронены на кладбище у храма около деревни Саруфуцу. На

^ИНДИГИРКА»

359

могиле установили деревянное надгробие с соответствующей надписью на японском.

По данным японских газет, всего было спасено 430 человек, в том числе 35 женщин и 22 ребенка. 741 человек погиб.

Гибель парохода «Индигирка» — одна из самых трагических катастроф в мировой истории кораблекрушений. Однако пребывание на его борту заключенных сделало это событие малоизвестным. Его пытались предать забвению. Но не забыли о гибели несчастных в поселке Саруфуцу. Ежегодно 12 декабря местные жители отмечали день их памяти.

В 1969 году у местной администрации возникла идея установить на месте надгробия настоящий памятник. В 1970 году было создано «Общество по сооружению памятника погибшим при кораблекрушении судна «Индигирка».

12 октября 1981 года состоялось открытие монумента. По задумке японского архитектора И. Кендзи, пьедестал выполнен из серого дальневосточного гранита. Сам памятник представляет собой пятиметровую металлическую скульптуру в виде трех взявшихся за руки стилизованных фигур, защищающих человеческую жизнь. Своеобразный символ помощи в общей беде...

«ЛЕНИН»

27 июля 1941 года

Советский пароход, шедший во главе каравана судов, затонул в районе мыса Сарыч на Черном море. Погибли около 900 человек.

В 1909 году для царской России на германской судовой верфи в Данциге (ныне Гданьск) был построен пароход «Симбирск». Этот элегантный двухтрубный красавец, предназначенный для перевозки пассажиров и грузов на дальневосточных линиях России, имел длину 94,8 метра, ширину – 12,6 метра, осадку – 5,7 метра. Пароход был вполне комфортабелен по тем временам, имел хорошие каюты и кубрики для размещения 472 пассажиров и два трюма в носовой части, рассчитанные на 400 тонн груза.

В годы Советской власти пароход переименовали в «Ленин». В сентябре 1925 года по решению правительства «Ленин» доставил в японский порт Нагасаки груз для пострадавших от землетрясения. В конце

1925 года пароход перевели на Черное море, где он совершал в основном рейсы по крымско-кавказской линии. Даже по сравнению со своими более молодыми собратьями «Ленин» имел приличную скорость – 16,5 узла.

Перед самой войной пароход сел на камни под Одессой. В 1941 году судно было модернизировано – вместо двух труб сделали одну, более широкую. В это же время капитаном «Ленина» стал 48-летний Иван Семенович Борисенко. С 1930 года он возглавлял экипажи таких известных судов, как «Чичерин», «Сванетия», «Льзов», «Грузия», «Абхазия». За рейсы на пароходе «Зырянин» с грузом помощи для республиканской Испании Борисенко был награжден орденом Ленина.

В первый свой военный рейс пароход «Ленин» вышел из Одессы в Мариуполь 12 июля 1941 года с эвакуированными и грузом сахара на борту.

22 июля пароход при подходе к Одессе был атакован тремя фашистскими бомбардировщиками, но их отогнал огнем крейсер «Коминтерн».

В эти дни немецкая авиация начала регулярные бомбежки города и порта. Появились первые жертвы среди мирного населения. Капитан Борисенко получил приказ от руководства Черноморского морского пароходства срочно принять груз и пассажиров и следовать вновь в Мариуполь.

«ЛЕНИН» 361

На берегу погрузкой руководил представитель военно-морской комендатуры порта старший лейтенант Романов. Впоследствии на суде он показал, что пропуском на пароход служил посадочный талон, но по одному талону проходили два-три взрослых пассажира. Дети в счет не шли. Много людей приходило с записками от городских и областных руководителей, военной комендатуры города Одессы. Члены экипажа размещали родных и друзей в своих каютах. Многие из них составили печальный список «пропавших без вести».

Капитан Борисенко никакого учета принятых пассажиров не вел. В

результате вместо 482 пассажиров и 400 тонн груза, согласно официальным данным, пароход «Ленин» только одних пассажиров принял на борт около 4000 человек!

Людей было столько, что ими были забиты все салоны, столовые, коридоры, трюмы и палубы, а тут пришел еще приказ принять команду в 1200 человек не обмундированных призывников. А люди все продолжали прибывать...

Боцман в очередной раз доложил, что судно перегружено, когда наконец последовала команда: «Отдать швартовы!»

С началом войны на Черном море во многих районах выставили оборонительные минные заграждения и ввели особый режим плавания, предусматривавший обязательную лоцманскую проводку.

Корабли проходили по специальным фарватерам, которые знал ограниченный круг лиц. Маяки были переведены на «манипулируемый режим» по особому расписанию, как и все береговые навигационные огни, дабы затруднить плавание кораблям противника.

Однако единой и четкой службы обеспечения коммуникаций, которой бы подчинялись и капитаны, и лоцманы, увы, на Черном море, по крайней мере, в первые месяцы войны не было.

Пароход «Ленин» отправился в свой последний рейс 24 июля 1941 года. В 22 часа 00 минут он медленно отвалил от причала и вышел в море, возглавив конвой. Конвой состоял из теплохода «Ворошилов», судна «Березина» и двух шаланд, которые плелись в хвосте, все время грозя потерять из виду основной конвой.

Наш военно-морской флот на Черном море традиционно имел подавляющее преимущество над кораблями противника даже в количественном отношении, поэтому непонятно, почему Военный совет флота не заботился о проводке судов через «секретные фарватеры», и транспорты стали подрываться на собственных минах!

Вице-адмиралу Ф.С. Октябрьскому доложили, что только в течение одного дня подорвались на своих минах в районе Железного мола и мыса Кыз-Аул два судна, а накануне в районе Керчи — транспорт «Кола». Но почему-то флот весь 1941 год напряженно ждал высадки фантастического вражеского десанта на берег Крыма, из-за чего допускал большие тактические просчеты.

362

Лоцман, находившийся на пароходе «Ленин», не имел связи с оперативным дежурным флота, поэтому радиосвязь осуществлялась через военные катера и другие корабли. На переходе морем выяснилось, что у тихоходных шаланд на борту есть свой лоцман и они могут следовать к месту назначения самостоятельно.

Наконец-то «Ленин» и «Ворошилов» могли увеличить скорость и быстро скрылись за горизонтом. Однако на траверзе мыса Лукулл капитан «Ворошилова» доложил, что на теплоходе вышла из строя машина и он не может двигаться самостоятельно. Капитан Борисенко знал, что это результат поспешного и некачественного ремонта, и принял решение отбуксировать «Ворошилов» в Севастополь. Знал он и то, что «Ворошилов» так же перегружен людьми, как и его судно.

До Севастополя было рукой подать, но из-за шаланд время было упущено. В условиях войны это была непростительная ошибка, как и ошибочно было составлять конвой из таких разных судов, да еще с плохо отремонтированными машинами.

Чудом избежав налетов авиации противника, «Ленин» отбуксировал теплоход в Севастопольскую бухту (Казачью), а сам в сопровождении сторожевого катера пошел на Ялту. Но до Ялты он так и не дошел...

Капитан 2-го ранга А.Е. Абаев свидетельствовал: «Лоцманом на пароход «Ленин» для дальнейшей проводки был назначен молодой лейтенант И.И. Свистун, недавний выпускник Ленинградского мореходного училища. Судоводитель из него мог получиться не скоро. Свистун не был готов к лоцманским проводкам в мирное время, а в военное тем более». Ему вторит контр-адмирал А. Р. Азаренко: «Свистун был зачислен в состав лоцманской службы перед самой войной... подготовлен не был, так как не имел практических навыков в вождении судов большого водоизмещения». А ведь «Ленину» предстояло плавание в районе минных полей!

Идут третьи сутки, как пароход «Ленин» отошел от одесского причала. Капитан Борисенко мрачен. Заполненный до отказа измученными и уставшими людьми, пароход ждет «добро» на выход в море. К Севастополю подошел теплоход «Грузия», вышедший из Одессы на два дня позже.

«На судне людей как сельдей в бочке, — рассказывала пассажирка М.А. Чазова, — на палубах вповалку мобилизованные, которые вместо подушек подкладывали пробковые спасательные пояса под голову. Ктото усмотрел в этом «непорядок». На третий день все спасательные пояса собрали и заперли под огромный замок, который потом не могли сбить даже топором».

Все понимали, что пароход давно был бы в Ялте, но с полдороги его почему-то вернули в Севастополь, и он опять встал на якорь в бухте Казачьей. Моряки посчитали это за плохое предзнаменование. Тягуче и тревожно шло время...

Во время томительного ожидания происходит обмен пассажирами. С комфортабельного «Ленина» принудительно отправляют одну семью на «Ворошилов», а с «Ворошилова» другую семью — добровольно на «Ле

<ЛЕНИН>

363

нин». Пассажир парохода «Ворошилов» вспоминал: «...на теплоходе оказалась высокопоставленная семья, которая потребовала перевести ее на комфортабельный пассажирский «Ленин». Дело в том, что на «Ворошилове» все жили в грузовых трюмах, где были оборудованы нары. Были спущены шлюпки, и вскоре обмен состоялся. После трагедии на утро капитан «Ворошилова» А. Шанцберг сказал прибывшей семье: «Видите, как обернулась судьба, а вы вчера так возмущались...»

Наконец вечером 27 июля в 19 часов 15 минут получили радиogramму. «Транспортам сняться и следовать в Ялту».

«Ленин» и «Ворошилов» в сопровождении сторожевого катера СКА-026 вышли в море, но конвой был жестко ограничен в скорости передвижения: «Ворошилов» не может дать больше 5 узлов!

Уже на следствии второй помощник капитана Г.А. Бендерский скажет:

«Караван был составлен абсолютно неправильно. Такой подбор судов я считаю преступным!» Но все молчали. Молчал капитан, молчали его помощники...

Наконец, нельзя не сказать о еще одной непростительной оплошности капитана Борисенко. Как потом было выяснено, в Одессе для отражения налетов противника на носу и корме было установлено два зенитных орудия. Это, как говорят моряки, «дополнительный металл» – следовательно, необходимо было «устранить девиацию», дабы сделать более точными показания компаса. Кроме того, в трюмы также был загружен металл в качестве необходимого груза (450 тонн), подлежащего перевозке в Мариуполь.

И наконец, последнее, также немаловажное: на пароходе «Ленин» почему-то отсутствовал эхолот для замера глубины, а лаг для вычисления скорости судна был не выверен!

Итак, целый ряд упущений, ошибки плюс преступная халатность перед тем, как на перегруженном людьми судне выйти в ночной рейс, по узкому фарватеру в окружении минных полей. При этом для охраны «Ленина», «Ворошилова» и «Грузии», на которых находились около 10 000 человек, был выделен лишь один сторожевой катер СКА-026.

Причина этого – несогласованность действий гражданского и военного руководства на Черном море.

Южная ночь наступает быстро. Кромешная тьма окутала «Ленин», «Грузию», «Ворошилов» и сторожевой катер, следовавшие в кильватер друг другу. Слева берег только угадывался, не видно было ни одного огонька (светомаскировка). Капитан Борисенко, молодой лоцман Свистун и вахтенный рулевой Киселев всматривались в темноту.

Лоцман Свистун нервничал. По мере следования, с берега «манипуляторная служба» по указанию оперативного дежурного должна была на короткое время зажигать условные огни. Но огней не было видно, и не было возможности по пеленгу уточнить курс.

Дул северный ветер, заставляя суда дрейфовать. Ему помогало течение за мысом Фиолент.

364

Нервничал и капитан Борисенко. В Севастополе не было никакого инструктажа должностных лиц конвоя, не было письменного предписания, не был назначен даже старший конвоя, не были уточнены особенности плавания в этом районе и вопросы обеспечения безопасности. Кругом неразбериха. Никакого «флотского порядка»!..

Приглушенно работали машины, заставляя корпус парохода слегка вибрировать. Скорость хода – минимальная.

В 23 часа 33 минуты сильный взрыв заставил содрогнуться весь пароход «Ленин». Взрыв произошел между трюмами № 1 и № 2 с правого борта, после чего пароход стал оседать носом при возникшем крене на правый борт. Раздались крики: «Тонем!»

Капитан Борисенко дал команду: «Лево руля!» и затем: «Полный вперед!» – в надежде поближе подойти к крымскому берегу.

Очевидец Колодяжная рассказывала: «В момент взрыва я спала в каюте... Проснувшись, я спустилась на вторую палубу, судно стремительно валилось на правый борт. Навстречу мне с главной палубы бежали пассажиры с криками. В этот момент крен судна был примерно 15–20 градусов. Я поняла, что шлюпки спустить не удастся, и побежала к себе в каюту. Взяла нагрудник (спасательный пояс), портфель с деньгами, схватила за руки мать и стала выходить. В коридоре было много воды.

Крен судна увеличивался. Меня мать тащила к правому борту, а я ее к левому. В это время на меня кто-то упал, я упустила руку матери...

Меня что-то потянуло. Я очутилась в море и увидела, что на меня валится труба. Я отплыла в сторону и все время наблюдала, как тонул пароход. Я видела, как корма парохода поднялась, винты продолжали работать. Потом он стал вертикально и быстро пошел под воду. Наступила удивительная тишина, и затем раздались крики ужаса, оказавшихся в воде. Я стала плыть к берегу...

Продержалась на воде часа три, потом меня подняли на борт «Грузии».

Пароход «Ленин» погрузился в воды моря за 7–10 минут. Шедшая в кильватере «Грузия» приблизилась к месту гибели. Капитан дал команду по трансляции: «Спустить шлюпки на воду!» Не разобрав, в чем дело, люди в панике бросились к шлюпкам. Команда веслами и кулаками пыталась отбиться. «Шлюпки спускают для оказания помощи пассажирам «Ленина», – хрипела трансляция, но это мало помогало. Было упущено много драгоценного времени. Шлюпки спустить не успели..

Конечно, многие члены экипажа парохода «Ленин» вели себя самоотверженно, спасая жизни людей, но быстро затонувшее судно увлекло их на дно. Капитан Борисенко, трое его помощников и лоцман покинули судно последними. Успели спустить на воду лишь две спасательные шлюпки. «Грузии», «Ворошилову» и подоспевшим катерам удалось спасти в кипевшем от людских голов море лишь около 600 человек. В основном это были те, кому достались пробковые пояса, спасательные круги и кто

365

был в шлюпках. Те, кто не умели плавать, тонули мгновенно. Многих увлекла в пучину намокшая одежда...

Точной цифры погибших нет по той простой причине, что не было сведений о числе людей, находившихся на борту. Разумеется, капитан обязан знать эту цифру, но он не знал ее.

По регистру СССР пассажировместимость парохода «Ленин» была 472 места. В действительности было принято в три раза больше людей, то есть свыше 1300. Если к этому добавить 1200 человек мобилизованных, которые размещались на верхней палубе, и учесть людей, которые были в других помещениях парохода, то число в 3000 человек, находившихся на пароходе в момент взрыва, станет реальным.

Спасение людей на пароходе «Ленин» производилось по принципу «спасайся, кто может». Найдшиеся в помещениях в большинстве своем там и остались.

Получив доклад о взрыве парохода, оперативный дежурный приказал всем обеспечивающим службам действовать, для спасения людей выслал из Балаклавы торпедные катера в район взрыва и доложил командующему флотом. В дневнике адмирала Октябрьского появляется запись:

«23 июля. ...В 00.25 оперативный дежурный штаба флота доложил, что получено донесение о гибели пассажирского ПХ «Ленин», шедшего из Одессы на Кавказ и в 23.00 затонувшего в районе мыса Сарыч. Что за причина гибели ПХ, сколько погибло людей – уточняют. На ПХ был наш военный лоцман, в конвое один катер МО-4».

«29 июля. Принял у себя на ВФКП капитана ПХ «Ленин» тов. Борисенко и нашего военного лоцмана тов. Свистуна. Оба остались живы после той ужасной катастрофы. Очень много погибло женщин, стариков, детей. А сколько? Капитан не знал, сколько на борту у него было людей. Это непостижимо, но это так. Будут уточнять в Одессе».

«31 июля. Наконец кое-что уточнили в связи с походом из Одессы на Кавказ ПХ «Ленин». Все шло по линии гражданской и Морфлота. ПХ «Ленин» взял на борт около (точно никто не знает) 1250 пассажиров и 350 тонн груза (цветные металлы в слитках). На борт прибыл наш военно-морской лоцман тов. Свистун, и ПХ «Ленин» вышел из Одессы... По всем дачным, ориентировочно погибло до 900 человек...»

В Москву пошли уменьшенные данные – призывников 700 человек, эвакуированных – 458, погибли – 650.

Автор книги «Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне» Б. Вайнер утверждает, что было спасено 500 человек: 200 спас «Ворошилов», а «Грузия» и сторожевые катера – 300.

Обратимся к другим источникам. Л. Болгаров считает: «всего было спасено 272 человека. Эта цифра, можно сказать, достоверна, так как сразу же по прибытии в Ялту «Грузии» и «Ворошилова» была проведена проверка спасшихся. Им была оказана помощь. Мне, к примеру, выдали полотняные брюки, черную сатиновую косоворотку и парусиновые туфли ко

366

ричневого цвета. Для получения подобной помощи были составлены списки спасенных. Из числа команды спаслась половина».

Капитан Борисенко на следствии назвал число погибших членов экипажа – 43 человека из 92.

Почему произошел взрыв? Из-за плавающей мины или торпеды? Вахтенный помощник Бендерский говорил: «Убежден, что взрыв – от стоячей мины. Я наблюдал внимательно за горизонтом и ничего подозрительного – следов торпеды или подводной лодки не было».

А вахтенный радист И. Назаретий на допросе заявил: «27 июля около 23 часов 45 минут или 23 часов 46 минут я находился в радиорубке, и в этот момент с правого борта, у носа корабля произошел взрыв, которому предшествовал сильный металлический удар, от него судно сильно содрогнулось, и через 1–2 секунды произошел взрыв, вся верхняя палуба была окутана белым дымом... Когда мы были в порту Ялта на теплоходе «Ворошилов» в кают-компании вместе со старшим радистом Ткачуком, к нам обратился какой-то пассажир с этого судна, который сообщил, что в числе спасенных с парохода «Ленин», находящихся на «Ворошилове», есть два пассажира, которые в момент взрыва находились у правого борта и до взрыва видели белую светящуюся струю в море, приближавшуюся к пароходу «Ленин».

Об этом на допросе говорил машинист 1-го класса П. Попов, находившийся в машинном отделении и слышавший сильный удар в правый борт



до взрыва.

Следователей это показание не заинтересовало. Но почему?

28 июля ровно в 10 часов наши СКА атаковали обнаруженную в районе Севастопольской базы подводную лодку и потопили ее. 2 июля Военный совет Черноморского флота доложил наркому ВМФ: «...было точно установлено, что на черноморском театре в наших ВМБ действовали 11–12 немецких подводных лодок...»

Карл Дениц, командовавший в 1936–1943 годах подводным флотом фашистской Германии, утверждал, что подводные лодки начали перебрасываться с Северного и Балтийского морей по Эльбе до Дрездена, затем по автострате до Регенсбурга и потом вниз по Дунаю на Черное море лишь весной 1942 года.

Если это так, то работа разведки Черноморского флота была не на высоте, и запись в дневнике вице-адмирала Октябрьского от 29 июля, что Босфор прошло большое количество ПЛ – вошли в Черное море, сделанная по докладу разведотдела, недостоверна.

Однако в Черном море были румынские подводные лодки, была и торпедоносная авиация. Капитан 1-го ранга в отставке И. Поляк писал, что некоторые лоцманы утверждали, что в трофейных документах был обнаружен доклад фашистского командира подводной лодки о торпедировании парохода «Ленин», но документальных подтверждений найти не удалось.

<ЛЕНШЬ

367

Исключить версию торпедирования можно только после осмотра корпуса парохода.

Спасенных пассажиров разместили в санатории «Большевик», где им была оказана помощь. Спасшиеся члены экипажа интенсивно допрашивались сотрудниками НКВД Крымской области и Особого отдела Черноморского флота.

30 июля было возбуждено уголовное дело по обвинению военных лоцманов лейтенанта Ивана Ивановича Свистуна, 1909 года рождения, и старшего лейтенанта Ивана Авраамовича Штепенко, 1895 года рождения. 11 и 12 августа состоялось закрытое заседание Военного трибунала Черноморского флота в составе председательствующего бригавоенюриста Лебедева, членов бригавоенюриста Бондаря и военюриста юриста 3-го ранга Фридмана. Трибунал заседал 7 часов и, не добившись признания обвиняемых в вине, не доказав вины лоцманов, не назначив технической экспертизы, не сделав частного определения в адрес основных виновников катастрофы, 12 августа приговорил лишить И. Свистуна воинского звания лейтенанта на основании статьи 193–17 «б» и подвергнуть высшей мере наказания – расстрелу. Приговор был окончательный и обжалованию не подлежал. И. Штепенко был приговорен к 8 годам тюремного заключения с отбытием наказания после войны.

Напрасно Иван Свистун доказывал суду (и это подтвердили свидетели), что «манипулируемый режим» бездействовал, что лоцманская проводка не была обеспечена, что маяк на мысе Сарыч зажегся лишь после того, как «Ленин» подорвался и стал тонуть. Суд не принял во внимание его показания.

Когда материалы о гибели парохода «Ленин» были рассекречены, офицеры и моряки Севастопольского Военно-научного общества потребовали дополнительного расследования всех обстоятельств.

18 августа 1992 года Военный трибунал Черноморского флота под председательством полковника юстиции А.Д. Ананьева, с участием помощника прокурора флота подполковника С. Г. Мардашина рассмотрел в судебном заседании уголовное дело по протесту в порядке надзора и определил: «Приговор Военного трибунала Черноморского флота от 12 августа 1941 года в отношении И.И. Свистуна отменить, а делопроизводство прекратить за отсутствием в его действиях состава преступления».

БАРЖА № 725

16 сентября 1941 года

Трагедия на Ладоге по своим масштабам не уступает гибели «Титаника». В результате катастрофы погибли более 1000 человек.

Эта малоизвестная история произошла осенью 1941 года, когда фашистские войска сомкнули кольцо вокруг Ленинграда по суше. В этих условиях предпринимались отчаянные попытки эвакуировать из осажденного города как можно больше людей через озеро Ладога.

16 сентября 1941 года состоялась отправка эшелонов с уже успешными половецкими слушателями военно-морских училищ Ленинграда, из которых, по приказу Ворошилова, создавался новый особый курсантский батальон.

Первый эшелон, отправленный с финского вокзала, прибыл на станцию «Ладожское озеро» около 13 часов. Местом погрузки был выбран прибрежный лес вблизи порта Осиновец.

Около 17 часов поступил приказ погрузить курсантов. Плавсредством служила баржа № 725, специально предназначенная для перевозки особого батальона. Но к этому времени она оказалась уже на одну треть загружена людьми из различных учреждений, да и другими пассажирами. В итоге, по разным данным, на баржу погрузились от 1200 до 1500 человек, которым предстояло пересечь озеро с запада на восток до порта Новая Ладога. Среди грузов были даже автомашины.

...Легкие порывы ветра, небольшая волна и относительно ясная погода не вызывали у людей никаких опасений. Однако на душе капитана буксира «Орел» Ивана Дмитриевича Ерофеева было беспокойно. Он ходил по Ладоге не один год и хорошо знал коварство осенней погоды в этих местах. Он высказал свои опасения по поводу буксировки баржи в условиях приближавшегося шторма.

Однако начальство оставило приказ без изменения. Ладога отличается от малых морей только пресной водой. К примеру, средние глубины в Ладожском озере в 3,6 раза больше, чем в Азовском море, а максимальные – в 16 раз. При скорости ветра более 18 метров в секунду высота волн здесь достигает 6 метров.

Итак, в ночь на 17 сентября 1941 года баржа вышла в свой последний

рейс.

БАРЖА № 725

369

В трюме освещения не было. Лишь изредка вспыхивали спички, когда кто-то искал место для ночлега. Наконец все устроились и начали засыпать под шум воды.

Постепенно ветер крепчал, волнение усилилось. Начавшаяся качка – сначала бортовая, а затем и килевая – разбудила людей. С непривычки у многих началась морская болезнь. Особенно тяжело ее переносили женщины.

Неожиданно корпус баржи сильно заскрипел. В темноте трюма послышались обеспокоенные голоса, и в воздухе повисло ощущение большой беды. Как бы в подтверждение тому послышался шум льющейся воды. Было примерно три часа ночи. При свете спичек обнаружили трещину в обшивке борта. Попытки заткнуть течь вещами успеха не имели – не было ни крепежного материала, ни инструментов.

Старая баржа не способна была долгое время выдерживать удары огромных волн. Через некоторое время в средней части корпуса раздался страшный скрежет, обшивка лопнула, и через большую трещину вода стала быстро заполнять трюм. Поплыли чемоданы, ящики...

В темноте людей охватила паника, послышались крики ужаса, усилился общий шум. Казалось, что спасение может быть только на палубе, и люди устремились к выходным люкам. Однако центральный люк оказался закрытым на запор с палубы, из-за чего на сходнях под ним скопился народ. На требования открыть люк с палубы отвечали, что выходить наверх нельзя в интересах маскировки.

Отчаявшиеся пассажиры, заливаемые водой из треснувшего борта, сумели где-то разыскать топор, которым стали рубить люк снизу. Но на палубе у люка встал лейтенант Сазонов и, размахивая наганом, требовал оставаться в трюме и наверх никому не выходить.

Тогда люди от охраняемого лейтенантом бросились к другому, кормовому, через который к то\iu времени кое-кто уже начал выходить наверх. Скоро и тут скопилось много народу. Объятые страхом люди напирали на идущих впереди, а пропускная способность люка была невелика. Каждый человек старался проскочить через люк побыстрее. Не зная о том, что рядом время от времени проносится огромный тяжелый румпель, кое-кто попадал под его роковой удар – человек либо валился обратно на сходни, либо его сметало за борт, откуда возврата уже не было.

В конце концов центральный люк все же был открыт, и выходить из трюма стали быстрее и организованнее. В первую очередь наверх вывели женщин и детей.

Ладога бушевала. Надо отдать должное мужеству терпящих бедствие – люди вели себя относительно спокойно, паники не наблюдалось. Старались держаться группами, разговаривали, даже шутили. Ночь кошмаров была еще впереди.

Баржа оседала все глубже. Надо было хоть как-то поддерживать плавучесть судна. Капитан-лейтенант Боков, полковой комиссар Макшанчи" ков и группа курсантов с помощью ведер и ручной помпы пытались отка

370

чать воду из трюма. Качали помпу быстро. На место уставших или смытых за борт людей тут же приходили другие. Встав цепочкой, курсанты вычерпывали воду из трюма четырьмя найденными ведрами. Пытались черпать даже бескозырками, но с каждой волной через люки и щели воды наливалось в трюм больше, чем ее откачивали. Когда это стало очевидным, люди перестали бесполезно тратить силы\Сбросили за борт автомашины, и на какое-то время показалось, что баржа немного всплыла и стала легче всходить на волну. Это воодушевило людей, за борт полетели

личные вещи.

Но передышка оказалась кратковременной. Неумолимая стихия продолжала наступать. Перекатывающиеся через палубу волны смывали за борт одного человека за другим. Практически все они погибли: в ту ночь температура воды колебалась в пределах от +10 до +12 градусов, а температура воздуха от +4 до +9. В таких условиях даже опытному пловцу трудно было рассчитывать на удачу.

Некоторые мужчины и женщины, увидев, как быстро уходят на дно те, кто не успел избавиться от тяжелой одежды и обуви, раздевались. Одни жались друг к другу, старались привязаться к выступам на палубе. Другие, считая безнадежным оставаться на барже, прыгали в воду, прихватив деревянный брус.

Известный среди курсантов пловец К. Кутузов решил добраться до берега вплавь, несмотря на то, что берега не было видно. Увы, он погиб. Такая же участь постигла еще нескольких пловцов. Людей накрывало волной, затягивало под баржу, другие погибали от переохлаждения.

И все же, несмотря на смертельную опасность, паники не было. Одна старушка тихо шептала, что умирать не хочется. Молодая мать умоляла окружающих спасти ее ребенка... Женщин успокаивали офицеры – мол, помощь уже идет и всех спасут. И действительно, вскоре на горизонте показалась канонерская лодка, шедшая в сторону баржи. Ее появление было встречено на барже с энтузиазмом. Один офицер забрался на крышу рубки и стал размахивать белой простыней, подавая сигналы кораблю. Однако большие волны, пасмурный предутренний свет делали полузатопленную баржу малозаметной. Чтобы привлечь внимание спасателей, стали стрелять из винтовок, но они тонули в шуме разбушевавшейся стихии. Канонерская лодка прошла мимо баржи, не заметив ее. Первоначальная радость терпящих бедствие сменилась ужасом, и это в огромной степени повлияло на дальнейшие трагические события.

...В эти минуты лейтенант Емельянов осознал, что не сможет спасти свою семью. Он представил себе страшную гибель двухлетней дочки и жены, жизнь без которых теряла всякий смысл. Отец и муж, он решил сам прекратить бесполезные, как он считал, мученья семьи. Он поставил в известность о своем намерении военкома Макшанчикова и, не дождавшись ответа, выстрелил в дочь, затем в жену и в себя. Ему никто не мешал. Вскоре тела погибшей семьи поглотила пучина.

К тому времени баржа осела настолько, что ее палуба оказалась

БАРЖА № 725

уровне воды. Буксировка стала для «Орла» невозможной. Был отдан буксирный трос, и «Орел» стал маневрировать вокруг баржи, неустанно передавая сигналы SOS.

Но среагировали на них быстрее фашистские самолеты – сначала разведчики, а затем истребители-бомбардировщики. За морскими волнами следовали ударные волны от разрывов бомб. Хлещущая со всех сторон вода дополнялась ливнем пулеметного огня. Казалось, море и небо объединились против пассажиров баржи № 7 25...

По самолетам открыли стрельбу из винтовок, но оружия было мало, и рассчитывать на эффективность такого слабого огня не приходилось. И в течение дня фашистская авиация неоднократно «утюжила» район бедствия.

Отбомбившись, самолеты в очередной раз улетели. Казалось, наступила передышка, но шторм становился все сильнее. Баржа уже так низко осела, что волны без труда прокатывались над палубой, унося людей в пучину целыми группами. Относительно безопасным местом, куда не так проникала вода, была шкиперская рубка. Поэтому мужчины стали собирать в ней промерзших женщин, детей и подростков.

Необходимо было оглядеться – где буксир, не подходят ли корабли.

Свидетель катастрофы баржи № 725 Владимир Солонцов, в то время курсант Высшего военно-морского гидрографического училища в Ленинграде, рассказывал: «Мне довелось быть одним из лучших гимнастов училища, поэтому я решил, что смогу забраться на крышу рубки с меньшим риском, чем другие. На случай, если смочет, я разделся, оставшись в тельняшке и кальсонах, и полез на рубку. Оттуда обстановка выглядела еще мрачнее. Впереди виднелся темный силуэт «Орла». Черные тучи нависали так низко, что, казалось, невысокая мачта баржи рвет их в клочья. Высокие волны шли длинными валами одна за другой. Было видно, как тупой нос баржи медленно карабкался на гребень вала, разбивал его верхушку, а затем круто падал вниз.

...Вдруг накатившаяся волна какой-то старинной трехгранной формы тараном ударила по стенкам рубки. Оставшиеся на палубе люди издали крик ужаса. Находясь на крыше, я сразу не понял, что этот водяной вал сорвал рубку с палубы и вынес ее за борт. Помню, как поразился тому, что рубка плывет среди волн, затем вспомнил, что внутри женщины с детьми, и в душе что-то надорвалось.

Никто не мог даже предположить такого варианта. Рубка стала быстро погружаться почти без крена. Кричали оставшиеся на палубе люди. В рубке все было как-то тихо – женщины и дети, вероятно, в первый момент даже не поняли, что случилось. Рубка ушла на дно меньше чем за минуту, и, когда вода хлынула в нее, матери, скорее всего, успели лишь прижать детей к себе. Их личная борьба за жизнь была проиграна...

Это были страшные мгновенья в моей жизни. Я – сильный мужчина – стоял на уходящей под воду рубке и ничего не мог сделать для спасения людей. Когда вода дошла до пояса, я оттолкнулся и поплыл в

372

,

сторону «Орла». Трудно сказать – за какое время, но мне все же удалось добраться до буксира. Матрос бросил мне веревку и помог подняться на палубу. Я присоединился к спасателям». \

Спасательные действия «Орла» начались на рассвете. Капитан буксира Ерофеев рисковал судном и экипажем, но сделал все возможное для спасения погибающих людей, не ожидая подхода других спасателей.

Когда стало ясно, что баржа еще какое-то время продержится на плаву, было принято решение спасать людей с воды. Но как же было трудно его осуществить в условиях сильнейшего – десятибалльного! – шторма.

Курсанты Ситкин и Вдовенков вспоминали, как их плотик волной прижало к борту буксира вровень с палубой, и они просто спрыгнули на нее. Через некоторое время к «Орлу» подплыла женщина. На ней было только нижнее белье, а шел уже четвертый час после начала катастрофы, ей бросили веревку, и она самостоятельно поднялась на борт.

Это, пожалуй, самые счастливые случаи. Но большинство людей было обессилено и парализовано холодом. Одному офицеру удалось добраться до буксира, но сил схватить круг не осталось. Его затянуло под корму.

«Орел» маневрировал вокруг баржи, подбирая людей, когда произошел самый страшный эпизод этой долгой трагедии. Ударами гигантских волн средняя часть палубы баржи с еще находившимися на ней сотнями людей была оторвана от корпуса и смыта за борт. Разбушевавшаяся стихия за считанные минуты раскрошила ее на мелкие части. Именно в этом страшном месиве человеческой плоти, дерева и воды быстро погибла боль-

шая часть из почти тысячи мужчин, женщин и малолетних детей, нашедших в тот день свою могилу на дне Ладоги.

«Орел» продолжал работать. Он то возносился форштевнем над водой, обнажая переднюю часть красного днища, то опадал носом, обнажая гребной винт. Более пяти часов буксир подбирал тонущих и уже недопустимо глубоко осел под тяжестью. Буксир был слишком малым судном, а вокруг находилось еще много погибающих людей, которых он не

мог принять на борт.

Тогда контр-адмирал Заостровцев, находившийся на «Орле», потребовал от командира канонерской лодки «Селемджа» оказать немедленную помощь. Оставив для «Селемджи» последнюю группу людей на разрушенной барже, «Орел» взял курс на Новую Ладогу.

Благодаря самоотверженным действиям капитана и экипажа добровольных помощников из числа спасенных, «Орел» подобрал среди волн

216 человек!

К концу трагедии баржа была низко притоплена, и только нос с кормой немного выступали из воды. Оставшиеся на ней люди при каждом приближении волны дружно и громко предупреждали: «Держись! Волна!» Держались за выступы, за палубные детали, за проломы. Тяжело тянулись часы. Люди начали переохлаждаться, коченеть. Тех, кто застывал окончательно, волны смывали с палубы на борт, либо в трюм. Потом, спустя месяц, в заполненном водой трюме будет найдено много трупов.

БАРЖА № 725 373

На горизонте виднелась канонерская лодка «Селемджа», и люди очень надеялись на нее. Но «Селемджа» в течение всего дня отбивала налеты вражеской авиации. И лишь когда «Орел» приблизился к канонерской лодке и контр-адмирал Заостровцев под угрозой применения оружия приказал ее командиру немедленно оказать помощь оставшимся на барже,

«Селемджа» подошла к терпящим бедствие. Ей удалось спасти еще 24 человека.

Точное число погибших в катастрофе баржи № 725 из-за отсутствия полного учета пассажиров никогда не станет известным. Только по спискам военно-морских училищ. Военно-морской медицинской академии и Гидрографического управления погибли 685 человек. Кроме них жертвами трагедии стали все дети, ученики ремесленного училища, члены семей офицеров, а также вольнонаемные работники Артиллерийского и Технического управления ВМФ и другие лица, сумевшие погрузиться на баржу. Погиб также взвод курсантов Ленинградского Военно-инженерного училища им. А.А. Жданова.

Даже если на барже было 1200 человек, то погибло около 1000. Но число жертв могло быть и больше, так как по другим данным баржа везла 1500 пассажиров.

Судами «Орел» и «Селемджа» подобрано всего 240 человек.

Ладожская катастрофа, безусловно, относится к одной из крупнейших в истории мореплавания. По числу жертв она сравнима с крушением «Титаника»...

«ЛАМОРИСЬЕР»

V

7 января 1942 года

Французский пароход во время шторма у Балеарских островов переломился на две части. Погибли 290 человек.

Январь 1942 года. На Средиземном море идут яростные сражения. Британские авианосцы и военные суда тонут как в открытом море, так и в порту Александрии. Франция после заключения перемирия

1940 года с фашистской Германией остается юридически вне конфликта, но тем не менее испытывает ограничения, связанные с немецкой оккупацией и английской блокадой. Перестают поступать арахисовые орехи из Дакара, сахар с Антильских островов, рис, маис, сахар и маниок с Мадагаскара, фрукты из Северной Африки. В 1942 году Франция получила продуктов питания на три с половиной миллиона тонн меньше, чем обычно, французские торговые суда, пытающиеся прорвать блокаду, обстреливаются и захватываются. Через сеть патрулей проходят лишь отдельные корабли. Пассажирские суда пропускаются почти беспрепятственно.

6 января 1942 года в 16 часов из Алжира в Марсель вышло судно «Ла-! морисьер» (капитан Майассо). На судне водоизмещением 4712 тонн и длиной 112 метров, спущенном на воду в 1920 году, было помимо экипажа^ 88 военных и 176 гражданских пассажиров, а также 492 тонны груза.

Погода портилась уже в момент отплытия. Едва корабль миновал мол, как белый Алжир исчез за сплошной завесой дождя. Каюты и салоны еле отапливались, но французы знали, что дела идут плохо повсюду, поэтому не роптали.

В 17 часов дважды прозвучала сирена. Матросы разбежались по коридорам, стуча в двери кают: «Учебная тревога, все на палубу первого класса!» В каждой каюте есть надпись, указывающая место сбора пассажиров. Туда надо явиться в спасательном жилете. В мирное время учебные тревоги не воспринимаются всерьез. Но в 1942 году французам было не до шуток.

В ночь с 6-го на 7-е барометр падает, а к утру море начинает штормить. В ресторане все меньше людей. «Ламорисьер» не может идти полным ходом из-за волнения на море и отвратительного качества угля. Хороший уголь был реквизирован немцами.

В 19 часов 7 января вахтенный офицер записывает в бортовом журнале: «Ветер 9 баллов. Жестокое волнение». 9 баллов по шкале Бофорта соответствуют скорости ветра 66–77 километров в час, и если моряк го-

375

ворит: «жестокое волнение», погода стоит действительно плохая. Пассажиры «Ламорисьера» слышат мощные удары волн о борта старенького судна; тем, кто рискует выйти из каюты, приходится крепко держаться за поручни. На обед 7 января явилось лишь двадцать пассажиров.

23 часа 20 минут. Пассажиры спят или страдают от приступов морской болезни в своих каютах. Капитан Мийассо получает радиogramму от карго «Жюмьеж» (капитан Матаге): «SOS! Серьезная авария, продолжать плавание не могу, трюмы залиты водой. Местоположение 40°25' N, 4°25' E». На борту «Жюмьежа» 1200 тонн угля, 249 тонн цемента и 53 тонны разных грузов. Он вышел из Тулона в Бизерту в тот же день и час, что «Ламорисьер» из Алжира: 6 января в 16 часов 00 минут. В момент послания сигнала бедствия судно находилось в 40 морских милях к северо-северовостоку от Менорки.

Морские волны неумолимы, и любой корабль, получивший сигнал бедствия, спешит на помощь, если только самому не угрожает опасность. Капитан Майассо меняет курс слегка к востоку и приказывает ускорить ход. Но плохой уголь засорил колосники котлов, скорость увеличить не удается.

В 3 часа утра «Ламорисьер» принял SOS от карго «Меканисьен Мутт», потерявшего управление из-за аварии руля. Это судно ближе, чем «Жюмьеж», и капитан Мийассо снова меняет курс, чтобы помочь ему. В 8 часов 30 минут он вынужден был отказаться от своего намерения: Средиземное море разбушевалось в полную силу (свидетельство тому — два сигнала SOS), а главный механик «Ламорисьера» сообщает на мостик, что в котельную № 1 через люки трюма по левому борту и кормовой угольный отсек левого борта поступает морская вода. Капитан Майассо берет курс на Марсель.

В 9 часов получено новое сообщение из машинного отделения на мостик: угольная пыль и мелочь забила фильтры трюмных насосов. Вода в котельной поднялась, и пришлось остановить первый и второй котлы. Скорость падает. Большинство пассажиров в изнеможении лежит в каютах. На завтрак в 12 часов 30 минут пришли тринадцать человек. Один из них сказал: «Несчастливое число».

Через четверть часа шум машин — глухая успокоительная пульсация — замедляется, а затем и вовсе стихает. Слышны лишь удары волн о корпус



судна. Команда успокаивает обеспокоенных остановкой корабля пассажиров: пустяковая неисправность, скоро пойдём дальше.

Что же произошло на самом деле? Машины были остановлены, чтобы обеспечить давление пара на динамо-машины и трюмные насосы. Таким образом, судно превратилось в инертную игрушку моря. Его развернуло бортом к волне, и оно опасно накренилось на левый борт. Тринадцать пассажиров вынуждены были покинуть обеденный зал. Моряки обратились к мужчинам за помощью: команда уже выстроилась в цепочку и вычерпывала воду из трюмов. Это означало, что насосы не справлялись с работой, и вода все прибывала.

376

Пассажиры лежали в каютах в полной темноте – иллюминаторы задраили накануне из-за шторма – и с опасением прислушивались к ударам волн о судно и прочим шумам на борту. Машины по-прежнему не работали, но по проходу разносился плеск воды и позвякивание ведер, передаваемых по цепочке стоящими в коридоре людьми. Из-за качки ведра ударялись о переборки. Кроме громовых ударов волн о судно слышен был рев воды, стекавшей с накренившейся палубы судна. Вода над головой, вода под ногами в нижних отсеках.

К тому времени «Жюмьеж» затонул вместе с грузом и людьми...

В 14 часов 40 минут капитан Майассо передал по радио, что судно находится в тяжелом положении и пытается достичь Менорки – необходимо привести в порядок котельные.

Но, чтобы судно двинулось в путь, следовало поднять давление. Кочегарки судов, ходивших на угле, всегда являлись мрачным местом, но на «Ламорисьере» это был настоящий ад. В тусклом свете едва горящих лампочек полуобнаженные, залитые потом кочегары по колено в воде пытались очистить колосники, шуруя длинными и тяжелыми железными ломками; скверный уголь превратился в липкую асфальтоподобную массу, которая мешала тяге.

В 16 часов 50 минут капитан Майассо передал новое сообщение: «Двигаться не могу, потерял возможность маневра. Прошу срочной помощи для буксировки судна. Положение 40°38' N, 4°38' E». Почти то же самое место, с которого посылал SOS «Жюмьеж» накануне вечером в 23 часа 20 минут.

Пытаясь развернуть «Ламорисьер» по волне, капитан Майассо поставил плавучий якорь – громадный брезентовый мешок конической формы, удерживаемый в раскрытом состоянии стальным обручем и соединенный с судном снастью с разветвляющимися концами и тросом. Обычно плавучий якорь удерживает судно по ветру. Но отяжелевший от воды «Ламорисьер» накренился. Плавучий якорь судну не помог.

К 19 часам на «Ламорисьере» остался лишь один действующий котел. Команда продолжала откачивать воду. Горничные тем временем разносили по каютам куски хлеба. Так как отведенное время для плавания истекло, на борту ввели пайки. К счастью, многие пассажиры везли в багаже еду. Вычерпывание воды продолжалось, но люди устали, и темп работы упал.

В 20 часов гаснет свет. Давление падает еще ниже, и электроэнергия

хватает только для мостика и радиопередатчика. Вычерпывание воды приказано прекратить. Внезапная темнота в коридорах, каютах и салонах паники не вызывает: дело в том, что каждый третий пассажир на судне – военный, остальные же были слишком измотаны.

Один из пассажиров с электрическим фонарем пытается выяснить, что же все-таки происходит. Вернувшись, он сообщает, что команда переносит ящики с фруктами и овощами из левого трюма на верхнюю палу 377

бу, чтобы выровнять судно. Если оно примет горизонтальное положение, то, может быть, удастся разжечь котлы.

На самом деле для того, чтобы выровнять судно и создать противовес поднимавшейся в трюме воде и увеличивавшемуся от этого крену, нужно было перенести сотни тонн ящиков с овощами. Грузы перемещали с борта на борт с единственной целью: хоть немного отсрочить гибель судна. «Ламорисьер» по-прежнему находился в положении смертельно раненного зверя.

В 23 часа капитан Майассо передал по радио: «Вода поднялась до уровня последнего действующего котла. Его пришлось остановить. Прошу немедленной помощи». Два пассажирских судна «Гувернер-женераль-деГейдон» и «Гувернер-женераль-Шанзи» принимают сообщение и направляются на помощь «Ламорисьеру».

Утром 9 января сила ветра по-прежнему достигала 9 баллов, но дождь кончился, тучи рассеялись, и на синем небе засияло солнце. Зрелище, открывшееся с верхней палубы «Ламорисьера», было и прекрасно, и ужасно одновременно.

Судно накренилось на левый борт так, что спасательные шлюпки почти черпают воду при качке. С другого борта море было видно с восьмиметровой и даже большей высоты, когда волны приподнимают корабль на гребне. Впереди по правому борту темнеют Балеарские острова.

В 8 часов утра капитан приказывает пассажирам собраться на верхней палубе и быть готовыми к посадке в спасательные шлюпки, как только подойдут спешащие на помощь суда.

Для многих подняться на палубу было выше сил. Жестоко измотанные морской болезнью, ослабевшие от вынужденного поста пассажиры могли передвигаться лишь с помощью матросов и военных.

Мужчин отправили в бар, а женщин и детей – в салоны первого класса, чтобы эвакуировать первыми. Женщины и дети сразу повалились на пол. Дети кричали и плакали. Стюарды принесли из кают одеяла и укрыли ослабевших и иззябших детей и женщин, сбившихся в кучу.

В 9 часов 10 минут «Гейдон» посылает на «Ламорисьер» радиограмму:

«Вас вижу», и почти тут же на горизонте, с севера, показался высокий узкий силуэт корабля, идущего встречным курсом. Его кочегары работают вовсю – из труб валит черный дым.

В 10 часов «Гейдон» уже всего в 400 метрах от «Ламорисьера». Пассажиры, вцепившиеся в поручни, чтобы выстоять под ветром, наблюдают, как он качается на огромных волнах. «Как же он нам сможет помочь?» – мелькает у них тревожная мысль.

«Ламорисьер» продолжает тяжелеть от проникающей в корабль воды

и становится все более беспомощным. Водяные валы обрушиваются на борт судна, и оно выпрямляется со все большим трудом. Чтобы не мешать маневру спасательного судна, капитан Майассо дает приказ обрубить трос плавучего якоря.

378

Вначале «Гейдон» пытается передать на борт «Ламорисьера» буксировочный трос. Он ставит два плавучих якоря, чтобы удержаться с наветренной стороны тонущего судна, и сбрасывает в море линь с поплавком на конце. Теперь морякам «Ламорисьера» надо выловить его и прикрепить к нему трос.

Время идет, а поплавок не приближается. Ветром его относит в сторону. Нужен другой маневр.

Раздается долгожданная команда для пассажиров: «Женщины и дети – в шлюпки!» «Гейдон» дает задний ход, чтобы оказаться с подветренной стороны. Тогда шлюпки отнесет к спасателю. По крайней мере на это надеются. Уже около 11 часов.

Женщины и дети с тремя членами экипажа (нужны гребцы) и одним офицером (нужен командир) не без трудностей, но в порядке и спокойствии забираются в одну из шлюпок левого борта. Над их головой трубы судна, они выглядят громадными и угрожающими. Шлюпку спускают без помех – ее защищал от волн корпус судна. Но, когда она коснулась воды дном, к несчастью, заело задние тали. Качка выпрямило судно, и лодка, соединенная с шлюпбалкой, косо повисла в воздухе! Женщины и дети в испуге закричали. Матросы в лодке попытались освободить тали, но это им не удалось.

Качка снова увеличила крен судна. Лодка опять опустилась на воду, чуть-чуть зачерпнув. Если бы удалось расстопорить тали или обрезать пеньковый трос, пассажиры были бы спасены. Но судно кренилось все больше и больше, пока не коснулось шлюпки, затем осело на нее и перевернуло. Раздались приглушенные вопли. «Ламорисьер» снова выпрямился. Все было кончено...

В официальном отчете записано: «Из-за этой трагической попытки пришлось отказаться от спуска других шлюпок». Факт остается фактом:

шлюпки оказались бесполезными.

Команда стала выбрасывать в море все плавающие предметы – спасательные круги, плотики, ящики, весла...

На борту парохода имелись и большие плоты, но так как их можно спускать только после шлюпок, то времени на их спуск обычно не хватает. Либо матросы не успевают спустить эти хорошо закрепленные плоты, либо те скользят по палубе, раскачиваясь словно гигантские качели.

Кормовой плот «Ламорисьера» наносит ранения нескольким пассажирам.

Солнце по-прежнему ярко сияет в синем небе, не стихает яростный ветер. Появляется второе судно – «Шанзи». «Ламорисьер» кренился все больше, его корма начинает медленно погружаться в воду. Пассажиры спешат на корму и бросаются в море, чтобы добраться до больших и маленьких плотов, которые плавают вокруг; многие в панике вцепились в поручни по правому борту, лица других, наоборот, странно безразличны, они примирились с судьбой и наблюдают, как переполненные плоты относит к близко стоящему «Гейдону». Эти потерявшие надежду или испу-^

ганные люди мешают остальным пробраться на корму. Вспыхивают стычки. На терпящем бедствие судне атмосфера несколько иная, чем в светском салоне. Когда раздается призыв: «Спасайся, кто может!» – жестоких сцен не избежать.

Капитан Мийассо в одиночестве стоит под ветром на открытой части мостика. Он уже ничего не может сделать, ему остается только по заведенной традиции последним покинуть свое судно. Но он его не покинет, он уйдет на дно вместе с кораблем и не успевшими спастись пассажирами – в 11 часов 35 минут по Гринвичу в точке с координатами 40° N, 4°22' E...

«Гейдон» маневрировал на месте в течение пяти часов, борясь с ветром и морем, но запасы горючего не бесконечны. В то время оно отпускалось торговым судам с чрезвычайной скупостью. «Гейдон» подобрал 55 человек. В 14 часов он стал разворачиваться, чтобы успеть добраться до порта назначения, «Шанзи» спешил ему на смену.

С мостика «Гейдона» «Шанзи» уже виден, но с плота на уровне моря различ/еть его нельзя. Можно представить себе отчаяние людей на плоту, которые наблюдают за удаляющимся «Гейдоном».

Но вскоре отчаяние сменяется надеждой: дымя трубами, появляется «Шанзи». Он растет на глазах. Потом приостанавливается, маневрирует, чтобы подобрать людей с дрейфующего в направлении к нему плота. Время тянется невероятно долго!

Но и «Шанзи» по той же причине, что и «Гейдон» (нехватка горючего), удаляется от места кораблекрушения, подняв на борт 25 человек. Во второй раз оставшиеся в море люди теряют надежду. Что может быть ужаснее? Несчастные, уцепившиеся за связку раскладных стульев, весла, ящики и другие предметы, не выдерживают нового потрясения и перестают бороться...

16 часов. Вдали появляется дым корабля. Это сторожевик «Эмпетюз». Его узкий корпус похож на лезвие ножа, но людям на плоту, мужчинам и женщинам (детей здесь нет) он кажется огромным. Судно тяжело покачивается на громадных волнах, но черный дым и пенные буруны от форштевня свидетельствуют, что оно идет к месту катастрофы на максимальной скорости.

Подосевший сторожевой корабль маневрировал с большей легкостью, чем гражданское судно, а его капитан – истинный мастер своего дела – поставил судно с наветренной стороны плота и с невероятной точностью подошел к нему вплотную. Связки веревок полетели на плот, крепкие руки подхватили почти безжизненные тела. Пострадавшим тут же была оказана медицинская помощь. Их напоили грогом, выдали сухую одежду.

«Эмпетюз» подобрал пятнадцать человек. Остальных спасти не удалось. Утром 11 января их переправили на крейсер «Жан де Вьен». Крейсер взял курс на Марсель и 12 января в 12.30 прибыл в порт...

«СЮРКУФ»

19 февраля 1942 года

Французская подводная лодка затонула в Карибском море в результате столкновения с американским транспортом «Томсон Лайке». Погибли 130 человек.

В 1942 году, когда конвои союзников бороздили Атлантический океан, постоянно меняя курс, чтобы избежать встречи с немецкими подводными лодками, крупнейшая в то время субмарина мира «Сюркуф», входившая в состав созданных де Голлем вооруженных сил «Свободной Франции», таинственно и бесследно исчезла со всем экипажем при переходе от Бермудских островов к Панамскому каналу.

По официальным данным, она затонула в ночь с 18 на 19 февраля 1942 года после случайного столкновения с американским военным транспортом «Томсон Лайке». Однако необычная история подводной лодки и странная реакция военно-морского командования западных союзников на трагедию породили слухи о том, что ее гибель была не случайной.

«Сюркуф» сошел со стапелей в 1929 году. Он был задуман и спроектирован как рейдер, вооруженный орудиями самого крупного калибра, который разрешал Договор пяти держав, заключенный в ходе Вашингтонской конференции 1921–1922 годов по ограничению морских вооружений, тихоокеанским и дальневосточным вопросам. «Сюркуф» стал вершиной экспериментальных проектов послевоенного периода, стремившихся сочетать скрытность подводных лодок с огневой мощью надводных кораблей. Гигантская субмарина водоизмещением 2880 тонн в надводном и 4330 тонн в подводном положении обладала огромной грузоподъемностью, несла 22 торпеды и могла вести артиллерийский огонь в полупогруженном положении. Ее длина равнялась 110 метрам, дальность плавания — 12 тысяч миль. В 1932 году подводная лодка вступила в строй и была названа «Сюркуф» в честь легендарного французского пирата.

Хотя на чертежах он выглядел великолепно, на деле подводный крейсер оказался белым слоном. (По легенде, король Сиам дарил священного белого слона тому придворному, которого хотел разорить.) Бывший капитан, англичанин Фрэнсис Бойер, служивший на «Сюркуфе» в каче

381

стве офицера связи союзнических сил с апреля по ноябрь 1941 года, вспоминал: «Подлодка имела башенную установку с двумя восьмидюймовыми орудиями. По идее при сближении с целью мы должны были высовывать жерла орудий и стрелять, оставаясь под водой. Но так не получалось:

у нас возникали серьезные трудности с обеспечением водонепроницаемости башни. Что еще хуже, на «Сюркуфе» все было нестандартным:

каждую гайку, каждый болт требовалось вытачивать особо. Как боевой корабль он никуда не годился, гигантское подводное чудовище».

В 1940 году «Сюркуф» во время ремонта в Бресте вышел в море, чтобы не быть захваченным немецкой бронетанковой колонной, приближавшейся к порту. Он пересек Ла-Манш на одном работавшем двигателе. Экипаж не знал, что вишистский коллаборационист адмирал Дарлан (министр флота в сотрудничавшем с Гитлером правительстве Петэна) послал вдогонку «Сюркуфу» приказ вернуться назад. Подлодка прибыла в Девонпорт 18 июля.

Примерно половина кораблей французского военно-морского флота осталась у адмирала Дарлана, а остальные перешли на сторону вооруженных сил «Свободной Франции», под командование эмигрировавшего в Англию генерала Шарля де Голля. Большинство этих кораблей подчинилось контролю союзнических сил, но отношения между союзниками были пронизаны подозрительностью. Хотя английский премьер-министр Уинстон Черчилль стремился упрочить лидерство де Голля в вооруженных силах «Свободной Франции», он также находил генерала упрямым и высокомерным. Правительство США подозревало де Голля в симпатиях к левым и пыталось выдвинуть в качестве альтернативного руководителя стоявшего на правых позициях генерала Жиро. (Версия насчет «симпатии к левым», конечно, абсурдна и не объясняет положения: известно, что США некоторое время уже после вступления в войну поддерживали связи с режимом Виши, рассчитывая с его помощью обеспечить свое влияние в Северной Африке и других стратегически важных районах, а потом стали делать ставку на генерала Жиро, считая де Голля с его открыто заявленной программой защиты национальных интересов Франции «неподходящей фигурой» и «нестоворчивым партнером». Известно также, что сам де Голль для оказания давления на своих англо-американских собеседников не раз выдвигал тезис о «коммунистической опасности» и давал понять, что может сдержать развитие этой «опасности» во Франции.)

Среди французских офицеров и матросов также произошел раскол:

многие из них, если и не придерживались открыто провишистских взглядов, не могли без колебаний принять решение о том, на какой стороне им быть в войне, в ходе которой они могли получить приказ открыть огонь по соотечественникам.

В течение двух недель отношения между английскими и французскими моряками в Девонпорте были вполне дружелюбными. Однако 3 июля 1940 года в два часа ночи, получив, очевидно, сообщение, что двигатели «Сюркуфа» в порядке и он собирается тайно покинуть гавань, офицер

382

Деннис Спрейг поднялся на борт подлодки с бордажной группой для ее захвата. Затем Спрейг в сопровождении старшего лейтенанта Пэта Гриффитса с английской подлодки «Тайме» и двух вооруженных часовых спустился в офицерскую кают-компанию.

Оформив прикомандирование «Сюркуфа» к Королевскому военноморскому флоту, Спрейг разрешил французскому офицеру отлучиться в галюн, не подозревая, что французы хранили там личное оружие. Спрейг получил семь пулевых ранений. Гриффитсу выстрелили в спину, когда он полез по трапу за помощью. Один из часовых – Хит – был ранен пулей в лицо, а другой – Узбб – убит наповал. Погиб также один французский офицер.

Позднее в тот же день на другом театре военных действий английский флот открыл огонь по французской эскадре, стоявшей у берегов Алжира и Мерсэль-Кебуре, после того как вишистское командование этой французской военно-морской базы отклонило английский ультиматум, в котором предлагалось либо начать военные действия против Германии и Италии, либо разоружить корабли. Погибло 1300 французских моряков.

Сообщение из Северной Африки потрясло и взбудоражило экипаж «Сюркуфа»: лишь 14 из 150 человек дали согласие остаться в Англии и

участвовать в боевых действиях. Остальные вывели из строя оборудование, уничтожили карты и другую военную документацию, прежде чем их увезли в лагерь для военнопленных в Ливерпуле. Офицеров отправили на остров Мэн, а на подводной лодке остался только Луи Блезон в качестве старшего помощника (позднее его назначили командиром).

Был набран новый экипаж из числа находившихся в Англии французских военных моряков, примкнувших к «Свободной Франции», и французских матросов торгового флота. На плечи Блезона легла задача подготовить из неопытных добровольцев квалифицированных специалистов подводников, в то время как каждый вечер те слушали французское радио (под контролем вишистов), передававшее немецкую пропаганду с призывами вернуться домой, чтобы «не дать использовать себя англичанам в качестве пушечного мяса».

События в Девонпорте наложили характерный отпечаток на дальнейшее участие «Сюркуфа» в войне. Политические соображения требовали, чтобы он был укомплектован военными служащими из состава сил «Свободной Франции» и полноправно участвовал в боевых операциях союзников, но предчувствие говорило Адмиралтейству (командование британских ВВС), что эта подводная лодка станет обузой.

1 апреля 1941 года «Сюркуф» покинул Галифакс, свой новый порт базирования, в канадской провинции Новая Шотландия, чтобы присоединиться к конвою НХ 118. Но 10 апреля приказ был неожиданно изменен без каких-либо объяснений — «следовать на полных оборотах в Девонпорт». Эта поспешная и полная перемена плана вызвала на флоте усиленные слухи, будто «Сюркуф» торпедировал корабли, которые должен был охранять.

«СЮРКУФ»

383

14 мая подлодке было приказано выйти в Атлантику и вести свободный поиск, пока позволит автономность, а затем направиться на Бермуды. Цель поиска — перехват вражеских плавучих баз снабжения

Архивные документы Форин офис (британский МИД) говорят о том, что в августе 1941 года «Сюркуф» триумфально прибыл в американский порт Портсмут, штат Нью-Гэмпшир. На деле же положение на подводной лодке было весьма сложным. Более 10 членов экипажа находились под арестом и были списаны на берег за дисциплинарные проступки. Сообщалось, что моральное состояние экипажа «плачевно».

21 ноября командир Блезон сообщил из Нью-Лондона, штат Коннектикут, что «Сюркуф» на маневрах столкнулся с американской подводной лодкой. Удар вызвал течи в третьей и четвертой носовых балластных цистернах, устранить которые без постановки в сухой док невозможно. «Сюркуф» вышел из Нью-Лондона без исправления этих повреждений, имея на борту нового английского офицера связи Роджера Бэрни.

То, что он увидел на «Сюркуфе», привело его в ужас. В своем первом рапорте адмиралу Максу Хортону, командовавшему подводными силами, Бэрни высказал сомнение относительно компетентности командира и беспокойство по поводу морального состояния экипажа. Он отметил «сильную вражду между младшими офицерами и рядовыми моряками, которые, правда, не проявляли неприязни к союзникам, но часто ставили под вопрос значимость и полезность вооруженных сил «Свободной Франции» в их боевых операциях, особенно против французов. Этот первый рапорт Бэрни был скрыт Уайтхоллом (резиденция британского правительства)

от французов.

Помимо Бэрни (памяти которого композитор Бенджамин Бриттен посвятил свой «Военный реквием»), на борту «Сюркуфа» находились еще два английских подводника: старший телеграфист Бернард Гоф и старший сигнальщик Гарольд Уорнер.

В начале 1942 года «Сюркуф» получает приказ направиться в Тихий океан для срочного пополнения сил «Свободной Франции». Мощная подлодка была там необходима после разгрома японцами американского флота в Пёрл-Харборе. Но на пути из Галифакса в Сен-Пьер «Сюркуф» попал в шторм, ударами волн повредило рубку, орудийную башню заклинило. Лодка теряла мореходность в сильную волну, у нее были повреждены люки, палубные надстройки и торпедные аппараты. Она вернулась в Галифакс, где неожиданно получила новое задание – следовать на Таити с заходом на Бермуды. Там главнокомандующий английскими военно-морскими силами в районе Америки и Вест-Индии адмирал Чарльз Кеннеди Пэрвис по просьбе командующего подводными силами адмирала Макса Хортон должен был принять для устного доклада молодого Бэрни Перед уходом из Галифакса Бэрни возвращался на подводную лодку с канадским военно-морским офицером. При расставании Бэрни сказал ему «Вы только что пожали руку мертвецу».

384

«Сюркуф» вышел из Галифакса 1 февраля 1942 года и должен был прибыть на Бермуды 4 февраля, но пришел туда с опозданием, получив к тому же новые повреждения. На этот раз выявились дефекты в главной двигательной установке, для устранения которых потребовалось бы несколько месяцев.

8 совершенно секретной телеграмме, направленной Хортону, а затем Адмиралтейству, Кеннеди-Пэрвис писал: «Английский офицер связи на «Сюркуфе» передал мне копии своих рапортов... После разговора с этим офицером и посещения «Сюркуфа» я убежден, что он никоим образом не преувеличивает исключительно неблагоприятное положение дел».

Две главные причины отметил он, заключаются в инертности и некомпетентности экипажа: «Дисциплина неудовлетворительна, офицеры почти утратили контроль... В настоящее время подводная лодка потеряла боевую ценность... По политическим соображениям, возможно, будет сочтено желательным оставить ее в строю, но, с моей точки зрения, ее следовало бы направить в Великобританию и списать».

Однако «Сюркуф» олицетворял дух и мощь военно-морских сил «Свободной Франции». Адмирал Хортон послал свое донесение Адмиралтейству и, следовательно, Уинстону Черчиллю: «Командир «Сюркуфа» – моряк, хорошо знающий корабль и свои обязанности. На состояние экипажа отрицательно сказались долгое безделье и антианглийская пропаганда в Канаде. На Таити, при обороне своей земли, я думаю, «Сюркуф» может принести значительную пользу... К «Сюркуфу» особое отношение во французских военно-морских силах, и «Свободная Франция» будет категорически против его списания».



Сообщение о повреждениях подводной лодки Хортон не переубедило: «...даже если промежуточный ремонт на Бермудах окажется неудовлетворительным, на пути в Таити «Сюркуф» все равно сможет уйти под воду, пользуясь одним двигателем...»

9 февраля «Сюркуф» получил приказ следовать на Таити через Панамский канал. Последний рапорт Бэрни датирован 10 февраля: «После моего предыдущего донесения от 16 января 1942 года разговоры и события на борту, которые я слышал и наблюдал, еще больше укрепили мое мнение, что неудачи на «Сюркуфе» вызваны скорее некомпетентностью и безразличием экипажа, чем открытой нелояльностью...»

12 февраля «Сюркуф» покинул Бермуды и направился через кишевшее немецкими подводными лодками Карибское море. Он был способен идти лишь в надводном положении – командир Блезон не стал бы рисковать уйти под "воду с неисправным двигателем. Помимо вычисленных координат предполагаемого местонахождения «Сюркуфа», больше сведений о нем нет.

19 февраля советник британского консульства на Колон-порт (при входе в Панамский канал со стороны Карибского моря) направил через Бермуды в Адмиралтейство телеграмму с грифом «Совершенно секретно»: «Французский подводный крейсер «Сюркуф» не прибыл, повторяю,

«СЮРКУФ»

385

не прибыл». Далее в телеграмме говорилось: «Военный транспорт США «Томсон Лайке», вышедший вчера с конвоем в северном направлении, сегодня вернулся после столкновения с неопознанным судном, которое, видимо, сразу затонуло, в 22.30 (восточное стандартное время) 18 февраля в 010 градусах 40 минутах северной широты, 079 градусах 30 минутах западной долготы. Транспорт вел поиск в этой точке до 08.30 19 февраля, но ни людей, ни обломков не обнаружил. Единственный след – нефтяное пятно. У «Томсон Лайке» серьезно повреждена нижняя часть форштевня».

«Американские власти, – сообщалось далее, – изучили рапорт капитана транспортного судна, ведется широкий поиск самолетами. По неофициальным сведениям, предварительное расследование указывает на то, что неопознанным судном был сторожевой катер. Пока еще нет достоверных сведений о всех подводных лодках США, которые могли находиться в этом районе, но их сопричастность считают маловероятной».

В записке, которая легла на стол Черчилля, были вычеркнуты следующие слова телеграммы: «...в 15-м военно-морском районе США явно не информированы о маршруте и скорости французского подводного крейсера «Сюркуф» и не могут определить его местонахождение. Единственным сообщением, переданным мною американцам 17 февраля, была упомянутая шифровка».

15 марта 1942 года в Новом Орлеане началось закрытое заседание официальной комиссии по расследованию инцидента с транспортом «Томсон Лайке». С английской стороны в качестве наблюдателя был прислан капитан 1-го ранга Гарвуд – представитель подводных сил британских ВМФ в Филадельфии.

В его докладе представительство британского военно-морского командования в Вашингтоне говорилось: «Никто из свидетелей не видел корабля, с которым произошло столкновение. Приблизительно через минуту после столкновения под килем «Томсон Лайке» раздался сильный взрыв

Обширные повреждения форштевня транспорта значительно ниже ватерлинии дают основание полагать, что корабль, в который он врезался, был большого тоннажа и низко сидел в воде. Как корабли, следовавшие встречными маршрутами, они («Сюркуф» и «Томсон Лайке») неизбежно должны были пройти на близком расстоянии друг от друга».

Согласно подсчетам Гарвуда, «Сюркуф» находился «в пределах 55 миль» от той точки, где, по сообщению «Томсон Лайке», произошло столкновение.

Комиссия в итоге доложила только, что «Томсон Лайке» столкнулся с «неопознанным судном неизвестной национальности, в результате чего это судно и его экипаж полностью погибли».

Пока комиссия заседала, руководитель ФБРДж. Эдгар Гувер направил секретный меморандум управлению военно-морской разведки, в котором указал, что «Сюркуф» в действительности затонул в нескольких сотнях миль дальше – у Сен-Пьера – 2 марта 1942 года. Возможно, Гувер

386

имел в виду порт Сен-Пьер на Мартинике. Не взбунтовался ли экипаж, как это можно было предположить из последнего сообщения Гофа, и не направился ли он, измученный командованием союзников, на Мартинику, решив отсидеться до конца войны в этой тихой фашистской гавани?

Из-за отсутствия каких-либо достоверных сведений о судьбе подводной лодки различные теории продолжают выдвигаться по сей день. В начале 1983 года капрал военно-морской пехоты США, который во время войны служил на американском крейсере «Саванна», заявил, что его кораблю было приказано встретиться с английским крейсером около Мартиники и потопить «Сюркуф», так как того-де засекли при нападении на один из кораблей союзников. Но, добавил капрал, когда они прибыли на место, подводная лодка уже затонула.

Вскоре после исчезновения «Сюркуфа» представители «Свободной Франции» потребовали сначала проведения независимого расследования, затем разрешения присутствовать на заседании комиссии в Новом Орлеане, наконец, предоставления возможности ознакомиться с судовым журналом «Томсон Лайке». Все эти требования Уайтхолл отклонил. И многие месяцы и даже годы спустя семьи 127 французских моряков и 3 английских связистов так и ничего не знали об обстоятельствах гибели их близких.

Если «Сюркуфом» пришлось пожертвовать, потому что его экипаж сменил флаг и перешел на сторону пронацистского правительства Виши, что выразилось в нападениях на союзнические суда, то тогда, разумеется, надлежало принять все меры, чтобы спасти репутацию военно-морских сил «Свободной Франции».

Любые слухи о бунте или преднамеренном уничтожении «Сюркуфа» союзниками дали бы бесценный пропагандистский материал нацистам и вишистам. Пострадала бы также политическая репутация «Свободной Франции», если бы один из ее кораблей добровольно перешел в стан врага. Так что официальная версия гибели «Сюркуфа» устраивала все стороны. Необходимо было к тому же придерживаться этой версии в дальнейшем, ибо национальная гордость французов не позволит им согласиться с тем, что военный корабль, внесенный в почетный именной список «Свободной Франции», изменил де Голлю.

«НОРМАНДИЯ» («ААФАЙЕТ»)

10 февраля 1942 года

Французский лайнер погиб в результате пожара у причала Френч-лайн в Нью-Йорке.

В феврале 1930 года среди судовладельцев распространились слухи, что Франция намерена построить суперлайнер грандиозных размеров. Предполагалось, что это будет первый лайнер длиной более 300 метров и валовой вместимостью более 6000 регистровых тонн. В 1931 году «из авторитетных источников» поступили сведения, что Т-6 (условное название французского лайнера) будет иметь три трубы небывалой высоты.

Еще через год стали высказываться предположения о названии нового лайнера. Большинство склонялось к мысли, что судно будет названо в честь президента Франции Думера, незадолго до того убитого его политическими противниками. В числе прочих вероятных имен называли:

Жанна д'Арк, Наполеон, Нептун, Франклин и т. д. Лишь за десять дней до спуска судна на воду стало известно его настоящее имя — «Нормандия».

«Нормандия» по праву считается гордостью французского судостроения 1930-х годов, хотя следует упомянуть, что корпус судна строился по проекту русского эмигранта, инженера-кораблестроителя В. Юркевича, двигатели — по системе инженера Аршаулова, а винты — по системе инженера Харковича.

Длина турбоэлектрохода составляла 313,75 метра, ширина — 35,9 метра, средняя осадка — 11,16 метра. На его одиннадцати палубах могло разместиться 1972 пассажира и 1285 человек команды. Трюмы судна вмещали 11 800 тонн груза.

Борьба «Нормандии» за первенство среди других судов Атлантики началась с первых же дней ее существования. Шел 1932 год. Капиталистический мир был охвачен жестоким кризисом. Учитывая обстановку, директор компании «Френч лайн», которой принадлежала «Нормандия», объявил, что первый рейс нового лайнера откладывается до 1935 года.

Когда «Нормандия», наконец, вышла в море, выяснилось, что валовая ее вместимость составляет 79 300 регистровых тонн. К разочарованию владельцев судна, вместимость стоявшей у достроечного причала английской «Куин Мэри» была на 2000 регистровых тонн выше.

388

Французские судовладельцы не могли смириться с тем, что не их, а кунардовский лайнер будет самым крупным судном в мире. Поэтому зимой 1935–1936 годов во время ремонта позади третьей трубы «Нормандии» была сооружена большая рубка, благодаря которой вместимость лайнера была доведена до 83 400 регистровых тонн. Причем французы держали это в секрете до тех пор, пока строительство «Куин Мэри» было практически закончено и о каких-либо изменениях уже не могло быть и речи.

Таким образом, «Нормандия» в течение нескольких лет оставалась

самым большим судном в мире. Одной из специфических особенностей лайнера была турбозлектрическая установка..

В первом же рейсе «Нормандия» превзошла все достижения лучших трансатлантических лайнеров по всем показателям: продолжительности перехода, средней скорости, суточному пробегу. В самые последние минуты рейса на матче взвился голубой вымпел, свидетельствующий о том, что «Нормандия» установила новый рекорд Атлантики, развив среднюю скорость около 30 узлов. Хотя компания «Френч лайн» и заявила, что она не стремится к рекордам, все пассажиры получили медали с изображением «Голубой ленты Атлантики» и надписью «Сделано во Франции». Пассажиры пришли в такой восторг, что растащили на память почти все ложки и маленькие подносы с фирменной символикой.

Десятки тысяч жителей Нью-Йорка встречали лайнер на специально построенном для этого пирсе. Тысячи любопытных уплатили по 50 центов за право осмотреть интерьеры судна-гиганта. Их поражало все: и настоящий сад с птицами, и театр, и ночной клуб, и костел, и огромная телефонная станция на 1100 абонентов, и пожарная команда в составе 27 человек, которая всегда находилась в состоянии боевой готовности. На судне имелись теннисные корты, бассейн, универсальный магазин.

В честь первого рейса «Нормандии» была выпущена специальная почтовая марка. С борта лайнера пассажиры могли послать письмо в конверте с изображением силуэта судна; гашение марок производилось особым штемпелем.

На обратном пути из Нью-Йорка в Европу «Нормандия» побила свой собственный рекорд, показав скорость 30,3 узла. В последующие годы лайнер проходил это расстояние еще быстрее: его средняя скорость составляла 31,2 узла.

Биофафия французского корабля, описанного Ильфом и Петровым на страницах «Одноэтажной Америки», закончилась самым нелепым образом. За сутки до нападения Гитлера на Польшу «Нормандия» должна была отправиться в очередной рейс из Нью-Йорка в Европу, но ее так же, как и некоторые другие суда, задержали по приказу Рузвельта, чтобы проверить, нет ли на ней вооружения. В результате «Нормандия» вообще не смогла выйти из Нью-Йорка, поскольку на следующий день в Европе началась война.

«НОРМАНДИЯ» рЛАФАЙЕТ»)

389

Лайнеру прочили блестящую военную карьеру. Газеты и журналы строили предположения относительно того, переоборудуют ли его в авианосец или транспортное судно для перевозки только что построенных самолетов или же в обычный военный транспорт. После падения Франции Гитлер потребовал от основавшегося в Виши марионеточного правительства возвращения «Нормандии» на родину, то есть в распоряжение фюрера.

Тем временем из экипажа «Нормандии» численностью 1400 человек осталось всего 115 – для поддержания судна в исправном состоянии. Остальные были списаны на берег.

Долгое время правительство Рузвельта не могло решить, что делать с «Нормандией» и другими таким же образом задержанными судами. Наконец, 12 декабря 1941 года «Нормандия» была официально конфискована.

Переименовав судно в «Лафайет», его начали переоборудовать в военный транспорт.

8 февраля 1942 года работы по переоборудованию лайнера вступили в завершающую стадию. 15 февраля судно должно было выйти в море.

9 февраля на борт принимали судовое снабжение. В 14 часов 30 минут по груде капковых спасательных поясов, сваленных в центральном салоне «Нормандии», пробежал первый огненный язычок. Прошло около четверти часа после начала пожара, прежде чем пожарный патруль на судне позвонил в Управление пожарной охраны Нью-Йорка. Этот вызов был получен в 14 часов 49 минут. Первые городские пожарные машины прибыли к южной оконечности Манхэттена к причалу Френч-лайн через полторы минуты. 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. Огромное количество воды непрерывно заливало судно. Только с трех пожарных катеров, стоявших у борта, на судно было подано 4000 тонн воды.

Капитан судна упрашивал адмирала Эндрюса, в соединение которого должен был войти новый транспорт, разрешить открыть кингстоны и затопить лайнер, но адмирал заявил, что это дело командования. Пожарные мало разбирались в вопросах остойчивости судна и, пустив в ход мощные насосы, лили воду куда попало. Многие судовые помещения оказались частично затопленными. Для удаления воды следовало применить эжекторные насосы. Однако их не оказалось. Воспользовались обычными осушительными насосами, но плававшие обломки быстро забились приемные сетки, и насосы вышли из строя.

К 21 часу 30 минутам крен достиг 17 градусов, к 23 часам 30 минутам — 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. При этом в отсеках появились

#### 390 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНИ

свободные поверхности, и в результате беспрепятственного перемещения огромных масс воды с борта на борт во время прилива лайнер опрокинулся...

Репортеры нью-йоркских газет появились около горящей «Нормандии» раньше, чем агенты ФБР, и их корреспонденции с места катастрофы позволяют довольно точно воспроизвести последовательность событий, как они представлялись 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. Скулливан, оказавшийся в самом центре событий, рассказывал: «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 почувствовал: 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 пожар собственными средствами не удались:

пожарная система не работала, поэтому 2200 рабочим, находившимся в стальной утробе, был передан по трансляционной сети приказ покинуть судно. Но выполнить его было не просто. Огонь распространялся столь стремительно, 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. Вереница носилок с пострадавшими потянулась от причала к санитарным машинам.

Судно было обречено, потому что не было единого руководства борьбой с пожаром.

Военно-морской инспектор полагал, что его функции ограничиваются установлением связи с фирмой-подрядчиком. Он не командовал, а только советовал. Командир лайнера считал, что коль скоро судно еще не передано из ремонта и он официально не вступил в командование лайнером, ему не следует брать на себя ответственность в такой драматический момент. Районный офицер по снабжению, хотя и являлся опытным специалистом и морским инженером, заявил, что его голос является совещательным. Он может отдавать распоряжения только подчиненным ему лицам. Капитан-лейтенант пожарной части Береговой охраны США, находившейся на судне, подчинялся только приказам капитана порта Нью

«НОРМАНДИЯ» ОЛАФАЙЕТ»)

391

Йорка, который в свою очередь считал, что всем должно распоряжаться военно-морское командование, в чье подчинение передан лайнер.

Вечером 9 февраля руководитель спасательных работ на «Нормандии» адмирал Эндрюс сообщил корреспондентам, что 128 рабочих получили сильные 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, связывавшие 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.

Лайнер, входивший в первую тройку крупнейших 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.

Все это время возле лайнера находился его создатель В. Юркевич. Он раньше всех понял грозящую судну опасность и даже назвал американцам время – 2 часа 45 минут, когда корабль опрокинется, если они не перестанут безрассудно заливать его водой. Однако представители американских властей не пожелали прислушаться к его советам. В бессильном отчаянии наблюдал старый русский инженер гибель своего творения. Как и предсказал Юркевич, в 2 часа 45 минут ночи лайнер резко накренился и лег на левый борт.

На следующий день Юркевич собрал пресс-конференцию, на которой объяснил причины трагедии. «Огонь распространился так быстро по той причине, что во время переделки были удалены некоторые водонепроницаемые переборки, – сказал конструктор. – Пожарная система корабля была отключена и частично даже разобрана. Большое количество свежей краски на борту также способствовало распространению огня. 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. 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 сработать герметичные двери с электроприводом, а также вся сигнальная и спринклерная система. В результате судно опрокинулось».

392

11 февраля 1942 газета «Нью-Йорк геральд трибьюн», подводя итоги трагедии у причала Френч-лайн, писала, что из 2200 рабочих погиб один и пострадало 206, из них 96 тяжело, и подозрений на диверсию нет. «Халатность сыграла на руку врагу с такой же эффективностью, как диверсия», – утверждала газета.

Флот США разработал план подъема судна, осуществление которого потребовало 22 месяца и 5 миллионов долларов.

15 сентября 1943 года «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. Корпус лайнера был основательно отремонтирован, приведены в порядок винты, восстановлены турбины и электрооборудование.

Однако 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».

В 1946 году правительство США продало «Нормандию» фирме «Линсетт инкорпорейтед» по цене железного лома: некогда самое дорогостоящее судно в мире было приобретено за 162 тысячи долларов.

К середине 1947 года 150 газорезчиков и крановщиков за 8 месяцев превратили в груды лома «Нормандию», над сооружением которой 14 тысяч французских рабочих трудились почти 3,5 года. США компенсировали Франции эту потерю, передав ей 20 пароходов типа «Либерти», которые в годы войны были поставлены американцами на поток и шли по цене миллион долларов за судно.

Гибель «Нормандии» по-прежнему таит немало загадок и продолжает привлекать к себе внимание. Некоторые факты дают основание предполагать диверсию немецких агентов.

#### «РООЗЕБООМ»

9 мая 1942 года

Голландский пароход был торпедирован японской подводной лодкой в Индийском океане. Погибли более 500 человек.

Утром 7 декабря 1941 года японские самолеты, базировавшиеся на авианосцах, нанесли сильнейший удар по главной американской военно-морской базе на Тихом океане – Пёрл-Харбор на Гавайях. Япония вступила в мировую войну на стороне держав «оси». Смелый план командующего японским флотом адмирала Ямамото удался.

Через несколько дней после нападения на Пёрл-Харбор началось вторжение японцев в Юго-Восточную Азию. Ударами авиации были потоплены два английских линкора в Сингапуре, затем в ряде сражений разбит голландский флот, охранявший Нидерландскую Индию. Одновременно по суше шло наступление на Сингапур – английский форпост в Юго-Восточной Азии. После падения Сингапура в дело вступили японские подводные лодки, гидросамолеты и надводные корабли, задачей которых было уничтожение всех кораблей с беженцами и войсками, эвакуировавшимися из Сингапура в Индию и Австралию. В результате десятки тысяч человек, вырвавшиеся в последний момент из Сингапура, стorerели или утонули в море. Положение отягощалось тем, что пассажирам утонувших кораблей, не погибшим при взрывах, не приходилось рассчитывать, что их спасут: бойня, которую устроили японская авиация и флот, не оставляла времени для того, чтобы обращать внимание на терпящих бедствие. Те, кто добирались до берега, попадали в концлагеря.

Существует множество книг и рассказов очевидцев о расправе японского флота и авиации с пароходами, покидавшими Сингапур. Один из них, пароход «Роозебоом», имел на борту пятьсот человек.

9 мая «Роозебоом» находился в трех днях пути от Паданга на Суматре. Пароход шел без огней, и уже появилась надежда на то, что ему удастся ускользнуть. Скорость была невелика, поскольку пароход был переполнен беженцами и грузом, да еще пришлось забрать несколько

человек с английского парохода, разбомбленного в нескольких милях от Сингапура.

Торпеда поразила «Роозебоом» около полуночи. Субмарина стреляла, очевидно, с близкого расстояния и имела возможность прицелиться, так как взрыв раздался в самом центре корабля, в машинном отделении.

394

Пароход, казалось, подпрыгнул от взрыва, и сотни пассажиров, спавших на палубе, чтобы спастись от духоты, оказались в воде прежде, чем успели проснуться. Большинство из тех, кто находились в каютах и в трюме, выбраться не успело.



Английский чиновник Уолтер Гибсон, на показаниях которого основан этот рассказ, был одним из немногих, кто успел выскочить на палубу и прыгнуть в море. Ему удалось отыскать обломок шлюпки. Уцепившись за него, он в течение двух часов держался на воде. Наконец Гибсон увидел проплывавшую рядом шлюпку и забрался в нее. Шлюпка была катастрофически переполнена. Люди стояли, цепляясь друг за друга. А за шлюпкой, держась за ее концы, гроздьями плыли те, кому места в ней не досталось.

Когда наступил рассвет, удалось подсчитать, что в шлюпке, рассчитанной на тридцать человек, находится восемьдесят. Кроме того, более пятидесяти человек оставались в воде.

Английский бригадный генерал, оказавшийся в шлюпке, принял командование и с помощью добровольцев собрал все продовольствие и воду. Решено было выдавать каждому по столовой ложке воды и по столовой ложке сгущенного молока ежедневно. В течение дня собирали обломки корабля и к вечеру с помощью веревок, тросов, разорванной и связанной в жгуты одежды соорудили плот, на который взобрались двадцать человек. Под их тяжестью плот ушел в воду, и люди стояли почти по пояс в соленой воде. После этого лодка взяла курс на Суматру.

Обитатели плота умерли в течение первых трех дней. Солнце обжигало их выше пояса, а сесть или лечь они не могли. Бригадир предложил меняться с ними местами, но никто в шлюпке не согласился перейти на плот. К исходу третьего дня на плоту, который постепенно развалился, остался лишь один человек: его взяли в шлюпку, где он вскоре умер.

Голод перестал мучить в первые же дни, зато жажда доводила людей до безумия. Бригадир запретил пить морскую воду, но, когда опускалась темнота, пассажиры шлюпки начинали пить ее тайком. На четвертый день один из матросов сошел с ума и с криком «Это пресная вода!» бросился за борт и утонул.

Постепенно на борту падала дисциплина. Если в первые дни люди сохраняли человеческий облик и поддерживали слабых, то к исходу первой недели верх взял инстинкт самосохранения. Раздача воды и пищи стала мучительной церемонией – все с жадностью следили за медсестрой и бригадиром, которые делили рацион. Особенно неприятными для всех стали часы, когда надо было спускаться в воду, чтобы плыть, держась за концы: в шлюпке еще не хватало места на всех. Со шлюпки начали исчезать люди. Некоторые из них добровольно бросались в воду, чтобы избежать мучений, но кое-кому, самым слабым, помогали соседи. Остальные делали вид, что ничего не случилось: можно не лезть в воду, можно надеяться, что лишняя ложка воды достанется тебе самому.

«РООЗЕВООМ\*»

395

Помощник капитана парохода, голландец, был совсем плох и лежал неподвижно, положив голову на колени своей молодой жены. Он бредил. Внезапно он вырвался из ее рук и, закричав, что видит корабль, кинулся в воду. Жена попыталась его спасти, но она была так слаба, что быстро

отстала от лодки, и мужчины в лодке с тупым равнодушием смотрели, как она тонула.

В тот же день умер бригадир, который старался поддерживать на шлюпке порядок. Он был единственный, кого похоронили. Один из офицеров произнес над ним молитву, и затем его тело было брошено за борт.

Пока все были заняты похоронами бригадира, последнюю канистру с водой и банки стуженного молока охранял капитан «Роозебоома». Вдруг все услышали крик; капитан боролся с одним из английских чиновников. Нападавший выпрямился, и все увидели, что из груди капитана торчит нож. Обезумевший убийца схватил две банки со стуженным молоком и

бросился в море. Он так и утонул, держа свою бесценную, но бессмысленную добычу.

Команду над шлюпкой, в которой оставалось около пятидесяти человек, принял английский подполковник. В тот день, когда кончилась вся вода, он исчез. Неизвестно, что с ним случилось, но подозрение англичан пало на пятерых матросов-яванцев с «Роозебоома», которые сидели отдельно от европейцев на корме. Той же ночью решено было разделаться с яванцами, и на рассвете полтора десятка англичан, вооруженных чем попало, бросились на матросов. Всех пятерых тут же выбросили за борт, а когда они пытались удержаться за край борта, англичане били их по пальцам веслами до тех пор, пока те не отпустили шлюпку...

На одиннадцатый день в шлюпке оставалось чуть более двадцати человек. Стало свободно, и обессиленные люди лежали на дне, прикрываясь от лучей солнца одеждой тех, кто умер. Из женщин осталась в живых лишь одна молодая китаянка, которая вела себя с таким достоинством и Выдержкой в этом плавучем сумасшедшем доме, что невольно вызывала уважение даже у тех, кто уже потерял человеческий облик.

В начале третьей недели пути пошел проливной дождь, хлынувший как спасение в тот момент, когда не оставалось никакой надежды. На следующий день вновь повезло: на шлюпку опустилась небольшая стая чаек. Чайки сидели спокойно, не обращая на людей внимания, а те медленно разворачивались, чтобы поймать птиц. Собрав последние силы, они начали хватать чаек и, разрывая на части, тут же ели.

Но затем началось все сначала – солнце, жара, жажда...

Лишь на двадцать шестой день шлюпку вынесло к берегу острова Сипора в 60 милях от Суматры. В ней осталось шесть человек, в том числе Гибсон и китаянка. Их подобрала рыбаки, несколько дней спасшиеся жили в деревне. Затем на остров высадились японцы, и Гибсон попал в концлагерь, где пробыл до конца войны.

#### «ЛАКОНИЯ»

12 сентября 1942 года

Британское транспортное судно было торпедировано немецкой подводной лодкой в Южной Атлантике. Число жертв катастрофы превысило 1500 человек.

«Лакония» уже 20 лет бороздила моря и океаны. Судно было построено в 1922 году на знаменитой судовой верфи «Уайт Стар лайн». Водоизмещение его составляло 19 695 тонн. До войны «Лакония» ходила на линии Северной Атлантики, с началом же военных действий, как и многие другие гражданские суда, служила военным транспортом. В мирное время она могла принять на борт 1580, в военных условиях – до 6000 человек

12 августа 1942 года она вышла из Суэца в Великобританию. На борту «Лаконии» находились британские солдаты и офицеры, а также служащие с семьями: женщины и дети, да кроме того еще 1800 итальянских пленных, захваченных в Ливии. Перед отправкой их заперли в трюмах. Охраняли их польские солдаты.

12 сентября 1942 года «Лакония» с попутным ветром мчалась по Южной Атлантике, делая 15 узлов в час. Капитан судна Рудольф Шарп ни на минуту не забывал, что на его плечах лежит ответственность за жизнь 2789 человек, включая пассажиров и экипаж.

В тропиках ночь наступает быстро. К концу ужина, в 20 часов, уже стемнело. В кают-компани из проигрывателя лился блюз. Как и каждый вечер, несколько пар танцевало. Другие коротали время за бриджем. Многие пассажиры вышли на палубу подышать воздухом.

В 20 часов 07 минут страшной силы взрыв потряс судно. Людей, находившихся в кают-компани и в коридорах, швырнуло на пол. С грохотом разлетелись переборки, и в воздухе закружилась какая-то серая пыль. Погас свет. И тут раздался второй взрыв. Электричество отказало на большей части судна, и люди в темноте натыкались друг на друга. Всем было ведено подняться на верхнюю палубу

«Лакония» уже начинала медленно крениться на борт. Никакой паники, однако, не возникало. Пассажиры бросились к своим каютам за спасательными поясами, а оттуда — к трапам. Люди поднимались вверх, каждый — на свое определенное место, где находились заранее рас

397

пределенные шлюпки. Матери успокаивали детей. Некоторые пассажиры даже шутили.

Пленные итальянцы умоляли польских охранников выпустить их. Но никакого приказа не поступало, и солдаты отказались открыть двери. Тогда итальянцы налегли на стальные решетки. Оказавшиеся в первых рядах были немедленно раздавлены, но остальные все напирали, и вот металл не выдержал, начал гнуться и ломаться...

«Лакония» между тем уже сильно накренилась, поэтому спустить шлюпки можно было только с одного борта. Вскоре выяснилось, что всем места в шлюпках не хватит. Тем более что спущенные на воду шлюпки быстро удалялись от корабля.

Люди в панике заметались по палубе. Офицер Королевского флота лейтенант Джон Тилли приказал: «Первыми спускаются женщины и дети!»

Польским охранникам была дана команда не пропускать к борту напиравших сзади итальянцев.

А пассажиры между тем начали строить из подручных средств плоты. Наконец были сброшены веревочные лестницы и тросы, по ним стали спускаться люди. Сотни мужчин и женщин оказались в воде. Кое-кто держался на плаву только благодаря спасательным поясам.

На капитанском мостике «Лаконии», медленно уходящей под воду, спокойно стоял капитан Рудольф Шарп. Он сделал все, что мог: организовал эвакуацию людей, передал по радио координаты судна, сообщил, что «Лаконию» потопила подводная лодка.

Вдруг «Лакония» резко выпрямилась и с ужасающим грохотом ушла под воду. Произошло это в 21 час 25 минут по Гринвичу.

Человека, потопившего «Лаконию», звали Вернер Гартенштейн. Тридцатитрехлетний капитан 3-го ранга, командир немецкой подводной лодки U-156, надежного корабля, спущенного на воду в октябре 1941 года.

U-156 вышла из Лорьяна 15 августа 1942 года, получив задание обогнуть мыс Доброй Надежды и войти в Мозамбикский пролив.

12 сентября 1942 года в 11 часов 37 минут по немецкому времени наблюдатель доложил, что видит справа дым.

Немедленно последовал приказ Гартенштейна: увеличить скорость до 16 узлов. Вскоре лодка приблизилась к неизвестному судну. К 15 часам

командир U-156 уже знал, что имеет дело с грузопассажирским судном неприятеля.

В 22 часа 7 минут экипаж занял боевые позиции. Вернер Гартенштейн произвел пуск из торпедного аппарата № 1, а спустя 20 секунд — аппарата

№ 3. Он тогда еще не знал, что станет причиной одной из величайших трагедий в истории мореплавания.

Субмарина атаковала «Лаконию» из надводного положения. Первая торпеда угодила в середину корпуса, вторая — в корму. Позже выяснилось, что первый снаряд полностью разрушил трюм № 4, в котором томилось 450 пленных итальянцев. Второй удар пришелся по трюму № 2, где также пострадали итальянцы.

398

Гартенштейн заполнил судовой журнал: «22.07 — 7721. Торпедные аппараты № 1 и № 3. Полрумба. Длина вражеского корабля — 140. Время подхода — 3'6". Первая цель поражена. Вторая цель поражена. Пара должно быть гораздо больше. Паровая машина встала. Спускают спасательные шлюпки. Сильный крен на нос — с подветренной стороны. Дистанция 3000 метров. Крейсируем в ожидании окончательного затопления».

В это время радисту U-156 удалось перехватить радиограмму. Потопленное судно сообщало свое название — «Лакония», свои координаты, а дальше — бесконечный призыв: СССР. Не SOS, как следовало бы ожидать, а именно СССР. Гартенштейн понял задумку потерпевших крушение: средняя «С» должна была означать «субмарину», то есть подводную лодку. Это был сигнал тревоги всем, находившимся в этом районе океана судам и самолетам: «Нас потопила подводная лодка. Она где-то здесь, поблизости!»

Гартенштейн приказал немедленно начать глушение радиосигнала с «Лаконии». А расстояние между двумя судами между тем все сокращалось. Светало. Немецкие подводники наблюдали ужасную картину. Шлюпки были переполнены. То же самое творилось на пلوках. А сколько людей барахталось в воде, цепляясь за обломки?!

Капитан приказал сбавить ход. Здесь следовало вести себя очень осторожно. Теперь у Гартенштейна не оставалось сомнений, что потопленный им корабль был британским судном под названием «Лакония», водоизмещением в 20 тысяч

тони, перевозившим тысячи пассажиров. До этого ему приходилось торпедировать только грузовые или нефтеналивные суда.

Неожиданно Гартенштейн услышал крики на итальянском языке. Он приказывает поднять на борт двух несчастных, цеплявшихся за ящик. Выяснилось, что в море плавает более тысячи союзников-солдат! Капитан распорядился вылавливать всех итальянцев.

Среди поднятых на борт оказался один, более или менее сносно говоривший по-немецки. У него Гартенштейн поспешил выяснить, сколько же было на борту «Лаконии» итальянских солдат. «Точно не знаю, но не меньше полутора тысяч», – последовал ответ.

Гартенштейн погрузился в тягостное размышление. Что скажет Муссолини, когда узнает, что немецкая подлодка виновна в смерти полутора тысяч итальянцев?

Он решил продолжать спасательные работы.

Очень скоро на борту оказалось девяносто спасенных. И, казалось, им не будет конца. В 1 час 27 минут в эфир ушла радиogramма командующему подводным флотом адмиралу Деницу.

Дениц приказал трем лодкам идти на помощь Гартенштейну и принять участие в спасательных работах.

К утру U-156 уже подобрала 193 человека, в том числе 21 англичанина.

В водах близ Фритауна находилась итальянская субмарина «Капеллини». Она также направилась к месту катастрофы. В 10 часов 10 минут

399

14 сентября утра командир итальянской субмарины «Капеллини» капитан 1-го ранга Марко Реведин получил приказ двигаться к месту крушения «Лаконии». Приказ был принят к исполнению немедленно.

Дениц помнил, что в Дакарском порту стоит несколько французских кораблей. Французы придерживались нейтралитета, поскольку в сентябре 1940 года подверглись нападению англичан, но в то же самое время не были расположены и к фашистам. Но ведь речь шла о спасении терпящих бедствие людей. Почему бы не обратиться к французам с предложением принять участие в операции по спасению?

В 13 часов адмирал Коллине, находившийся в Дакаре, получил приказ от Виши: приготовиться принять на борт пострадавших пассажиров с британского судна «Лакония» и двигаться к границе территориальных вод. Адмирал отдает приказ на «Дюмон д'Юрвиль» следовать из порта Котону к месту крушения. Это примерно тысяча миль. Капитан судна Франсуа Мадлен понимает, что в лучшем случае подойдет к «Лаконии» 16-го вечером.

В тот же день аналогичный приказ – идти на помощь пострадавшим с «Лаконии» – получил командир сторожевого судна «Аннамит» капитан 3-го ранга Кемар. Наконец, в 16 часов адмирал Коллине выслал к месту крушения крейсер «Глуар».

В понедельник 14 сентября, с 2 до 3 часов ночи Гартенштейн, не смыкавший глаз уже около полутора суток, подводил итоги, составляя новую радиogramму для Деница. Он принял на свою лодку 400 человек. Затем, отобрав из них примерно половину, снова высадил их в лодки и на плоты.

Всего в океане теперь плавало 22 спасательные шлюпки и плоты, на которых нашли временное спасение примерно полторы тысячи человек. В открытом море больше не оставалось ни одного потерпевшего. Неизвестное судно так и не показалось.

Пассажирам шлюпок и плотов передали немного продовольствия. Впоследствии участники и очевидцы тех событий единодушно соглашались, что день 14 сентября оказался для большинства из них самым тяжелым. Солнце нещадно жгло людей. Воды не хватало. Еды тоже практически не было. В тот день многие умерли. После короткой молитвы тела умерших сбрасывали в океан.

Ночь с 14 на 15 принесла небольшое облегчение. В 3 часа 40 минут Гартенштейн получил радиограмму, в которой сообщалось, что «Дюмон д'Юрвиль» и «Аннамит» подойдут 17 сентября

В 11 часов 32 минуты вахтенный матрос закричал- «По левому борту вижу судно! Пеленг 263». Это была подводная лодка U-506. Гартенштейн распорядился перевести на нее 131 итальянца К вечеру 15 сентября на U-506 находилось более 200 пассажиров.

В тот же день, в 14 часов с минутами, подошла U-507. Она также приняла на борт наиболее слабых – всего 153 человека. К 17 часам 55 минутам погрузка была закончена. Кроме того, она взяла на буксир несколько спасательных шлюпок.

400

16 сентября в 8 часов 28 минут «Капеллини» встретила в открытом море первую группу спасшихся с «Лаконии». На шлюпке под алым парусом они увидели 50 человек. Это были английские солдаты и матросы. Жизнь на шлюпке была предельно организована: у потерпевших крушение оказался компас, карта и радиопередатчик. На вопрос итальянцев, нуждаются ли они в чем-нибудь, со шлюпки ответили: «Очень нужна вода»

Им спустили бутылки с водой, а также несколько бутылок вина.

В 10 часов 32 минуты «Капеллини» повстречал еще одну шлюпку. Здесь дела обстояли гораздо хуже. Кроме 41 мужчины, в шлюпке находились 18 женщин и 25 детей, самому старшему из которых было шесть лет, а самому младшему – несколько месяцев. Командир Реведин не мог взять на борт всех. Он предложил забрать женщин и детей, но после короткого совещания женщины решили, что не расстанутся с мужьями. Тогда итальянцы спустили в шлюпку запас пресной воды, передали горячий бульон, вино, сухари, шоколад и сигареты.

И «Капеллини» отправился дальше на юг, искать других терпящих бедствие.

В 12 часов 32 минуты U-156 был атакован американским бомбардировщиком. Первые две бомбы не попали в цель. Следующая угодила точно в одну из шлюпок. Затем та же участь постигла еще одну шлюпку. Одна из бомб угодила в носовую часть подлодки.

Этот эпизод стал предметом ожесточенных споров. Почему американский летчик атаковал подводную лодку, на которой был флаг Красного Креста?

В любом случае Гартенштейн вынужден был прекратить спасательные работы и направиться к западу.

Когда Деницу донесли о случившемся, он был взбешен. 17 сентября в

1 час 40 минут экипажам подводных лодок, находившихся в секторе гибели «Лаконии», был передан приказ «Льва». Он гласил: «Все томми – свиньи. Безопасность подводной лодки ни при каких обстоятельствах не может подвергаться риску. Категорически запрещается подвергать наши подводные лодки любой опасности, даже если придется бросить спасаемых. Неужели вы думали, что враг будет следить за сохранностью наших лодок?» А в 5 часов 50 минут Дениц приказал посадить всех спасенных пассажиров обратно в шлюпки. Итальянцев следовало оставить на борту до подхода французов.

В 17 часов 50 минут вышел еще один приказ Деница, имевший в дальнейшем самые печальные последствия. Отныне немецким судам строжайше запрещалось, несмотря ни на какие обстоятельства, оказывать помощь терпящим крушение на море.

Этот приказ, позже названный «Тритон Нуль», стоил жизни тысячам людей. А главной причиной его появления стало то самое роковое решение американского летчика.

В тот же самый день, 17 сентября, в 6 часов 52 минуты корабль «Глуар» забрал на борт пассажиров первой встреченной им спасательной шлюпки 401

ки. В 14 часов «Глуар» встретился в море с подлодкой U-507 и от нее узнал, что остальные шлюпки следует искать в радиусе 40–50 миль. Чуть позже сюда же подошел «Аннамит».

Поиск терпящих бедствие продолжался еще несколько часов. Только 18 сентября в 9 часов 25 минут «Глуар» и «Аннамит» снова встретились в море.

К моменту крушения на борту «Лаконии» находилось 2789 человек, включая экипаж и пассажиров «Глуар» привез в Дакар 1039 спасенных<sup>^</sup> еще 42 прибыли на «Аннамите». Четверо английских офицеров остались в плену: двое на подводной лодке U-507, двое – на итальянской «Капеллини». Две спасательные шлюпки сумели самостоятельно пристать к берегу: в них находились 20 человек. Шестеро итальянцев остались на итальянской субмарине. Таким образом, спаслись 1111 человек...

#### «ФОРТ СТАЙКИН»

1944 год

Английский военный пароход взорвался с грузом боеприпасов в Бомбейском порту. Погибли более 1000 человек.

Пароход «Форт Стайкин» покинул Беркенхед утром 24 февраля 1944 года. Порт назначения знали только отдел торгового мореплавания Англии, представители портовых органов безопасности, экипаж судна и те, кто видели, как в Беркенхеде на судно грузили деревянные клетки с крупными буквами «Карачи» или «Бомбей»

«Форт Стайкин» – одновинтовой пароход, работавший на угле, имел валовую вместимость 7142 регистровые тонны, длину 132,3 метра, ширину 17,1 метра и развивал скорость до 11 узлов. Судно имело стандарт «А1 у Ллойда», что давно считалось синонимом превосходства. «Форт Стайкин» был построен на верфях «Принс Руперт драй док» в Канаде и передан

Великобритании по ленд-лизу правительством Соединенных Штатов. Пароход был одним из двадцати шести однотипных судов, построенных за счет канадских фондов ленд-лиза по стандартному проекту. Их названия начинались со слова «Форт». Вторую часть названия – Стайкин – этот пароход получил по названию реки в Британской Колумбии.

В мае 1942 года «Форт Стайкин» вышел в первый рейс. Его капитаном был 44-летний Александр Джеймс Найсмит, тихий и неразговорчивый

человек.

Война была в самом разгаре. Командование союзников начало подготовку к массированному удару по японским войскам в Бирме. Основной груз «Форт Стайкина» предназначался как раз для готовящегося наступления.

На палубе парохода находились разобранные и упакованные в клетки планеры, а в трюмах, под пятью задраенными люками, – двенадцать упакованных в ящики самолетов типа «Спитфайер». Рядом стояли ящики со взрывчаткой и боеприпасами. Весь этот груз предназначался для Карачи. Еще 1395 тонн взрывчатых веществ, в том числе снаряды, торпеды, мины, сигнальные ракеты, зажигательные бомбы и фальшфейеры, предстояло

доставить в Бомбей.

В трюме № 2 груз был размещен в твиндеках таким образом, что свободной оставалась середина, наподобие шахты, между верхним и нижним люками. В крыльях твиндеков с трех сторон от центра размещались ящики с 238 тоннами иницирующих взрывчатых веществ. С четвертой стороны \*ФОРТ СТАЙКИН» 403

ны в верхней части твиндека стоял принайтовленный к переборке стальной ящик со 128 слитками золота массой 12,7 килограмма каждый. Золото, оценивающееся почти в 1 миллион фунтов стерлингов, предназначалось бомбейскому банку.

30 марта в 3 часа пополудни «Форт Стайкин» ошвартовался в порту Карачи, где были выгружены клетки с разобранными планерами и огромные ящики с демонтированными «Спитфайерами».

После разгрузки на борт судна было перенесено 8700 тонн хлопкосырца в кипах, сотни жестяных бочек со смазочным маслом, а также древесина, металлолом, сера, удобрения, рис и смола.

Хлопок – опасный груз. Когда он отсыревает, внутри него начинается химическая реакция, выделяется водород, воздух вокруг нагревается и может произойти самовозгорание. Это было безумие – грузить хлопок вместе с другими быстровоспламеняющимися веществами на судно, уже забитое взрывчаткой.

Капитан пытался выразить протест грузоотправителям, но его убедили в том, что он должен доставить грузы в Бомбей. Время было военное, и Найсмит знал, что каждое судно обязано полностью загрузиться, куда бы оно ни следовало.

Выйдя из Карачи, «Форт Стайкин» присоединился к конвою танкеров, который шел из Персидского залива. Судно направлялось вдоль западного побережья Индии в Бомбей. Трехдневный переход прошел благополучно. Единственное, что по-прежнему вызывало беспокойство экипажа, – это опасный груз.

Утром 12 апреля 1944 года «Форт Стайкин» медленно прошел сквозь 24-метровые ворота в док Виктория и ошвартовался у причала № 1.



На следующий день началась его разгрузка. Грузчики вскрыли трюм № 2, в твиндеках которого находилось 300 тонн тротила в деревянных ящиках, боеприпасы, хлопок и рыбные удобрения. Первым делом следовало выгрузить кипы хлопка и взрывчатые вещества, но лихтеров под них не было, и, несмотря на свидетельство «особой срочности», весь взрывоопасный груз оставался на борту.

Тем временем выгрузили бочки со смазочным маслом. Затем рыбные удобрения.

Лихтеры появились только к полудню 13 апреля. Половина грузчиков стала выгружать взрывчатку. Другая половина работала весь день, ночь и следующее утро выносила из нижней части трюма № 2 динамо-машины, радиоприемники, древесину и металлолом,

В пятницу 14 апреля, когда наступило время обеда, был выгружен весь металлолом за исключением одного куска массой 3 тонны. Для этого требовались два крана. Кусок лежал поверх древесины, под которой были уложены кипы хлопка.

В 12 часов 30 минут был объявлен перерыв на обед.

В доке Виктория помимо «Форт Стайкина» стояли еще десять судов. В соседнем в Принсес-доке — девять.

404

Пароход «Форт Кревье» был ошвартован у причала № 11. В 12 часов 30 минут старпом парохода Урзуриага заметил, как что-то похожее на легкий дымок заструился из трюма № 2 «Форт Стайкина».

Немного позже третий помощник «Форт Кревье» Д. Прайтер и матрос первого класса Джонсон также заметили дым.

В 12 часов 30 минут матрос первого класса парохода «Иран», ошвартованного у пирса № 9, направляясь на ленч, также обратил внимание на дым. Для большей уверенности второй раз он посмотрел в бинокль. Ему показалось, что дым идет из люка трюма № 2.

В 13 часов 30 минут помощник инспектора бомбейской городской полиции Критчелл увидел дым со своего поста, находившегося у Зеленых ворот при входе в док Виктория, недалеко от того места, где стоял «Форт Кревье». Дым был довольно жидкий, и Критчеллу даже не пришло в голову, что на судне может быть пожар. Он вернулся к своим обязанностям и о дыме больше не вспоминал.

Тот, кто с расстояния 400 метров заметил дым, поднимающийся из чрева «Форт Стайкина», не счел нужным поднимать тревогу. «Ведь если на судне и в самом деле пожар, — рассуждали они, — то на борту об этом так или иначе знают».

Однако, как ни странно, те, кто находились на «Форт Стайкине», долгое время дыма не замечали. Первым увидел его бригадир грузчиков Мохамед Таки- Дым струился из-под бревен, на которых он стоял.

В это же время дым заметил и Самандар Кхан, вахтенный, дежуривший в трюме № 2. Ему показалось, что дымятся кипы хлопка, находящиеся под большим куском металла, и он решил, что дым появился, когда

этот кусок пытались поднять наверх. Другие впоследствии утверждали, что дым поднимался в трюме из разных мест.

Старший механик парохода Александр Гоу, узнав о возгорании, спустился в машинное отделение и запустил насосы для подачи воды в пожарные магистрали.

Второй помощник капитана Харрис, сообщив о пожаре старпому Хендерсону, бросился к одному из пожарных рукавов, который на всякий случай держали наготове, подсоединил его к стояку, проходившему сквозь палубу около двери своей каюты, и вместе с матросами протянул к люку трюма № 2. Из задней части нижнего трюма по левому борту валил дым. Туда и направили струю воды. Рукав был недостаточно длинным, чтобы можно было спуститься с ним на твиндек и направить струю воды прямо в очаг пожара. Двое матросов, чинивших спасательные плоты, тут же прибежали на помощь и протянули еще два пожарных рукава.

В доках дежурная пожарная бригада запустила аварийную передвижную насосную установку. Несколько бойцов бросились к пароходу, раскатывая на ходу два рукава.

Начальник бригады, узнав, что на горящем судне есть взрывчатка, приказал помощнику немедленно передать «сообщение номер два» (то есть сообщение о крупном пожаре) в диспетчерскую пожарной части.

\*ФОРТ СТАЙКИН»

405

Помощник, не дозвонившись до диспетчерской, кинулся к посту пожарной тревоги и нажал кнопку: зазвонил пожарный колокол. Тем самым он дал знать диспетчерам, что случился обычный пожар. В 14 часов 16 минут к месту пожара было направлено всего две машины.

Тем временем начальник пожарной бригады добавил к трем пожарным рукавам еще два из имеющихся в его распоряжении.

Спустя восемь минут после того, как была поднята тревога, к борту судна подкатили две пожарные машины. Командовавший ими офицер Мобарак Сингх направил в трюм еще шесть пожарных рукавов. Кто-то сказал ему о взрывчатке, и он послал в диспетчерскую пожарной части запоздалое «сообщение номер два». Когда его там получили, было 14 часов 30 минут. К «Форт Стайкину» помчалось еще восемь пожарных машин.

Прибывший к причалу № 1 дока Виктория офицер британской армии капитан Бринли Томас Оберет, в чьем ведении находились склады боеприпасов и взрывчатых веществ бомбейского порта, особых признаков пожара не заметил. Несколько пожарных и матросов направляли пожарные рукава в открытый люк трюма № 2, который находился в носовой части судна напротив ходового мостика.

Но когда Оберет узнал, что взрывчатка находится в опасной близости от очага пожара, ему стало не по себе. «Если в трюме резко повысится температура, – сказал он помощнику капитана Харрису, – то взрывчатка категории «А», уложенная на твиндеках, взорвется. Последствия взрыва трудно вообразить. Единственный способ спасти доки – это затопить судно».

Но чтобы затопить судно, надо было пробить днище. Кто-то предложил взять швартовы на береговые шпили и выбирать их, креня судно до тех пор, пока вода не хлынет в открытые люки. «Здесь недостаточная

глубина», – возразил на это капитан Найсмит. Он хотел спасти и доки, и свое судно.

Затопление «Форт Стайкина» у пирса № 1 дока Виктория действительно ничего не давало. Между 14 и 16 часами уровень воды не позволял полностью затопить нижний трюм.

Борьба с пожаром продолжалась. Второй помощник капитана Харрис собрал всех незанятых членов команды и повел их в трюм № 1. Оберет прислал на помощь несколько своих людей. За час они передвинули в сторону от переборки 25 тонн детонаторов. Температура в трюме с каждой минутой повышалась, дышать становилось все труднее. Вдруг они услышали серию громких хлопков. Это взрывались патроны, уложенные под кипами горящего хлопка. Огонь продолжал распространяться.

В 14 часов 40 минут к переборке между двумя трюмами нельзя было прикоснуться. Люди двигали тяжелые ящики с чрезвычайной осторожностью. Они знали, что малейший резкий удар может привести к взрыву.

Из-за того, что в трюм были залиты десятки галлонов воды, судно получило сильный крен на правый борт. Поэтому, чтобы удержать судно

406

у причала, команде пришлось завести дополнительные швартовы. Жар возле люка трюма № 2 становился нестерпимым.

Генеральный управляющий доками полковник Сэдлер предложил капитану с помощью буксиров вывести судно из дока на внешний рейд.

«Если вы это сделаете, судно взорвется, – возразил Норман Кумбс, начальник пожарной службы Бомбея. – Трюм тушат больше тридцати рукавов, и все они подсоединены к насосам, которые стоят на причале. Если вы сдвинете судно с места, все мои рукава придется отсоединить, останется только три судовых».

Тем не менее полковник Сэдлер продолжал настаивать на своем плане. Он обратился к представителю судоходной фирмы «Киллик, Никсон энд компани Д. Стюарту Брауну: «Хотел бы я вытащить это судно на глубину, – и, подумав немного, добавил: – Хотя и боюсь, что как только мы станем это делать, оно взорвется, не дойдя до глубокой воды».

Найсмит и старший офицер спасательной службы Бомбея, капитан 3-го ранга Дж. Лонгмайр, согласились с Кумбсом в том, что опасно убирать пожарные рукава.

В 15 часов на борт «Форт Стайкина» поднялся заместитель управляющего Портового треста по охране С. Уилсон. Осмотрев очаг пожара, он распорядился подвести к борту водоналивные суда, чтобы увеличить объем заливаемой в трюм воды.

Вскоре к борту «Форт Стайкина» подошел первый водолей «Дорис», за ним «Пэнуэлл». К действовавшим пожарным рукавам прибавились еще девять: три – с «Дорис» и шесть – с «Пэнуэлла».

Отдать приказ о затоплении судна имели право уполномоченные лица:

коммодор индийских военно-морских сил и старший морской начальник Бомбея.

Еще в 14 часов 45 минут капитан Лонгмайр пытался дозвониться до командора, но ему это сделать не удалось. В результате ни командор, ни старший морской начальник ничего не знали о пожаре, пока не разразилась катастрофа. А на судне не было тех, кто бы взял на себя ответственность за окончательное решение.

Все это время огонь оставался невидимым для пожарных. И вдруг пламя предстало взорам людей, однако не тех, кто был на палубе, а тех, кто находился на пирсе.

Один из пожарных, Х. Дэйарам, стоял у пульта управления, когда почувствовал сильный жар. Было без нескольких минут три. Он увидел, что на небольшом участке бортовой обшивки судна, чуть выше уровня его роста, серая краска борта начала пузыриться. Потом пузыри стали лопаться, а краска, мгновенно твердея, отскакивать от борта.

По раскаленному пятну можно было точно определить очаг пожара. Кумбс распорядился прорезать отверстие в борту, достаточное для того, чтобы в него вошел пожарный ствол, и направить струю воды точно в центр очага пожара.

\*ФОРТ СТАЙКИН»

407

Однако все попытки запустить газорезательный аппарат оказались тщетными. Раскаленное пятно тем временем увеличивалось, и вскоре достигло трех метров в диаметре, став вишневым. Привезли вторую «газорезку», но и она оказалась неисправной.

15 часов 30 минут. Тридцать два пожарных рукава уже залили в трюм № 2 более 900 тонн воды. Палуба левого борта так нагрелась, что стоять на ней было невозможно. Раскатанные по палубе пожарные рукава могли каждую минуту загореться. Кумбс заставил подложить под них деревянные доски, а сами рукава поливать водой.

Пламя уже полыхало в верхних штабелях хлопковых кип, лежавших вплотную к левому борту. В твиндеке между кипами и взрывчаткой было свободное пространство высотой более 2 метров. По мере того как вода вливалась в трюм, горящие кипы, плавающая, поднимались все выше. Огонь приближался к боеприпасам.

Пожар уже бушевал вовсю, но никто не додумался поднять красный флаг на мачте парохода – сигнал, предупреждающий о том, что на судне – опасный груз. Не была объявлена общая тревога, по которой все, кроме пожарных, были обязаны покинуть доки. Фактически такой тревоги в бомбейских доках и не существовало. «Форт Стайкин» мог предупредить всех об опасности серией коротких повторяющихся гудков, однако и это не было сделано.

В 15 часов 45 минут загорелось несколько ящиков со взрывчаткой. Из пространства между ящиками, находившимися по сторонам узкой шахты, между нижним и верхним люками трюма № 2, вырвался столб густого дыма. Пожарные вынуждены были отступить. Пламя поднялось над комингсами.

Горящие клочья хлопка взлетали вверх, угрожая поджечь другие суда. Кумбс на правом борту «Форт Стайкина» и Палмер на левом снова собрали людей и приказали им продолжать гасить огонь. Пожарные побежали к люку, взяли рукава и направили струи воды на стенки ящиков с

боеприпасами, лежавшими на твиндеках.

В течение пяти минут пожар то затихал, то разгорался с новой силой, пламя взмывалось все выше. В 15 часов 50 минут из трюма на высоту мачты взметнулся огненный факел.

И только тогда капитан Найсмит приказал команде покинуть судно.

Теперь в доке царила полная неразбериха. Те, кто покинул «Форт Стайкин», пытались уйти подальше от судна. На них напирала толпа людей, привлеченных зрелищем невиданного пожара. Моряки и грузчики на других судах столпились у поручней и тоже с любопытством смотрели на пылающее судно.

Найсмит еще раз обошел судно. На корме, перегнувшись через комингс, он заглянул в открытые люки трюмов № 4 и № 5. Первый из них был забит взрывчаткой категории «А». Люки следовало закрыть, но об этом просто забыли.

408

Найсмит вернулся к трапу. Оказавшись на пирсе, он догнал Хендерсона и сюрвейера Стивенса. Все трое пошли вдоль борта судна к выходу из доков.

В этот момент раздался страшный взрыв. Огромные обломки раскаленного металла, крушившие все на своем пути, взлетели вверх. Пылающие бочки со смазочным маслом крутились в воздухе, сопровождаемые шлейфами из огня и искр, подобно громадному фейерверку. Горящие кипы хлопка взлетали вверх и падали на суда и склады, вызывая пожары. От взрыва образовалась сильная приливная волна, которая приподняла «Джалападму», вместимостью почти 4000 регистровых тонн и длиной 135 метров, ошвартованную по корме «Форт Стайкина», и подняла ее корму из воды на 20 метров. Эта волна развернула судно на 90 градусов и положила его кормой на крышу склада № 2 высотой 17 метров. Исковерканная взрывом «Джалапада», вывученная из воды, легла поверх склада, ее носовая часть уткнулась в док-бассейн. Одно каботажное судно (5000 т) было вынесено на берег. Из 50 береговых пакгаузов были выброшены тысячи тонн зерна и военных грузов и разбросаны по весьма большой территории. Несколько десятков грузовых и пожарных машин были разрушены или исчезли совсем.

В тысяче миль от Бомбея, в Шимле, у подножия Гималаев, в момент взрыва метеостанция зафиксировала отклонение стрелки сейсмографа.

В самом Бомбее здания задрожали и закачались, перегородки в офисах рухнули. Осколки стекла дождем сыпались из окон. Люди бежали к окнам, взбирались на крыши и смотрели на огромный столб дыма, который поднимался со стороны доков.

На город падали раскаленные добела куски металла, некоторые из них пролетели по воздуху расстояние более мили.

Капитан Сидни Келли находился в четверти мили от доков – он шел со своим приятелем по Фрере-роуд. Металлический обломок разрезал пополам его спутника. Капитан же вообще не пострадал.

Недалеко от забора доков стояли три девушки – члены женской команды английских военно-морских сил. Когда произошел взрыв, одна из них исчезла. Спустя несколько часов ее обнаружили почти в 300 метрах от того места, где она стояла до взрыва.

Капитан Найсмит, его помощник Хендерсон и Стивене как раз дошли до кормы «Форт Стайкина», когда произошел взрыв. Стивене пролетел несколько метров и упал. Шатаясь, он побрел к воротам дока Найсмит и Хендерсон исчезли навсегда.

На расстоянии одной мили возле хижины одного индуса упал золотой слиток весом 14 килограммов, который был воспринят хозяином дома как дар Будды. Но множество золотых слитков пропало.

Часы на башне доков остановились в 16 часов 06 минут. Так они стояли еще долгие месяцы, показывая время разрушительного взрыва. Поразительно, но именно 14 апреля 1912 года «Титаник» столкнулся с айсбергом...

»ФОРТ СТАЙКИН^

409

Сквозь завесу черного дыма и копоти светила докрасна раскаленная корма «Форт Стайкина». Из двадцати четырех судов, стоявших в двух доках, одиннадцать загорелись, четыре тонули или уже лежали на дне, остальные либо были на мели, либо накренились. Все суда сорвало со швартовов, многие получили пробоины от столкновений, вызванных приливной волной от взрыва. Лишь одно судно в сухом доке Мируэттер осталось неповрежденным.

Акватория обоих доков была усеяна от края до края кипами хлопка, всевозможным судовым грузом, плавали трупы.

Горели обломки навесов, складов и офисов, разрушенных до основания. Груды исковерканных кусков стали и камней завалили дороги и железнодорожные пути. Портальные краны либо повалились на причал, либо рухнули в воду. Тяжелые стальные вагоны были смяты и отброшены в сторону. Горящие кипы хлопка разлетелись в разные стороны далеко вокруг. Там, куда они падали, тут же занимался огонь. От них под рельсами загорались шпалы. Отлитые из лучшей стали гидравлические магистрали лопнули от колебания почвы, вызванного взрывом. Электростанции полыхали, водопровод был выведен из строя. Однако почти все это стало известно лишь на следующий день.

Сразу после взрыва капитан Х. Бейкер, начальник базового склада английских военно-воздушных сил, обзвонил все подразделения военно-воздушных сил Бомбея и попросил дать ему сведения о наличии людей, машин «скорой помощи», пожарных насосов и транспорта. В течение десяти минут все подразделения, кроме двух, дали ему информацию. Два подразделения, которые не отвечали, были уже на пути к месту катастрофы...

В подчинении подполковника В. Джеймса в полевом военном лагере находились две тысячи человек. Лагерь был поднят по тревоге.

Майор Р. Ферроу, командующий американскими военнослужащими в Бомбее, решил, что раз они находятся в британском порту, то британские власти и должны распоряжаться ими. Однако поначалу четкой координации не было, и американцы сами проявили инициативу.

После взрыва прошло немногим более получаса. Те немногие оставшиеся в живых очевидцы катастрофы, которые точно знали ее причины, считали, что судно полностью взорвалось, с ним все кончено, и единственное, что оставалось делать, — это спасти раненых и тушить пожар.

Но это было далеко не так.

Когда взрывоопасный груз, уложенный в верхней части трюма № 2, загорелся и взорвался в 16 часов 06 минут, большая часть носовой части судна оказалась срезанной взрывом по заднюю переборку второго трюма. Как бы проскользнув по воде вперед на 10 метров, она затонула. Все, что находилось в этой части судна выше уровня твиндека, разлетелось в разные стороны на большое расстояние. Баковое орудие упало на железнодорожный вагон.

410

Далеко от места швартовки нашли и становой якорь «Форт Стайкина». Он пролетел над Принсес-доком и повис на такелаже стоявшего там судна.

Все беды Бомбея могли бы на этом и закончиться, если бы оставшаяся часть корпуса «Форт Стайкина» затонула. Но кормовая часть судна, не потеряв плавучести, оставалась на воде. Из горевших соседних трюмов ревящее пламя перекинулось в трюм № 4, люк которого так и не задраили, когда тушили пожар в трюме № 2. Поэтому кормовая часть судна взлетела на воздух через 34 минуты после первого взрыва. В трюме № 4 находилось 784 тонны взрывчатых веществ, в том числе много зажигательных бомб. Иными словами, в этом трюме взрывчатки было вдвое больше, чем в трюме № 2. Второй взрыв был еще более разрушительным. Первый был направлен в основном горизонтально и сровнял с землей лишь стены и постройки в доках вокруг судна. Правда, шальные осколки раскаленного металла разлетелись почти на милю вокруг. Второй взрыв, происшедший в более глубокой части трюма судна, взметнулся почти на километр ввысь. Когда он достиг верхней точки своей траектории, масса металла, дерева, горящих кип хлопка, пылающих бочек и зажигательных бомб, поднявшаяся вверх, упала на землю и разлетелась более чем на 2 километра вокруг. Они накрыли сотни забитых товарами складов за доками и скучившиеся домишки бедноты на окраине основных жилых кварталов города.

Вокруг того места, где стоял «Форт Стайкин», бушующее пламя образовало огненное кольцо радиусом 900 метров, в котором оказались док Виктория и Принсес-док. В нем же находился западный район порта по другую сторону Фрере-руд, где в сотнях складов горели всевозможные товары стоимостью в миллионы фунтов стерлингов. В северном конце порта огненная полоса захватила часть нефтехранилищ компании «Барма шелл ойл». С южной стороны огонь поглотил Рисовый рынок и распространился на открытое пространство, разделявшее доки Виктория и Александра. С западной стороны, на окраинах города огонь прорвался на улицы, на которых теснились жилые дома местных жителей.

Огонь распространился на три четверти мили вдоль железной дороги, проходившей между складами и жилой частью города и принадлежавшей компании «Грейт индиан пенинсула рейлвей». Пожары бушевали и в районе железнодорожных складов Карнак- Бендер и Вади-Бендер.

Часть огненного круга приходилась на море, где пылали сорванные с якорей суда местного флота. Они представляли смертельную опасность для остальных судов, стоявших на внешнем рейде с другой стороны доков.

Сильный ветер с моря гнал огонь в сторону города.

Пожар стал продвигаться к центру Бомбея, и к вечеру 15 апреля казалось, что значительная часть города охвачена пожаром, который был виден на расстоянии 75 миль. Густой смог повис над городом. Из-за недостатка противопожарных сил и средств удержать распространение пожара

#### .ФОРТ СТАЙКИИЪ

411

было невозможно. В связи с этим было принято решение: для локализации пожара разрушить городскую полосу шириной в четверть мили (жители из этой зоны были выселены). Это спасло Бомбей. На помощь пришли воинские части и через четыре дня был потушен последний крупный очаг пожара. Окончательную победу над огнем удалось одержать только спустя две недели.

Самым серьезным просчетом в организации борьбы с огнем было то, что Принсес-док и док Виктория, являвшиеся центром общего пожара, были брошены на произвол судьбы. Уже потом ни у кого не вызывало сомнений, что продуманные и правильно скорректированные действия, предпринятые в этих доках, могли бы спасти множество судов от полного выгорания. Однако такой попытки сделано не было. Пожар продолжал распространяться.

В тушении пожара на «Форт Стайкине» принимали участие 156 пожарных, офицеров и рядовых. Знаний и опыта многим из них не хватало. В результате 65 пожарных были убиты, 80 – ранены, и только 11 человек не пострадали.

Поток сообщений о загораниях в диспетчерскую оказался таким мощным, что 50 страниц регистрационной книги были заполнены всего за два часа с момента первого взрыва. Но многие из вызовов были ложные: сотрясение от взрыва привело в действие сигнальные устройства на улицах...

Мэр Бомбея Мастерс прибыл в город в пятницу вечером и немедленно занялся поисками жилья для лишившихся крова. Ведь в результате катастрофы была опустошена площадь города, равная почти квадратной миле.

Сотни людей погибли и были ранены, тысячи лишились жилья и работы. Деловая жизнь Бомбея остановилась. Над страной, которую преследовали постоянные неурожаи, нависла угроза голода.

Потери были астрономическими. Оценить ущерб не представлялось возможным. Огонь поглотил 55 тысяч тонн зерна, предназначенного для населения страны, тысячи тонн семян, специй, масла и нефти были уничтожены или испорчены. Катастрофа разорила шесть тысяч фирм и лишила работы пятьдесят тысяч человек. Почти три тысячи человек потеряли все, что имели.

Трудно оценить и общий ущерб, нанесенный военной машине союзников, и влияние катастрофы на ход войны: боеприпасы, взрывчатые вещества, оружие, уничтоженные во время этого бедствия, предназначались для Бирмы и союзных войск, действовавших на Тихом океане.

Эксперты страховой компании Ллойда после осмотра судов в Принсес-доке и доке Виктория мало утешительного смогли сообщить в свою лондонскую контору.



Серьезно пострадали пароходы «Иран», «Норе трейдер», «Род эль Фараг», «Эмпайр индус», «Ченьон», «Джалавиджайя», «Кингъян», «Барода», «Форт Кревье», «Грациоза».

412

Пароход «Джалападма» выбросило на причал, корпус его переломился, нос оказался в воде дока.

У землечерпалки «Келура» была сильно повреждена огнем кормовая часть. Незначительны повреждения палубы были на английском пароходе «Блэйрклова», находившемся в сравнительно защищенном месте – в сухом доке Мируэтер. Такие же повреждения получили английский танкер «Капса» и норвежский теплоход «Браганза».

Английский пароход «Эмпайр конфиденс» получил довольно легкие повреждения. Затонувшие голландские пароходы «Дженерал Ван дер Хейден» и «Дженерал Ван дер Светен», а также голландский теплоход «Тиномбо» и землечерпалку «Спотболл» причислили к полностью погибшим (сохранились двигатели и котлы на судне «Дженерал Ван дер Светен»).

Лишь норвежский теплоход «Белрэй», на котором матрос первого класса Хейвард всю ночь тушил пожары, подлежал восстановлению. Сюрвейеры пришли к выводу, что судно можно сделать вновь мореходным в течение десяти недель.

Никто никогда не узнает точного числа погибших от бомбейских взрывов. Конкретные цифры определяли на основании имеющихся документов. Так, было объявлено: «84 работника бомбейского Портового треста и 64 пожарных убиты, 83 пожарных ранены, 41 член экипажей судов убит и 123 ранены, 15 солдат убиты и 30 ранены, 14 полицейских убиты и 55 ранены, 7 человек из состава военно-морских сил убиты и 160 ранены, 4 человека с местных судов, барж и лихтеров убиты и 10 ранены, 15 человек из состава военно-воздушных сил ранены. Это составляет 233 убитых и

476 раненых».

Однако это были первоначальные цифры. Много индийцев во время взрывов находилось в районе доков, и, когда кто-нибудь исчезал, родственники приступали к поискам, не зная, с чего начать. Часть попала в приведенный выше перечень погибших только потому, что их нашли не сразу после взрыва, часть людей исчезла без следа, не нашли даже их трупов. Многих унесло в море, где они и погибли. Поэтому можно полагать, что «цифра 500 человек убитых», официально объявленная в Бомбее, весьма занижена.

В больнице была оказана помощь 2408 пострадавшим, хотя и эта цифра не верна, так как некоторые лечились не в одной больнице. Конечная цифра – 1376 известных жертв. 43 человека потеряли конечности, но выжили.

Через двенадцать дней после катастрофы страховые пожарные компании объявили, что они отказываются от выплаты страхового возмещения, возлагая ответственность на правительство Индии.

В июне того же года правительство объявило порядок выплаты компенсации гражданам, которые потерпели убыток или получили ранение.

Страховщики согласились принимать иски на основе морского страхования полностью после того, как правительство обязало возместить страховым компаниям до 40% суммы. «Это, – объявило правительство, –

»ФОРТ СТАЙКИН\* 413

был решено сделать, чтобы избежать многочисленных тяжб и последующих неудобств в ведении делопроизводства».

Семьям погибших и пострадавшим при катастрофе правительством Индии выплачивалась компенсация.

В то время комиссия под председательством сэра Леонарда Стоуна, главного судьи Верховного суда в Бомбее, опубликовала свой отчет, в котором перечислила главные причины катастрофы. Их было пять, вот они:

1. Состояние войны, из-за которого в доках стояли суда, груженные взрывчаткой и боеприпасами.
2. Неправильная загрузка «Форт Стайкина» в Карачи, вследствие чего хлопок был погружен над боеприпасами и под ними.
3. Случайное загорание хлопка в нижнем трюме № 2.
4. Нерасторопность присутствующих при этом властей, которые не только не оценили серьезности ситуации, но во время пожара не предприняли энергичных мер для того, чтобы потушить его или принять альтернативные действия для избежания катастрофы.
5. Отсутствие на пожаре централизованного руководства, имеющего полномочия отдавать высшие приказы и координировать деятельность различных властей и соответствующих служб.

Среди причин также были названы: задержка в вызове пожарной команды города; отсутствие исправной газорезки, что не позволило в нужный момент вырезать отверстие в борту аварийного корабля; оставление открытыми люков № 4 и 5 после возникновения пожара в трюме № 2, что привело к пожару в трюме № 4, где находились взрывчатые вещества.

Кроме того, были признаны неправильными действия полиции, которая не предупредила расположенные в гавани корабли и суда о надвигающейся катастрофе. Наконец, отмечено, отсутствие оповещательной сигнализации, с помощью которой можно было очистить пристань от скопившихся на ней людей.

Наиболее вероятной причиной возникновения пожара, по признанию официальных кругов Великобритании, явилось возгорание хлопка от непотушенной сигареты.

Если бы бомбейская катастрофа произошла в мирное время, восстановительные работы заняли бы немало лет. А так как шла война, доки уже работали через семь месяцев.

«СПЕНС», «ХАЛЛ», «МОНАГХЭН»

18 декабря 1944 года

Три эсминца ВМФ США затонули в Тихом океане во время тайфуна в 300 милях восточнее острова Лусон. Погибли 790 человек.

Конфиденциальная директива командующего Тихоокеанским флотом США адмирала Нимица «Уроки повреждений во время тайфуна» была опубликована в открытой печати спустя 12 лет после ее издания – в январе 1956 года.

Каковы же обстоятельства, последствия и уроки этой катастрофы, ставшей одной и крупнейших на море в XX веке?

События развивались 18 декабря 1944 года в 300 милях восточнее острова Лусон, когда корабли 3-го;

флота США, шедшие для обеспечения вторжения американских войск | на Филиппины, попали в район близ i центра тайфуна и понесли значительные потери.

Перевернулись и затонули три эсминца: «Халл», «Монагхэн» и «Спенс» (все построены в 1934 году, полное водоизмещение, соответственно, 1800, 1800 и 2600 тонн). Эти корабли возвращались с дозора, имея почти порожними топливные цистерны. «Спенс» первый попал в сложные условия, у него было повреждено рулевое устройство, и он стал неуправляемым. Спустя 3 часа он затонул вместе с большинством экипажа (341 человек). Затем печальная участь постигла «Халл». Он также потерял управление, продержался на воде не более часа и затонул, имея на борту 201 человека, из которых 62 удалось спасти. «Монагхэн» погиб еще через полчаса с большинством команды (из 162 спаслись 6).

Серьезные повреждения получили еще девять кораблей: легкий крейсер «Майами» (построен в 1944 году, полная вместимость 12 000 тонн), три легких авианосца – «Монтерей» (1943 год, 13 000 тонн), «Коупенс» (1943 год, 13 000 тонн) и «Сан Джасинто» (1943 год, 13 000 тонн), два эскортных авианосца – «Кейп Эсперанс» (1943 год, 10 200 тонн) и «Элтамаха» (1943 год, 13 890 тонн) и три эсминца – «Эйулин» (1935 год, 1700 тонн), «Дьюки» (1935 год, 1700 тонн) и «Хикокс» (1944 год, 2500 тонн)

«СПЕНС», «ХАЛЛ», «МОНАГХЭН»

Девятнадцати кораблям, от сторожевых кораблей до тяжелых крейсеров и линкоров, были нанесены менее серьезные повреждения.

Таким образом, погиб и был поврежден 31 корабль; 146 самолетов на разных кораблях были разрушены или повреждены пожарами, разбиты

или смыты за борт. Во время катастрофы погибло 790 человек, 80 человек получили ранения.

Несколько оставшихся неповрежденными эсминцев сообщили, что у

них качка достигала 70 градусов и более и что они были близки к опрокидыванию.

В результате 3-й флот не смог выполнить задание – нанести удары по острову Лусон в запланированное время, то есть 19–21 декабря. Корабли флота были вынуждены уйти в атолл Улити для ремонта и отдыха личного состава. Оперативные действия флота возобновились спустя 10 дней.

Оценивая потери от действия тайфуна, адмирал Нимиц в своей директиве указал, что потери 3-го флота оказались большими, чем те, которых можно было ожидать в результате любого сражения, и при этом отметил, что офицерам «необходимо понимать законы шторма».

По мнению Нимица, таких тяжелых потерь можно было избежать. Командиры всех степеней слишком полагались на сводки погоды, полученные от центра метеослужбы флота в Пёрл-Харборе, но не анализировали данных о состоянии погоды в радиусе 240–300 миль, где фактически находился центр тайфуна. Не обратили внимания на первые признаки надвигавшегося тайфуна, а когда он разразился, то обойти его не смогли (такие попытки были со стороны отдельных групп кораблей), так как не располагали необходимыми сведениями о его движении.

Повреждения и потери флота возросли еще из-за того, что командиры пытались сохранять заданные курсы и скорости и даже заданное расположение кораблей во время шторма. Командиры кораблей не смогли правильно оценить создавшуюся ситуацию. Им следовало отказаться от попыток «правильного» маневрирования и все силы бросить на спасение своих кораблей и их экипажей.

Условия перехода флота, поведение кораблей и действия личного состава во время тайфуна характеризуются в директиве Нимица следующим образом.

Видимость была в пределах 900 метров. Корабли испытывали не только сильную бортовую качку, но и шли с постоянным ветровым креном. Через вентиляционные шахты и другие отверстия в надводной части кораблей вода поступала в различные корабельные помещения, уровень воды в которых (в том числе и в машинных отделениях) достигал 60–90 сантиметров. Однако о нарушении водонепроницаемости бортов кораблей сведений не поступало. Распределительные щиты и электромшины различных видов часто закорачивались и горели. Все это затрудняло управление механизмами и кораблем, корабли часто теряли управление. Происходили перерывы в работе различных механизмов, устройств и систем. Выходило из строя электроосвещение. Не действовали РЛС и радиосвязь. Са

416

молеты на авианосцах срывало с мест, они ударялись друг о друга, в результате чего возникали пожары

Ветер и волны уносили мачты, дымовые трубы, шлюпбалки, разрушали палубные надстройки. Люди не могли удерживать аппаратуру, сорванную с мест, или сбрасывать грузы за борт, когда в этом была необходимость, из соображений устойчивости или по другим причинам

Вместе с тем корабли маневрировали до самого затопления, пытаясь сохранить свое место в строю согласно прежним указаниям Эскадренный миноносец «Дьюи» отказался от такой попытки, которая в сложившейся ситуации создавала бы большую угрозу для корабля. На действия командира «Дьюи» обращается особое внимание. Он изменил курс на 40 градусов для того, чтобы избежать столкновения с авианосцем «Монтерей», остановившегося для ликвидации пожаров в ангарах. На новом курсе эсминец оказался в более выгодном положении. В сочетании с энергичной борьбой личного состава корабля за живучесть эти действия дали возможность спасти корабль от гибели. Эсминцы «Халл» и «Монахэм», обладавшие, как однотипные корабли, такой же устойчивостью, что и «Дьюи», перевернулись. Причина опрокидывания кораблей кроется

в том, что корабли, имея порожние топливные цистерны, не забалластировались для компенсации сниженной остойчивости. Кроме того, на этих кораблях плохо обстояло дело с борьбой за живучесть. Так, например, личный состав в панике оставил свои посты в машинных отделениях, и корабли оказались практически без движения. Тот факт, что кроме «Дьюи» уцелел и эсминец «Эйулин», также свидетельствует о правильных действиях команды корабля.

Эсминцы, перед тем как опрокинуться, лежали на подветренном борту с постоянным креном 50–80 градусов, плавая некоторое время, прежде чем пойти ко дну, не исчерпав, таким образом, своего запаса плавучести. Это также отмечается как факт недостаточной остойчивости эсминцев в штормовых условиях.

Из двух эсминцев типа «Флетчер» – «Спенс» затонул, а «Хикокс» остался на плаву. «Спенс» опрокинулся и затонул из-за того, что его экипаж не принял мер для ликвидации свободных поверхностей в отсеках и перекачки топлива для устранения аварийного крена.

В директиве адмирала Нимица говорится о том, что никакие технические усовершенствования не могут заменить искусства мореплавания и чувства высокой ответственности экипажей кораблей за порученное дело

Теперь командиры корабли обязаны были составлять собственные прогнозы погоды. Любой штурман заслуживает порицания, если он слепо полагается только на показания приборов. Также заслуживает порицания командир, который полагает, что если радио не сделало предупреждения о надвигающемся шторме, то все обстоит благополучно и местные прогнозы его не касаются.

Командирам было предложено изучить мореходные качества кораблей, особенно их остойчивость и непотопляемость, принципы спрямле  
417

ния поврежденного корабля путем перетекания жидких грузов или применением других способов, обеспечивающих непотопляемость в штормовых условиях

Таковы некоторые итоги, извлеченные из катастрофы, которую потерпел 3-й американский флот на Тихом океане в декабре 1944 года

Военно-морской суд США, разбиравший обстоятельства катастрофы, нашел, что «были допущены большие ошибки в отношении прогнозов места и пути движения тайфуна»

Ответственность за потери при катастрофе была возложена на командующего 3-м флотом адмирала Холси и в меньшей степени на подчиненных ему офицеров. Суд отметил, что ошибки были совершены «под влиянием напряженных военных действий» и происходили «от твердой решимости выполнить военные требования». На этом основании судебного наказания не последовало. По урокам тайфуна 1944 года служба штормового оповещения и метеопрогнозов, по сообщениям американской печати, была улучшена. Но события, произошедшие спустя полгода, этого не подтвердили

5 июля 1945 года, когда война уже близилась к концу, 3-й флот США вновь попал в зону действия тайфуна, на этот раз в районе Окинавы, и сильно от него пострадал. Правда, случаев гибели кораблей при этом не было, но были зарегистрированы серьезные повреждения четырех авианосцев (в том числе тяжелых авианосцев «Хорнет» и «Беннингтон») и трех крейсеров (у одного из них – «Питтсбурга» – был оторван нос на

протяжении около 30 метров, до первой башни главного калибра, и он был отбуксирован на остров Гуам для ремонта), двадцати шести других кораблей, в их составе три линкора получили менее значительные повреждения. Семьдесят шесть самолетов были уничтожены, семьдесят – повреждены. Убитых оказалось шесть человек, тяжело раненных – четыре.

Потери флота от действия тайфуна хотя и были меньшими по сравнению с потерями от тайфуна 1944 года, но и они оказались достаточными для того, чтобы существенно повлиять на ход операций 3-го флота США

И в этом случае военно-морской суд не считал необходимым вынести решение о судебном преследовании виновных, ссылаясь на военные заслуги участников событий.

Главнокомандующий ВМС США адмирал Кинг оценил действия экипажей кораблей в обоих случаях следующим образом: «В каждом случае имелось достаточно информации, чтобы избежать наихудших повреждений, если бы офицеры реагировали на развивающуюся ситуацию с искусством знания погоды, которое следует ожидать от профессиональных моряков»

На основе уроков обоих тайфунов в США был внесен ряд усовершенствований в конструкцию кораблей. Учитывая, что снижение остойчивости многих кораблей произошло в результате повышения их центра тяжести при модернизационных работах (особенно при установке радиолока

418

ционного и зенитного вооружения), было признано необходимым топливные цистерны заполнять водяным балластом по мере расходования топлива. Опыт показал, что ряд легких кораблей сильно пострадал во время тайфунов из-за невыполнения именно этого требования. Одновременно были приняты меры для облегчения верхних частей кораблей, для улучшения защиты электрических панелей от морской воды, чтобы при аварийных затоплениях не происходило коротких замыканий.

После крушения трех эсминцев была ускорена разработка новых систем «распознавания ураганов» и прогнозирования штормов, и возросло внимание ВМС к метеорологическим вопросам, которыми в значительной мере ранее пренебрегали.

«ВИЛЬГЕЛЬМ ГУСТЛОВ»

30 января 1945 года

Новейший немецкий теплоход был потоплен советской подводной лодкой. На его борту находилось около 9 тысяч гитлеровцев, из них 3700 обученных специалистов-подводников.

По разным данным в этой катастрофе погибли от 6 до 7 тысяч человек.

Эту катастрофу называют величайшей морской катастрофой за все века мореплавания.

«Если считать тот случай катастрофой, – писал в книге «Гибель «Вильгельма Густлова», которая была издана в ФРГ, бывший на борту

лайнера и оставшийся в живых гитлеровский офицер Гейнц Шен, – то это, несомненно, была самая большая катастрофа в истории мореплавания, по сравнению с которой даже гибель «Титаника», столкнувшегося в 1912 году с айсбергом, – ничто». Как известно, на «Титанике» погибли 1517 человек. На «Вильгельме Густлове» было значительно больше живой силы противника Атака подводной лодки под командованием

Маринеско немецкого лайнера 30 января 1945 года повергла гитлеровскую Германию в траур. Это была атака века. .

Александр Маринеско родился в Одессе. В 14 лет поступил на работу на пароход «Севастополь», совершавший регулярные рейсы между портами Черного моря. В 1933 году окончил Одесский морской техникум, работал в торговом флоте. Но самые яркие страницы его жизни связаны со службой на Краснознаменном Балтийском флоте, где еще в довоенные годы он сумел проявить себя. В 1939 году Александр Маринеско принял командование подводной лодкой М-96, так называемой «малюткой». За отличное выполнение торпедных стрельб нарком ВМФ в 1940 году наградил капитан-лейтенанта Маринеско золотыми именными часами.

В августе 1942 года М-96 торпедировала фашистский транспорт водоизмещением 7 тысяч тонн. Пройдя около 900 миль (из них 400 миль в подводном положении), «малютка» вернулась с победой на базу Маринеско был награжден орденом Ленина, члены экипажа другими правительственными наградами

В 1943 году Маринеско принял командование подводной лодкой С-13. И в первом же боевом походе, в октябре 1944 года, артиллерийским огнем

420

был отправлен на дно еще один вражеский транспорт. Но главная победа, ставшая легендарной, была впереди.

9 января подводная лодка С-13 получила боевой приказ командира бригады подводных лодок контр-адмирала С. Б. Верховского, согласно которому ей надлежало к 13 января занять позицию в Данцингской бухте с задачей уничтожить на вражеских коммуникациях корабли и транспорты противника. Точно в назначенное время С-13 прибыла на позицию и начала поиск конвоев, производя его, как правило, ночью – в надводном положении, днем – под перископом. Однако настойчивый поиск вначале не давал желаемых результатов: кроме кораблей противолодочной обороны, Маринеско ничего не удалось обнаружить.

Метеорологические условия во время этого похода крайне не благоприятствовали действиям С-13. В первую половину мешали штормовая погода и светлые лунные ночи, а вторая – сопровождалась снегопадами и дождями, ограничивавшими видимость.

Неизвестно, что сыграло главную роль – свои, никому не ведомые расчеты, интуиция? Но Маринеско решил покинуть этот район.

Вечером 30 января С-13 шла в надводном положении. Около 20 часов гидроакустик старшина 2-й статьи Шнапцев доложил, что слышит отдаленные шумы винтов. Штурман подводной лодки капитан-лейтенант Редкобородов быстро произвел расчет курса на сближение с кораблями противника и доложил его командиру. Капитан 3-го ранга Александр Иванович Маринеско тут же приказал увеличить ход до полного и лечь на курс сближения с вражеским конвоем.

Рассекая форштевнем крутую волну, лодка устремилась навстречу врагу.

Вскоре среди множества шумов гидроакустик различил шум винтов большого судна. А в 21 час 10 минут командир отделений рулевых старшина 2-й статьи Виноградов, несший сигнальную вахту, обнаружил два топовых огня, а затем и затемненные бортовые огни. Они принадлежали большому лайнеру, шедшему в охранении боевых кораблей.

Сначала Маринеско посчитал, что имеет дело с легким крейсером типа «Нюрнберг», – уж слишком быстро эти огни перемещались в сторону, в западном направлении. Такие скорости обычно имеют военные корабли.

В 21 час 15 минут по отсекам разнесся сигнал боевой тревоги. Маринеско решил атаковать лайнер из надводного положения. Определив направление движения противника, С-13 легла на параллельный с лайнером курс, чтобы обогнать его и занять выгодную для торпедного залпа позицию.

Лодка шла в погоне за вражеским кораблем в темноте, в надводном положении, на предельной скорости. Лайнер был настолько огромен, что Маринеско теперь принял его за плавучий судоремонтный завод.

В 22 часа 08 минут С-13 пересекла курс конвоя за кормой и легла на параллельный курс уже со стороны берега. Такая позиция для атаки –

«ВИЛЬГЕЛЬМ ГУСТЛОВ»

421

между берегом и противником – часто обеспечивает успех, так как враг ожидает нападения главным образом со стороны моря и ведет усиленное наблюдение со стороны моря. Опасность в том, что, если лодку заметят, уйти будет невозможно.

Полной скрытности С-13 достичь все же не удалось: с одного из кораблей охранения замигали световые проблески азбуки Морзе. Гитлеровцы, приняв рубку лодки за один из своих катеров охранения, сделали запрос. Вахтенный сигнальщик Виноградов не растерялся. Раньше он наблюдал за световыми переговорами двух фашистских кораблей и запомнил их опознавательные, даваемые проблесками фонаря. Теперь же Виноградов по приказанию командира четко ответил на запрос гитлеровского сигнальщика опознавательными фашистского корабля и этим дезориентировал противника, позволив сблизиться с ним на дистанцию 12 кабельтовых.

Через час С-13 прорвалась сквозь охранение и, заняв выгодную позицию, в 23 часа 08 минут произвела залп из четырех носовых торпедных аппаратов. Последовали три мощных взрыва: одна торпеда взорвалась в носовой части, вторая – в середине и третья – в кормовой части транспорта. Четвертая торпеда по неисправности осталась в аппарате – не вышла. Лайнер стал быстро тонуть. К гибнущей девятипалубной громаде бросились на помощь корабли охранения.

Над поверхностью моря лихорадочно заметались лучи вражеских прожекторов. Подводная лодка сразу ушла на глубину. Маринеско решил поднырнуть под конвой, чтобы шумы винтов лодки не были опознаны гитлеровскими акустикками среди множества спящих кораблей, затем, когда лодка выйдет на большие глубины, оторваться от врага и уйти в море. Однако этот план удалось осуществить только частично: как только С-13 стала удаляться от конвоя, ее нащупали вражеские гидролокаторы. Маневрируя, лодка уходила от преследования. Командир направил ее к месту погружения атакованного лайнера с целью лечь рядом с ним на



грунт и отлежаться. Но противник не позволил осуществить это намерение. В 23 часа 26 минут акустик подводной лодки доложил о приближении к месту потопления лайнера миноносца, четырех сторожевых кораблей, двух тральщиков и многих сторожевых катеров, которые установили с лодкой гидроакустический контакт и начали ее преследование. Оно продолжалось до четырех часов утра 31 января. На лодку гитлеровцы сбросили более двухсот глубинных бомб, и только благодаря искусному маневрированию командира лодка оторвалась от преследования, почти не получив повреждений.

По донесению командира, 30 января лодка потопила транспорт водоизмещением 20 тысяч тонн. Однако Маринеско, довольно точно определивший элементы движения цели, ошибся в определении водоизмещения транспорта...

30 января 1945 года в Данцигский залив Балтийского моря вышел один из самых крупных кораблей Германии «Вильгельм Густлов». Туристско 422

экскурсионный теплоход был построен на гамбургской верфи в 1938 году. Это был непотопляемый девятипалубный океанский лайнер, водоизмещением 25 484 тонны, построенный по последнему слову техники Два театра, церковь, танцплощадки, бассейны, гимнастический зал, рестораны, кафе с зимним садом и искусственным климатом, комфортабельные каюты и личные апартаменты Гитлера. Длина — 208 метров, запас топлива — до Иокотама: полсвета без заправки. Он не мог затонуть, как не мог затонуть железнодорожный вокзал.

Судно было названо и построено в честь Вильгельма Густлова — лидера швейцарских нацистов, одного из помощников Гитлера. Однажды в его штаб-квартиру явился еврейский юноша из Югославии Давид Франкфутер. Назвавшись курьером, он вошел в кабинет Густлова и всадил в него пять пуль. Так Вильгельм Густлов стал мучеником нацистского движения.

В войну «Вильгельм Густлов» стал учебной базой высшей школы подводников.

Был январь 1945 года. Железные дороги забиты, гитлеровцы бегут и вывозят награбленное морем. 27 января на совещании представителей флота вермахта и гражданского начальства командир «Вильгельма Густлова» оглашает приказ Гитлера переправить на западные базы экипажи новоиспеченных специалистов-подводников. Это был цвет фашистского подводного флота — 3700 человек, экипажи для 70–80 новейших подлодок, готовых к полной блокаде Англии. Погрузились и высокопоставленные чиновники — генералы и высший офицерский состав, вспомогательный женский батальон — около 400 человек. Среди избранников высшего общества — 22 гауляйтера земель Польских и Восточной Пруссии Известно, что при погрузке лайнера к нему подъезжали машины с красными крестами. А по данным разведки на лайнер выгружали перебинтованные муляжи. Ночью на лайнер грузилась гражданская и военная знать. Были там и раненые, и беженцы. Цифра 6470 пассажиров взята из судового списка.

Уже на выходе из Гдыни, когда 30 января четыре буксира стали выводить лайнер в море, его окружили малые суда с беженцами, и часть людей приняли на борт. Далее лайнер зашел в Данциг, где принял раненых военнослужащих и медперсонал. На борту оказалось до 9000 человек

Много лет спустя в германской печати обсуждали: если бы на корабле

были красные кресты, потопили бы его или нет? Спор бессмыслен, госпитальных крестов не было и не могло быть. Судно входило в состав военно-морских сил Германии, шло под конвоем и имело вооружение – зенитки. Операция готовилась настолько тайно, что старшего радиста назначили за сутки до выхода.

Во время перехода между высшими чинами вспыхнул конфликт. Одни предлагали идти зигзагами, постоянно меняя курс, сбивая со следа советские подводные лодки. Другие полагали, что лодок бояться не надо – Балтика была начинена минами, в море курсировало 1300 немецких ко «ВИЛЬГЕЛЬМ ГУСТЛОВ»

423

раблей, бояться надо самолетов. Поэтому предлагали идти напрямую, полным ходом, чтобы скорее миновать опасную воздушную зону

После попадания трех торпед на лайнере странным образом вдруг вспыхнули все лампы в каютах, вся иллюминация на палубах. Прибыли корабли береговой охраны, с одного из которых был сделан снимок тонущего корабля. «Вильгельм Густлов» тонул не пять и не пятнадцать минут, а один час и десять минут. Это был час ужаса. Капитан пытался успокоить пассажиров, объявляя, что корабль просто сел на мель. Но уже завывали сирены, заглушая голос капитана. Старшие офицеры стреляли в младших, прокладывая себе путь к спасательным шлюпкам. Солдаты стреляли в обезумевшую толпу.

При полной иллюминации «Вильгельм Густлов» ушел на дно

На следующий день об этой катастрофе сообщили все зарубежные газеты.

«Величайшая катастрофа на море»; «Гибель «Титаника» в 1912 году – ничто в сравнении со случившимся на Балтике в ночь на 31 января» – так писали шведские газеты.

19 и 20 февраля в финской газете «Турун Саномат» было помещено сообщение: «...согласно шведскому радио во вторник вышедший из Данцига «Вильгельм Густлов» водоизмещением в 25 000 тонн был утоплен торпедой. На борту парохода находилось 3700 обученных специалистов-подводников, следующих для участия в операциях германского флота, и еще 5000 эвакуируемых... Спаслись всего 998 человек... После попадания торпед лайнер повалился на борт и утонул через 5 минут».

Гибель лайнера всполошила весь фашистский рейх. В стране был объявлен трехдневный траур.

В экстренном сообщении берлинского радио говорилось, что командир подводной лодки, торпедировавшей лайнер, приговорен заочно к расстрелу и объявлен «личным врагом Германии». Приближенные Гитлера в своих воспоминаниях рассказывают, что у него велся специальный учет «личных врагов Германии», нанесших урон «третьему рейху». В этот список и попал Маринеско.

Гитлер в припадке ярости приказал расстрелять командира конвоя. В 1938 году, когда в Гамбурге это «чудо германской техники» спускали со стапелей, фюрер лично принял участие в его «крещении» и на банкете поднял тост за величие Германии.

Спешно была создана специальная комиссия по расследованию обстоятельств гибели корабля. Фюреру было от чего сокрушаться. На лайнере погибли более

шести тысяч эвакуированных из Данцига представителей военной элиты, в своем бегстве опередивших отстающие гитлеровские войска.

Потопление лайнера «Вильгельм Густлов» было крупнейшей, но не единственной победой С-13 в январе-февральском походе. Оторвавшись от преследователей, командир приказал устранить полученные во время

424

бомбежки глубинными бомбами повреждения, после чего подводная лодка продолжала поиск противника.

9 февраля С-13 продолжала боевые действия в южной Балтике. Свирепый шторм со снегопадом мешал вести наблюдение. Казалось, что в такую погоду вряд ли кто отважится выйти в море. Но к вечеру метель немного стихла.

В 22 часа 15 минут гидроакустик Шнапцев уловил шум винтов большого корабля. Маринеско определил сторону движения противника и начал с ним сближение, дав 18-узловой ход дизелями. Носовые торпедные аппараты были приготовлены к выстрелу.

В это время видимость немного улучшилась, и силуэт огромного корабля четко определился прямо по курсу лодки. Чтобы не быть преждевременно замеченным, Маринеско изменил курс с расчетом уйти в темную часть горизонта.

2 часа ночи, почти сорок минут напряженного маневрирования. Наконец С-13 снова со стороны берега, как и при атаке лайнера, заняла выгодное положение для залпа.

В момент, когда уже была дана команда приготовиться к атаке, цель неожиданно повернула на новый курс. Маринеско понял, что противник, опасаясь быть атакованным, идет противолодочным зигзагом. Командир увеличил скорость лодки до 19 узлов и начал готовиться торпедировать кормовыми аппаратами.

2 часа 49 минут. Маринеско приказывает остановить дизеля. Стрельба кормовыми аппаратами позволяет делать залп и на 19-узловой скорости. У кормовых торпедных аппаратов нет лобового сопротивления, но все же лучше стрелять на небольшой скорости подводной лодки. Затем звучит команда «Пли!»

Торпеды из кормовых аппаратов устремляются к цели. Расчеты Маринеско безошибочны. Две торпеды почти одновременно поразили цель, а через несколько секунд раздались еще три сильных взрыва. Произошла детонация боезапаса или взорвались котлы. Сильное пламя, словно молния во время грозы, осветило место боя.

К тонущему кораблю устремились миноносцы охранения. Освещая весь район прожекторами и осветительными снарядами, они пытались подойти к нему, но он перевернулся через левый борт, на какую-то минуту задержался на воде вверх килем, а затем пошел на дно.

Только после войны стало известно, что в ночь на 10 февраля 1945 года, в 2 часа 50 минут по московскому времени, был потоплен вспомогательный крейсер «Генерал фон Штойбен» водоизмещением 14 660 тысяч тонн. На нем находилось 3600 гитлеровских солдат и офицеров, спешивших с Курляндского плацдарма на защиту Берлина. Подошедшие к месту гибели транспорта немецкие миноносцы смогли поднять всего лишь 300 человек.

И на этот раз С-13, благодаря искусному маневрированию, осуществляемому Маринеско, удалось уйти от противника.

»ВИЛЬГЕЛЬМ ГУСТЛОВ<

425

К сожалению, судьба командира легендарной подводной лодки сложилась трагически. Сразу после окончания войны Маринеско был арестован. И впоследствии имя его и его подвиг незаслуженно пребывали в забвении.

Время, впрочем, все расставило по своим местам. 5 мая 1990 года был опубликован Указ о присвоении звания Героя Советского Союза Маринеско Александру Ивановичу – капитану 3-го ранга. Посмертно...

«ГРАНКАН»

16 апреля 1947 года

французский грузовой пароход взорвался с грузом селитры в порту Техас-Сити. Число жертв исчислялось тысячами.

16 апреля 1947 года в порту Техас-Сити стоял под погрузкой обычный «либерти», построенный на американской верфи, – 135-метровый транспорт в 10 тысяч тонн, с паровой машиной мощностью 2,5 тысячи лошадиных

сил.

«Гранкан», носивший

прежде название «Бенжамин Р. Кёртис», был построен в ноябре 1942 года верфью Джошуа Хэвди в Саннивэйл штата Калифорния. Судно имело длину 135 метров, ширину – 17,6 метра, глубину трюма – 10,5 метра. Валовая вместимость его составляла 7176 регистровых тонн.

«Гранкан» ходил под французским флагом и был приписан к порту

Марсель.

Местный репортер, увидев, как из четвертого трюма судна валит густой белый дым, тут же поспешил за разъяснениями к капитану.

Шарль де Желлябон, капитан «Гранкана», не отрывая пристального взгляда от открытого люка, отвечал на вопросы репортера: «Да, уже пятый день под погрузкой. Принимаем удобрение – аммиачную селитру. Чистый безобидный груз. Уже погрузили две тысячи триста тонн. На твиндеках – арахисовые орехи, сизаль и фрезерные станки. Должны сняться на Дюнкерк и Бордо, как только закончим погрузку иотремонтируем машину. Думаю, что пожар скоро потушим...»

Грузчики приступили к работе в 8 часов утра. Когда сняли люковые крышки, увидели струю дыма, пробивавшуюся между бортом и штабелем стофунтовых мешков с удобрением. Сначала стали лить воду из кружек и

ведер. Потом принесли содо-кислотные огнетушители. Но от них 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 утра. Через несколько минут люковые крышки были сорваны, и из трюма показались языки пламени.

На палубе «Гранкана» уже невозможно было оставаться. Сильный жар и едкий дым заставили людей покинуть горящий пароход. На его борту

427

остались лишь капитан и 27 человек из 50 городских пожарных. Из нескольких брандспойтов они лили воду на раскаленные крышки люков. Вода не попадала в трюмы, превращаясь у люков в пар.

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.

В 9 часов 12 минут 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» разорвался на мелкие куски, наполнив воздух гудением и визгом. 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 десятиметровые 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 берега бухты. Загруженная нефтью пятидесятиметровая баржа, ошвартованная по носу «Гранкана», как щепка, была выброшена на пирс и опустилась в 70 метрах от его края на крыши стоявших в ряд легковых машин, легко раздавив их... В других местах, на служебных стоянках, волной накрыло 600 автомашин. Сила взрыва была чудовищна. Раскаленные металлические куски парохода, части его паровой машины и котлов, его груз: изуродованные взрывом фрезерные станки весом более тонны, сотни пылающих кип сизаля – все это взлетело в воздух и опустилось 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. Вода смягчила удар и спасла водителя от раскаленных газов взрыва.

Большинство находившихся в порту людей было убито. Многие получили тяжелые ранения.

428

Сотни домов на другом берегу залива были разрушены полностью. Взрывом выбило все стекла в домах, которые находились на расстоянии 25 миль от «Гранкана». Взрыв зафиксировали сейсмографы, находившиеся в тысяче миль от Техас-Сити. Специалисты подсчитали, что сила взрыва была равна силе пяти двадцатипятитонных, самых мощных авиационных бомб.

Чудовищный взрыв, прогремевший над заливом Галвестон в 9 часов 12 минут утра 16 апреля 1947 года, был лишь прелюдией к катастрофе Техас-Сити – города химии на юге США. Опустившиеся после взрыва на город раскаленные осколки металла, горящие кипы сезаля 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, горели дома, целые улицы. Район порта оказался отрезанным от города огненной стеной. Тушить пожары было некому:

27 человек из 50 пожарных города погибли при взрыве. В городе началась паника. Никто не знал, что произошло.

На новом химическом комбинате «Монсанто» в районе порта в момент взрыва «Гранкана» из 450 рабочих утренней смены было убито 154 человека. Двести человек было тяжело ранено. 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 не были в состоянии помочь – 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. Очень много детей получили ранения от осколков. Многие из них 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 проводил 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. Но по каким-то причинам дверь, к которой они направились, оказалась запертой.

429

Казалось, ребята разбегутся и станут искать спасения кто где может. Пары серы уже изрядно заполнили здание. Однако 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 военную службу я не видел большей трагедии, чем в ТехасСити».

Однако все попытки погасить пожар ни к чему не приводили, и мэр города обратился к губернатору штата Техас с просьбой направить все автомашины химического тушения на помощь гибнущему в огне ТехасСити. 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 языка пламени, снова над городом прогремели взрывы. Это взорвались пароходы «Хайфлайер» и «Вильсон Киин».

Как выяснилось позже, прикрытые от взорвавшегося «Гранкана» большим железобетонным складом, оба судна, получив сильные повреждения, были сразу же охвачены пламенем. Дело в том, что взрывной волной сорвало люковые крышки, а дождь из раскаленных осколков воспламенил груз. В трюмах «Хайфлайера» было удобрение – аммиачная селитра и 2 тысячи тонн серы. «Вильсон Киин», однотипный с «Гранканом», имел в трюме около 300 тонн селитры и генгруз. Те, кого миновали осколки, бросились тушить пожары. Но люди не смогли противостоять сильному жару и ядовитым парам серы: они покинули свои 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 вызвали новые пожары. 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 рассеялся, в лучах мирного весеннего солнца лежало более одной трети города в тлевших руинах. Три четверти всех химических предприятий было уничтожено тремя взрывами.

На улицах Техас-Сити, в его порту и в водах залива нашли полторы тысячи трупов. Несколько сот человек пропало без вести, и тела их не были обнаружены. Три с половиной тысячи тяжело раненных... Пятнадцать тысяч человек осталось без крова.

430

Материальный ущерб, нанесенный катастрофой, исчислялся почти сотней миллионов долларов. Что же явилось причиной столь неожиданного и непредвиденного взрыва?

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 приметы пришлось писать на бланках полицейского городского управления. По иронии судьбы к каждому трупу веревочкой привязывали номерной картонный 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 на правильный путь. Правда, дело осложнялось тем, что очевидцы пожара на теплоходе погибли, и сам объект возникшего пожара был уничтожен.

Назначенной сенатом США комиссии все же удалось установить следующее.

Фабрики, выпускавшие удобрение в стофунтовых бумажных мешках, нарушили элементарные нормы противопожарной безопасности. Тара для этого вещества должна быть только металлической.

Портовые власти Техас-Сити разрешали грузчикам во время работ в трюмах пароходов курить. Они курили и во время погрузки аммиачной селитры в трюме «Гранкана».

Ни капитан парохода «Гранкан», ни администрация порта не знали, каким колоссальным взрывным потенциалом обладает нитрат аммония (аммиачная селитра).

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, и причем большим объемом воды.

Причиной пожара на «Гранкане», вероятнее всего, следует считать брошенный грузчиками в трюме окурков, а причиной взрыва – преступное действие безграмотного в этом деле старшего помощника капитана – применение паротушения.

Казалось бы, катастрофа в Техас-Сити должна была заставить морские службы 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, гремучая вата, сернистый углерод, сернистый эфир.

431

Да, к сожалению, в тот памятный для американцев день – 16 апреля 1947 года – ни офицеры «Гранкана», ни пожарные порта Техас-Сити не задумались о химических свойствах «безобидного груза» – удобрения для фермерских полей. Возможно, они просто не знали, что аммиачная селитра получается в результате нейтрализации азотной кислоты аммиаком, что с различными горючими веществами она образует взрывчатые смеси, носящие названия аммоналов, которые применяются в военном деле, а также при промышленных взрывных работах...

«НОРОНИК»

16 сентября 1949 года

Канадский пассажирский пароход уничтожен пожаром во время стоянки в Торонто. Погибли 136 человек.

В 6 часов вечера в пятницу 16 сентября 1949 года в канадский порт, Торонто на озере Онтарио прибыл;



из Кливленда пассажирский пароход | «Нороник», совершавший недель-! ный туристический рейс по Великим озерам. Его построили в 1913 году по заказу компании «Канада стимшип лайнз лимитед». Пароход имел вместимость 6905 регистровых тонн, длину 110 метров, ширину 15,8 метра и высоту надводного борта до главной палубы 7,6 метра. 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, j Вместе с однотипными пароходами «Хамоник» и «Квебек» «Нороник»| считался комфортабельным экскурсионным пароходом Великих озер. |

В 1913 году во время первого плавания его едва не постигла катастрофа. Находясь в док-бассейне Сарниа, судно внезапно стало крениться i противоположную от причала сторону. Капитан приказал механикам пе' рекачать 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 роковой день, 16 сентября 1949 года 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 парей ход должен был простоять сутки. К 23 часам почти все пассажиры, осмотр рев достопримечательности канадского города, возвратились на судно. Ni следующий день их снова ожидала экскурсия на берег. Экипаж парохода;

кроме 15 человек, которые несли вахту, ушел в город.

«НОРОНИК»

433

Около 2 часов ночи один из пассажиров по фамилии Черч, 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. Черч побежал обратно в салон, где застал старшего рассыльного 0'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, 0'Нейлл почему-то решил не будить хозяина каюты. Открыв дверь, Черч и рассыльный отпрянули назад в коридор: помещение пылало, и языки пламени обожгли им лица. Снятым с переборки огнетушителем пламя погасить не удалось, и 0'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 Черч, раскатывая шланг по палубе, тянули его из другого коридора, и им нужно было проташить его вокруг двух углов. В спешке они проглядели, как на шланге образовались перекруты, это и заклинило шланг.

Видя, что пожар не погасить, Черч прибежал в свою каюту, разбудил жену и детей и сошел с ними на берег. О'Нейлл в это время побежал в рулевую рубку сообщить о пожаре вахтенному штурману. Дверь помещения, где хранились постельное белье и химические средства, оставалась открытой, и огонь, вырвавшись в коридор палубы «С», начал быстро распространяться.

Первый помощник капитана, который нес ночную вахту, узнал о пожаре минут через 20 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 большая 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 награжден стеной огня. Все осталь-

434

ные члены экипажа пытались бороться с огнем, как могли, но какойлибо согласованности в их действиях не было. По общему мнению экспертов, разбиравших 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.

Пароход и его пассажиры, которые так поздно были разбужены, оказались буквально в западне.

Катастрофа, постигшая «Нороник», была во многом предопределена. И вот почему. Построенное в 1913 году 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 года, второй – Управлением береговой охраны США 28 апреля 1949 года, также имевший силу до апреля 1950 года. 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 осуществлялось. Оно проводилось нерегулярно и порой длилось всего лишь 15 минут. Очевидно, что пятипалубное судно длиной более 100 метров, с многочисленными коридорами, салонами и другими помещениями обойти пожарному патрулю за это время невозможно. Старший стюард «Нороника», проплававший 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, мойки 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.

435

«Нороник» не отвечал всем требованиям противопожарной безопасности. На судне отсутствовали противопожарные переборки. Деревянные стены кают и коридоров за тридцать шесть лет жизни парохода хорошо высохли и были покрыты многими слоями масляной краски. Большая часть стальных труб парохода имела деревянное покрытие. На отделку общественных помещений судна также использовались орех, красное дерево, дуб и клен. Сотни стульев, кресел, столов и диванов тоже были изготовлены из дерева ценных пород.

На «Норонике» не было каких-либо автоматических систем определения очагов пожара и его тушения. Были только оповещатели «Разбей стекло и нажми 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 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 телефону от ночного сторожа Харпера (компании «Канада стимшип лайнз лимитед»), который нес вахту на причале № 9 и стоял у носа парохода. Увидев 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 парового 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: прибыли еще семь пожарных машин, а к левому борту горевшего парохода подошло пожарное судно. Через час пришлось вызвать еще восемь пожарных машин.

Пассажиры «Нороника» размещались в каютах верхних палуб «А», «С»,

«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» располагались 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 выхода на нижнюю палубу. Оказавшись на ней, они не видели способа 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 остались в ту ночь на борту, не смогли организовать четкую эвакуацию пассажиров с горевшего судна. Капитан «Нороника» Вильям Тэйлор, 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 умели 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, сторели 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 офомной пожарной машины к фальшборту носовой части этой палубы стали выдвигать механическую лестницу длиной 25 метров. Люди в панике бросились на ее конец, под их тяжестью лестница рухнула, почти все с нее упали 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» погибли 55 человек и 9 пропали без вести, а из 281 с палубы «D» сторел только один человек. Двадцать пожарных машин смогли погасить пожар лишь к 5 часам утра. Число жертв составило 136 человек. Начавшийся на следующий день суд

проводился под председательством Р. Келлока, назначенного Департаментом транспорта Канады,

Следственную комиссию прежде всего интересовало 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 на

«НОРОНИК» 437

шел. Выдвинутая версия о невыключенном из сети электроутюге не была доказана, поскольку, как уже было отмечено, кладовая выгорела дотла.

Следственная комиссия выдвинула владельцам парохода и его капитану следующие обвинения:

отсутствие регулярного часового пожарного патрулирования судна (время его сводилось к 15 минутам);

пассажиры не были вовремя оповещены о пожаре;

местные пожарные органы были извещены о пожаре с опозданием.

многие члены экипажа судна, числясь на вахте, самовольно ушли на берег, не поставив в известность офицеров;

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».

В канадской печати эта катастрофа получила широкую огласку. Заметили прежде всего, что возраст парохода был 36 лет! Компания «Кэнада стимшип лайнз лимитед» не сочла нужным снять его с эксплуатации или модернизировать даже после того, как лишилась своего флага — парохода «Хомоник», однотипного с «Нороником». Тот загорелся ночью от пожара берегового склада в порту Пойнт Эдвард на озере Онтарио 17 июля 1945 года, через 10 минут от «Хомоника» остался один обгоревший остов. Тогда 360 пассажиров и экипаж удалось спасти, перешвартовав судно. Владельцы отлично понимали, что «Нороник» в пожарном отношении представляет собой очень опасное судно.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-117

1952 год

Советская подводная лодка затонула во время учений в районе Татарского пролива. Погибли 52 подводника, в том числе 12 офицеров.

В начале 1930-х годов советское руководство приняло решение о создании нового флота –

Тихоокеанского. Не последнюю роль в нем отводилось подводным лодкам. Строить их начали в Ленинграде, затем секциями, на платформах их перевозили во Владивосток, где производилась окончательная сборка.

Одной из первых доставленных на Дальний Восток подводных лодок была «Макрель». Вскоре имена собственные для названий подводных лодок были отменены, и «Макрель» стала именоваться Щ-117 («Щука»).

Водоизмещение Щ-117 составляло в надводном положении 600, а в подводном 722 тонны. Длина лодки – 58 метров, ширина – 6 метров, осадка – 4 метра. Под дизелями «Щука» могла развивать ход до 12 узлов, под водой под электромоторами, под водой, – 8 узлов. В носовой части лодки располагались четыре торпедных аппарата, в корме – еще два. Кроме этого, «Щука» имела одно 45-миллиметровое орудие и три пулемета. Экипаж подводной лодки составлял сорок человек.

Первым командиром Щ-117 стал капитан-лейтенант Николай Египко. В самом начале 1936 года «Щука» вышла в море, имея весьма необычный приказ – как можно дольше продержаться вдали от берега. Задачу Щ-117 поставил лично нарком Ворошилов. Экипаж Николая Египко справился с поставленной перед ним задачей блестяще, вдвое перекрыв все расчетные нормативы. Это был настоящий подвиг. Командир «Щуки» был удостоен высшей награды государства – ордена Ленина, все остальные члены экипажа получили ордена Красной Звезды. Подводная лодка установила рекорд для субмарин своего класса, пробыв под водой на ходу более трехсот сорока часов. За время похода она прошла три тысячи миль<sup>^</sup> из них более трехсот – под водой. 1

Еще во время войны Щ-117 перебазировалась из Владивостока в Советскую Гавань, где вошла в состав бригады подводных лодок Тихоокеанского флота. Но принять участие в боях ей не довелось.

После войны «Щука» участвовала в различных учениях. В 1950 году субмарина прошла капитальный ремонт, в ходе которого были заменены

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-117

439

дизеля, а в следующем – гарантийно-текущий. В соответствии с новой классификацией кораблей в Советском ВМФ подводная лодка получила новое тактическое наименование – С-117. Тогда же 3-я бригада подводных лодок, куда входила «Щука», была переименована в 90-ю, которую в свою очередь включили в состав только что образованного 7-го ВМФ, базировавшегося в Советской Гавани.

К началу 1950-х годов С-117 была уже далеко не новым кораблем, но со всеми заданиями справлялась успешно. Только за 1952 год лодка имела

72 ходовых дня, совершив за это время более двухсот погружений. В ноябре 1952 года лодка прошла докование во Владивостоке, а затем совершила переход в родную базу, выполнив по пути целый ряд боевых упражнений,

Командиром С-117 уже два года был капитан 2-го ранга В. А. Красников, опытный, прошедший войну офицер. Стаж его службы в подводном плавании насчитывал 11 лет.

14 декабря 1952 года на 90-й бригаде подводных лодок началось плановое учение. Тема учений в боевом распоряжении была обозначена так:

«Нанесение ударов группой подводных лодок и при наведении разведывательной авиацией». Согласно плану, шесть подводных лодок бригады должны были развертываться в составе двух групп. При этом одна из лодок должна была выйти в море несколько раньше, чем остальные, для ведения разведки и наведения на корабли условного противника двух следующих за ней «волчих стай». Выполнять разведывательную задачу была назначена С-117.

14 декабря в 11 часов утра по местному времени С-117 отошла от причала Советской Гавани.

Спустя пять часов в море вышли три «малютки» – первая тактическая группа, а за час до полуночи и две оставшиеся «Щуки», составлявшие вторую группу. Обе группы взяли курс в свои маневренные районы в Татарском проливе, где должны были ожидать подхода кораблей «противника», отряд которых обозначал корабль-цель ЦЛ-27, вышедший из Холмска.

Данные о ЦЛ-27 должна была передать на подводные лодки С-117, после чего занять позицию недалеко от Холмска и контролировать все выходящие из порта суда.

На береговом КП бригады в командование учениями тем временем вступил командир бригады капитан 1-го ранга В. М. Прокофьев. На аэродромах разогревали моторы самолеты 8-го разведывательного авиационного полка Тихоокеанского флота. Они должны были помочь С-117 обнаружить условного противника.

В 18 часов 50 минут 14 декабря на КП бригады приняли радиogramму с подводной лодки. Командир С-117 докладывал, что вышел из строя правый дизель и лодка продолжает движение в назначенный район под вторым.

440

В 20 часов 25 минут оперативный дежурный штаба флота сообщил на корабли и суда об обнаружении в районе Холмска плавающей якорной мины. Дрейфующую мину заметили с берегового поста наблюдения.

В 20 часов 30 минут командующему флотом доложили об обнаружении плавающей мины и о местонахождении кораблей 90-й бригады в море. О том, что 90-й бригадой подводных лодок получены телеграммы от ПЛ С-117, в Штаб флота доложено не было.

В 21 час 55 минут начальник оперативного управления штаба флота принял решение: в связи с невозможностью выхода кораблей из Корсакова и Советской Гавани из-за опасной ледовой обстановки для поиска плавающей мины в районе Холмска с рассветом 15 декабря использовать ЦЛ-27, находящийся в этом районе.

В 0 часов 25 минут 15 декабря оперативный дежурный передал на корабли и суда уточненные координаты мины.

В 1 час 06 минут от командира С-117 было получено подтверждение на переданную радиограмму.

В 03 часа 15 минут командир «сто семнадцатой» доложил в штаб бригады о введении в строй правого дизеля и продолжении выполнения задачи.

Согласно плану учений, корабль-цель должен был покинуть Холмск около 17 часов. Именно в это время на КП бригады и ждали донесения капитана 2-го ранга Красникова об обнаружении выходящего корабля. Но донесения не последовало. С-117 молчала. Особого беспокойства на КП, впрочем, это сначала не вызвало. Ведь возможно, что лодка просто не заметила выходящий корабль, или что-то случилось с аппаратурой связи, или оборвало антенну. К тому же штаб бригады был полностью поглощен учениями.

В 19 часов комбриг капитан 1-го ранга Прокофьев запросил С-117, требуя усилить бдительность, а также сообщить свои координаты. Подводная лодка по-прежнему не отвечала. Тогда-то у командования бригады и возникла тревога.

Наступило 16 декабря. В течение всей ночи штаб бригады неоднократно продолжал вызывать С-117. Но эфир молчал.

В 19 часов 16 декабря подводной лодке С-117 передали очередное приказание включить ходовые огни и немедленно возвращаться на базу. На радиограмму не ответили.

В 00 часов 30 минут 17 декабря Командующий флотом вице-адмирал Холостяков дал указание командиру 90-й бригады прекратить учения. ЦЛ-27 приказали следовать в район Холмска на поиск ПЛ С-117

В 04 часа 00 минут 17 декабря поступил приказ начать поиски.

В 07 часов 17 декабря по приказанию начальника штаба флота для передачи телеграмм на С-117 десять раз запускался мощный передатчик. Однако подводная лодка молчала по-прежнему.

Как же осуществлялся поиск пропавшей подводной лодки? Первая партия тральщиков ТЩ-524, ТЩ-588, вышедших из Советской Гавани 19 декабря к Холмску, начала обследование металлическими и при

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-117

441

донными тралами района, где 15 декабря ЦЛ-27 наблюдал силуэт подводной лодки.

Осмотр западного побережья острова Сахалин от Холмска на Север до Томари и на юг осуществляли армейские части и пограничники.

Кроме этого, поиск осуществляли до 20 декабря эсминец «Верткий», спасатель «Золотой», подводные лодки С-119 и С-120.

21 декабря к ним присоединились три тральщика 29-й дивизии ОВР, два тральщика 113-й бригады ОВР. К 22 декабря в район Холмска прибыл спасатель «Тетюхе», а 23 декабря – еще два тральщика 6-го ВМФ.



С воздуха поиск С-117 вели два самолета, один из Советской Гавани, один из Корсакова. Указания по поиску были даны и местным рыбакам.

Учитывая возможность случайного тарана С-117 каким-либо судном гражданского министерства, 18 декабря были даны указания командиру Южно-Сахалинской военно-морской базы, а 19 декабря была передана просьба командованию 5-го ВМФ осмотреть все суда, прибывавшие в порты из района Холмска и находившиеся в районе Холмска 14–17 декабря.

С 19 декабря все суда, прибывавшие из района Холмска в Корсаков, Владивосток и Находку, тщательно осматривались водолазами, команды опрашивались, результаты осмотров и опросов сообщались в штаб 7-го ВМФ.

В течение 19–24 декабря пограничниками было осмотрено все западное побережье острова Сахалина от мыса Крильон до мыса Яблочный, а солдатами Дальневосточного округа – от мыса Кузнецова до города Чехова. Никаких предметов с ПЛ С-117 не обнаружено.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга в отставке А. В. Тисленкова:

«Когда все случилось, вспомнили, что и командир лодки Красников и командир бригады Прокофьев не хотели, чтобы С-117 участвовала в учениях. Они просили для нее оргпериод, чтобы восстановить боеготовность, чтобы люди немного переключились с ремонтных дел на боевую учебу. Но начальник штаба флота контр-адмирал Радионов и слушать их не захотел. То, что С-117 пошла в море, вина только его. Однако ни в какие материалы расследований это не попало, ведь Радионов отдавал приказания устно... Все мы были потрясены известием о трагедии со «сто семнадцатой». В том, что с лодкой случилась именно трагедия, сомнений ни у кого не было. И в это время начальник политотдела капитан 1-го ранга Бабушкин ни с того ни с сего заявил во всеуслышание, что, по его мнению, наша лодка ушла в Америку, что весь экипаж С-117 оказался негодьями и изменниками. Почему он так сделал, я не понимаю. Может, хотел подстраховаться на всякий случай? Боялся возможных обвинений в свой адрес в потере бдительности? Но ведь всему же есть предел? Когда он обозвал экипаж «сто семнадцатой» изменниками, жены офицеров с нее чуть было Бабушкина не убили. Да и все мы были очень возмущены его непорядочностью».

Тем временем в Москву военно-морским министром Н.Г. Кузнецовым были вызваны для разбирательства по обстоятельствам гибели С-117

442

командующий 7-м флотом вице-адмирал Холостяков, командир 90-й бригады капитан 1-го ранга Прокофьев, начальник управления кадров флота капитан 1-го ранга Дьячков и начальник управления разведки флота капитан 1-го ранга Мельников. Председателем комиссии по расследованию дела «Щуки» был назначен адмирал Андреев, который немедленно вылетел на Дальний Восток из Москвы...

А через несколько дней Сталину был представлен документ следующего содержания:

«Товарищу Сталину И. В. Докладываем об обстоятельствах гибели подводной лодки С-117 Седьмого военно-морского флота. В период 14–16 декабря 1952 г. 90-я бригада подводных лодок, базирующаяся на Советскую Гавань, проводила тактическое задание по атаке группой подводных

лодок во взаимодействии с разведывательной авиацией условно изображаемого конвоя.

Учение проводилось в районе Татарского пролива к югу от Советской Гавани. Руководил учением командир 90-й бригады подводных лодок капитан 1-го ранга Прокофьев. План учения был рассмотрен и утвержден Командующим флотом т. Холостяковым...

Подводная лодка С-117 вышла из Советской Гавани в 11 часов 35 минут 14 декабря по местному времени с расчетом быть на позиции в районе Холмска к 8 часам 15 декабря.

Вопреки установленному в Военно-Морских силах порядку донесения кораблями при нахождении в море своего места не реже двух раз в сутки руководителем учения капитаном 1-го ранга Прокофьевым, с одобрения командующего флотом вице-адмирала Холостякова Г.Н. и начальника штаба флота контр-адмирала Радионова А. И., было запрещено подводным лодкам доносить о своих местах как при переходе на позицию, так и в ходе учения. Командармам подводных лодок было дано указание доносить только об обнаружении и об атаке конвоя.

В результате этого руководитель учения и штаб флота не могли знать точного места подводных лодок при их переходе, а также не знали времени занятия подводными лодками своих позиций.

Подводная лодка С-117 также не доносила о своем месте при переходе из Советской Гавани в район порта Холмск.

Командир подводной лодки С-117 сделал два донесения в адрес командира бригады лодок: первое донесение в 18 часов 10 минут 14 декабря о поломке и выходе из строя правого дизеля и второе донесение в 3 часа 15 минут 15 декабря о том, что дизель введен в строй. При этом в обоих донесениях о месте подводной лодки указано не было

Подводная лодка С-117 должна была донести об обнаружении корабля цели ЦЛ-27, который в 15 часов 15 декабря вышел из порта Холмска, но этого и других каких-либо донесений от подводной лодки не поступило

Это обстоятельство позволяет считать, что подводная лодка С-117 погибла в период от 3 часов 15 минут до 15 часов 15 декабря, при этом наиболее вероятное время гибели подводной лодки между 3 часами

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-117 443

15 минутами и 8 часами 15 декабря, когда лодка при подходе к району разведки в темное время суток должна была погрузиться, с тем чтобы с рассветом быть в подводном положении.

В 3 часа 15 минут 15 декабря подводная лодка С-117 находилась, как указано на прилагаемой схеме, в 43 милях на северо-запад от Холмска с глубинами моря в этом районе до 1000 метров. К 8 часам лодка должна была войти в район своей позиции, нарезанной в виде прямоугольника со сторонами 19 и 16 миль с центром почти на параллели Холмска, в 10 милях от него.

В этом районе подводная лодка должна была находиться до обнаружения цели ЦЛ-27. Глубина моря в районе от 100 до 500 метров и в узкой полосе прибрежной части меньше 100 метров.

Этот район был тщательно осмотрен, при этом на поверхности не было обнаружено ни сигнальных буев, выпущенных подводной лодкой,

которые могли оказаться на поверхности моря при глубинах до 100 метров, ни других предметов, принадлежащих подводной лодке С-117. Сигналов о бедствии подводная лодка не имела. Это дает основание полагать, что подводная лодка погибла на больших глубинах.

Ввиду того, что достоверных данных о причинах гибели подводной лодки нет, об обстоятельствах гибели подводной лодки можно только предполагать.

Учитывая все ранее имевшие место случаи гибели подводных лодок, наиболее вероятно, что гибель подводной лодки С-117 могла произойти при следующих обстоятельствах:

неправильное управление подводной лодкой при погружении и при маневрировании под водой; неисправность материальной части лодки; столкновение с надводным кораблем. Вместе с этим был тщательно изучен личный состав подводной лодки С-117 и рассмотрены возможности преднамеренного ухода подводной лодки в Японию или насильственного увода ее американцами. Личный состав имел высокое политико-моральное состояние и являлся политически надежным, поэтому уход лодки в Японию не считаем вероятным. Сопоставляя все данные разведки о действиях американцев в Японском море за последнее время и учитывая решимость личного состава, считаем увод подводной лодки американцами невозможным.

Каковы же возможные причины трагедии?

Подводная лодка С-117 до учения находилась два месяца в ремонте во Владивостоке и возвратилась в Советскую Гавань 7 декабря, то есть за 7 дней до начала учения.

Командование бригады и штаб флота не проверили уровень боевой подготовки лодки с выходом в море, а, основываясь на старой оценке подготовленности подводной лодки С-117, допустили участие ее в учении, чего без проверки делать не следовало.

Свои действия командование флотом и командир бригады подводных лодок объясняли тем, что подводная лодка С-117 имела наибольшее, чем

444

другие средние лодки, количество ходовых суток (более 70), успешно совершила перед учением трехсуточный переход из Владивостока в Советскую Гавань и в течение года выполнила до 200 погружений.

Учитывая двухмесячное пребывание подводной лодки в ремонте и замену за это время некоторой части личного состава, не исключено, что подводная лодка погибла от неправильного маневрирования над водой.

Техническое состояние подводной лодки было удовлетворительное, так как лодка в течение 1946 – 1950 гг. прошла капитальный ремонт и в 1952 году текущий ремонт с докованием.

Однако после нахождения лодки в ремонте материальную часть следовало тщательно проверить с выходом в море и посредством погружения. Учитывая это, гибель подводной лодки по причине неисправности материальной части также является вероятной.

Подрыв подводной лодки на плавающейmine, как одно из вероятных обстоятельств гибели лодки, рассматривался в связи с тем, что 14 декабря в районе позиции подводной лодки в районе Холмска рыбаками была

обнаружена плавающая мина. При тщательном рассмотрении возможности подрыва подводной лодки установлено, что подрыв исключен, так как береговыми постами наблюдения и кораблем-целью, стоявшими на внешнем рейде, всплеск и звук от подрыва мины не наблюдался, предметов, принадлежавших подводной лодке, которые обязательно должны всплыть при подрыве лодки на mine, обнаружено не было. Сама мина также не была обнаружена; очевидно, за мину был принят плавающий предмет.

С целью определения возможности столкновения подводной лодки с надводными кораблями были проверены четыре транспорта, которые во время учения проходили в районе его проведения. Но и эта версия не нашла подтверждения.

На подводной лодке С-117 погибли 52 человека личного состава, в том числе 12 офицеров. Поиск подводной лодки продолжается».

Перед отъездом в Москву Прокофьев сказал жене: «Как все выяснится, я позвоню. Если скажу, что все хорошо, значит, не посадили». В Москве Холостякова, Радионова и Прокофьева заслушивало все руководство страны. Не было только Сталина. Руководил заслушиванием Маленков. Рядом с ним молча сидел и Берия. Однако, к облегчению моряков, спустя каких-то полчаса после начала слушаний он был вызван по какому-то неотложному делу Сталиным и уже больше на заседание не вернулся. Слушание длилось почти восемь часов. Прокофьеву запомнилась деталь:

Маленков был не брит и выглядел чрезвычайно усталым. Больше всех, как бывает в таких случаях, обвиняли самого младшего, то есть комбрига. Обвинения в его адрес сводились к тому, что Прокофьев не обучил как следует командира С-117 и сам не пошел в море именно на этой подводной лодке. Вскоре после возвращения из Москвы капитана 1-го ранга В.М. Прокофьева свалил инфаркт.

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-117

445

Затем был приказ военно-морского министра и закрытое постановление Совета Министров СССР по факту гибели подводной лодки. Ветераны рассказывают, что здесь Николаю Герасимовичу Кузнецову пришлось нелегко. Ведь по всем существовавшим тогда законам экипаж найденной подводной лодки надлежало считать не погибшим, а пропавшим без вести со всеми вытекающими отсюда последствиями. Прежде всего это касалось пенсий семьям членов экипажа. Ведь погибшим пенсии полагались, а пропавшим — нет.

Однако справедливость все же восторжествовала, и пенсии были начислены, наряду с достаточно крупными единовременными пособиями.

Надо отдать должное советскому правительству: к людям отнеслись со всем возможным вниманием. По указанию предсовмина Маленкова семьям погибших офицеров были выделены квартиры в европейской части страны. Города вдовы выбирали по своему усмотрению. Некоторые пункты пенсионного расчета и сегодня звучат необычно: «...сестре матроса Королева В.С. — Королевой Валентине Степановне выделить пенсию в размере 300 рублей в месяц до окончания ею высшего образования».

Был и приказ о наказании виновных в гибели подводной лодки. Командующему Седьмым Военно-Морским флотом вице-адмиралу Холостякову Г.Н. объявили выговор. Командир 90-й бригады подводных лодок

капитан 1-го ранга Прокофьев В.М. и начальник Политотдела 90-й бригады подводных лодок капитан 2-го ранга Никулин А.Н. были сняты с занимаемых должностей и назначены с понижением.

А поиски исчезнувшей «Шуки» продолжались еще целый год. И тогда в ноябре 1953 года Н.Г. Кузнецов, ставший к тому времени адмиралом флота, но превратившийся в результате реорганизации ВМФ из военноморского министра в Главнокомандующего ВМФ, подписал донесение министру обороны СССР М.А. Булганину:

«...Военно-Морские силы в течение 1953 года производили поиск подводной лодки С-117, погибшей в декабре 1952 года в южной части Татарского пролива во время тактического учения.

Вероятный район гибели подводной лодки обследован гидроакустикой, металлоискателями, а также протрален придонными тралами. Авиация Тихоокеанского флота в тот же период систематически осматривала южную часть Татарского пролива. Западное побережье острова Сахалин было осмотрено частями Дальневосточного военного округа и погранвойсками.

Никаких признаков местонахождения погибшей подводной лодки С-117 при поиске не обнаружено. Следует полагать, что подводная лодка затонула на больших глубинах.

Поэтому дальнейшие действия по поиску подводной лодки С-117 прекращены».

«САУТЕРН ДИСТРИКТС»

декабрь 1954 года

Во Флоридском проливе исчез большой танкодесантный корабль, переоборудованный в грузовое судно для перевозки серы.

В декабре 1954 года во Флоридском проливе исчез «Саутерн Дистриктс», большой танкодесантный корабль, переоборудованный в грузовое судно для перевозки серы. Радист не послал в эфир сигнала SOS, и от судна с экипажем из двадцати двух человек остался только единственный спасательный круг.

«Нью-Йорк тайме», 14 декабря 1954 года:

«Портленд, штат Мэн, 13 декабря (АП). Самолетные поиски грузового судна с экипажем из двадцати четырех человек и грузом серы окончились безрезультатно; оно опаздывает с прибытием на целых три дня.

Это судно – «Саутерн Дистриктс» водоизмещением 3337 тонн – вышло из Порт-Салфер, штат Луизиана, направляясь в Бакс-порт, штат Мэн, а потом в Портленд. В последний раз «Саутерн Дистриктс» дал о себе знать 3 декабря, когда находился в Мексиканском заливе. Судно должно было пройти вдоль побережья Южной Каролины 7 декабря, то есть на следующий день после того, как в этом районе разразился шторм».

«Нью-Йорк тайме», 15 декабря 1954 года:

«Вчера морская береговая охрана продолжала безуспешные поиски...

«Саутерн Дистриктс», который... 4 декабря послал свое последнее сообщение по радио, адресованное судовладельцу «Саутерн стимшип компани». Одно из судов встретило «Саутерн Дистриктс» 7 декабря неподалеку от Чарлстона, штат Южная Каролина, но с тех пор о нем нет никаких известий.

Высказывают опасения, что «Саутерн Дистриктс» постигла участь другого такого же судна – «Саутерн Айлз», – которое затонуло 5 октября 1951 года. Семнадцать человек погибло, и только шестеро были спасены.

Капитаны судов, шедших следом за «Саутерн Айлз», сообщили впоследствии, что его огни просто исчезли и, когда всего через несколько минут они прибыли на место катастрофы, на воде были обнаружены лишь обломки и несколько человек, которым посчастливилось не утонуть вместе с судном».

«САУТЕРН ДИСТРИКТС»

447

«Нью-Йорк тайме», 18 декабря 1954 года.

«Вчера морская береговая охрана потеряла всякую надежду на спасение... «Саутерн Дистриктс».. Это судно такого же типа, что и «Саутерн Айлз», которое .. затонуло так быстро, что радист даже не успел передать сигнал бедствия».

«Нью-Йорк тайме», 1 января 1955 года:

«Вашингтон, 31 декабря (АП). Военный корабль «Анакостиа» по-видимому, был последним судном, повстречавшим «Саутерн-Дистриктс» По сообщению капитана «Анакостии», судно, напоминавшее по описанию «Саутерн Дистриктс», отчаянно боролось со штормом и ураганным ветром 7 декабря неподалеку от Чарлстона, штат Южная Каролина»

«Нью-Йорк тайме», 3 января 1955 года:

«Сегодня в Новом Орлеане начинается расследование дела, связанного с исчезновением бывшего десантного судна, превращенного в сухогруз. Оно пропало в декабре вместе со всем экипажем на одной из самых оживленных морских трасс... «Саутерн Дистриктс», очевидно, постигла

та же участь, что и «Саутерн Айлз»... Он разломился пополам во время сильного шторма.

В связи с этими двумя кораблекрушениями морская береговая охрана направила в прошлую пятницу своих сотрудников на все суда этого типа чтобы аннулировать их сертификаты на выход в дальние и каботажные рейсы... (2 января) в 14 часов 30 минут недалеко от Санди-Ки, штат Флорида, «Таллахома» нашла в море спасательный круг с надписью «Саутеон Дистриктс».

«Нью-Йорк тайме», 4 января 1955 года:

«Новый Орлеан, 3 января (ЮП). В ходе расследования, предпринятого морской береговой охраной, один моряк заявил, что погибшее судно «было большим ржавым корытом» и «это единственное судно в моей жизни, на котором я не рискнул бы плавать». Мистер Коллинз который трижды плавал на «Саутерн Дистриктс» и списался с судна за неделю перед его выходом в последний, роковой рейс, сообщил, что в прошлые

плавания «груз на судне всегда был подмочен. Многие ребята в Хьюстоне не раз предупреждали меня, чтобы я расстался с этой ржавой лоханкой»

«Всякий раз, когда начинался шторм, судно скрипело и трещало словно вот-вот развалится...» Мистер Коллинз сказал, что из Портленда «Саутерн Дистриктс» должен был идти в Новую Шотландию. «Я бы никогда не рискнул плыть в Новую Шотландию на таком судне, - добавил он Я слишком хорошо знаю, какие там бывают штормы»

Жена одного из моряков, который хотел списаться с судна сразу же по прибытии в Мэн, подтвердила, что ее муж считал «Саутерн Дистриктс» непригодным для плавания. Он говорил ей, что двигатели были «старые и изношенные», а днище «сплошь покрыто дырами»

Через несколько месяцев начальник морской береговой охраны вынес постановление, что «Саутерн Дистриктс» затонул «по неизвестной причине или причинам» и никакие меры наказания не будут применены

448

ни к судовладельцам, ни к инспекторам, разрешившим судну отправиться в его последний рейс.

Несмотря на мнение начальника охраны и его приближенных, некоторые сотрудники утверждали, что судно было аварийным и что по крайней мере три моряка отказались от плавания.

В последний раз «Саутерн Дистрикте» вышел на радиосвязь со своим владельцем не то 4, не то 5 декабря, когда, минуя побережье Южной Каролины, послал стандартное сообщение: «Все в порядке» Хотя капитан обязан был выходить на связь каждые 48 часов, морская береговая охрана узнала об исчезновении судна лишь через неделю. Поскольку плохая погода не только задерживает судно в пути, но и мешает установлению радиосвязи, судовладельцы встревожились лишь 11 декабря, когда «Саутерн Дистрикте» не прибыл в Бакспорт. Они сообщили об этом морской береговой охране, которая немедленно начала поиски пропавшего судна.

Следственная комиссия установила, что судно, по-видимому, затонуло при северо-северо-восточном ветре. В районе, где господствует Гольфстрим, этот ветер пользуется неважной репутацией, поскольку он дует прямо против течения, превращая Гольфстрим в бурный клокочущий поток, и даже крупные суда спешат поскорее убрать с его пути.

Комиссия порицала судовладельцев за то, что они слишком поздно сообщили морской береговой охране об исчезновении судна, и рекомендовала, чтобы впредь все суда в обязательном порядке сообщали о своем местонахождении каждые 48 часов. Комиссия также потребовала от капитанов судов, чтобы перед каждым рейсом они представляли в морскую береговую охрану списки членов экипажа. Капитан «Саутерн Дистрикте» этого не сделал, и нам до сих пор неизвестны имена моряков, которые погибли, когда судно затонуло. Кроме того, комиссия критиковала действия инспекторов за то, что они не подвергли «Саутерн Дистрикте» более тщательному осмотру, хотя знали, что в днище есть мелкие пробоины. Начальник морской береговой охраны, не согласившись с критическими замечаниями следственной комиссии, заявил, однако, что, хотя истинная причина несчастья навсегда останется неизвестной, состояние судна могло быть одним из обстоятельств, в результате которых произошло кораблекрушение.

Недавно была решена последняя загадка, связанная с гибелью «Саутерн Дистрикте». Хотя в последний раз судно видели возле Чарлстона, штат Южная Каролина, один из его спасательных кругов нашли у южной оконечности Флориды. Возникает вопрос: почему спасательный круг плыл в южном направлении, тогда как Гольфстрим течет на север? Видимо, оболочка спасательного круга была порвана и кто-то из членов экипажа просто выбросил его за борт еще до того, как произошло кораблекрушение

«ШАМПОЛЬОН»

22 декабря 1952 года

Французский лайнер из-за навигационной ошибки наскочил на подводные камни при входе в порт Бейрут и переломился пополам.

«Свод огней и сигналов при тумане» издается Центральной Гидрографической службой для штурманов и содержит все необходимые сведения о побережье. Например, здесь можно прочитать, что ливанский маяк мыса Рас-Бейрут, указывающий вход в Бейрутский порт, имеет проблесковый огонь – свет на секунду вспыхивает, гаснет на три секунды, зажигается на секунду и так далее. Это позволяет распознать маяк на большом расстоянии.

«Свод» переиздается каждые три года. Если за этот промежуток времени в строй входит новый маяк, о нем упоминается в «Уведомлении для штурманов». Таким образом, коррективы вносятся во все морские документы.

Инженеры и техники, которые в начале ноября 1952 года заканчивали наладку оптического и электрического оборудования аэропорта Халде, в нескольких километрах к югу от Бейрута, никогда не заглядывали ни в одно из этих периодических изданий. Да и зачем им было интересоваться морскими документами, ведь их маяк предназначался для самолетов. Но огонь их маяка был виден с моря и работал с таким же ритмом проблесков, что и маяк Рас-Бейрут! Правда, между вспышками маяка на Халде три секунды горел зеленый свет. Морских же маяков с зеленым промежуточным огнем не существовало. Однако если по какойлибо причине, например, из-за тумана, сила света зеленого огня понижается, то с большого расстояния этот огонь кажется синим или вовсе не виден. Для французского судна «Шампольон» это обстоятельство оказалось роковым.

«Шампольон» – лайнер водоизмещением 12 500 тонн – был построен в 1924 году и реконструирован в 1933 году. Его максимальная скорость достигала 18 узлов. Он вышел из Марселя 15 декабря 1952 года с командой 120 человек и 111 пассажирами, 98 из которых совершали паломничество в Иерусалим. Во время стоянки в Александрии он принял на борт новых пассажиров.

450 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНИИ

В 4 часа утра 22 декабря 1952 года было еще довольно темно. Дул юговосточный ветер силой 6 баллов. Вахтенный офицер, стоявший на мостике «Шампольона», вышедшего накануне утром из Александрии, заметил огонь маяка Рас-Бейрут и, согласно приказу, записанному в корабельном журнале, послал матроса за капитаном Бурде.



Выписка из судового журнала, сделанная капитаном Бурде: «В 4 часа 05 минут меня предупредили, что показался огонь маяка Рас-Бейрут. В

4 часа 15 минут я проверил сам, что огонь, вернее, его отсвет, дает белую вспышку каждые три секунды в правильном направлении, то есть чутьчуть справа».

Судно берет курс на этот огонь.

«В 5 часов 15 минут включен радар, но он дает очень неясное изображение, и судя по его показаниям, мы находимся в 9,5 милях от берега. В

5 часов 30 минут судно готово к выполнению маневра».

И вдруг между вспышками появляется зеленый свет. Почти тут же, левее, появляется истинный, легко распознаваемый огонь маяка Рас-Бейрута. Свою трагическую роль сыграл оптический феномен (зеленый огонь был издалека неразличим). Капитан Бурде понимает, что корабль движется вбок от входа в порт. «Снижаю скорость, потом полный назад машинам. Примерно в 5 часов 45 минут в неясном свете утра замечаю буруны спереди по левому борту. Почти тут же ощущается легкий удар, затем несколько толчков подряд по левому борту, сотрясающих все судно».

Пассажиры тоже ощутили и услышали толчки, потрясшие корабль. Удары разбудили их, и они застыли в своих постелях, задаваясь множеством вопросов: «Ты слышал? Что это было? Больше ничего не слышно? Может быть, произошло столкновение? Или мы сели на мель? Или ударились о причал в Бейруте? Который час?»

Вскоре обеспокоенные люди, накинув на ночное белье пальто, вышли на палубу. «Так и есть, мы сели на мель! Смотрите, земля рядом, видны дома! Это Бейрут. Да, но ведь это не порт! Взгляните, в окнах зажигается свет».

Странная сцена в предрассветном сумраке: пассажиры видят на берегу дома, многоэтажные отели новых кварталов, сквозь полумрак пробивается свет из окон. «Шампольон» застыл на рифах в двухстах метрах от пляжа. Дует холодный пронизывающий ветер. На корабль несутся волны с пенными гребнями и с грохотом разбиваются о правый борт. Слышны стоны женщин и плач детей. Вдруг на корабль обрушивается тишина, а затем доносится испуганный ропот: на борту гаснут все огни.

Капитан Бурде на мостике выслушал пессимистический доклад старпома и главного механика, которые только что осмотрели нижние помещения судна. «Шампольон» сел на мель, его обшивка пробита в двух местах острыми скалами. Пробоины огромны, машины и динамо-машины залиты, насосы использовать невозможно.

«Судну грозит опасность полностью лечь на борт», – говорит главный механик.

451

Тем временем офицеры успокаивают людей, собравшихся на накренившейся палубе: «Нам скоро помогут, видите, сколько народу собралось на пляже».

Уже рассвело, и толпа на берегу растет. Вскоре весь пляж становится черным от собравшихся людей. Сам президент Ливийской Республики Камилл Шамун с правительством прибывает к месту кораблекрушения и руководит спасательными работами.

Положение терпящего бедствие корабля было не из легких. Шлюпки спускать было бесполезно – их все равно бы разнесло в щепы о скалы. Классический способ спасения в таких случаях – установка «подвесной дороги». Между судном и берегом надо натянуть канат и с помощью люльки по одному перетащить потерпевших кораблекрушение на берег. Операция долгая, но надежная. Канат толст и тяжел. Поэтому вначале нужно перебросить линь, к концу которого потом прикрепят канат.

Бейрутские пожарники устанавливают на берегу гарпунную пушку для переброски линя.

Выстрела крохотной пушки не слышно из-за рева моря и ветра. Линь тонкой змейкой вьется в небе. Он взлетает высоко, слишком высоко, сильный ветер перегибает его и относит в сторону – и линь падает метрах в ста от корабля! Крики разочарования раздались на палубе «Шампольона».

Тогда было решено доставить линь на шлюпке. В палубной команде шестьдесят матросов и все как один вызываются добровольцами. И в этом нет ничего удивительного. Отбирают семерых холостяков. На воду спускают самую маленькую шлюпку, и-о, чудо! – она не разбивается о борт судна и удаляется, словно летя на пенистых волнах над рифами. Остальные сопровождают их сочувствующими взглядами: «Ветер и волны в корму, они не доберутся до берега!» За шлюпкой тянется линь, к которому затем привяжут канат. Люди на пляже готовятся к встрече. Солдаты, пожарные и ливанские моряки образовали нечто вроде стрелы, уходящей в море.

«Лодку развернуло боком к волне! Перевернуло! Проклятье!» Нет, ничего страшного не произошло. Шлюпка перевернулась, но матросы не упустили линя, и спасатели с берега подхватывают его. Контакт установлен. К концу линя, оставшемуся на «Шампольоне», матросы привязывают канат, и тяжелая стальная змея начинает свой неспешный путь к берегу.

Затем все останавливается. Двадцать метров стального троса весят много, а вытянуть вручную двести метров – задача невыполнимая. Нужна лебедка, но на пляже нет лебедки. Неужели затея обречена на неудачу? Нет, у одного из военных возникает спасительная мысль: «Нужен танк. У танка мощности хватит».

В половине двенадцатого посылают за танком. Струдившись на палубе, по которой гуляет ветер и на которую сыплется дождь мелких брызг,

452

пассажиры с беспокойством наблюдают за этими маневрами, которым, ;  
кажется, нет конца. <

Они встречают появление танка с недоумением. Офицеры объясняют им, что танк будет тянуть линь с канатом. Желтый танк ползет по светло-желтому песку пляжа, взбирается на склон дюны, буксует, снова двигается вперед и тянет линь.

Но слишком много рывков. Танк тянет неравномерно – это не лебедка. Опять в небо взмывает змея – линь лопнул. И тут же раздается скрип, треск рвущегося металла – корабль разломился, вернее, начал разламываться пополам. В палубе появилась трещина – прямая глубокая щель. Но разлом еще не велик – около двух метров. Люди в панике. Д

Среди общего замешательства раздается мощный голос из громкоговорящего: «Всем уйти с кормы и перебраться на нос! Матросам помочь пассажирам! Соблюдайте порядок, никакой опасности нет!»

Один из офицеров позже рассказывал: «Электричества на борту ж было, поэтому капитан Бурде воспользовался батарейным мегафоном, Паника не возникла только потому, что команда самоотверженно помогала пассажирам. Двести человек струдились в обеденном зале. От голода никто не страдал – стюарды принесли холодную еду, но всех мучила жажда: цистерны с пресной водой оказались пробитыми, и ящики с напитками остались в затопленных отсеках. Полураздетые люди дрожали от холода».

Замерзшие, страдавшие от жажды люди с тоской смотрели, как в двух-

стах метрах от них дымились армейские кухни, подогнанные к пляжу, а из машин Красного Креста выгружались груды одеял. - '

Радист принес капитану Бурде две радиограммы: на помощь «Шампольону» шли британский крейсер «Кения» и французский пароход «Сирия». Но что они могут сделать? Подойти поближе и тоже сесть на мель?

Капитан Бурде сделал в судовом журнале две записи: «Послал на берег вельбот для доставки линя. Новые попытки в 13 часов и 15.30». Шлюпки разбились о рифы, но матросы в спасательных жилетах с большим трудом вернулись на борт, кроме одного – ему раздробило череп о скалу.

Пассажиры не видели двух последних попыток. Подавленные и угрюмые люди молча сидели в обеденном зале. У женщин нет больше сил утешать плачущих детей. На «Шампольоне» едет карлик, клоун цирка, и он принимается развлекать и успокаивать детей.

С наступлением темноты пассажиры начинают понимать, что судно, терпящее бедствие в открытом море, имеет больше шансов получить помощь, нежели лежащий на скалах у берега лайнер. «Шампольон» попал в ловушку. Ночь и ледяной ливень разгоняют спасателей с пляжа.

Люди, терпящие кораблекрушение, обычно обращаются к Богу, моля его о пощаде. На борту «Шампольона» находился священник, отец Леша, сопровождавший пятьдесят паломников в «Святую землю». Паломники проводят часть ночи в молитвах, потом к ним присоединяются и другие пассажиры. К утру все умиротворенно засыпают. J

Тем временем волны продолжают вымывать песок из-под корпуса судна, увеличивая опасность полного разлома и опрокидывания «Шампольона». На заре 23 декабря крен корабля достигает 50 градусов. Судно держится на плаву, но жизнь пассажиров по-прежнему находится в опасности. Хотя в нескольких сотнях метров, в море, виднеются силуэты британского крейсера «Кения» и итальянского буксира. Рифы мешают им подойти ближе.

С рассветом на пляже снова появляются спасатели. Но они и на этот раз бессильны перед разбушевавшейся стихией.

Отец Леша подошел к капитану и тихо сказал: «Пассажиры больше не в силах терпеть, их нервы на пределе. Те, кто умеет плавать, хотят попытаться счастья».

Бурде против: «Это безумие! Волны пятиметровой высоты...» – «А если

со спасательными жилетами?» – «Даже с жилетами! Видите темное пятно у берега? Это мазут. Я приказал сбросить его в море, чтобы уменьшить опасность пожара. Пловец задохнется там. Вы читали когда-нибудь военные мемуары?»

Священник продолжает: «Две мои племянницы хотят попытаться. Они чемпионки по плаванию. – 21-летние близнецы Франсуаза и

Дениза Ланде уже готовы к заплыву. – Капитан, вы не можете им помешать».

Капитан Бурде пожимает плечами и отдает приказ. Матросы спускают трап. Сестры-близнецы скользят вниз и ныряют в бушующее море. Они действительно великолепные пловчихи. Все смотрят, как они плывут, поднимаясь и опускаясь на волнах. Расстояние в двести метров они преодолевают за двадцать минут. Но они все-таки выбирают на берег.

Семьдесят человек последовало их примеру. Пятнадцать из них погибли: либо захлебнулись, либо разбились о скалы, либо задохнулись от испарений мазута. И капитан Бурде запретил дальнейшие попытки: «Борт не покидать. Погода может улучшиться, и нас спасут»

Вскоре появляются четыре самолета. Они кружат над «Шампольоном», сбрасывают мешки с продуктами. Матросы подбирают мешки. Несмотря на сильный ветер, шесть из семи мешков упали на палубу. В них имелись также блоки льда, которые стюарды тут же разбили на мелкие куски. Лед раздают вместе с хлебом, сахаром, шоколадом, консервами. Но сколько времени смогут продержаться пассажиры «Шампольона» на потерпевшем крушение судне? Что будет, если лайнер полностью ляжет на бок, развалится и его обессиленные пассажиры очутятся в море?

Еще до того, как был замечен огонь (ошибочный) Рас-Бейрута, «Шампольон» сообщил радиogramмой о своем прибытии капитану порта. Около пяти часов утра лоцманское судно вышло ему навстречу. Отважные лоцманы выходят в море в любую погоду. Это лоцманское судно принадлежало братьям Радвану и Махмуду Бальпажи. Они причаливали к судам в

Штормовом море, влезали, как акробаты, по трапу, спущенному с палубы. Такие упражнения были для них обычным делом.

454

Но они не встретились с «Шампольоном» в назначенном месте, а увидели смертельно раненное судно на рифах. Но даже братья Бальпажи не смогли подойти к «Шампольону» и были вынуждены вернуться в порт.

Весь день 22 декабря 1952 года братья Бальпажи находились на пляже, а когда наступила ночь, президент Ливанской Республики, после бесплодных попыток установить висячую переправу, поручил им руководство спасательными работами.

Лоцманы понимали, что для спасения пассажиров необходимо пристать к судну. Со стороны моря сделать это было невозможно из-за очень сильного крена, а также ветра и волнения, гнавших мощные волны к берегу. Суденьшко могло разбиться.

Братья Бальпажи решили пройти под рифами и пристать к «Шампольону» с подветренной стороны. Радван надеялся, что ветер за ночь ослабеет. Увы, на следующий день, 23 декабря, ветер стал еще сильнее. Тем не менее лоцманское судно с бензиновым двигателем отплыло ранним утром, но из-за бури пришлось вернуться, не дойдя до «Шампольона». Во второй раз оно отплыло около 11 часов.

Братья Бальпажи вели судовой журнал, но они не занесли в него подробности. Можно только догадываться, сколько умения и мужества они проявили в этой морской операции, которую можно смело назвать маленьким шедевром. Потом Радвану и Махмуду стал помогать их юный брат Салах на своем суденышке.

Первым на «Шампольоне» спасателей увидел один из офицеров. Узнав об этом, некоторые из пассажиров вскарабкались по палубе, вцепились в поручни и стали смотреть вначале в сторону открытого моря, а затем в сторону берега. На их крики собрались и остальные пассажиры. Все забыли о холоде и ветре.

Лоцманское судно казалось пассажирам крохотным, но уже через несколько мгновений они с помощью матросов спускались на него.

Ливанские лоцманы показали себя достойными потомками своих финикийских предков. Братья Бальпажи совершили семь рейсов.

Капитан Бурде отказался покинуть свой погибельный корабль. Тогда Радван Бальпажи поднялся на палубе и обратился к нему на прекрасном французском языке, но с истинно восточной пышностью: «Да поможет вам Бог! Я передаю вам привет от моего отца, которому поклялся привезти вас. Хотите ли вы гибели людей, которые находятся у меня на борту? Их жизнь, как и моя, в ваших руках. Я не повезу их на берег без вас. И я подчинюсь любому вашему решению».

И капитан Бурде последовал за ним...

#### «ПРИНЦЕССА ВИКТОРИЯ»

31 января 1953 года

Английский морской автопаром затонул во время шторма в Ирландском море. Погибли 133 человека.

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 маршрут протяженностью всего 35 миль является самым коротким морским путем между Шотландией и Северной Ирландией.

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. Но попытки спасти паром оказались безуспешными: его искали 4 часа и не нашли — он уже лежал на дне. «Принцесса Виктория» могла принять 1515 пассажиров, 51 члена экипажа, груз и автомобили. Но в последнем рейсе на нем было всего 127 пассажиров, причем 43 из них спаслись.

С конца прошлого века сообщение между Шотландией и Северной Ирландией поддерживалось морскими железнодорожными и автомобильными паромными линиями. Погибшая в 1953 году «Принцесса Виктория» являлась

четвертым по счету паромом, носящим это название. Этот морской пассажирско-автомобильный паром был построен в 1947 году в Шотландии судостроительной фирмой «Дэнни и братья». Его регистрационная вместимость равнялась 2 694 тоннам, длина – 92,4 метра, ширина – 14,9 метра, осадка – 3,9 метра. Два дизеля фирмы «Зульцер» приводили в движение два винта диаметром 2,66 метра, обеспечивая скорость 19 узлов. Паром являлся собственностью транспортной комиссии Великобритании и эксплуатировался управлением государственных железных дорог страны.

Утром 31 января 1953 года по графику «Принцесса Виктория» должна была выйти в очередной рейс. Большинство пассажиров прибыло в Странраер ночным поездом из Лондона. К утру погода резко ухудшилась. За два часа до предусмотренного расписанием отхода судна его капитан Джеймс Фергюсон получил от метеорологов прогноз погоды. В нем говорилось, что близ Малина и Лок-Райана, на пути следования «Принцессы Виктории», ожидается штормовой ветер, который потом перейдет в норд-вест от умеренного до сильного. Поскольку по традиции паромы линии Стран

456

раер – Ларн никогда не нарушали расписания из-за погоды, капитан Фергюсон и не подумал о том, что рейс можно отложить. Тем более что в этот раз судно было недогружено: всего 127 пассажиров и 44 тонны груза – чай, обувь и мануфактура. К тому же среди пассажиров «Принцессы Виктории» были два члена парламента Северной Ирландии и сорок специалистов авиационной промышленности, которые торопились в Белфаст.

В 7 часов 45 минут «Принцесса Виктория» отошла от причала. Помимо пассажиров, на ее борту находилось 49 членов экипажа. Так начался этот роковой для парома рейс.

Выйдя из залива Лок-Райан в открытое море, «Принцесса Виктория» встретила сильный северный ветер, скорость которого достигала 75–80 миль в час. Пока судно шло на север, волны разбивались о нос парома. Но как только судно легло на новый курс, их удары пришлись в корму.

Кормовые ворота «Принцессы Виктории» были сделаны на шарнирах и состояли из двух створок высотой 1,67 метра при ширине 4,2 метра. Каждая створка при открывании складывалась пополам. Под ударами волн в корму судна правые створки ворот прогнулись внутрь и перекошились:

закрыть их после этого оказалось невозможным. Видя, что вода начинает заливать автомобильную палубу, капитан Фергюсон решил вернуться в залив Лок-Райан, ведя судно кормой вперед. Но это не удалось, и пришлось ждать буксира.

Через несколько минут кормовые ворота парома под действием воды раскрылись почти полностью, и вода хлынула на автомобильную палубу. В конструкции автомобильной палубы этого судна тоже имелось одно новшество: число штормовых шпигатов и их размеры были уменьшены до минимума. Вода, не успевая стекать через шпигаты, метровым слоем перекачивалась по палубе. Она собралась по правому борту, и судно получило крен в 10 градусов.

Итак, прошло ровно два часа, и радиостанции ближайших портов и находившихся поблизости судов услышали в эфире: «Принцесса Виктория». Дрейфует близ устья Лок-Райан. 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 на север навстречу ветру.

Принятое сообщение тут же передали на спасательную станцию в Портпатрике. Но буксиров там не оказалось. Спасатели обратились по радио к судовладельцам, чьи офисы 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 военно-морского 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 «Сальведа». Оно, приняв сообщение парома, тут же изменило курс.

^ПРИНЦЕССА ВИКТОРИЯ»

457

При нормальной погоде «Контест» мог бы дойти до «Принцессы Виктории» за час, но теперь из-за сильного волнения ему пришлось сбавить ход до среднего и ниже. Он мог прибыть только к 13 часам. Вынуждена была уменьшить скорость и «Сальведа».

Дела на «Принцессе Виктории» принимали серьезный оборот, и капитан Фергюсон в 10 часов 32 минуты послал в эфир сигнал бедствия: «SOS! SOS! SOS! «Принцесса Виктория» четыре мили к северо-западу от Корсуолла. Автомобильная палуба затоплена, сильный крен на правый борт, нужна немедленная помощь, судно неуправляемо».

После 10 часов утра вода с автомобильной палубы через пожарную дверь стала проникать в пассажирский салон.

«Принцесса Виктория» могла бы остаться на плаву гораздо больше времени, если бы залитой оказалась только автомобильная палуба. Затопление же сразу двух помещений обрекало паром на гибель из-за потери устойчивости. Видимо, капитан Фергюсон не оценил, насколько важно было обеспечить водонепроницаемость пожарных дверей и не дать воде проникнуть в помещение салона. Проходили минуты – вода продолжала заливать автомобильную палубу и салон. Пробовали отливать воду ведрами, но быстро оставили, надеясь на помощь спасателей.

В 10 часов 45 минут Фергюсон передал в эфир еще один SOS, сообщив, что «Принцесса Виктория» находится у входа в Лок-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 Бродфут поддерживает постоянную связь с берегом и судами, которые подойдут на помощь с минуты на минуту.

В 10 часов 54 минуты радиостанция «Принцессы Виктории» снова передала: «SOS, 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 на городском стадионе смотрела футбольный матч, и лишь после того как на стадионе сделали объявление, спасатели бросились к месту своей службы.

Непотопляемый и неопрокидывающийся спасательный бот пошел к месту катастрофы. Однако тонущего судна не было видно. Спасатели вызывали «Принцессу Викторию» на радиотелефонной частоте бедствия, но она не могла откликнуться, так как радиотелефонной станции на ней не было.

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 458

но «Сальведа» в указанном месте судна тоже не нашли... Но не прошло и получаса, как в эфире снова пронесся SOS «Принцессы Виктории», и опять капитан Фергюсон повторил место, где терпело бедствие его судно. Во всяком случае, в 11 часов 25 минут было принято сообщение: «SOS, «Принцесса Виктория» приблизительно в пяти милях к западу-северо-западу от Корсуолла». Спустя десять минут Фергюсон повторил это сообщение, добавив: «Кардек затоплен, очень сильный крен на правый борт | судно неуправляемо, нужна немедленная помощь».

Шторм в проливе Норт Чэннел усиливался, ветер достиг почти 12 баллов по шкале Бофорта, налетали снежные шквалы, видимость почти пропала. Три корабля тщетно вели поиск погибшего парома в районе Корсуолла.

Спасатели не знали, что к этому времени 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 его радиостанция снова вышла в эфир: «Положение критическое. Машинное отделение правого борта затоплено». 5

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 Фергюсон сообщил: «Сейчас остановились. Паром лежит на боку. Готовимся оставить судно». |

В эти минуты крен на правый борт достигал 45 градусов, и шлюпки! правого борта спустить было уже невозможно. Всего на пароме имелось | шесть 26-футовых металлических спасательных шлюпок, по три с каждо-1 го борта, которые могли вместить 330 человек. При создавшемся крене | спускать шлюпки левого борта было рискованно для жизни людей, но у | капитана Фергюсона не было другого выхода. Видимо, потеряв надежду | на помощь и ожидая, что судно в любую минуту может перевернуться | вверх килем, он отдал команду спускать шлюпки. I

В одной из шлюпок 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... Один из планов предусматривал посадить людей в шлюпки с таким расчетом, что, | когда паром пойдет ко дну, эти шлюпки (с отданными заранее таями)! останутся плавать на воде. Но капитан знал, что, прежде чем затонуть,! паром 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 тридцать спасательных скамеек (на 1140 человек) и спасательные

круги. <

Позже, во время расследования катастрофы, эксперты высказали мне- ]

ние, что капитану Фергюсону (который погиб) следовало спустить шлюпки^ немного раньше. Тем не менее в отчете следствия указывалось: «Условия!!

#### «ПРИНЦЕССА ВИКТОРИЯ»

459

погоды были столь жестоки, что попытка спустить шлюпки оказалась бы катастрофической». В таком случае все спасательные шлюпки «Принцессы Виктории» вообще не соответствовали своему назначению как спасательные.

«Принцесса Виктория» опрокинулась и пошла ко дну раньше, чем прибыли суда, казалось бы, хорошо организованной и надежной спасательной службы Великобритании. Почему это произошло?

В 13 часов 54 минуты, в тот момент, когда «Принцессу Викторию» тщетно разыскивали у Лок-Райана и Корсуолла, Фергюсон, к удивлению всех, передал в эфир: «По определению, наше место пять миль восточное 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» прошла и продрейфовала через весь пролив Норт Чэннел и оказалась поблизости от Белфаста. Если бы только Фергюсон в одной из своих радиограмм 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. Капитаны всех этих судов знали, что на спасение парома уже вышли эсминец «Контест», спасатель «Сальведа» и моторный бот из Портпатрика. В час дня радиостанция Биби-си дала новые координаты «Принцессы Виктории» и сообщила, что требуется дополнительная помощь находившихся поблизости от Белфаст-Лоу судов. Тотчас же все четыре названных 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 шедшие 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 на место, спасатели опять не нашли «Принцессу Викторию». На экранах индикаторов радиолокационных станций эсминца «Контест» и спасательного судна «Сальведа» никаких эхосигналов от судов в этом районе не появилось, в море не было видно ни спасательных шлюпок, ни плавающих на воде обломков. Значит, Фергюсон опять указал место неверно. И только когда судно «Орчи» прошло несколько миль сначала на север и потом на северо-северо-восток, спасатели наконец обнаружили точное место, но, увы, уже место гибели парома. На воде плавали обломки, спасательные круги, скамьи, перевернутые шлюпки. Драма разыгралась менее чем в пяти милях к северосеверо-востоку от острова Мью.

«Орчи» сообщил координаты места гибели парома капитану спасательного бота, который спустился на воду со слипа в Донахади в 13 часов

460

40 минут. Этот бот в основном и спас почти всех, кто сумел остаться на воде после того, как «Принцесса Виктория» затонула. Двадцать девять человек оказались в шлюпке № 6, один в шлюпке № 5, один – на спасательной скамье. Их нашли в 15 часов 30 минут – спустя полтора часа после гибели парома.

Всего спасли 43 человека – 33 пассажира и 10 членов экипажа. Среди спасенных не было ни капитана Фергюсона, ни радиста Бродфута. Таким образом, из 176 человек, находившихся на борту парома, погибли 133. При этом не спаслись ни одна женщина и ни один ребенок.

В течение нескольких месяцев английские газеты обсуждали 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 морского транспорта. Проект парома отвечал последним техническим требованиям безопасности человеческой жизни на море. Судном командовал дипломированный капитан дальнего плавания, имевший большой опыт плавания и отличный послужной список.

Официальное расследование катастрофы велось в Белфасте с 1 марта по 9 мая 1953 года. 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.

Заключение следственной комиссии гласило: «Морской паром «Принцесса Виктория» погиб из-за утраты своих мореходных качеств, что было вызвано:

1. Несовершенной конструкцией кормовых ворот, которые не выдерживали напор волн, и, таким образом, вода проникла на автомобильную палубу.
2. Неэффективностью водоотливных средств, которые не смогли устранить собравшуюся на верхней палубе воду, что вызвало крен на правый борт, привело к потере остойчивости и опрокидыванию судна и его затоплению».

Расследование показало, что новая конструкция шарнирных створчатых ворот не была одобрена ни классификационным обществом, ни министерством транспорта. В ходе дела выяснилось, что еще в ноябре 1951 года правая створка кормовых ворот «Принцессы Виктории» была повреждена во время шторма и ворота закрыть не смогли. Позже их отремонтировали, но конструкцию не изменили.

Кроме того, эксперты с удивлением установили, что на рабочих строительных чертежах «Принцессы Виктории» отсутствовали штормовые шпигаты для стока попавшей на автомобильную палубу воды. Дело в том, что владельцы судна решили их просто не делать, чтобы в будущем не иметь нареканий со стороны владельцев автомашин – ведь морская вода,

## «ПРИНЦЕССА ВИКТОРИЯ»

461

попадая через штормовые шпигаты на палубу, могла испортить никелировку лимузинов.

Но тем не менее, несмотря на такие отступления от норм обеспечения безопасности судна, «Принцесса Виктория» получила свидетельство на годность к плаванию.

После гибели 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.

## «ТОЙА МАРУ»

26 сентября 1954 года

Японский паром попал в око тайфуна и при входе в порт Хакодате опрокинулся на борт. Из 1198 человек спаслись только 26.

Тайфуны и ураганы обладают огромной разрушительной силой, и судам, попавшим в их эпицентр, редко удается спастись. Название ураганов и тайфунов зависят от места их происхождения или действия:

тропические циклоны в Индии и Бангладеш, ураганы над Атлантическим океаном, тайфуны на северо-западе Тихого океана, тровады в районе Мадагаскара, вилли-вилли в

Западной Австралии, араканы на берегах Карибского моря. Ураганы выделяют за одну секунду столько же энергии, сколько взрыв тысячи атомных бомб, подобных сброшенной на Хиросиму.

Ураганы, тайфуны и другие гигантские вихри зарождаются над морем. Для их образования необходимо, чтобы температура воды на поверхности была не ниже +27°C. Поэтому они и возникают в тропических районах.

Поперечник тропического циклона в среднем составляет 160 километров, хотя встречаются циклоны шириной 500 километров и более. Высота циклона по вертикали колеблется от 11 до 19 километров. Вся система перемещается 320 километров в сутки. Средняя продолжительность «жизни» циклона – 9 дней. За это время он обычно успевает пройти от 2,5 до 3,2 тысячи километров. Гигантские штормовые волны могут в течение одного часа размыть любой берег на глубину 15 метров и более. Удары таких волн по берегу в течение 12 часов приравняются к столетней разрушительной работе морского прибоа.

Когда сила ветра в тропическом циклоне превысит 25 метров в секунду, он становится тайфуном или ураганом. Пока ураган бушует над морем, он почти не теряет своей силы, вздымая волны до 37 метров.

Тайфуны и ураганы особенно опасны для небольших судов, в том числе рыбопромысловых. Так, во время тайфуна в ноябре 1976 года погибло 40 южнокорейских рыболовных судов. Большая часть аварий, которые происходят с рыбопромысловыми судами Японии, связана с

«ТОЙА МАРУ»

действием тайфунов и ураганов. К примеру, в 1970–1983 годах на 1334 маршрутах судов, пролегающих у берегов Японии, а также 252 паромных маршрутах и в зонах рыбного промысла у берегов Японии произошли в среднем 2031 авария крупных судов и 4132 аварии мелких. При

этом на долю тайфунов и штормов приходится 57 процентов аварий рыбопромысловых судов.

Однако ураганы и тайфуны бывают опасны и для крупных судов. Например, в 1983 году тайфун «Эллен» выбросил на скалу панамский теплоход «Зим Манила». Судно получило множественные пробоины корпуса и было списано на металлолом. Такая же печальная участь постигла контейнеровоз «Мозель экспресс» (ФРГ) и «Нептун Циркон» (США). 31 августа 1949 года тайфун «Китти» обрушился на порт Иокогама. Ветер превышал 44 метра в секунду, а волны достигали 5 метров. Из 37 крупных судов, стоявших на якоре в порту, 8 судов понесло по акватории порта, где они столкнулись с другими судами, ударились о волноломы, причалы, плавающие краны, а затем были выброшены на береговые мели, скалы и разбиты. Погибло 15 человек.

Чудовищная по своим масштабам катастрофа произошла в Японском море. Перегруженный сверх всякой меры японский паром «Тойа Мару» вышел в свой обычный ежедневный рейс через пролив Цугару 26 сентября 1954 года. Переход не должен был занять много времени, и капитан

парома решил рискнуть, взяв за «дополнительное вознаграждение» сверхнормативный груз.

Ничто не предвещало беды, море лениво катило пологие волны. А между тем паром попал в «око тайфуна» («глаз бури»). «Око тайфуна» — совершенно уникальное и одно из самых впечатляющих явлений на Земле. Глаз — это не только штилевая зона (хотя полный штиль в нем бывает редко: обычно ветер здесь 4–5 метров в секунду, но зато становится он таким внезапно, и так же внезапно сразу за оком начинается область максимальных ветров!). На границе ока резко обрывается многоярусная стена мощной облачности, эта стена, если смотреть на нее изнутри, то

есть из глаза, нависает подобно гигантскому амфитеатру с крутыми уступами ступеней.

Судно, попавшее в «око тайфуна», внезапно оказывается в полной тишине. Резко прекращаются не только порывы ветра, но и дождь. Температура повышается на 8–10 градусов. На небе вместо низких, темных и плотных туч поднимаются легкие, светлые и очень высокие облака. И вдруг в мгновение все меняется. На паром налетает смертоносный вихрь...

Корма глубоко сидевшего в воде парома была поднята гигантской волной, а нос судна погрузился в море. Вода хлынула внутрь парома через незадраенные люки, иллюминаторы и даже через входные двери салона. Помпы не справлялись со стремительно поступающей водой. Отказали

двигатели. По инерции паром продолжал двигаться вперед. Капитан надеялся, что удастся достичь берега.

464

I

Увы, буквально через минуту паром перевернулся и затонул. Не успевшие ничего понять пассажиры погибли жуткой смертью, захлебнувшись в своих каютах. Как потом подсчитали, число жертв составило 1172 человека, но трупов на поверхность было поднято намного меньше: над ними поработали морские хищники и подводные течения. Можно даже назвать «счастливчиками» тех, кто смог достойно предать земле тела своих близких и любимых.

Но жертвами тайфуна № 15 стали и другие паромы. В ставший одним из самых кошмарных дней в истории мореплавания погибли суда «Токати Мару», «Хидака Мару», «Китами Мару», «Сеокан Мару». Общее количество жертв исчисляется тысячами...

«НОВОРОССИЙСК»

29 октября 1955 года

Советский линейный корабль затонул после взрыва в северной бухте Севастополя. Погибли 608 человек.

Линейный корабль «Новороссийск» — бывший итальянский линкор «Джулио Цезаре» (Юлий Цезарь) достался нашему ВМФ в числе тридцати трех кораблей и вспомогательных судов при послевоенном разделе ВМС Италии странами антигитлеровской коалиции.

Раздел флота воспринимался итальянцами очень болезненно. Военный флот в этой стране традиционно являлся гордостью нации. Для его строительства, наряду с государственными субсидиями, широко использовались денежные вложения граждан страны. Поэтому послевоенный раздел своего флота они осуждали и даже пытались саботировать процесс передачи кораблей новым владельцам, тем более, что такая возможность была, ибо предварительно корабли должны были быть отремонтированы на итальянских заводах.

Линкор сошел со стапелей в 1914 году, но в первой мировой войне участия почти не принимал. Затем последовали две крупные его модернизации и скромное участие в боевых действиях второй мировой войны, когда он получил небольшие повреждения в результате попадания 380-миллиметрового снаряда с английского линкора и бомб авиации неприятеля. Тем не менее к моменту передачи он находился во вполне боеспособном состоянии и не уступал кораблям аналогичного класса, входившим в состав советского ВМФ, которые, кстати, были его ровесниками. Кроме того, у нас планировалось его дальнейшее дооснащение.

В 1949 году линкор, получивший новое название «Новороссийск», благополучно прибыл в Севастополь и вошел в состав кораблей Черноморского флота. Он практически сразу стал флагманским кораблем на нем почти постоянно держал свой флаг командующий эскадрой. Плавал он и под флагом комфлота. Естественно, экипаж линкора отличался высокой морской выучкой.

Утром 28 октября 1955 года линкор «Новороссийск» снялся с бочек № 14, своего штатного места в глубине Севастопольской бухты в районе бухточки Голландия, и вышел в море для замера скоростей на мерной миле и выполнения подготовительной артстрельбы противоминным калибром. Командир линкора капитан 1-го ранга А П Кухта находился в

466

отпуске, поэтому кораблем управлял оставшийся за него старпом – капитан 2-го ранга Г.А. Хуршудов.

Вечером корабль возвратился на базу. Перед входом от оперативного дежурного было получено приказание встать на швартовой бочке № 13, принадлежавшей линкору «Севастополь». В 18 часов корабль направился к указанному месту стоянки. Но при подходе к носовой бочке линкор проскочил ее, хотя, чтобы сдержать инерцию движения, отдал перед этим якорь. Но он сделал это несколько в стороне от обычного места. Потом положение корабля было выправлено, и он встал на левый якорь. Эти детали имели значение при выяснении причин подрыва линкора.

После этого на корабле были ужин, увольнение части экипажа на берег, развод наряда, баня и стирка. Согласно распорядку, часть старшин и матросов сошла на берег в увольнение, съехало также большинство офицеров и сверхсрочников.

Сошел на берег и временно исполняющий обязанности командира Хуршудов.

Старшим на борту остался помощник командира корабля капитана 2-го ранга З.Г. Сербулов. Дежурным по кораблю заступил старший штурман капитан 3-го ранга М.Г. Никитенко, дежурным по низам – командир батареи противоминного калибра лейтенант К. И. Жилин.

Перед ужином на корабль прибыло пополнение – очередная партия переведенных из береговых частей ВМФ в плавсостав моряков. Всего 200 человек. Их успели переодеть в матросское рабочее платье, но оставили сапоги... На ночь их разместили в одном из носовых помещений линкора. Для большинства из них это был первый и последний день военно-морской службы.

В 1 час 30 минут ночи 29 октября 1955 года огромный, закованный в броню корпус линкора содрогнулся от мощного взрыва, многим показавшегося сдвоенным. На всех палубах сразу же пропало электроосвещение. Корабль погрузился в темноту, отключились сигнализация, радиотрансляция. Так как взрыв прозвучал в носовой части, дежурная служба и проснувшиеся моряки бросились на бак, где в свете прожекторов, направленных на линкор с соседних кораблей, увидели большой пролом в средней части полубака, перед первой башней главного калибра. Его вспученные края были загнуты вверх. Сильный запах пороховой гари, стоны, крики, несколько трупов, выброшенных взрывом из подпалубных носовых кубриков, толстый слой ила, призывы о помощи из-за борта и затапливаемых помещений...

Но паники не было. Так как электричество отключилось, аварийную, а затем и боевую тревогу пришлось объявлять с помощью рынды, боцманских дудок и голосами посыльных. Прибывшие на свои посты согласно расписанию моряки стали выносить раненых в корабельный медпункт, спасать оказавшихся за бортом и в заливаемых водой помещениях, но главное – вместе с аварийными партиями пытаться приостановить поступление и распространение воды по кораблю. Но что можно было сде  
467

дать, когда величина пробоины в днище достигала 150 квадратных метров. Врываясь через нее, вода начала заполнять нижние и особенно быстро средние переборки, заставляя аварийные партии все дальше отступать к корме.

С соседних кораблей, на которых тоже объявили боевую тревогу, стали прибывать аварийные партии и медгруппы. Их плавсредствами начали вывозить раненых. Однако остановить распространение воды никак не удавалось. Она стремительно заливала помещения, в том числе выше ватерлинии, что быстро снижало поперечную остойчивость линкора и вело к его опрокидыванию. Тогда Сербулов, выполняя распоряжение заместителя начальника штаба флота капитана 1-го ранга Овчарова, начал буксировку корабля кормой на более мелкое место подошедшим по тревоге буксиром.

Получив доклад о происшествии, на линкор прибыли командующий ЧФ вице-адмирал В.А. Пархоменко, начальник штаба флота вице-адмирал С.Е. Чурсин, член военного совета вице-адмирал Н.М. Кулаков, исполняющий обязанности командующего эскадрой контр-адмирал Н.И. Никольский, а также немало флотских и эскадренных начальников, работников особого отдела и прокуратуры. Первым делом комфлот приостановил буксировку и стал вникать в сложившуюся на корабле обстановку. Тем временем все более погружавшаяся в воду носовая часть корабля вскоре лишила моряков доступа к расположенным там якорным и швартовым устройствам. Решение возобновить буксировку оказалось запоздалым и не принесло желаемого результата. Время шло... Неуклонно увеличивались дифферент на нос и крен на левый борт, однако верных и быстрых решений, которых, естественно, ждали от комфлота (ибо он еще недавно был командующим этой эскадрой, принимал в Севастополе и осваивал этот линкор), к сожалению, не последовало. Они явно запаздывали, а между тем прошло уже три часа после взрыва.

Более того, когда Хуршудов, прибывший на борт за 45 минут до опрокидывания корабля (он жил на окраине города), предложил, оценив обстановку, эвакуировать с линкора не занятых непосредственной борьбой за живучесть корабля моряков, комфлот отрезал: «Не будем разводить панику». Вскоре вышедший наверх начальник технического управления флота инженер-капитан 1-го ранга В.М. Иванов лично доложил ему, что положение становится критическим и корабль вот-вот перевернется, но и этому докладу должного значения не придали. Почему-то никто из руководства ЧФ в те часы не вспомнил о судьбе линкора «Императрица Мария», перевернувшегося здесь в 1916 году в результате аналогичной аварии. Зная, что под килем корабля всего 7–8 метров, ожидали, что он сядет на грунт почти на ровном киле, в худшем случае – завалится на борт. Потому, выслушав доклад Иванова, комфлот разрешил эвакуировать лишь моряков с других кораблей, которые без дела стояли на яте.

В распоряжении по этому поводу было почему-то опущено уточнение, что команда касается моряков других кораблей, и на яте собрались

и построились около тысячи человек, не занятых непосредственно борьбой за живучесть корабля. В тот момент, когда эти моряки начали спускаться в стоявшие у бортов плавсредства, продолжавший крениться линкор вдруг как-то странно дернулся, даже будто несколько выпрямился, а затем стал стремительно валиться на борт. Люди посыпались в воду, попадая под «молот» его борта и надстроек.

В 4 часа 15 минут «Новороссийск» лег на левый борт и, задержавшись в этом положении несколько мгновений, резко перевернулся килем вверх. Сотни моряков утонули сразу, а десятки оказались заточенными в стальных казематах.

Часть команды сумела взобраться на днище корабля, другие отплыли в сторону, и их подобрала спасательные плавсредства. Кое-кто сумел доплыть до берега самостоятельно.

Стресс от пережитого был такой, что у некоторых моряков, доплывших до берега, не выдерживало сердце, и они тут же падали замертво. Моряки, взобравшиеся на днище и снятые потом оттуда спасателями, а также те, кто находились рядом на спасательных судах, слышали внутри корпуса частый, беспорядочный стук. Это подавали о себе весть живые, не успевшие выбраться из отсеков. Отчаянный стук заживо погребенных все нарастал, сливаясь в сплошную дробь.

Среди спасшихся был и комфлот, и практически все руководство флота и эскадры.

Весть о гибели линкора мгновенно распространилась по городу, но поспешивших на берег жителей встречало оцепление. Тогда они поднялись на окрестные холмы и увидели совсем недалеко от берега возвышавшееся над водой огромное днище корабля, вокруг которого скопились спасательные суда, плавкраны, водолазные катера и другие плавсредства. По днищу двигались люди. Все это напоминало поверженного Гулливера с суетящимися около него лилипутами. Вход в главный госпиталь флота буквально осаждали плачущие женщины, пытавшиеся выяснить хоть что-нибудь о судьбе своих близких и знакомых.

Спасатели судна «Карабах», не дожидаясь указаний сверху, вскрыли обшивку корпуса в корме линкора. Через разрез успели спастись семь моряков. Попытка повторить это в другом месте успехом не увенчалась. А потом из отверстия с нарастающей силой стал вырываться сжатый воздух...

Вскоре корабль из-за выхода воздуха из воздушных мешков стал медленно погружаться. Запоздалые попытки заварить прорези ничего не дали. К утру 30 октября «Новороссийск» затонул.

Тогда возникла идея использовать проходившую на флоте испытания станцию звукоподводной связи. Правда, эффект от нее был односторонний: на поверхности слышали лишь, как обреченные люди в отсеках пели «Варяга». В один из кормовых кубриков корабля, где были живые люди, направили четырех водолазов с запасными дыхательными аппаратами. С невероятным трудом им удалось вывести еще двоих, которые,

^НОВОРОССИЙСК\*

увы, оказались последними из спасенных, ибо при дальнейших спусках водолазы живых больше не обнаружили.



1 ноября водолазы, спускавшиеся к затонувшему линкору, уже не слышали никаких звуков...

Вот как описал гибель «Новороссийска» Виталий Говоров:

«На шесть часов двадцать девятого октября был назначен выход в море крейсера «Молотов», где я служил в должности командира дивизиона «живучести». Крейсер стоял метрах в двухстах пятидесяти от линкора. Я отдыхал в каюте, ждал сигнала готовности корабля к выходу в море. Вдруг что-то толкнуло меня и подбросило на койке. Я услышал глухой звук взрыва. Через три-четыре минуты прозвучала команда: «Баркас к правому трапу. Кормовой аварийной партии построиться на юте». Все команды были выполнены необычайно быстро, в этом уже чувствовалось внутреннее напряжение моряков. Прибыв на ют, получил боевую задачу от командира крейсера капитана 1-го ранга Каденко: «Отправиться на линкор «Новороссийск» и оказать помощь».

Через десять минут после взрыва мы были на борту «Новороссийска». Линкор стоял с малым дифферентом на нос, с небольшим креном на правый борт. Освещения в носовой части корабля не было. Доложив вахтенному офицеру о прибытии, я направился в район взрыва.

Увиденное потрясло меня: развороченные палубные листы горой поднимались над палубой, на их рваных концах и на них висели разорванные человеческие тела. А под ногами был слой ила, перемешанного с кровью.

Не встретив никого из командования линкора, я направился искать пост энергетика живучести.

По пути в одном из помещений столкнулся с матросами аварийных постов. Их было человек 12–15, ожидавших каких-либо команд. Поскольку я оказался единственным в этой части корабля офицером, я принял командование на себя. Телефонная связь не работала, в помещении темно... Первой моей командой было: «Крепить носовую переборку, палубные люки». Через них уже пробивалась вода. Часть матросов я отправил закрывать иллюминаторы. Я никого из них не знал, так же как не знал и устройства этого корабля, но отлично понимал, что если внутрь корабля поступает вода, выдавливает переборки, если расходятся швы, то с этим надо бороться. Я рассчитывал на выучку матросов и не ошибся.

Аварийщики были хорошо подготовлены, знали, что как надо делать. А вода все прибывала. Крен стал уже на левый борт, дифферент увеличился. Через палубные люки из каких-то помещений, куда мы проникнуть не могли, сочилась вода. Не имея легких водолазных аппаратов, матросы ныряли в люк и пытались изнутри заделать щели. Только когда вода доходила мне до подбородка (мой рост 186 см), я давал команду покинуть помещение. Все острее ощущалась нехватка аварийного материала и инструментов. В дело пошли столовые ножи и вилки, вместо кудели рвали

простыни, вместо ручников использовали собственные кулаки, обмотанные полотенцами.

470

А потом нам передали команду: «Прибывшим с других кораблей собраться на юте». Я поблагодарил матросов за мужество и поднялся на палубу. Но на ют попасть не успел. Я прошел всего пятнадцать – двадцать метров по левому борту, как корабль начал опрокидываться. Успел схватиться за поручень трапа, заметил, как стремительно промелькнул флаг на фоне освещенных окон домов за угольной пристанью.

Я падал спиной вниз и видел, как с накрывавшей меня палубы корабля с грохотом сыпались в воду люди. И до сих пор мне помнится казавшийся тогда коротким, но по-звериному страшный тысячеголосый крик ужаса. И все.

Меня накрыло кораблем. Я в какой-то момент потерял сознание, оно ко мне вернулось под водой. И тогда я почувствовал рядом что-то копошащееся, толкающее ногами и руками. Сам попытался двигаться, но ничего не получилось. Чувствовал, что грудь прижата к чему-то плоскому, и это плоское вдавливало страшной тяжестью. И ощущение этой тяжести не забыть до сих пор. Успел нахлебаться воды и вновь потерял сознание. Последняя мысль перед провалом в темноту: «Как глупо приходится погибать...»

Сознание вернулось вновь, когда я летел вверх в огромном пузыре воздуха. Воздух вырвался из затапливаемого помещения с такой силой, что как струей выбил меня из-под палубы, оборвав все пуговицы на кителе и сорвав брюки. Я оказался на поверхности, где-то в метре от днища линкора. Я не стал на него взбираться, сработал рефлекс, что может засосать в воронку.

Потом меня подняли на баркас. Вскоре я оказался в госпитале. Сотрясение головного мозга, ушиб грудной клетки, спина — сплошной синяк без кожи, кровохарканье. Правая рука висела плетью — как потом оказалось, был отрыв лопатки.

Уже после гибели линкора стало точно известно, что корабль спасти было нельзя. Это определили академические расчеты. Невозможно было спасти линкор, но многих людей — да. На борту «Новороссийска» находились семь адмиралов и около тридцати старших офицеров. Можно было бы задержать момент опрокидывания. Буксировка линкора на мелкое место, начатая где-то около двух ночи, когда уже был выровнен крен, привела к свободному перетеканию тысяч тонн воды с одного борта на другой, что в итоге приблизила момент опрокидывания.

Причиной трагедии линкора стал, очевидно, взрыв глубинной мины, оставшейся со времен второй мировой войны. Я не верю в версию о диверсантах, так как воронка на месте взрыва на дне бухты эквивалентна взрыву заряда весом 1100–1200 кг взрывчатки. Диверсионные лодки не способны к перевозке такой массы груза».

Взрыв был такой сильный, что пробил насквозь — от днища до верхней палубы — весь многоэтажный бронированный корпус линкора, образовав в нем огромный пролом. Все самые страшные разрушения пришлось на наиболее густонаселенную часть линкора, где в носовых куб  
.НОВОРОССИЙСК»

471

риках, расположенных на нескольких палубах-этажах, спокойно спали сотни матросов и старшин.

По оценке правительственной комиссии, при взрыве сразу же погибло не менее 150–170 человек, было ранено около 130. По данным совета ветеранов линкора, погибли 608 человек.

В то время объявлять траур, кроме как по случаю смерти вождей, у нас не было принято. Поэтому празднование и парад по случаю 7 ноября даже в одном, объятom горем, Севастополе никто отменить не решился,

как и праздничную иллюминацию, и торжественное собрание с последующим концертом. Так они и прошли с мрачными членами правительственной комиссии в президиуме и весьма сдержанными аплодисментами в адрес артистов, которые в ходе концерта как могли старались избежать мажорного настроения. Лишь адмирал В.А. Андреев, сменивший Пархоменко на посту командующего флотом, в начале приема морского парада направился на катере к месту, где на грунте лежал «Новороссийск», и на глазах тысяч горожан, собравшихся на берегу, и тысяч моряков, стоявших на палубах кораблей, отдавая воинскую честь погибшим, обошел его и лишь тогда направился к кораблю парадного строя.

Решением Совета Министров СССР расследование причин катастрофы было поручено специальной правительственной комиссии под председательством зампредсовмина В.А. Малышева. Комиссия с группой военных и гражданских специалистов, в качестве экспертов, прибыла в Севастополь уже к исходу 29 октября. Вместе с ними, несмотря на перенесенный инфаркт, по личной инициативе приехал и Адмирал Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов, но смог принять участие в ее работе только как наблюдатель.

Комиссия начала свою работу с рассмотрения наиболее вероятной версии взрыва на линкоре: самопроизвольное возгорание и детонация артиллерийского боезапаса в погребе 1-й башни главного калибра, учитывая возможность халатности при его хранении или даже злого умысла. Следует также иметь в виду, что в ходе проводившейся частичной выгрузки боезапаса произошел взрыв одного из снарядов этого (еще итальянского) комплекта на стенке арсенала при невыясненных обстоятельствах. Тогда решили ускорить его замену на новые снаряды отечественного производства, спланировав после праздников окончательную выгрузку старьих. Кроме того, как наиболее вероятная причина происшествия на линкоре она была названа и в докладе командования ЧФ, на что последовало указание Н.С. Хрущева: «Виновных — под суд!»

Первым подозреваемым стал Марченко, как командир дивизиона главного калибра, в чьем заведовании находился данный погреб. К счастью, кроме самого Марченко спаслись и несколько его подчиненных, с кем он уже после взрыва осматривал боезапас, и те подтвердили, что он был цел. Однако лишь после доклада водолазов, детально обследовавших пробоину и установивших, что взрыв был внешним, с него сняли все подозрения и даже выразили благодарность за грамотные действия по своему

472

менному стопорених) башен главного калибра, что исключило ухудшение ситуации при большом крене корабля.

Тогда начали выяснять, что же могло взорваться под кораблем: мина, торпеда, бомба или какой-либо снаряд? А также — почему линкор имел недостаточную живучесть и что привело его к переворачиванию? Пришлось привлечь военных и гражданских специалистов по кораблестроению и вооружению. Праздники, установленные сроки расследования и другие дела поджимали. Поэтому все торопились, работая круглосуточно, а строгая секретность расследования ограничивала круг привлекаемых специалистов.

Хотя на отпечатанном докладе комиссии стоит дата «17 ноября», обсуждался этот вопрос на Президиуме ЦК КПСС 16-го. Первым по данному вопросу выступил министр обороны Маршал Советского Союза Г. К. Жуков. Он дал свою оценку причин гибели корабля и условий, способствовавших этому. Вскользь отметив недостатки и упущения, выявленные на Черноморском флоте, он подверг резкой критике деятельность Главнокомандующего ВМФ, создав тем самым соответствующую атмосферу заседания. Затем Малышев огласил результаты работы комиссии. В

ее докладе, в частности, отмечалось: «Можно считать твердо установленным следующее – после взрыва и получения пробоины в носовой оконечности линкора, находясь 2 часа 45 минут на плаву, мог и должен был быть спасен...»

По мнению правительственной комиссии, прямыми виновниками гибели людей и линкора «Новороссийск» являются: командующий Черноморским флотом вице-адмирал Пархоменко, и. о. командующего эскадрой контр-адмирал Никольский и и. о. командира линкора капитан 2-го ранга Хуршудов. Прямую ответственность за катастрофу с линейным кораблем «Новороссийск», и особенно за гибель людей, несет также и член военного совета Черноморского флота вице-адмирал Кулаков... Поспешно, неправильно и преступно легкомысленно оценив положение линкора, ни командующий флотом Пархоменко, ни член военного совета Кулаков, ни и. о. командующего эскадрой Никольский не приняли в первые же минуты по прибытии на корабль такие простые и совершенно необходимые меры, как введение в действие главной машинной установки (на что ушло бы не более 30–40 минут, так как установка была горячая), и не приказали осуществить перевод сильно поврежденного корабля на мелкое место, на глубину 11–12 метров. Вместо этого Пархоменко отдал безграмотно и к тому же запоздало команду оттаскивать к берегу сильно поврежденный и стоящий на якоре линкор сравнительно маломощными буксирами. Буксиры провозились у самого корабля около двух часов до самого опрокидывания линкора, но отбуксировать его не смогли. Это и предопределило его гибель.. Комфлот Пархоменко, член военного совета Кулаков, а также Никольский и Хуршудов свою роль командиров в деле спасения линкора свели только к выслушиванию и слепому одобрению сделанных впопыхах сообщений о ходе работ по борьбе с по

473

ступающей водой. Следовательно, вся тяжесть и ответственность борьбы за спасение линкора была переложена на молодых офицеров товарищей Матусевича, Городецкого и на начальника техуправления ЧФ товарища Иванова, как следует не знавшего этого корабля. Эти товарищи погибли на боевых постах...»

Решение Президиума ЦК было кратким: «...Этот тяжелый случай свидетельствует о расхлябанности и серьезных недостатках в ВМС и показывает, что руководство ВМФ находится в неудовлетворительном состоянии». В его развитие, уже решением правительства, должностные лица, признанные основными виновниками гибели корабля, были сняты со своих должностей и понижены в воинских званиях. Более того, командир линкора Кухта был уволен со службы, а вскоре это произошло и с Главкомом Н.Г. Кузнецовым.

Правительственная комиссия работала в Севастополе с 30 октября по 4 ноября 1955 года, и за такой короткий срок она не могла детально разобраться во всем, что было связано с гибелью линкора «Новороссийск». Поэтому была принята наиболее вероятная «минная» версия о подрыве корабля на старой немецкой mine. Однако она оставляла нерешенными

многие вопросы, однозначных ответов на которые нет и поныне. Среди них такие:

как могла эта мина сохранить боеспособность, если все 24 мины, обнаруженные и поднятые водолазами за 1951–1953 годы в Севастопольской бухте, имели разряженные ниже пределов электробатарей, как и несколько мин, найденных там позже, что не позволяло произвести штатный подрыв их взрывчатки;

почему взрыв произошел через 8 часов 08 минут после отдачи якоря и

протаскивания его цепи по грунту, что якобы инициировало мину, до тех пор молчавшую, несмотря на то, что на эти бочки после войны корабли класса линкор становились 140 раз (!), когда известно, что немцы неизменно вводили в приборы срочности своих мин установки, кратные 1 часу в пределах до 6 часов или 1 суткам в пределах до 6 суток;

почему характер воронки от взрыва говорит о том, что некий заряд взорвался над фунтом, а не на нем, и тем более не а нем;

почему сейсмограммы соответствующих крымских станций, зафиксировавших взрыв 29 октября, так отличаются от сейсмограмм двух контрольных взрывов мин аналогичной мощности, произведенных спустя три Дня;

почему характер повреждений линкора не соответствует ни расчетным объемам разрушения его конструкций, ни последствиям, полученным от подрыва на подобных минах аналогичных кораблей в годы войны;

почему многие моряки линкора отметили как бы двойной взрыв, и что за огонь наблюдался вдоль ватерлинии от носовой части корабля до бго миделя по правому борту.

Большинство ветеранов линкора тогда считало и считает, что взрыв ^рабля – результат диверсии.

474

Передача в 1949 году крупнейшего корабля итальянского флота Советскому Союзу была расценена неофашистскими группировками как национальный позор. Искупить его поклялся на своей золотой шпаге, полученной от короля за ряд успешных диверсий против английского флота в годы войны, князь Боргезе, потомок старинного рода, командующий специальным диверсионным соединением боевых пловцов и взрывающихся катеров. У этого человека слово редко расходилось с делом. К тому же он обладал самыми разветвленными связями как в военно-политических сферах своей страны, так и за рубежом. О больших возможностях Боргезе говорит и его попытка военного переворота в стране, предпринятая им и его сторонниками в ночь с 7 на 8 декабря 1970 года.

Вспомнили пророчество итальянцев при передаче линкора о том, что он долго не проплывает. Настораживал тот факт, что взрыв произошел в самом уязвимом на корабле месте и в наиболее удобное для диверсии время суток и что об этом уже буквально через считанные часы (ранним утром 29-го) сообщило зарубежное радио, а также то, что итальянцы большие мастера в подобных делах. Позднее широко распространились слухи о награждении группы итальянских боевых пловцов высокими наградами за выполнение некоего спецзадания, о появлении в тамошней прессе фотоснимка, сделанного в момент гибели корабля, который можно было получить только благодаря особой высокочувствительной пленке и сделать с заранее выбранного места, а также о наличии в одном из закрытых музеев ВМС Италии стенда, посвященного выполнению этой акции.

Да и сама правительственная комиссия указывала, что «нельзя полностью исключить предположение, что причиной подрыва линкора явилась диверсия», ибо «неудовлетворительная организация охраны водного района не исключает проникновения в бухту подводных диверсантов».

Технически возможность диверсии в Севастопольской бухте облегчалась тем, что к 1955 году в итальянских ВМС были созданы весьма совершенные

сверхмалые подводные лодки, предназначенные для высадки боевых пловцов, — «5X-404» и «8X-506».

Прямых доказательств причастности итальянских подводных диверсантов к взрыву 29 октября нет. Вся «итальянская версия» построена пока что на цепи косвенных улик и умозрительных предположений.

Было ли все именно так или иначе, да и было ли вообще — вопросы, которые пока надолго останутся без ответов. Сомнительно, что в итальянских архивах хранятся какие-либо документы, проливающие свет на взрыв под днищем «Новороссийска». Подобная акция могла быть проведена скорее всего как частное дело «группы патриотов», располагавших достаточными средствами как для покупки «карманной подводной лодки», так и для фрахта торгового судна. Хотя, разумеется, не без ведома, а то и при прямом содействии спецслужб, той же СИФАР, например, — разведывательной службы вооруженных сил Италии, или в сотрудничестве с ЦРУ.

То, что «итальянская версия гибели «Новороссийска» принималась главным командованием ВМФ всерьез, доказывает, пожалуй, и тот факт,,

^НОВОРОССИЙСК»

475

что вскоре после взрыва линкора все бывшие итальянские корабли (крейсер «Керчь», четыре эсминца, подводная лодка) были выведены из боевого состава Черноморского флота и отправлены на резку. Видимо, чтобы не провоцировать новых диверсий. И если кому-то из наших адмиралов до октября 1955-го подводные диверсанты казались лишь персонажами приключенческих книг, то с того же черного года и по наши дни на всех кораблях советского ВМФ, где бы они ни стояли — у родного причала или на якоре в нейтральных водах, — каждую ночь несет вахта ПДСС — против диверсионных сил и средств. Каждую ночь матросы-автоматчики в стальных касках вместо бескозырок вглядываются в черную воду у бортов своих кораблей. Это своего рода вахта памяти «Новороссийска».

Много лет спустя на пресс-конференции в ходе визита в Россию главнокомандующий ВМС Италии адмирал Г. Вентуриони на вопрос о причастности итальянских диверсантов к гибели линкора «Новороссийск» ответил: «С журналистской точки зрения, это было бы интересно, если это было бы правдой, но с высоты своего положения я должен сказать, что это вымысел. Этого не могло быть, и данный несчастный случай произошел не по вине итальянских пловцов».

«АНДРЕА ДОРИА»

26 июля 1956 года

Итальянский лайнер «Андреа Дориа» столкнулся у острова Нантакет со шведским теплоходом «Стокгольм» и затонул через 11 часов. Погибли 55 человек.

В среду 25 июля 1956 года в 14 часов 40 минут капитан итальянского лайнера «Андреа Дориа», заметив приближение тумана, поднялся на мостик

По международным «Правилам для предупреждения столкновения судов в море» (ППСС) капитан в условиях тумана обязан был снизить скорость своего быстроходного лайнера. Однако любое уменьшение

хода связано с задержкой прибытия в Нью-Йорк. Хотя итальянская пароходная компания не требовала нарушать международные правила ради соблюдения расписания, но Пьеро Каламаи знал, что любое опоздание оборачивается для компании колоссальными убытками.

«Андреа Дориа», пережив ночной шторм, уже опаздывал на час. Две турбины судна работали на полный ход вперед, развивая мощность 35 000 лошадиных сил. Паровые турбины вращали со скоростью 134 оборота в минуту два гигантских винта судна, диаметром около пяти метров каждый. Громадное одиннадцатипалубное судно шло через океан полным ходом в 23 узла. Именно такую скорость и необходимо было непрерывно выдерживать от Гибралтара – у выхода из Средиземного моря – до плавучего маяка «Амброз» – у входа в нью-йоркскую гавань, чтобы прибыть в порт точно по расписанию.

«Андреа Дориа» был не просто лайнер. Он олицетворял возрождение итальянского торгового флота после второй мировой войны. Закладка лайнера состоялась в 1949 году на известной верфи «Ансальдо», расположенной в пригороде Генуи, а 16 июня 1951 года он торжественно был спущен на воду. Еще 18 месяцев ушло на внутреннее оборудование корабля. В декабре 1952 года «Андреа Дориа» успешно прошел ходовые испытания.

Судно с валовой вместимостью 29 100 регистровых тонн, имевшее длину 212 метра и ширину 27,5 метра, относилось к числу самых крупных и быстроходных судов в мире. Помещения корабля украшали произведения искусства. В каютах и салонах – изящная удобная мебель, облицованные деревянными панелями стены, отраженный электричес

\*АНДРЕА ДОРИА»

477

кий свет. В каждом классе – кинозал и плавательный бассейн с площадкой для отдыха.

17 июля 1956 года «Андреа Дориа» покинул Геную и совершил обычное турне вдоль побережья Средиземного моря, заходя для приема пассажиров, груза и почты в Канн, Неаполь и Гибралтар. В пятницу, 20 июля, в половине первого ночи судно вышло из Гибралтара, направляясь в Северную Атлантику. Капитан Каламаи сделал в своем личном журнале следующую запись – «Всего у нас на борту 1134 пассажира, из них 190 первого класса, 267 – второго и 677 – третьего, 401 тонна груза, 9 автомашин, 622 места багажа и 1754 мешка с почтой».

25 июля наступил последний день рейса. За кормой «Андреа Дориа» осталось 4000 миль. Капитан Каламаи избрал кратчайший путь в северной части Атлантического океана – плавание по дуге большого круга – через Азорские острова и далее на запад, к плавучему маяку «Нантакет», за которым вскоре должен был показаться берег Соединенных Штатов. Маяк «Нантакет» представлял собой небольшое, окрашенное в красный цвет судно, поставленное на якорь в открытом океане на расстоянии 50 миль от одноименного острова, за пределами мелководья у его берегов.

Для другого судна – сверкающего, белоснежного, с выкрашенными в желтый цвет трубой, мачтой и колоннами, маяк «Нантакет» был пунктом прощания с Америкой. Лайнер «Стокгольм» судоходной компании «Суидиш Америкэн лайн», круглый год совершающий трансатлантические рейсы в скандинавские страны, в этот день в 11 часов 31 минуту покинул Нью-Йорк. На его борту находились 534 пассажира.

Спущенный на воду в начале 1948 года «Стокгольм» первым в послевоенные годы среди пассажирских судов новой постройки стал совершать рейсы через Северную Атлантику. Он был самым крупным из шведских судов, но, вместе с тем, самым маленьким среди пассажирских лайнеров, курсировавших через Северную Атлантику.

В 1953 году шведская компания увеличила размеры надстройки «Стокгольма», в результате чего число мест для пассажиров было доведено до 548. Но судно сохранило свои обтекаемые очертания гоночной яхты. У него был удлиненный бак, остро срезанный нос эсминца и изящно закругленная корма крейсера. Длина его составляла 160 метров, ширина – 21. Судно имело семь палуб, закрытый бассейн для плавания.

Опытнейший 63-летний капитан «Стокгольма» Норденсон слыл строгим, требовательным человеком. «Стокгольм», принадлежавший шведской судоходной компании, содержался в безукоризненном порядке

Итак, «Стокгольм» шел курсом 90 градусов, точно на восток. Он должен был пройти в одной миле от плавучего маяка «Нантакет», а затем изменить курс к северу, к берегам Скандинавии. Это был самый короткий и экономичный путь в северную Европу.

Никаких юридических или иных мотивов, принуждавших «Стокгольм» или «Андреа Дориа» идти в океане так называемым «рекомендованным

478

путем», не существовало, поскольку ни шведская, ни итальянская пароходные компании не являлись участниками Соглашения о морских путях в северной части Атлантического океана.

На командном мостике «Стокгольма» вахту нес третий штурман Карстенс-Йоганнесен, человек молодой и довольно самоуверенный. Он почти автоматически выполнял обязанности вахтенного штурмана, когда на экране радиолокатора немного слева на носу появился эхосигнал другого судна. До него было не менее 12 миль. Карстенс вскоре убедился, что корабль приближается к «Стокгольму».

Когда до незнакомого судна оставалось 6 миль, штурман стал ожидать появления его топовых огней. Согласно Международным правилам, на правом борту каждого судна должен быть виден зеленый огонь, а на левом – красный. При этом вступает в силу правило о расхождении встречных судов: «Когда два судна с механическими двигателями идут прямо 5 или почти прямо друг на друга таким образом, что возникает опасность столкновения, каждое из судов должно изменить свой курс вправо так, чтобы каждое судно могло пройти одного у другого по левому борту».

Радиолокатор показывал, что суда быстро сближаются – пять, четыре, три и, наконец, две мили, – но из-за тумана огней не было видно!

«Стокгольм» продолжал идти со скоростью 18 узлов. Огни открылись прямо по носу, чуть слева от курса лишь на расстоянии 1,8 мили. Суда



сближались на милю каждые полторы минуты, до столкновения оставалось менее трех минут...

«Андреа Дориа» вошел в туман несколько часов назад. На мостике судна находились капитан Пьеро Каламаи и два вахтенных штурмана. При помощи радиолокатора они напряженно следили за встречным судном, эхосигнал которого был обнаружен на расстоянии 17 миль почти прямо по носу. Корабли быстро сближались, но никто не видел в этом опасности, считая, что их курсы не пересекаются. «Андреа Дориа» продолжал следовать со скоростью 22 узла, когда справа сквозь пелену тумана показались огни встречного судна...

Если верить показаниям сторон, то каждое из судов сделало правильный маневр, исходя из обстановки, наблюдаемой с его мостика. Со «Стокгольма» увидели огни встречного судна слева и для увеличения расстояния между судами при расхождении отвернули вправо. С «Андреа Дориа» заметили огни встречного судна справа и для безопасности отвернули влево.

Но далее каждая из сторон утверждала, что вслед за этим встречное судно внезапно повернуло и пошло на пересечение курса. Через несколько мгновений произошло столкновение двух современных пассажирских лайнеров, построенных по последнему слову техники и оснащенных новейшими по тем временам навигационными приборами!

Приводимый в движение дизелями мощностью 14 600 лошадиных сил, «Стокгольм» вонзился в стальной корпус «Андреа Дориа» Носовая часть корпуса шведского судна имела обшивку из прочных стальных листов толщиной два с половиной сантиметра. Нельзя сказать, что нос имел

«АНДРЕА ДОРИА»\*

479

ледокольную конструкцию, скорее он был подкрепленным — для плавания под конвоем ледокола у Скандинавского побережья.

С сокрушающей силой, силой более миллиона тонн, нос «Стокгольма» протаранил мчавшееся с большой скоростью итальянское судно и стал кромсать его, словно оно было из тонкой жести «Андреа Дориа» круто развернулся и, вспенивая гигантскими винтами море, потащил за собой сцепившийся с ним «Стокгольм». Затем суда разделились «Андреа Дориа», турбины которого все еще работали на полную мощность, избавился от кинжала, вонзившегося ему в бок. «Стокгольм», вся поступающая сила которого иссякла при ударе об итальянский лайнер, проскользнул вдоль его борта.

На «Стокгольме» паники не было. Повреждения получила лишь его носовая часть, где находились помещения для команды. На судне повсюду горел яркий свет, крен был почти незаметен, все признаки полученного повреждения и угрожавшей опасности были скрыты от взоров пассажиров.

По прибору, установленному на мостике, капитан Норденсон видел, что дифферент судна на нос составляет 1 метр 10 сантиметров, крен на правый борт — 4 градуса. Носовые отсеки были самыми маленькими, поэтому их затопление не было опасно для жизни судна

А что же «Андреа Дориа»? Корабль содрогнулся от страшного удара и в течение минуты накренился на правый борт. Морская вода хлынула внутрь судна. Тысячи тонн воды вливались в пробоину на правом борту. Полученного повреждения никогда никто не измерял, но, по достоверным данным, пробоина, имевшая очертания носа «Стокгольма» и поэтому

постепенно к низу суживавшаяся, имела в своей верхней части ширину около двенадцати метров. Семь из одиннадцати палуб итальянского лайнера, начиная от палубы надстройки и далее вниз, до находившихся в двойном днище цистерн с мазутом и маслом, были повреждены. Согласно расчетам, штевень «Стокгольма» проник в корпус «Андреа Дориа» на уровне палубы «С» у ватерлинии – на пять с половиной метров, и примерно на два метра – в трюм, ниже ватерлинии. По всем установленным впоследствии признакам забортная вода проникла сразу только в один из одиннадцати водонепроницаемых отсеков.

После столкновения прошло две минуты, но «Андреа Дориа» от крена на правый борт так и не избавился. Стрелка кренометра показывала 18 градусов, затем 19, 20... Если бы «Стокгольм» нанес удар по любому из трех отсеков машинного отделения или даже по переборке между двумя отсеками, последствия полученного повреждения не были для итальянского лайнера столь губительными. Поврежденный отсек был бы затоплен забортной водой по всей ширине судна, и от этого едва ли мог возникнуть какой-либо крен. «Андреа Дориа» осел бы глубже в воду, и его можно было бы благополучно отбуксировать к берегу.

Но повредив отсек глубоких цистерн, «Стокгольм» нанес удар по самому уязвимому месту. Его нос разорвал пять топливных цистерн только

480

вдоль правого борта, не тронув ни одной вдоль левого К концу рейса все десять топливных цистерн были пусты. Около 500 тонн забортной воды хлынули в цистерны правого борта, увеличивая нагрузку с одной стороны судна, в то время как содержащие воздух цистерны левого борта сохраняли плавучесть. Чем больше кренилось судно на правый борт, тем больше сотен и тысяч тонн воды вливалось в пробоину в борту, тем больше становился крен. Сомнения в том, что судно рано или поздно опрокинется на правый борт и пойдет ко дну, уже не было.

После столкновения в течение некоторого времени в котельном и главном машинном отделениях было сухо, но постепенно туда с верхних палуб проникла вода с маслом. Механики понимали, что, несмотря на работу всех имевшихся на судне насосов, битва проиграна.

Капитан приказал передать сигнал SOS. В водах, где находился итальянский лайнер (между плавучим маяком «Нантакет» и Нью-Йорком), царило оживленное судоходство, и капитан Каламаи надеялся, что поблизости окажется много судов.

Самый жестокий удар нос «Стокгольма» нанес пассажирам на палубе «С», где располагались наиболее тесные и дешевые каюты. Находившиеся в них пассажиры (большинство – семьи итальянских эмигрантов) не имели возможности спастись. Число погибших в тридцати каютах правого борта составило более половины всех жертв на судне. Одиннадцать кают стали могилой для двадцати шести человек. Если некоторые и не погибли под ударом носа «Стокгольма», то через несколько секунд захлебнулись в воде, когда «Андреа Дориа» накренился на правый борт и палуба «С», расположенная у нормальной ватерлинии, погрузилась в волны.

Пассажиры, застигнутые в салонах, барах, комнатах для карточной игры, библиотеках, а также в бальных залах, расположенных на верхних палубах судна, стали спокойно расходиться по своим местам. Паники не было.

По аварийному расписанию каждый из 1250 пассажиров и 575 членов команды должен был сесть в одну из шестнадцати спасательных шлюпок. Всего восемь человек должно было остаться на борту судна для управления восемью лебедками, спускавшими все шестнадцать шлюпок

Первоначальный крен, достигший 18 градусов, поставил лайнер в крайне тяжелое положение – конструкция шлюпбалок допускала спуск спасательных вельботов при крене, не превышающем 15 градусов. По этой причине все шлюпки левого, повышенного, борта не могли быть спущены на воду и половина людей, находящихся на борту лайнера, по существу была обречена на гибель. Лишь тихая погода и быстрый подход к месту аварии других крупных судов позволили избежать более ужасных последствий катастрофы...

Люди спускались в подходившие шлюпки по канату с высоты двухэтажного дома. Естественно, что пожилым людям и детям это было не под силу. Детей бросали в шлюпки на растянутые одеяла, а пожилым людям

«АНДРЕА ДОРИА\* 481

приходилось либо прыгать в воду, либо с невероятными трудностями, пользуясь помощью более крепких спутников, спускаться по канату.

Ближе всех к месту катастрофы оказалось грузовое судно «Кейп Энн» длиной 119 метров. На борту судна была команда из сорока четырех человек.

Изменили курс и направились к «Андреа Дориа» норвежское грузовое судно «Дионне», американский военный транспорт «Рядовой Уильям Томас», а также гигантский французский лайнер «Иль де Франс», направлявшийся во Францию и имевший на борту 940 пассажиров и 826 человек команды.

На «Стокгольме» к спуску спасательных шлюпок приступили во втором часу ночи. Но еще раньше в 00 часов 45 минут к месту происшествия подошел «Кейп Энн». В 1 час 23 минуты появился американский военный транспорт «Рядовой Уильям Томас», поспешно спустивший на воду два моторных бота.

После столкновения на «Андреа Дориа» паники не было. Хаос царил только на палубах кормовой части судна, где собрались пассажиры туристского класса. В других отсеках, занимавших две третьих площади судна, было относительно спокойно. Пассажиры, находившиеся в секторах первого и второго класса прогулочной и шлюпочной палуб, даже не знали, что началась эвакуация. Добравшись до мест сбора и очутившись на левой стороне судна, люди оставались там, ожидая, когда им объявят, что делать дальше. Ожидание было тем более мучительным, что они находились в неведении относительно своего положения. Когда разнеслась весть о прибытии «Иль де Франса», отчаяние сменилось надеждой, надежда – уверенностью, что спасение близко.

Для «Иль де Франса», мчавшегося со скоростью 22 узлов к «Андреа Дориа», обстоятельства складывались как нельзя лучше. Уже в пятнадцати милях от места аварии все было готово: спасательные шлюпки, пища, одеяла, дополнительные каюты, койки в лазарете. Без четверти два ночи туман поредел и исчез. Подойдя на расстояние двух миль, французский капитан де Боден глазами отыскал среди четырех судов накренившийся «Андреа Дориа».

В эфире звучали тревожные сообщения:

1.43. «Андреа Дориа»: «Положение угрожающее. Нужно как можно больше шлюпок. Свои спустить не можем».

2.20. «Иль де Франс»: «Спустили на воду 10 шлюпок».

2.24. «Кейп Энн»: «Подняли на борт первую шлюпку со спасенными с «Андреа Дориа».

3.20. «Стокгольм»: «Всем, всем, всем! Говорит «Стокгольм». У нас разрушена носовая часть судна. Трюм № 1 затоплен. В других частях повреждений нет. Попытаемся дойти до Нью-Йорка своим ходом. Во избежание несчастного случая просим сопровождать до Нью-Йорка».

3.22. Катер береговой службы «Эвергрин». «Кейп Энн» подбирает лю 482

дей с «Андреа Дориа». Требуется медицинская помощь. «Стокгольм» поврежден, но, видимо, может идти своим ходом».

3.59. «Эвергрин»: «Кейп Энн» принял на борт 200 человек с «Андреа Дориа». Спасательные работы продолжаются».

4.05. Военный транспорт «Рядовой Уильям Томас»: «Подобрал 50 человек».

4.25. «Стокгольм»: «На борту «Стокгольма» примерно 425 спасенных».

4.55. Радио береговой службы: «Спасены 875 человек. Вылетает вертолет. «Стокгольм» готов продолжать рейс, но пока стоит на месте».

6.10. Неизвестное судно: «Андреа Дориа» сильно накренен. Кромка главной палубы вошла в воду».

6.19. Береговая служба радирует на «Стокгольм»: «Суда береговой службы «Тамара» и «Оваско» будут сопровождать вас до Нью-Йорка».

7.10. «Иль де Франс»: «Спасено 1000 человек».

К 7 часам утра на «Андреа Дориа» не осталось ни одного человека.

В пять минут седьмого была поднята на борт и закреплена на шлюпбалках последняя спасательная шлюпка, а спустя десять минут «Иль де Франс» отправился в Нью-Йорк. Огромное судно стало медленно обходить печальный «Андреа Дориа» по широкой дуге. Прощаясь, лайнер трижды приспустил трехцветный флаг Франции, а капитан де Бодеан дал три протяжных гудка. Это был прощальный салют в честь одного из юных и прекрасных представителей сословия роскошных лайнеров.

«Андреа Дориа» затонул в 10 часов 09 минут 26 июля 1956 года в двух милях к юго-западу от того места, где одиннадцать часов назад столкнулся со «Стокгольмом». На темной поверхности моря появился изумрудный пенистый след длиной около 215 метров. «Андреа Дориа» погрузился в волны правым бортом, носом вниз. Его корма задралась высоко над водой, а затем тоже скрылась в пучине.

Члены итальянской команды по традиции стали кидать в море все, что раньше принадлежало лайнеру: ключи, ручные фонари, прочую мелочь. Они платили дань безмолвному и жестокому морю и стремились избавиться от всего, что напоминало несчастное судно и могло принести им несчастье...

Тем временем капитан Норденсон осторожно маневрировал «Стокгольмом», проверяя его мореходность. В 10 часов 15 минут судно в сопровождении «Оваско» пошло в Нью-Йорк со скоростью 8,4 узла.

Это была самая крупная и самая успешная в истории мореплавания спасательная операция. Из 1706 человек пассажиров и экипажа, находившихся на борту «Андреа Дориа», с поверженного судна были сняты 1662 человека. Сорок три человека пошли на дно вместе с лайнером, оказавшись в зоне нанесенного «Стокгольмом» удара, а трое умерли позже от полученных ран. Одна четырнадцатилетняя девочка, спавшая в момент столкновения на «Андреа Дориа», в результате страшного толчка перелетела на «Стокгольм» и, придя в себя, долгое время не могла понять, где она находится...

#### «АНДРЕА ДОРИА» 483

Как можно объяснить эту ужасную катастрофу? Расследование причин аварии проходило в Нью-Йорке. Шведская и итальянская судоходные компании пригласили опытных морских юристов. Прилагая все усилия, чтобы оградить интересы своих доверителей и переложить ответственность и огромные убытки на противную сторону, адвокаты вскрыли очень неприглядную картину.

Капитан Каламаи и старший комсостав сошли последними с погибающего лайнера «Андреа Дориа», как и подобает настоящим морякам, но это не может оправдать плохую организацию судовой службы. Пьеро Каламаи много плавал, командовал крупными лайнерами и считался одним из лучших капитанов компании. Но как была поставлена служба на «Андреа Дориа» — флагмане итальянского пассажирского флота? С наступлением тумана были приняты обычные меры предосторожности, предупрежден по телефону вахтенный механик, закрыты водонепроницаемые двери, выставлен впередсмотрящий, включен автомат для подачи туманных сигналов. На мостике несли вахту два штурмана, один из них непрерывно наблюдал за экраном радиолокатора. Однако никто не вел графической прокладки движения встречного судна, в результате чего капитан Каламаи имел лишь приблизительное представление о курсе и скорости «Стокгольма». Как выяснилось, на «Андреа Дориа» вообще никогда не делали этого и, более того, капитан Каламаи не был знаком с радиолокационной прокладкой.

Выяснилось также, что капитан Каламаи не знал маневренных качеств «Андреа Дориа». У него не было данных об устойчивости судна. Каламаи признал, что после столкновения он не давал старшему механику приказаний принять меры по сохранению устойчивости судна. При этом следует иметь в виду, что старший механик был в отпуске и его заменял временный специалист.

После столкновения «Андреа Дориа» продержался на плаву 11 часов. Однако ни судовой, ни машинный журналы, ни радиожурнал, ни путевая карта не были представлены экспертам. Было заявлено, что все эти документы погибли вместе с судном.

На «Стокгольме» организация судовой службы также имела серьезные недостатки. Вахту на мостике, например, обычно нес только один штурман, а не два, как принято на крупных трансатлантических лайнерах.

Третий штурман Карстенс наносил на радиолокационный планшет последовательные положения «Андреа Дориа» и спокойно наблюдал за опасным сближением судов. Он не считал нужным вызвать на мостик капитана, как это предусмотрено инструкцией, хотя и недоумевал, почему

огни встречного судна так долго не открываются. Позднее Карстенс усугубил свой проступок тем, что стер с планшета радиолокационную прокладку.

Нельзя не отметить и низкие моральные качества членов экипажа «Андреа Дориа». Многие из них, спустившись в спасательные вельботы, не взяли пассажиров и стали быстро отходить от борта накренившегося

484

лайнера В первые три часа после аварии с итальянского лайнера были сняты шлюпками 40 процентов команды и лишь 20 процентов пассажиров, причем большая часть последних была спасена вельботами «Стокгольма»

Международные Правила для предупреждения столкновений судов в море (ППСС) требуют умеренной скорости при плавании в тумане Войдя в туман, капитан «Андреа Дориа» уменьшил скорость с 23 узлов до 21,8 Такое уменьшение скорости можно назвать только символическим Выяснилось, что так делалось всегда

В целях повышения безопасности мореплавания Международная конвенция по охране человеческой жизни на море рекомендует всем судам придерживаться определенных путей в Северной Атлантике

Однако практика показывает, что судоходные компании в условиях жестокой конкуренции часто не считаются с Конвенцией и, стремясь к сокращению расходов, требуют идти кратчайшим путем Именно этим можно объяснить тот факт, что теплоход «Стокгольм» оказался на 19 миль севернее рекомендованного для следования в Европу курса и вышел на путь встречных судов

Выяснилось также, что корпус «Андреа Дориа» имел серьезные конструктивные недостатки В носовой части судна были размещены диптанки — по пять с каждого борта По диаметральной плоскости между танками проходил тоннель, ведущий в генераторное отделение Выход из тоннеля был прорезан в водонепроницаемой переборке, но не имел водонепроницаемой двери При таком конструктивном решении водонепроницаемая переборка в значительной мере теряла свое значение Вода из поврежденного при столкновении отсека диптанков через тоннель свободно поступала в генераторное отделение Последовательно, начиная с пониженного борта, все генераторы были затоплены

При столкновении были повреждены и быстро заполнялись забортной водой топливные танки правого борта, а танки левого борта оставались пустыми из-за отсутствия перепускных каналов «Андреа Дориа» сразу же накренился на 18 градусов Заполнить водой пустые диптанки другим способом механики не сумели Крен постепенно увеличивался и привел судно к опрокидыванию Судно, имеющее запас плавучести, затонуло от потери остойчивости'

Детальный разбор катастрофы показал, что гибель судна предрешили не только конструктивные недостатки Безопасностью лайнера пожертвовали ради грошовой экономии По мере расходования топлива на «Андреа Дориа» требовалось обязательно заполнять освободившиеся цистерны забортной водой Это обеспечивало сохранение расчетной остойчивости В действительности к концу трансатлантического рейса было израсходовано около 4000 тонн топлива и пресной воды, но капитан оставил диптанки пустыми, чтобы в Нью-Йорке избежать расходов по найму баржи для выкачивания загрязненной балластной воды Остойчивость судна ухудшилась

\*АНДРЕА ДОРИА» 485

Одновременно с заседаниями в Нью-Йорке проходили неофициальные встречи в Лондоне Представители обеих судоходных компаний и страховых обществ пытались, не доводя дела до судебного разбирательства, договориться о распределении убытков, возникших вследствие столкновения. Претензии сторон менялись в зависимости от фактов, преданных огласке в Нью-Йорке. Но как итальянские, так и шведские представители понимали, что дальнейшее оглашение недостатков и нарушений принесут непоправимый ущерб обеим компаниям. Итальянские и шведские представители пришли к соглашению о распределении убытков. Дело было прекращено.

«ПАМИР»

сентябрь 1957 года

Немецкий четырехмачтовый барк, шедший из Буэнос-Айреса в Гамбург, был застигнут ураганом в центральной части Атлантического океана, опрокинулся и затонул. Из 86 человек команды и практикантов спаслись только 6.

В 1950 году Антверпенский порт посетил немецкий судовладелец Шливен. Там его внимание привлекли стоявшие в самом дальнем доке пять крупных парусников. Когда-то они принадлежали финну Густаву Эрикссону, который содержал целую флотилию больших парусников. После смерти Эрикссона его наследники пустили все с молотка.

Шливен остановил свой выбор на двух из них — четырехмачтовых барках «Пассат» и «Памир». Собрав необходимую сумму, он выкупил их, и 5 июня 1951 года оба парусника зашли на буксирах в порт Любека. А еще через год они были готовы поднять паруса.

«Памир» и «Пассат» были переданы немецкому торговому флоту для обучения курсантов морских училищ. Кроме того, их решили поставить на дальние и сверхдальние линии — для перевозки зерна из Аргентины в Австралию. Таким образом, им предстояло играть роль одновременно грузовых и учебных парусников. А доходы от коммерческих рейсов должны были идти на содержание барков и на их дальнейшее, более эффективное использование в качестве незаменимой «школы под парусами».

Вскоре «Памир» и «Пассат» бороздили просторы Атлантики. Грузовые и почтово-пассажирские суда всегда уступали баркам дорогу, а завидев издали их высокие мачты с гигантскими парусами, они всякий раз салютовали им протяжными гудками.

В августе 1957 года «Памир» вышел из Буэнос-Айреса с грузом ячменя. На борту барка находились 86 человек, в том числе 52 курсанта, которым было по шестнадцать — восемнадцать лет; для них это было первое дальнее плавание.

20 сентября «Памир» передал в эфир свои координаты: парусник шел намеченным курсом, норд-ост, в сторону Азорских островов. В тот же

487

день от метеослужб было получено штормовое предупреждение неподалеку от островов Зеленого Мыса зарождался ураган «Керри» – и всем судам, которые могли оказаться в зоне его распространения, рекомендовалось изменить курс и уходить из опасного района Курс «Памира» как раз пересекал опасную зону.

Впрочем, судовладельцев и грузополучателей такое совпадение не беспокоило. Во-первых, потому, что «Памир», несмотря на возраст, отличался высокой прочностью. Во-вторых, капитаном барка был опытный Иоганн Дибш, временно заменивший штатного командира, которого госпитализировали незадолго до выхода судна в рейс. Дибш наверняка получил штормовое предупреждение и примет все необходимые меры, чтобы разойтись с ураганом.

Утром 22 сентября дежурный оператор на немецкой береговой радиостанции Норддейх, через которую проходили сообщения от судов, находившихся в море, принял сигнал SOS, повторившийся затем несколько раз подряд. Сигнал бедствия передавал «Памир» – парусник попал в полосу урагана. Дальше последовало уточнение шквалом сорвало часть парусов и серьезно повредило такелаж. Другими словами, барк просил помощи.

Сообщение незамедлительно передали всем судам в радиусе 500 миль от Азорских островов. Сигнал приняли и на американском сухогрузе «Президент Тейлор»; он изменил курс и уже следующей ночью прибыл на место, где терпел бедствие «Памир».

Последняя весть от барка действительно вызывала тревогу: «Потеряли все паруса. Дрейфуем с большим креном на один борт. На помощь!»

Но еще большее беспокойство вызвало последовавшее потом молчание, которое, впрочем, можно было объяснить тем, что шквалом на «Памире» сорвало радиоантенну. Само же судно держится на плаву, ибо даже в полуразрушенном состоянии оно вполне способно противостоять урагану. Тем более что без рангоута и такелажа «Памир» менее уязвим для шквалов.

Сухогруз «Президент Тейлор» лег в дрейф, и члены его команды с помощью прожекторов пытались найти парусник

Сигнал SOS принял и либерийский сухогруз «Пеннтрейдер».

Вскоре к двум участникам поисков присоединился еще один – канадский эсминец «Крусейдер»: он включил мощные прожекторы

В Германии за поиском судна следили по радио. Феликс фон Люкнер, старый морской волк, снискавший себе славу в годы первой мировой войны, заявлял во всеуслышание, что он, как и все, решительно отказывается верить в гибель парусника. «Я лично осматривал барк, перед тем как он вышел в рейс на Буэнос-Айрес, – сказал он – И могу подтвердить с полной ответственностью: «Памир» – судно исключительно прочное и надежное. И команда на нем первоклассная».

Такое же мнение выразил и другой, не менее известный знаток морского дела, англичанин Алан Вильерс.



Подобные оптимистические высказывания, конечно же, утешали родных и близких тех, кто был на «Памире», но не больше. Уверенности в том, что парусник и его команда в безопасности, ни у кого не было.

На рассвете море успокоилось.

В поисках «Памира» теперь уже участвовало с десятков кораблей. А когда совсем рассвело, к поисковым судам присоединились спасательные самолеты американских и португальских ВМС с грузами первой необходимости на борту – надувными лодками, герметическими мешками с продовольствием и лекарствами; они кружили на бреющем полете над волнами в надежде обнаружить шлюпки или обломки кораблекрушения.

Однако через четыре часа после вылета с баз самолеты были вынуждены вернуться обратно – для дозаправки.

«Мы ничего не заметили, хотя видимость была неплохая», – рассказывали потом летчики. Между тем, пока в море шли безуспешные поиски, в соборах и церквях Германии служили молебны во спасение душ моряков, находившихся на «Памире». Немцы жадно ловили каждое радиосообщение, поступавшее из района Атлантики, где велись поиски. Люди пытались убедить себя в том, что, раз обломки парусника до сих пор не найдены, значит, еще есть надежда: ведь огромный барк не мог исчезнуть без следа. Тот же фон Люкнер, к примеру, утверждал, что, если бы парусник затонул, в этом месте на поверхности моря обнаружили бы множество разных предметов, а также ячменное зерно, составлявшее основной груз судна.

В воскресенье, около четырех часов пополудни, от английского танкера «Сан-Сильвестр» поступила радиограмма: «Заметили шлюпку с «Памира».

Шлюпка, однако, оказалась пустой, но и это не послужило прямым доказательством того, что парусник пошел ко дну. Тем более никто не мог утверждать наверняка, что это была шлюпка именно с «Памира». Ее могло смыть в шторм с любого другого судна, поскольку, как удалось разглядеть, на ней даже не были откреплены весла – они так и лежали, привязанные ремнями, по обоим бортам.

В течение последующих нескольких часов в открытом море обнаружили еще четыре шлюпки – снова пустые. Ясно было одно: их сорвало с талей неизвестного судна во время шторма.

23 сентября немецкий консул на Азорских островах публично объявил, что «Памир», вероятнее всего, затонул.

Снова наступила ночь. А поиски между тем продолжались – спасатели все еще надеялись, что потерпевшие кораблекрушение, если они, конечно, живы, дадут о себе знать: даже если в кромешной тьме невозможно разглядеть шлюпки, яркие вспышки ракет не заметить трудно.

Около трех часов утра ветер опять усилился.

На «Памире» были крепкие, надежные шлюпки, к тому же они полностью были укомплектованы продовольствием, водой и сигнальными средствами – всего этого вполне бы хватило, чтобы продержаться в открытом море несколько дней. Во всяком случае, так заверял Шливен.

Поиски продолжались и в понедельник, несмотря на проливной дождь. Теперь в них участвовали пятьдесят восемь кораблей и одиннадцать самолетов. Наступил вечер, но ни моряки, ни летчики так ничего и не обнаружили.

За двое суток моряки американского сухогруза «Саксон» обследовали большой район океана: судно крейсировало то зигзагами, то по спирали, пересекая в разных точках предполагаемую траекторию дрейфа «Памира». И все это время никто из американских моряков ни разу не оставил свой наблюдательный пост, невзирая на пронизывающий холод.

В понедельник, около семи вечера, дождевой шквал ушел на запад, и небо на востоке чуть прояснилось.

И вдруг наблюдатель с «Саксона» заметил прямо по курсу, в полтора милях, шлюпку: она появилась среди волн совершенно неожиданно, точно подводная лодка. В шлюпке были люди – они отчаянно размахивали руками.

Капитан сухогруза, приставив к глазам мощный бинокль, с полминуты наблюдал за крохотной точкой, едва различимой в волнах, которую впередсмотрящий принял за шлюпку.

«В самом деле шлюпка, – проговорил он. – Только пустая».

То же самое отметили и все, кто были на мостике. Впередсмотрящий, к сожалению, ввел своих товарищей в заблуждение: в шлюпке действительно не было ни души. Тем не менее «Саксон» прибавил ход и двинулся к ней.

Но наблюдатель не ошибся. Люди там действительно были, правда, не в шлюпке, а в воде. Моряки на «Саксоне» теперь уже четко видели, как пятеро плавают около шлюпки.

«Саксон» был уже близко. Американцы спустили вельбот и вытащили пострадавших из воды. Это были курсанты с «Памира».

...Капитан «Памира» Иоганн Дибш получил штормовое предупреждение вечером 21 сентября. Ураган надвигался быстро. Дибш видел это, наблюдая за показаниями барометра: с каждым часом стрелка прибора опускалась на четыре деления – все ниже. Капитан окинул взглядом огромные паруса – площадью 4200 квадратных метров – громоздящихся ярусами на мачтах 56-метровой высоты. Часть парусов предстояло убрать – по-штормовому. «Памир» не боялся штормов: он раз двадцать огибал мыс Горн, ходил «ревушими сороковыми» и «грозными семидесятыми». Но, как опытный моряк, Дибш опасался непредсказуемости, какую таит в себе всякий ураган. Капитан нагнулся к штурманской карте и одним движением карандаша обозначил предполагаемую траекторию движения. За последние двое суток траектория эта менялась неоднократно. Ураган, зародившийся неподалеку от островов Зеленого Мыса, сначала устремился на запад, а потом вдруг повернул обратно – на восток. И теперь он уже представлял собой не просто гипотетическую, а неминуемую, реальную угрозу.

Вскоре «Памир» уже шел со значительным креном на один борт, что

не могло не настораживать. Капитан приказал играть парусный аврал, с

тем чтобы убрать все верхние и нижние брамсели и перебросить реи на фордевинд

На другой день, поднявшись рано утром на мостик, Дибिश заметил на лицах вахтенных помощников нескрываемую тревогу. Между тем ветер крепчал. «Памир» испытывал столь сильную бортовую качку, что ноки его фок-рея и обоих грот-реев всякий раз зарывались в пенные валы.

Тогда Дибिश распорядился убрать фок. Теперь он и сам встревожился не на шутку. От такой жестокой качки груз ячменя, засыпанного в трюмы, начал перемещаться от одного борта к другому. «Памир» мог опрокинуться.

Очередной мощный накат волны – и с верхней палубы снесло принайтовленные к борту трапы, а с шлюп-балки сорвало одну из шлюпок.

«Убрать верхние марселя, – приказал Дибिश и тут же добавил. – Это касается только палубной команды. Курсантам собраться на спардеке».

Капитан опасался посылать курсантов на ходившие ходуном реи убирать паруса.

И матросы один за другим полезли вверх по вантам. Потом перебрались на реи. Теперь они передвигались медленно и осторожно: ванты были скользкие и к тому же сильно раскачивались. Так что у матросов больше сил уходило не на уборку парусов, а на то, чтобы удержаться на реях. Работать было очень тяжело и крайне опасно: один или два паруса уже порвались и оглушительно захлопали на ветру, угрожая снести с реев людей, тщетно пытавшихся не то что их убрать – просто удержать.

Капитан вынужден был вернуть матросов на палубу.

И все же рангоут надо было во что бы то ни стало облегчить. Дибिश посоветовался со своими помощниками, и тут же несколько добровольцев из палубной команды снова взобрались на ванты. Им предстояло перерезать снасти, с помощью которых паруса крепились к реям. Дибिश понимал, что он рискует жизнью людей, но это было необходимо для спасения судна.

К полудню ураган только усилился. Яростный ветер терзал парусник со всех сторон – под его натиском реи неистово скрипели и поворачивались сами по себе, а тяжелые от влаги, паруса оглушительно хлопали

Матросы, посланные на марс-реи, смогли освободить от шкотов, гитовых и горденей только один верхний марсель, и то с большим трудом. Громадное, разбухшее полотнище паруса поползло вниз вдоль мачты и со страшным грохотом обрушилось на нижние реи, цепляясь за них обрывками металлических снастей и высекая снопы искр.

Тем временем двое рулевых безуспешно силились удержать огромное двойное колесо штурвала. «Памир» сделался неуправляемым, и вскоре его развернуло лагом.

Дибिश решил все же попытаться выровнять судно, поставив его если не по ветру, то хотя бы против ветра – носом к волне. Однако скоро понял, что сделать это будет очень непросто.

«ПАМИР\* 491

Единственная надежда оставалась на нижние и косые паруса – от маломощного вспомогательного двигателя пользы было мало. Но управлять парусами в такой ураган практически невозможно. Словом, «Памир» оказался во власти разбушевавшейся не на шутку стихии.

Дибिश велел радисту передать в эфир SOS, на случай если поблизости находится какое-нибудь судно: теперь нужно было думать о спасении не барка, а находящихся на нем людей, которые отныне полагались только на своего капитана. Курсанты были насмерть перепуганы. Дибिश как мог успокаивал их.

Дальше события развивались настолько быстро, что на барке никто даже не успел опомниться. Дибिश, державшийся, как всегда, спокойно и уверенно, приказал выдать всем спиртное и сигареты.

Но в этот момент парусник на мгновение замер на месте, после чего резко завалился на левый борт, зарывшись нижними реями в воду. Затем он так же резко выпрямился. Его подхватило очередной волной – и тут же снова завалило. Но барк и на этот раз устоял. Люди увидели, как на него надвигается другая огромная волна, готовая обрушиться на верхнюю палубу. Однако в последнюю секунду, казавшуюся роковой, «Памир» взлетел на ее гребень и словно застыл. Но вот м?^! начали крениться все сильнее... И страшной силы удар опрокинул <'Памир».

Лишь десяти курсантам удалось взобраться на шлюпку.

На третьи сутки их осталось пятеро. И тут показался корабль. Тяжелый, с резкими, прямыми обводами и крупными надстройками. И он шел прямо к ним – чтобы их спасти...

Курсанты, не стовариваясь, все разом, словно по команде, кинулись за борт, даже не подумав о том, смогут ли продержаться на плаву: ведь у них почти не осталось сил. Но на «Саксоне» их заметили...

В темно-зеленых волнах повсюду колыхались обломки кораблекрушения. И среди них – полузатопленная шлюпка. В ней обнаружили еще одного курсанта, шестого, – последнего из оставшихся в живых с «Памира».

Дальнейшие поиски ни к чему не привели. И некоторое время спустя спасатели покинули район бедствия, оставив тайну гибели «Памира» морю.

А тайна действительно существовала, хотя бы потому, что далеко не все в этой трагической истории было ясно. Например, почему парусник опрокинулся так быстро, что люди даже не успели спустить на воду ни одной шлюпки? Что же касается тех двух шлюпок, которые обнаружили через трое суток, с шестью курсантами, – их попросту сорвало со шлюпбалок ураганом.

Позже, однако, установили, что главной причиной кораблекрушения было смещение груза. Ячмень засыпали в трюмы барка навалом, вопреки правилам перевозки сыпучих грузов, которые необходимо размещать в трюмах, предварительно упаковав в мешки. Кроме того, некоторые капитаны упрекали Дибিশа в том, что он неточно рассчитал курс судна относительно траектории урагана.

«ХАНС ХЕДТОФТ»

7 января 1959 года

Датский теплоход, имея на борту 55 пассажиров и 39 членов экипажа, пропал без вести у берегов Гренландии. Вероятно, он затонул после столкновения с айсбергом.

7 января 1959 года теплоход «Ханс Хедтофт» водоизмещением около

3000 тонн вышел в свой первый рейс в Гренландию Это зимнее плавание не обещало быть легким Курс суд-1 на был проложен через районы, известные частыми штормами и повышенной ледовой опасностью Од-1 нако судно было прочным оно имело увеличенную вдвое толщину наружной обшивки, двойное дно, семь водонепроницаемых переборок, специальные подкрепления корпуса и

усиленную носовую оконечность Все это обеспечивало судну возможность плавания во льдах

Своим силуэтом «Ханс Хедтофт» походил одновременно и на танкер и на пассажирский лайнер В длинной кормовой надстройке и в четвердеке размещались жилые помещения В носовой части располагался грузовой трюм

Радиолокатор и электрорадионавигационное оборудование новейшего образца должны были уберечь судно от любых неожиданностей в море Спасательные шлюпки, надувные плоты и другие предметы аварийно-спасательного снабжения соответствовали установленным правилам

Всем своим видом «Ханс Хедтофт», носивший имя датского героя, внушал уверенность и спокойствие Немаловажную роль в этом играло и то обстоятельство, что командовал новым теплоходом 58-летний капитан дальнего плавания Раус Рассмусен — один из лучших датских судоводителей Вот уже тридцать лет он плавал в полярных морях На торжествах по случаю принятия командования судном капитан Рассмусен заявил, что вступление в строй такого теплохода как «Ханс Хедтофт», «революционизирует плавание в Арктике» и что он абсолютно уверен в безопасности людей, которые будут путешествовать на «Хансе Хедтофте»

Еще до своего рождения теплоход стал объектом острых дебатов в датском парламенте Представители министерства по делам Гренландии, которое являлось заказчиком теплохода, доказывали, что новое судно позволит поддерживать круглосуточную связь острова с датской столицей Однако некоторые парламентарии возражали Наиболее упорным был

»ХАНС ХЕДТОФТ\* 493

депутат от Гренландии Ауго Линг Он говорил, что население Гренландии составляет 17 000 человек, в большинстве это эскимосы, редко пользующиеся морским транспортом Линг напоминал, что судно во время рейса будет находиться гораздо севернее трасс, контролируемых службой ледового патруля, и что, несмотря на современное оборудование и высокую прочность, эксплуатация его в зимних условиях всегда будет связана с риском

Линг подчеркнул, что в случае аварии «не будет никакой возможности спастись»

Но решение было принято, в 1957 году началась постройка судна, и менее чем через два года оно вступило в строй

Первый рейс «Ханса Хедтофта» прошел успешно Пассажиры и грузы благополучно прибыли в столицу Гренландии город Готхоб, расположенный на западном побережье страны

В последний четверг января 1959 года «Ханс Хедтофт» поднял якоря и

направился в обратный путь Ни у кого из тех, кто стоял на пристани Юлиансхоб, не было и мысли, что этот современный теплоход, повторив судьбу «Титаника», никогда не прибудет в порт назначения

На борту судна, кроме 40 человек команды, было 55 пассажиров, среди них 19 женщин и 6 детей, старшему из которых исполнилось 11 лет По иронии судьбы на судне находился и Ауто Линг Стояла полярная ночь Путь теплохода на юг пролегал вдоль суровых обрывистых берегов Фредериксхоба Пройдя через забитый льдами пролив Дэвиса, судно вышло в Северную Атлантику Океан был суров Показания барометра не предвещали ничего хорошего

Под мрачные завывания все усиливающегося ветра теплоход продолжал двигаться во льдах Отдельные обломки ледяных полей достигали сотен квадратных метров Из воды возвышались покрытые снегом айсберги Капитан Рассмусен приказал снизить обороты двигателя Скорость теплохода упала до 12 узлов Шторм усиливался Скорость ветра уже достигла ураганной Около 2 часов ночи примерно в 120 милях восточное мыса Фарвель теплоход столкнулся с айсбергом

В этот момент корабль Береговой охраны США «Кэмбелл», несший патрульную службу, принял радиogramму с борта «Ханса Хедтофта» «Столкнулись с айсбергом Положение 59,5 северной, 43,0 западной» С «Кэмбелла» это сообщение передали в координационный центр Береговой охраны США в Нью-Йорк Оттуда последовал приказ «Кэмбеллу» идти на помощь аварийному судну, находящемуся от него в 300 милях Погода и ледовые условия не позволяли надеяться, что «Кэмбеллу» удастся прийти на место катастрофы ранее, чем через сутки

Драма на «Хансе Хедтофте» развивалась гораздо быстрее В 2 часа 22 минуты с борта теплохода радиовали «Машинное отделение заполняется водой» В 3 часа 22 минуты радист передал «Приняли много воды в машинное отделение», а через два часа поступило последнее сообще  
494

ние: «Тонем, нуждаемся в немедленной помощи...» Затем в эфире наступила тишина.

Береговая охрана США еще при получении первого сообщения об аварии установила контакт с немецким траулером «Иоганнес Круес», который ближе всех находился от места аварии. Это судно также направилось к терпящему бедствие теплоходу. Примерно в 5 часов 30 минут с траулера радиовали, что судно прибыло на место катастрофы, что «объект виден на локаторе» и что «начали розыск».

Однако к вечеру траулер сам подвергся опасности. Вот что сообщил его капитан: «Ничего не найдено и не видно: ни огней, ни шлюпок, ни судна. Много льда, движущегося с северо-запада. Это опасно для траулера, и мы не можем здесь больше находиться». Из дальнейших радиogramм следовало, что траулер подвергся обледенению.

В субботу туман в районе предполагаемой гибели «Ханса Хедтофта» рассеялся. Стих ветер, успокоилось море. В розыск пропавшего теплохода включились самолеты США. Активизировался и «Иоганнес Круес». В полдень в район катастрофы пришел «Кэмбелл». Начался совместный поиск. Но никаких следов судна обнаружить не удалось. Кругом плавали айсберги, что препятствовало эффективному использованию радиолокаторов. В сумерки командир «Кэмбелла» решил идти на юг. Ушел из опасного района и немецкий траулер. Поиск погибшего судна оказался безрезультатным.

Только пилот транспортного самолета С-54, приземлившегося этой ночью на базе в Лабрадоре, заявил, что видел «черный полосатый предмет, напоминающий перевернутую шляпку». Однако королевская судоходная компания – владелец судна – заявила, что этот предмет не мог принадлежать погибшему судну, так как оно было снабжено алюминиевыми и деревянными шляпками, плотами и другими спасательными средствами, ни одно из которых не было окрашено полосами.

Наступило воскресенье 1 февраля 1959 года. Вновь усилился ветер. Глубокой ночью радиостанция «Кэмбелла» дважды принимала сигналы, которые, однако, не удалось расшифровать. Появилась надежда на спасение людей. Полагали, что человек, подававший сигналы, находится в спасательной шляпке, но незнаком с радиотелеграфным кодом и техникой радиопередач. Однако сигналы больше не повторились. В понедельник вечером экипаж патрульного бомбардировщика сообщил, что видел «слабый мерцающий свет на воде». Впередсмотрящий матрос «Кэмбелла» утверждал, что он видел огненные вспышки. Однако когда район поиска еще раз обследовали с помощью радиолокатора, ничего не обнаружили.

К концу недели стало ясно, что надежды на спасение людей уже нет.

Вскоре поиск был прекращен. Пораженный айсбергом «Ханс Хедтофт» со всеми находившимися на его борту людьми бесследно исчез.

Почему же не удалось спасти людей?

Несомненно, спасательные операции были затруднены, так как в районе катастрофы стоял густой туман и бушевал шторм.

»ХАНС ХЕДТОФТ«

495

Немецкое рыболовное судно «Иоганнес Круес», которое первым подошло к месту аварии, сообщило, что оно не обнаружило никаких следов катастрофы.

Однако если учесть время, прошедшее с момента первого сигнала бедствия до последней радиограммы, то судно должно было оставаться на плаву более четырех часов. Казалось, времени было достаточно, чтобы спустить с аварийного теплохода спасательные шляпки или воспользоваться другими средствами. Этого, вероятно, не было сделано. Можно предположить, что капитан Расмусен, уверенный в непотопляемости «Ханса Хедтофта», считал, что ему удастся продержаться на плаву до подхода спасателей. Поэтому он медлил с отдачей команды о спуске на воду плотов и шляпок, а потом шторм или другие обстоятельства привели к тому, что уже не было возможности спустить шляпки и воспользоваться спасательными средствами.

В коротких радиосообщениях, принятых с «Ханса Хедтофта» на траулере «Иоганнес Круес», не было ни слова о подготовке к эвакуации людей.

Переоценил ли капитан Расмусен достоинства своего судна? Или другие обстоятельства помешали спасти людей? Ответить на этот вопрос никогда не удастся.

Следует сказать, что айсберги Северной Атлантики являются одной из самых серьезных навигационных проблем судоходства. Они двигаются по морским путям между Европейской и Северной Америкой, угрожая тараном каждому встречному судну.

В Антарктиде можно наблюдать, как от материковых льдов отрываются гигантские айсберги. Отдельные великаны возвышаются над водой на 50–70 метров, а их протяженность достигает 100 и более километров. Вес такого исполина в тоннах порой выражается десятизначными цифрами.

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-80

27 января 1961 года

Советская подводная лодка затонула в Баренцевом море в результате поступления воды через РДП. Поднята 27 июля 1969 года. Погибли 68 человек.

Январь 1961 года стал для Северного флота черным месяцем: из корабельного списка пришлось вычеркнуть сразу три подводные лодки. Даже в войну такое случалось нечасто... Сначала рванули торпеды в носовом отсеке Б-37, стоявшей у причала в Полярном. Чудовищной силы взрыв разворотил и соседнюю подводную лодку С-350. Погибли 122 моряка. Причины взрыва не выяснены до сих пор.

Потом не вышла на связь ракетная дизельная лодка С-80. Последний раз она дала о себе знать в 23 часа 00 минут 26 января. Командир капитан 3-го ранга А. Ситарчик доложил, что все задачи боевой подготовки отработаны, и просил «добро» на возвращение на базу. «Добро» дали. Но в 00 часов 47 минут 27 января радиосвязь прервалась. С-80 в Полярный не вернулась. В тот же день ком флота выслал на поиски два эсминца и спасательное судно. Район, в котором исчезла С-80, отстоял от побережья на 50 миль и занимал площадь 384 квадратные мили. Глубины – от 200 метров и ниже. Зимний шторм швырял корабли, моряки тщетно пытались разглядеть сквозь снежные заряды черный силуэт субмарины или хотя бы черное масляное пятно на воде.

На следующий день по флоту объявили аварийную тревогу, и на поиски вышли еще два эсминца, четыре малых противолодочных корабля, корабль разведки и спасательное судно.

Увы, день, вернее арктическая ночь не принесла никаких вестей. Тогда начался массированный поиск с привлечением авиации, подводных лодок и рыболовецких судов с их придонными тралами и поисковой аппаратурой. Вдоль береговой линии летали пограничные вертолеты. Радиотехнические посты просеивали на своих экранах каждое пятнышко засветки.

Командир отвечает за все, что случилось на корабле и с кораблем, даже если он погиб. Не миновала эта участь и навечно 36-летнего командира С-80 капитана 3-го ранга Анатолия Ситарчика. Вот что пишет о нем и об обстоятельствах катастрофы его бывший непосредственный начальник, командир дивизии подводных лодок Северного флота, а затем адми

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-80

497

рал флота Георгий Егоров: «Подводные лодки с крылатыми ракетами –



новые, сложные по устройству и управлению корабли. Поэтому нам приходилось часто выходить в море на этих кораблях, изучать личный состав, особенно командиров. Тогда-то я и обратил внимание на одного из них. В море он допускал оплошности, часто нервничал, что совершенно недопустимо для подводника. Я не раз обращался к командующему подводными силами контр-адмиралу Г.Т. Кудрявцеву с просьбой отправить этого командира на тщательную медицинскую проверку для определения его психологического состояния, но этого сделано не было.

Вскоре я снова вышел в море на той же подводной лодке для проверки корабля и всех его систем на глубоководное погружение с уходом на рабочую глубину до 170 метров.

Испытания показали, что прочный корпус, все забортные отверстия, механизмы в основном удовлетворяют предъявляемым требованиям. Но снова возникли серьезные претензии к командиру корабля. Поэтому я приказал начальника штаба дивизии капитану 1-го ранга Н.М. Баранову не отправлять лодку в море, а заняться совершенствованием подготовки командира и личного состава непосредственно на базе».

Распоряжение комдива не выполнили и отправили С-80 на полигон для отработки плановой курсовой задачи.

Капитан 1-го ранга Егоров находился на мостике плавбазы «Иртыш», когда из перехваченной радиogramмы узнал, что С-80 отправлена в море.

«Поэтому, — продолжает Егоров, — не вступая в полемику, а ссылаясь на тяжелый прогноз погоды, дал радиogramму в штаб подводных сил:

«В связи с приближающимся ураганом прошу ПЛ С-80 срочно возвратиться на базу».

Приближение шторма уже чувствовалось по многим признакам. Я приказал отправить в море часть лодок с рейда и погрузиться на глубину в назначенных районах. И, находясь на мостике плавбазы «Иртыш», которую на якорях носило с борта на борт ураганной силы ветром 25–30 метров в секунду при сплошных снежных зарядах, следил по локациям за состоянием кораблей на рейде. От командиров лодок периодически поступали доклады о положении дел. Пришла радиogramма от подводной лодки С-80. Поскольку она была адресована штабу подводных сил, мы не смогли ее раскодировать. Полагал, что моя просьба выполнена, что командир С-80 подтвердил приказание штаба о возвращении и лодка направляется на базу.

Уже на рассвете получаю тревожный доклад: «Узел связи флота постоянно вызывает подводную лодку С-80. Ответа от нее нет».

С ураганом шутки плохи. Каких только не возникло тогда предположений о причинах молчания корабля. Командир С-80, не получив распоряжения штаба о возвращении в базу, мог пойти на погружение, чтобы укрыться от шторма под водой.

Решение тренировать экипаж при плавании под РДП в условиях тяжелого шторма в полярную ночь не вызывалось никакой необходимостью.

498

Мои сомнения относительно возможностей этого командира, к несчастью, подтвердились.

После подъема лодки с грунта проверка журнала радистов показала,

что приказа штаба подводных сил о возвращении С-80 в базу, что могло предотвратить катастрофу, на корабль не поступало. Значит, моя просьба командованием подводных сил не была удовлетворена».

Однако мнения начальников и подчиненных часто расходятся. Бывшему лейтенанту, а ныне Герою Советского Союза вице-адмиралу запаса Евгению Чернову командир С-80 запомнился другим человеком: «Это был смелый, решительный и грамотный подводник. Отец его, генерал-авиатор, погиб во время войны. Анатолий Дмитриевич выходил в море в отцовском летном шлеме и его перчатках. Это был его талисман. Не знаю, взял ли он с собой эти реликвии в тот последний выход...»

Только через неделю – 3 февраля – рыбаки с траулера РТ-38 обнаружили в трале аварийный буй, которым обозначают место, где затонула лодка. На нержавеющей табличке разобрали тактический номер – С-80.

К сожалению, никто из рыбаков не мог сказать, где и когда они затралили буй. Штурманы пытались по расчетам вероятного дрейфа уточнить место. Нанесли на карты район, где штормом могло оборвать буй. Искали до 16 февраля. Взять бы чуть севернее всего на полторы мили, и лодку бы нашли. Но никто не пересек 70-ю, будто заколдованную параллель. Правда, если бы тогда и обнаружили С-80, помочь ей было бы нечем:

мощную судоподъемную фирму ЭПРОН по воле Хрущева давно разогнали. Поднять лодку с глубины 300 метров слабосильная АСС – аварийноспасательная служба флота – не могла.

«Под аварию» главкому ВМФ СССР удалось выбить деньги на развитие спасательных средств. Самое главное – спроектировали и построили «Карпаты», специальное судно для подъема затонувших лодок.

Подлодку нашли 23 июля 1968 года. С-80 лежала на твердом грунте на ровном киле, накренившись на правый борт.

Первые обследования с помощью спускаемой водолазной камеры показали: оба аварийно-спасательных буй – носовой и кормовой – отданы. Значит, подводники были живы по меньшей мере в обоих кормовых отсеках. Верхний рубочный люк задрен. Никаких видимых повреждений ни легкий корпус, ни прочный не имели. Особое внимание обратили на рули: все горизонтальные застыли в положении «на всплытие», вертикальный же был переломлен «лево на борт». Именно по этим последним «телодвижениям» корабля была составлена потом версия гибели.

После долгих проволочек и кадровых неурядиц была сформирована экспедиция особого назначения (ЭОН). Ее командир капитан 1-го ранга Сергей Минченко – безусловный герой этой судоподъемной эпопеи. Ведь начинать приходилось практически с нуля. Правда, в строй только что вступил спасатель подводных лодок «Карпаты». Но поднять с глубины 200 метров подводную лодку – задача более чем сложная.

Минченко вспоминает: «С-80 перетащили в безлюдную бухту Завали  
ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-80

499

шина, что под Териберкой, и поставили на понтоны. Как быть дальше? Специалисты из минно-торпедного управления уверяли государственную комиссию, что при осушении отсеков торпеды, пролежавшие столько лет под водой, при перепаде давления могут взорваться. Они почти убедили руководство не рисковать и подорвать лодку, не слушая ее, не извлекая тел погибших. При этом терялся весь смысл напряженнейшего труда –

поднять корабль, чтобы выяснить причину гибели!

Однажды вечером ко мне приходит минер, капитан 2-го ранга (фамилию, к сожалению, не помню): «Разрешите, я проникну в первый отсек и приведу торпеды в безопасное состояние!» Риск огромный, и все-таки я разрешил. Очень важно было выяснить все обстоятельства катастрофы. Ночью отправились с ним на С-80. Я страховал его на надстройке. Наконец он вынырнул: «Все. Не взорвутся».

Утром – совещание. Докладываю: работать можно. Как, что, почему?! Рассказал про ночную вылазку. Взгрели по первое число за самовольство. Но председателем госкомиссии был Герой Советского Союза вице-адмирал Щедрин, сам отчаянный моряк. Победителей не судят. Отсеки осушили. Началась самая тягостная часть нашей работы: извлечение тел».

Вице-адмирал запаса Ростислав Филонович вспоминал: «Мне пришлось первому войти в отсеки С-80. На это право претендовали и особысты, и политработники, но решили, что сначала субмарину должен осмотреть кораблестроитель. Я вошел в лодку с кормы – через аварийный люк седьмого отсека. Тела подводников лежали лицом вниз. Все они были замаслены в соляре, который выдав ил о внутрь корпуса из топливных цистерн. В первом, втором, третьем и седьмом отсеках были воздушные подушки. Большинство тел извлекли именно из носовых отсеков. Вообще, все тела поражали своей полной сохранностью. Многих узнавали в лицо – и это спустя семь лет после гибели! Медики говорили о бальзамирующих свойствах морской воды на двухсотметровой глубине Баренцева моря...»

То, что открылось глазам Филоновича, даже в протокольном изложении ужасно. Хлынувшая в средние отсеки вода прорвала сферические переборки из стали толщиной в палец, словно бумагу. Лохмы металла завивались в сторону носа – гидроудар шел из пятого дизельного отсека. Вода срывала на своем пути механизмы с фундаментов, сметала рубки и выгородки, калечила людей... В одном из стальных завитков прорванной переборки Филонович заметил кусок тела. Почти у всех, кого извлекли из четвертого и третьего отсеков, были размозжены головы.

Участь тех, кого толстая сталь прикрыла от мгновенной смерти, тоже была незавидной: они погибли от удушья. Кислородные баллончики всех дыхательных аппаратов (ИДА) были пусты. Но прежде чем включиться в «кидашки», моряки стравили из парогазовых торпед сжатый воздух в носовой отсек.

Не все смогли выдержать пытку медленным удушьем. В аккумуляторной яме второго отсека нашли мичмана, который замкнул руками шину

500

с многоамперным током. Еще один матрос затянул петлю на шее, лежа на койке. Так и пролежал в петле семь лет...

Остальные держались до последнего. В боевой рубке на задраенной крышке нижнего люка обнаружили старпома капитана 3-го ранга В. Осипова и командира ракетной части (БЧ-2) капитан-лейтенанта В. Черничко. Первый нес командирскую вахту, второй стоял на перископе как вахтенный офицер. Кто из них первым заметил опасность – не скажет никто, но приказ на срочное погружение из-под РДП отдал, как требует в таких случаях корабельный устав, капитан 3-го ранга Осипов.

Тела командира С-80 и его дублера капитана 3-го ранга В. Николаева

нашли в жилом офицерском отсеке. По-видимому, оба спустились в каюткомпанию на ночной завтрак. Катастрофа разразилась столь стремительно, что они едва успели выскочить в средний проход отсека...

Рассказывает бывший главный инженер ЭОН, ныне контр-адмирал Юрий Сенатский: «В бухту Завалишина, где стояла на понтонах С-80, подогнали СДК (средний десантный корабль). В десантном трюме поставили столы патологоанатомов. Врачи оттирали замасленные лица погибших спиртом и не верили своим глазам: щеки мертвецов розовели! В их жилах еще не успела свернуться кровь. Она была алой. Врачи уверяли, что на запасе отсечного воздуха подводники могли вполне протянуть неделю. Неделю ждать помощи и уходить из жизни в бреду удушья...»

Потом погибших уложили в гробы, и СДК с приспущенным флагом двинулся в Полярный, в бухту Оленью.

Когда тела экипажа С-80 были преданы земле, точнее, вечной мерзлоте Оленьей Губы, кадровики совершили свой ритуал – в комнате для сжигания секретных бумаг предали огню удостоверения личности офицеров и мичманов погибшей лодки.

На капитана 1-го ранга Бабашина легла еще одна нелегкая обязанность: рассылать родственникам погибших подводников их личные вещи. Было куплено 78 одинаковых чемоданов, в каждый положили по новому тельнику, бескозырке... У кого сохранились часы – положили и их. Перетрясли баталерки, нашли письма, книги, фотоаппарат. И поехали по всему Союзу фибровые гробы с «грузом 200».

Точные обстоятельства гибели С-80 не установлены. Есть лишь версии.

С-80 относилась к классу средних дизельных торпедных подлодок. Но в отличие от других (лодок 613-го проекта было построено более двухсот) она могла нести и две крылатые ракеты, расположенные в герметичных контейнерах за рубкой. По сути дела, была испытательной платформой для нового морского оружия.

Была и еще одна техническая особенность, возможно, сыгравшая роковую роль.

По мнению моряка-подводника старшего мичмана В. Казанова, шахта РДН (труба для подачи воздуха к дизелям с перископной глубины) на С-80 была шире, чем на других лодках. В тот день море штормило и был

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-80 501

хороший морозец. Вода, по-видимому, захлестывала шахту, и на верхней крышке намерз лед. Лодка пошла на глубину, а крышка не закрылась... Вода рванула в пятый отсек, где два моряка пытались уберечь корабль от катастрофы. Спасатели их там и нашли.

Вице-адмирал запаса Евгений Чернов придерживается другой версии:

«Лодки не должны тонуть, как вы понимаете, при срочном погружении из-под РДП даже при обмерзании поплавкового клапана. В любом случае подача воздуха к дизелям из атмосферы перекрывается мощной захлопкой. Как только С-80 стала уходить на глубину, матрос-моторист бросился перекрывать воздушную магистраль, из которой била вода. Он отжимал рычаг захлопки вправо, а надо было – влево. Парень жал с такой силой, что согнул шток. Он был уверен, что перекрывает, на самом же деле открывал по максимуму. В чем же дело? В пустяке. Матрос этот был

прикомандирован с другой лодки, где воздушная магистраль перекрывалась не влево, а поворотом рукоятки вправо. Матрос не знал этой особенности. Выходит, виноват в гибели С-80 тот, кто не успел или забыл предупредить его об этом. Кто? Командир отделения? Старшина команды? Командир группы? Инженер-механик? Кому легче от того, что вина за катастрофу распределится по этой цепочке? Тем более что подобных «чужаков» на лодке было семь человек, не считая офицеров дублеров.

А вот выводы Сергей Минченко: «Положение вертикального руля С80 – 20 градусов на левый борт – говорит о том, что подводная лодка вынуждена была резко отвернуть, чтобы избежать столкновения. Никаких скал и рифов в районе плавания не было. Скорее всего, лодка пыталась разойтись с неизвестным судном...»

Что же это за «неизвестное судно», которое неожиданно оказалось на полигоне боевой подготовки? Никаких советских кораблей, рыболовецких траулеров там в тот день не было. Это подтверждают все оперативные службы. Но если вспомнить, как часто появлялись и появляются поныне в прибрежных водах Кольского полуострова иностранные подводные лодки, нетрудно предположить, что командир С-80 увидел в перископ корабль-разведчик, шедший без отличительных огней и потому особенно малозаметный в полярную ночь да еще в слабосильную оптику. Вполне понятен интерес морской разведки НАТО к необычной субмарине с ракетными контейнерами. Итак, у С-80 не было прямого столкновения с неизвестным кораблем, но был опасный маневр, вызванный появлением этого корабля в запретном районе. Маневр, который случайно стал роковым.

Важно отметить, что С-80 – не жертва чьей-то оплошности, а боевая потеря, понесенная флотом в ходе самой тихой из войн, но отнюдь не бескровной – подводной охоты в океане.

#### АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ТРЕШЕР»

10 апреля 1963 года

Американская атомная подводная лодка затонула в Атлантическом океане. Крупнейшая катастрофа подводного флота в мирное время унесла жизнь 129 человек.

Одна из крупнейших в истории подводного плавания) «таинственных» катастроф произошла 10 апреля 1963;

года. В этот день погибла атомная подводная лодка «Трешер».

Накануне, утром 9 апреля 1963 года, она вышла из гавани Портсмута, штат Нью Гэмпшир. Капитан-лейтенант Джон Уэсли Харвей впервые командовал таким судном Д («Трешера» Харвей три года прослужил офицером на «На-

^v^

;•'. •л^'. ,

у-ш^3^..^^-. /,

^-'•^•з^

утилусе», первой американской атомной подводной лодке, и даже принял, ! участие в легендарном походе подо льдами Северного Ледовитого океана.'

После ходовых испытаний субмарину законсервировали в гавани Портсмута на девять месяцев планового техосмотра. Теперь же «Трешеру» предстояло совершить двухдневное погружение в водах восточного побережья США. Такая проверка необходима после длительной стоянки на верфи. Именно поэтому на борту «Трешера» не было торпед, оснащенных атомными боеголовками. Такие торпеды способны поразить любой корабль на расстоянии до 50 километров.

Размеры субмарины впечатляли. В длину «Трешер» достигала почти 85 метров; ее корпус из высокопрочной стали имел округлую форму, издали напомиавшую кита. Кроме традиционных горизонтальных и вертикального рулей, которые несла заостренная корма, на маленькой башне, расположенной в первой трети корпуса, дополнительно были оборудованы небольшие рули стабилизации. Корпус судна был настолько гладкий, что во время надводного плавания находившимся на палубе матросам приходилось носить туфли со специальной подошвой.

Субмарина могла разворачиваться в довольно узком пространстве и резко менять курс. Все внутренние отсеки и коридоры были снабжены поручнями, чтобы люди в любой момент могли удержаться на ногах. Этот колосс водоизмещением 4300 тонн под водой был мобильнее самолета в небе.

#### АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ТРЕШЕР» 503

Самую современную боевую подводную лодку ВМС США с регистрационным номером SSN-593 нарекли «Трешер» («Морская лисица») На флотском жаргоне субмарину окрестили «смертельным охотником» Ее основное назначение – выслеживать и топить вражеские подводные лодки. Носовая часть судна была оборудована сонаром – системой звуковой локации, позволяющей по подводным шумам устанавливать местоположение вражеского судна с точностью до одного метра. Сонар не оставил места для торпедных аппаратов, так что последние располагались у «Трешера» сбоку от башни, по два с каждой стороны.

Субмарина имела атомный реактор S5W2, сравнительно небольшое устройство, охлаждаемое водой. Мощность реактора составляла 15 тысяч лошадиных сил, он не только снабжал паром турбины, но и питал энергией системы очистки воздуха и воды. Теоретически, не всплывая «Трешер» мог преодолеть 200 тысяч километров, то есть – совершить пятикратное кругосветное путешествие со скоростью около 55 километров в час.

Никто из непосвященных тогда точно не знал, на какую глубину способна погрузиться лодка. Не менее 330 метров, считали многие. Этот показатель в три раза превышал те рекорды, на которые были способны субмарины времен второй мировой войны. Теперь же пробное плавание «Трешера» должно было закончиться погружением на максимальную тестовую глубину.

Сопровождал субмарину небольшой специальный катер «Скайларк»,

задачей которого было следить за лодкой и освобождать водное пространство от других судов. Кроме того, «Скайларк», находившийся под командованием капитан-лейтенанта Стенли Хекера, играл еще и роль спасательного судна, поскольку к тому моменту в атлантических водах американские военные потеряли уже несколько подводных лодок.

Находясь под водой, лодка «Трешер» связывалась со «Скайларком» по так называемому подводному телефону, функционирующему посредством звуковых волн.

Итак, «Скайларк» сопровождал «Трешер», держа курс на юго-восток. Ровно в 12.39, когда «Трешер» и сопроводительный катер находились примерно в 50 километрах юго-восточнее Портсмута, прозвучал приказ на погружение.

9 апреля субмарина осуществила несколько погружений на небольшую глубину (260–290 метров) и ночью вышла за пределы континентального шельфа.

На борту «Трешера» во время испытаний находились 129 человек: 12 офицеров, 96 старшин и матросов из состава экипажа корабля, 4 офицера Портсмутской верфи, где ремонтировалась лодка, и 17 гражданских специалистов. На сопровождавшем ее «Скайларке» находилась группа водолазов, которые могли выполнять работы на глубине до 30 метров.

10 апреля в 6 часов 23 минуты подводная лодка всплыла на перископную глубину для того, чтобы определить свои координаты перед глубоководным погружением.

К этому моменту она уже прошла континентальный шельф и вышла в район впадины Уилкинсона, где глубина Атлантического океана резко возрастает от 300 до 2400 метров. Это было приблизительно в 350 километрах от Портсмута. В 7 часов 47 минут с борта лодки сообщили об окончании последних приготовлений к погружению. Море было спокойное, видимость отличная, скорость ветра не превышала 3,5 метра в секунду.

Харвей передал на катер, что собирается пробыть под водой шесть часов. На «Скайларке» продолжали поддерживать связь по подводному телефону.

Во время испытаний погружение происходит по «шкагам»: примерно каждые 200 футов (около 65 метров) процесс прерывается, идет короткий контроль, затем лодка снова опускается еще на один «шаг» и так далее. После очередных ста футов командир выравнивает субмарину и приводит ее в горизонтальное положение. С каждым метром глубины давление на квадратный метр площади увеличивается на целую тонну. Это значит, что на 300-метровой глубине один квадратный метр сигарообразного корпуса давит 300 тонн!

Ни одна подводная лодка не может быть абсолютно герметичной. После очередного «шага» погружения члены экипажа осматривают все помещения в поисках воды и через микрофоны, которые закреплены у них около рта, как у диспетчеров или летчиков, сообщают о наблюдениях на центральный пост.

Когда лодка оказывается на глубине 300 футов (90 метров), Харвей собрал информацию со всех отсеков. Проанализировав отчеты, он решил, что все в норме, а потому приказал продолжать погружение.

С каждой секундой давление увеличивалось, и вскоре послышалось клацанье металла в длинных цилиндрах. Да и сама лодка, плотно зажатая

в мощнейшие тиски, начала дрожать.

Погружение любой субмарины достигается заполнением балластных цистерн забортной водой, а всплывает лодка за счет выдувания воды из цистерн сжатым воздухом. На больших глубинах для удержания лодки на заданной глубине используются горизонтальные рули.

В 7.52 «Трешер» выходит на связь и сообщает о погружении на 400 футов (122 метра). В 8.00 на «Скайларк» приходит сообщение о дальнейшем курсе лодки. Катер принимает его и передает свои координаты. Капитан «Скайларк» Хекер решает не наносить курс подлодки на морскую карту.

Дальнейшие события развивались следующим образом: 8.02 – лодка достигла глубины 120 метров, проведен осмотр прочного корпуса, забортной арматуры и трубопроводов; 8.09 – получено сообщение, что пройдена половина пути до предельной глубины погружения, темп погружения замедляется; 8.24 – проведен очередной сеанс связи; 8.35 – лодка достигла глубины, которая на 90 метров меньше предельной; 8.53 – приблизилась к предельной глубине погружения; 9.02 – получено сообще

АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ТРЕШЕР»

505

ние, что курс лодки не изменился; 9.09 – «Трешер» достигает наконец максимально допустимой глубины погружения – 330 метров, 9.10 – с подлодки посылают сигнал об изменении курса. Но подводная лодка не ответила на вызов.

Не было ответа и на повторный вызов через минуту. Обеспокоенный штурман «Скайларка» взял микрофон у гидроакустика и прокричал: «У вас все в порядке? Отвечайте! Отвечайте, ради Бога!» Но ответа не последовало.

В 9.13 на катер поступает тревожная вест: «Есть некоторые проблемы. Угол положительный... вертикаль... Пробую продуть... Буду информировать».

Что за «некоторые проблемы»? Следующие отрывочные фразы означают, что командир Харвей собирался подниматься. «Продуть» – значит накачать сжатый воздух в цистерны лодки, не поднявшись прежде в область менее сильного давления. Мероприятие весьма сомнительное, и, похоже, Харвею оно не удалось, иначе он не сообщал бы о «попытках», а сказал бы, что «продул». Самую последнюю фразу тоже вряд ли можно назвать обнадеживающей.

На «Скайларке» у телефона постоянно дежурил лейтенант Джеймс Д. Уотсон. Как только слышался хоть какой-то намек на сообщение, капитан Хекер тут же придвигался к микрофону и четырежды кричал – «У вас все под контролем?» Затем он дал координаты катера, запросил «Трешер» и сообщил, что поверхность воды спокойная, – это значит, что подводная лодка может всплывать. Никакого ответа.

Вскоре присутствующие в радиорубке услышали шумы, очень похожие на те, что сопровождают выпуск сжатого воздуха. Но вот в 9.16 они получили сообщение и подумали, что среди потока слов могла прозвучать фраза «тестовая глубина». Уотсон к тому же уверял, что перед ней он слышал слово «превысил».

В 9.17 пришло последнее сообщение, разобрать которое практически невозможно: «900... север». Скорее всего, это данные о местоположении.



И все. Больше никаких сигналов.

В 9.18 лейтенант Уотсон снова услышал громкий шум. Впоследствии Уотсон охарактеризовал этот шум как «треск ломающихся отсеков прочного корпуса», знакомый ему по опыту второй мировой войны. Однако в тот момент на «Скайларке» еще не осознали весь трагизм происшедшего. Начиная с 9.20 капитан Хекер приказал посылать запросы каждую минуту.

Зная о ненадежности гидроакустического телефона, командир в этот момент больше беспокоился о безопасности собственного судна: подводная лодка при аварийном всплытии могла протаранить «Скайларк».

В течение полутора часов «Скайларк» безуспешно ждал всплытия лодки. Напряжение на борту спасательного судна возрастало по мере того, как проходил один 15-минутный период за другим без ответных сигналов с «Трешера».

506

5, 10, 15 минут... Напрасно прослушивал подводные шумы гидроакустик. Напрасно радист искал позывные «Трешера» в эфире. Напрасно люди на мостике пытались обнаружить знакомый силуэт подводной лодки.

Около 10 часов один из сигнальщиков заметил в 3–4 милях серый силуэт, похожий на силуэт подводной лодки. С помощью сигнального прожектора и УКВ-радиостанции были сделаны запросы, но ответа не последовало. Спустя несколько минут силуэт как бы растаял в туманной дымке. Что это было: оптический обман или плод воображения уставших людей?

В 10 часов 40 минут командир «Скайларка» решил перейти к более действенным мерам: в воду полетели гранаты, взрывы которых должны были послужить сигналом к немедленному всплытию «Трешера». Но и это не дало никаких результатов.

Убедившись, что связь с лодкой потеряна, командир передал на военно-морскую базу в Нью-Лондоне радиограмму: «Не имею связи с «Трешером» с 9.17. Вызываю лодку каждую минуту по системе UQC (гидроакустический телефон) и QRB (УКВ-радиостанция), каждые 10 минут сбрасываю сигнальные патроны. Все попытки обнаружить лодку оказались безуспешными. Последнее принятое сообщение сильно искажено. Можно понять, что лодка на глубине, которая близка к предельной. Мои координаты – 41°43' северной широты, 64°57' восточной долготы. Продолжаю поиски».

В 13.02 радиограмма со «Скайларка» была вручена офицеру штаба подводных сил в Нью-Лондоне. В 13.32 о случившемся информировали заместителя командующего подводными силами Атлантического флота США, а еще через 5 минут был передан сигнал тревоги.

Верховный главнокомандующий подводными лодками в Атлантике находился в это время в Анаполисе. Он узнал о таинственном исчезновении «Трешера» лишь в 14.35, когда все командование возвратилось в штабквартиру в Норфолк, штат Вирджиния. На поиски подводной лодки тотчас отправились самолеты и специальное судно «Рикавери». В 15.35 в Пентагоне, в кабинете адмирала Джорджа В. Андерсона, руководителя военно-морскими операциями, раздался телефонный звонок. Положив

трубку, Андерсон в течение получаса информировал о чрезвычайном происшествии всех важных военных чинов и политиков, включая президента Джона Кеннеди, которые только теперь – то есть шесть часов спустя! – получили известие об исчезновении новой субмарины.

Одна из двух подводных лодок, «Си Вульф», неожиданно выловила странное излучение и непонятные звуки, а в 17.30 с «Рикавери» пришло сообщение: в семи милях южнее того места, где еще в 9.17 находился катер «Скайларк», на поверхности воды обнаружена масляная пленка. Чуть позже там выловили несколько кусков пробки и пластика размером со стандартную папку для бумаг. Пробкой, служившей изоляционным материалом, была выложена вся внутренняя часть корпуса «Трешера», а

#### АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА <ТРЕШЕР> 507

обнаруженный пластик обычно использовался на атомных подводных лодках для защиты от радиации.

С рассветом 11 апреля действия спасателей приняли организованный характер. В состав поисковой группы к этому времени уже входили крейсер, шесть эскадренных миноносцев, две атомные подводные лодки, дизель-электрическая подводная лодка, три спасательных судна. В тот же день к ним присоединилась научно-исследовательское судно «Атлантис II», оснащенная новейшей электронной аппаратурой.

Появились первые находки. В районе исчезновения лодки были подобраны в воде куски пробки и пластмассы, несколько резиновых перчаток, которые подводники обычно надевают при работе в реакторном отсеке, пластмассовые бутылки и стаканы. Все выловленные предметы могли принадлежать «Трешеру», но и могли не иметь к нему отношения, поскольку подобные вещи используются практически на всех американских кораблях и судах.

Проходили часы, а терпящую бедствие лодку на поверхности обнаружить не удалось. Глубина океана в этом районе настолько велика, что мысль о том, что поврежденный «Трешер» может лежать на грунте в ожидании помощи, исключалась полностью. Поэтому в 10 часов 30 минут начальник штаба ВМС США адмирал Андерсон сделал заявление журналистам: «Печальная необходимость вынуждает меня прийти к заключению, что подводная лодка «Трешер», которую мы в течение некоторого времени считали пропавшей, в действительности затонула. Безусловно, за прошедшие часы у нее было много возможностей дать знать о себе... С глубоким прискорбием и с чувством огромного горя я вынужден объявить о том, что атомная подводная лодка «Трешер», на борту которой находилось 129 человек, погибла».

С этого момента 129 человек считаются не пропавшими, а погибшими, что гарантирует семьям несчастных выплату денежных компенсаций. Президент Кеннеди в своем выступлении выражает им глубокое соболезнование.

В пятницу 12 апреля на верфи в Портсмуте приспускают флаг. Верфь, едва ли не самое оживленное место города, на несколько минут словно вымирает.

Уже 11 апреля начинает работать комиссия по расследованию происшествия. Председателем назначается контр-адмирал Бернард Л. Остин, начальник Ньюпортского военно-морского колледжа. Члены комиссии собираются в Нью-Лондоне, родном порту «Трешера».

Чтобы восстановить хронологию происшедшего, комиссия пользуется данными океанографической атлантической системы (ОАС), представляющей собой группу сонаров, измерителей постоянного действия, установленных в Атлантике американцами. Как только в океане случается катастрофа или бедствие, разного рода комиссии обращаются к ОАС. Назначение ее примерно то же, что у авиационного «черного ящика».

508

В случае с «Трешером» сонары ОАС дважды, с 9.09 до 9.11 и с 9,13 до 9.14, уловили шумы, которые могли исходить от лодки во время накачки балластных цистерн сжатым воздухом. Кроме того, в 9.18 был зарегистрирован сильный низкочастотный помеховый сигнал. Возможно, это был взрыв «Трешера», стальной корпус которого не выдержал чудовищного давления. Масляная пленка на воде и какие-то кусочки пластика – все, что на первый взгляд осталось от подводной лодки и ее экипажа, – с таким же успехом могли быть обыкновенным мусором, оставленным любым судном.

И все же комиссии контр-адмирала Остина удалось локализовать поиски. Возможные внешние причины катастрофы – нападение врага, встреча с НЛО, столкновение с другим кораблем, саботаж – были быстро отвергнуты.

Расследованием возможных причин трагедии занимались две компетентные комиссии – военно-морских сил и Объединенного комитета по атомной энергии конгресса США. В результате изучения обстоятельств гибели «Трешера» и опроса лиц, имевших отношение к погибшей лодке, были выдвинуты следующие версии:

вследствие ошибки личного состава лодка проскочила предельную глубину погружения и была раздавлена;

разрушение прочного корпуса на глубине, близкой к предельной, произошло из-за конструктивных или технологических дефектов;

лодка потеряла плавучесть из-за поступления внутрь прочного корпуса воды через поврежденную арматуру или разорвавшийся трубопровод.

Кроме этих официальных версий в зарубежной печати высказывались и другие предположения, например, саботаж или диверсия. Не исключалась возможность взрыва подводной лодки, в том числе в результате боевых действий «неизвестного подводного противника».

Эта гипотеза подтверждалась тем, что среди найденных на месте гибели лодки предметов оказался кусок полиэтилена площадью около 116 квадратных сантиметров со следами действия огня, служивший для защиты реактора. Специалисты, однако, категорически отвергли эту версию, заявив, что «физически невозможно, чтобы реактор взорвался, как бомба». Не рассматривалась всерьез гипотеза из области тайной войны подводных лодок. «Абсолютно нелепым является предположение, – писала одна из газет, – что подводная лодка погибла в результате безупречно организованного подводного преступления, якобы совершенного «неизвестной» подводной лодкой. «Трешер» был ударным подводным противолодочным кораблем и обладал новейшими средствами обнаружения противника. Лодка держала непрерывную связь с надводным кораблем, который также был оснащен средствами обнаружения подводных целей... все это весьма затрудняло нападение, а в случае, если бы оно имело место, сопровождающий корабль, несомненно, получил бы соответствующие сигналы».

Версия о возможной ошибке личного состава не была признана ко

#### АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ТРЕШЕР»\* 509

миссией ВМС достаточно обоснованной, но объективные результаты расследования свидетельствуют об обратном. Так, например, оставшиеся на берегу и тем самым сохранившие себе жизнь члены экипажа «Трешера» (их было трое) отмечали, что большой объем ремонтных работ, к которым привлекался экипаж, не позволил достаточно хорошо отработать действия личного состава, особенно в аварийных условиях.

Более вероятным представляется неожиданный сбой техники, из-за которого субмарина на несколько мгновений вышла из-под контроля. Такой дефект мог возникнуть только в двух случаях. Либо это халатность во время девятимесячных судостроительных работ, либо очень серьезный конструкторский просчет. Контр-адмирал Остин и его коллега расследуют оба возможных варианта и в итоге вскрывают такую массу преступных ошибок и недочетов, что ее с лихвой хватило бы, чтобы посадить на дно целый флот.

О недостатках конструкционного материала, из которого был изготовлен корпус погибшей лодки, низком качестве сварочных работ говорил на заседаниях комиссии конгресса адмирал Риквер: «Микротрещины в сварных соединениях прочного корпуса, изготовленного из стали HY-80, давно беспокоили меня. Как это ни печально, но основной конструкционный материал наших атомных подводных лодок весьма склонен к усталостному разрушению в местах сварных соединений...» Большинство американских специалистов все же склонны считать, что атомная лодка «Трешер» погибла в результате поступления воды внутрь прочного корпуса через поврежденные трубопроводы или забортную арматуру. Подобные аварии и раньше происходили на подводных лодках. Первопричиной их являются скрытые технологические или конструктивные дефекты.

Комиссия контр-адмирала Остина обнаружила, что сборка в Портсмуте двух жизненно важных систем «Трешера» произведена не в полном соответствии с установленными техническими нормами и требованиями. Сжатый воздух и вода в лодке подводились по длинным трубопроводам, которые всегда должны быть идеально чистыми, поскольку даже мельчайшая грязь может заблокировать очень чувствительные клапаны. Но на военно-морской верфи не было ни одного помещения, где соблюдался бы режим пыленепропускания.

И тут комиссия Остина объявляет новую сенсацию. Трубопроводы «Трешера» на стыках были не сварены, а запаены по причине их труднодоступности. Разумеется, места пайки не могут выдержать той нагрузки, что максимально допустима для соединений сварки.

Самый надежный способ испытать место пайки – протестировать ультразвуком. Хотя этот метод в 1960–1961 годах, во время постройки «Трешера», еще не получил широкого распространения, весной 1962 года, когда лодка в рамках ходовых испытаний пять недель стояла на верфи в Гротоне, штат Коннектикут, ультразвуковое исследование все же было проведено.

510

Тогда обследовали 115 мест паяк, и восемь из них оказались ненадежными. Два соединения были перепаяны. Состояние остальных руководство не сочло критическим. После проверки «на профпригодность» техники в Портсмуте снова обследовали «Трешер» ультразвуком 8 июля по

ноябрь 1962 года было заменено в общей сложности 13,8% паевых соединений.

Почему же подводная лодка была отправлена в испытательный поход при наличии явного брака в паяных соединениях? Почему не была проведена полная проверка всех соединений, если результаты выборочной дефектоскопии оказались столь обескураживающими?

Ответы на эти вопросы дал председатель следственной комиссии ВМС вице-адмирал Остин: «Начальник Портсмутской верфи, санкционировавший последний поход «Трешера», впоследствии признал свою оплошность. Однако тогда главная его забота состояла в соблюдении срока окончания ремонтных работ. Полная дефектоскопия задержала бы нанесение изоляции на трубопроводы, что, в свою очередь, привело бы к отсрочке окончания ремонта. Вы знаете, чем грозит подобная задержка...»

20 июня 1963 года комиссия по расследованию представила на суд общественности краткий отчет о проделанной работе. Он выглядит весьма общим, поскольку большинство данных считаются секретными. На основании выявленных просчетов комиссии удалось установить возможные последствия и загрузить полученные исходные данные для анализа в ЭВМ.

За наиболее вероятную версию катастрофы компьютер принял следующую: утром 10 апреля «Трешер» находился на максимальной тестовой глубине, то есть на глубине не менее 330 метров. Лодка шла со скоростью 15 километров в час и вскоре сменила курс. В 9.09 в корпусе субмарины или в трубопроводной системе появилась пробоина примерно с ноготь величиной. В ту же минуту резко упала мощность насоса, поставляющего холодную воду для реактора. Командир Харвей приказал «продуть» цистерны и подниматься на поверхность. В 9.11 «продувка» внезапно прервалась, вероятно, из-за короткого замыкания в электрической цепи, после чего появились сбои в системе сжатого воздуха, вызванные возможным оледенением.

В 9.12 отключился реактор – короткое замыкание. Электрическому двигателю, который в аварийных случаях замещает реактор, требуется «на разгон» от 10 до 50 секунд. Естественно, в этот период неизбежно падает скорость судна, что и случилось с «Трешером». В 9.13 с лодки пришло последнее сообщение. Одновременно была проведена вторая попытка накачать цистерны сжатым воздухом, шум которого слышен снова 30 секунд спустя. В этот момент отказали практически все жизненно важные системы «Трешера». Компьютер заключает: «Гибель в 9.18» Комиссия предлагает еще две версии, отличающиеся несколькими деталями и кажущиеся менее вероятными, но все же возможными. Однако в одной версии сходятся: между повторной попыткой «продува» и катастрофой прошло 4 минуты. Что же происходило с «Трешером» в эти после

АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА \*ТРЕШЕР<

511

дни минуты? Никто не знает. Что бы там ни было, но именно в этот промежуток времени всем на борту субмарины стало ясно – спастись никому не суждено.

После трагедии «Трешера» в конструкцию атомных подводных лодок были внесены соответствующие изменения, тщательной проверке стали подвергаться трубы балластных систем, которые были одним из слабых мест сложных систем подводных лодок. Резко сократилось количество систем, подвергающихся воздействию давления воды.

Дальнейшие поиски затонувшей подводной лодки проводились больше, чтобы «успокоить» общественное мнение (ведь не исключалась и авария атомного реактора!) и попытаться установить причину катастрофы. Поиски продолжались в течение 1963–1964 годов и завершились частичным успехом: на грунте были найдены и многократно сфотографированы обломки легкого корпуса и ограждения выдвижных устройств подводной лодки, определена принадлежность «Трешеру» деталей, поднятых со дна с помощью батискафа «Триест».

Между тем атомный реактор «Трешера» все еще покоится где-то на дне океана – батискаф «Триеста» не нашел от него и следа. Еще 11 апреля 1963 года ВМС США замерили радиоактивность океанской воды. Показатели не превышали нормы. Высшие американские офицеры поспешили уверить, что реактор не опасен. Морские глубины, дескать, охлаждают его и препятствуют плавке ядра, а активная зона ограничена прочным и нержавеющей контейнером.

#### «МАРИН САЛФЕР КУИН»

февраль 1963 года

Американский танкер с грузом расплавленной серы вышел из порта Бомонт в Норфолк. Последнее радиосообщение с судна было получено 4 февраля 1963 года. О судьбе этого судна и 39 членов его экипажа до сих пор нет никаких сведений.

2 февраля 1963 года из Бомонта, штат Техас, отправилось в путь грузовое судно «Марин Салфер Куин» с командой из 39 человек; оно направлялось в Норфолк, штат Вирджиния, – рейс, который так и не завершился. Его груз – расплавленная сера при температуре 275° по Фаренгейту – размещался в гигантском танке этого бывшего танкера времен второй мировой войны. Груз этот был не более и не менее опасен, чем любой другой груз.

«Марин Салфер Куин» была построена в 1944 году. Потом ее из танкера переделали в рудовоз. В 1961 году рудовоз выкупила у прежних владельцев Корпорация морского транспорта.

«Марин Салфер Куин» в свое время являлась большим судном: его грузоподъемность равнялась 16 300 тоннам, длина – 162 метрам, ширина – 20,8 метра, осадка – 9,24 метра.

Сразу же его и перестроили – установили изолированные цистерны, рассчитанные на перевозку 15 тысяч тонн плавной серы, и вентиляционную систему. Но разве новые судовладельцы могли тогда знать, что их более чем скромному приобретению суждено прославиться, пополнив черный список сотен других кораблей, пропавших без вести.

Рано утром 4 февраля, когда судно находилось примерно в 270 милях западнее Ки-Уэста, радист передал сообщение о том, что на борту все в порядке. Все дальнейшие попытки связаться с судном по радио оказались безуспешными, и через три дня, когда оно вопреки расписанию, не прибыло в Норфолк, его объявили пропавшим. В результате интенсивных поисков удалось найти лишь несколько спасательных жилетов и несколько обломков. Морская береговая охрана провела длительное расследование всех обстоятельств дела, но в конце концов вынуждена была признать, что объяснить исчезновение судна не может.

Ниже приводятся выдержки из двух докладов, подготовленных в этой связи морской береговой охраной.

Начальник морской береговой охраны, § 2:

«Транспортное судно «Марин Салфер Куин», танкер типа T2-SE-A1, переоборудованный для транспортировки расплавленной серы, вышло из

«МАРИН САЛФЕР КУИН»

513

Бомонта, Техас, с полным грузом 15 260 тонн после полудня 2 февраля 1963 года, направляясь в Норфолк, Вирджиния. Судно пропало вместе со всем экипажем, состоящим из 39 человек. Последняя радиограмма с судна была принята 4 февраля 1963 года в 01 час 25 минут по восточному поясному времени (ВПВ)».

Комиссия по расследованию, § 38:

«В 01 час 25 минут ВПВ 4 февраля 1963 года с судна была передана личная радиограмма одного из членов экипажа... В это время судно приблизительно находилось в точке с координатами 25°45' северной широты, 86° западной долготы. В 11 часов 23 минуты 4 февраля была предпринята первая из двух неудачных попыток связаться с судном по радио. К этому времени танкер «Марин Салфер Куин», если только он еще продолжал плавание, должен был примерно достигнуть точки с координатами 24°40' северной широты, 83° 19" западной долготы. В полдень 3 февраля пароход «Тексако Калифорния» находился примерно в 40 милях от «Марин Салфер Куин»... (Он) боролся с ветром в основном северных румбов силой от 6 до 11 баллов по шкале Бофорта очень крупными волнами, сносившими судно к северу и перекачывавшимися через палубу... По данным океанографической службы американских военно-морских сил... на пути судно могло встретиться со штормящим морем и... высотой волн до 16,5 фута... Ветер мог достичь (достиг) скорости 25 узлов при порывах до 46 узлов...»

Комиссия по расследованию, § 39:

«Первое сообщение об опоздании «Марин Салфер Куин» было получено начальником 5-го округа морской береговой охраны 7 февраля 1963 года в 21 час 00 минут по ВПВ».

Комиссия по расследованию, § 40:

«В 8 часов 00 минут ВПВ 8 февраля 1963 года ... начались поиски. ...За период с 8 по 13 февраля 1963 года самолеты морской береговой охраны, военно-морских сил, морской пехоты и военно-воздушных сил совершили в общей сложности 83 самолето-вылета, налетали 499,6 часа и осмотрели район площадью 348 400 квадратных миль (эта площадь превышает суммарную территорию штатов Аризона, Нью-Мексико и Колорадо);

результат был отрицательным... Атлантическая служба наблюдения за торговым пароходством при морской береговой охране... определила местоположение 42 судов, которые предположительно могли видеть «Марин Салфер Куин» в период с 4 по 5 февраля. Сотрудники морской береговой охраны опросили капитанов всех судов, но безрезультатно».

Комиссия по расследованию. Вывод 27:

«Компания, которой принадлежит «Марин Салфер Куин», не сообщила своевременно об отсутствии связи с судном... Хотя извещение о прибытии не было получено ни за 48, ни за 24 часа до установленного срока, компания объяснила это плохими метеорологическими условиями... В результате этого промедления драгоценное время было упущено и поиски начались с большим опозданием...»

514

Комиссия по расследованию, § 41:

«20 февраля американский военный катер находившийся примерно в 12 милях юго-западнее Ки-Уэста, Флорида, обнаружил и поднял на борт сирену для подачи сигнала в тумане и спасательный жилет с надписью «Марин Салфер Куин». Второй этап поисков... начался после этого .. На обоих этапах поисков исчисленная компьютером вероятность обнаружения судна равнялась 95%, металлической спасательной шлюпки –70% и спасательного плота – 65%. Военно-морские силы вели подводный поиск корпуса судна... с вероятностью обнаружить его до 80%. На втором этапе поисков было найдено еще несколько предметов, которые были опознаны как принадлежащие «Марин Салфер Куин». 14 марта 1963 года... поиски были прекращены».

Комиссия по расследованию, § 42:

«В результате поисков были найдены и опознаны как принадлежавшие «Марин Салфер Куин» следующие предметы: 8 спасательных жилетов, 5 спасательных кругов, 2 доски с названием судна, 1 матросская роба, 1 кусок весла, 1 канистра с машинным маслом, 1 канистра с бензином, 1 конусообразный буй и 1 сирена для подачи сигнала в тумане... По общему мнению, два из спасательных жилетов были использованы, так же как и роба, найденная вместе со спасательным жилетом. Многочисленные дыры на спасательных жилетах свидетельствуют о нападении хищных рыб... На предметах, оставшихся после кораблекрушения, не обнаружено ни частиц серы, ни следов взрыва или пожара».

Комиссия по расследованию. Вывод 4:

«...Поскольку не был послан сигнал бедствия, можно сделать вывод, что судно затонуло чрезвычайно быстро и радист не успел передать такой сигнал...»

Начальник морской береговой охраны. Замечание 4:

«...Комиссия рассмотрела много вероятных причин, которые могли вызвать гибель судна, и правильно решила расположить их в порядке значимости...»

А. В грузовых танках мог произойти взрыв. В результате полного разрушения несущей балки корпуса судно могло разломиться пополам.

С. Судно могло перевернуться в результате резонансной бортовой качки.

В. В результате быстрого заполнения пустого пространства водой мог произойти взрыв пара.

Имеющиеся данные подтверждают предположения, высказанные комиссией».

Итак, были рассмотрены четыре возможные причины гибели судна.



Первая – взрыв в грузовом танке.

Комиссия по расследованию. Вывод 7:

«...Взбалтывание расплавленной серы усиливает выделение газов из расплава. Очевидно, что сера взбалтывалась, поскольку судно подвергалось сильной качке... Это взбалтывание... увеличило объем газов, выделившихся из расплавленной серы».

.МАРИН САЛФЕР КУИН\*

515

Комиссия по расследованию. Вывод 8:

«Хотя в каждом грузовом танке было (три) вентиляционных отверстия... тот факт, что все танки были целиком заполнены грузом... что препятствует свободному доступу воздуха... Из этого следует, что... вентиляционное оборудование недостаточно очищало танки от выделявшихся газов... В штормовую погоду, с какой столкнулось судно во время этого рейса, расплавленная сера могла выплескиваться, попадая в вентиляционные отверстия, где она затвердевала и тем самым ограничивала доступ воздуха в грузовые танки».

Комиссия по расследованию. Заключение 9:

«...Вполне вероятно, что в одном из грузовых танков произошел взрыв газов... Хотя тщательное исследование предметов, оставшихся после кораблекрушения, не обнаружило следов взрыва или пожара, это... не исключает полностью возможности взрыва».

Причина вторая. Судно могло разломиться пополам.

Начальник морской береговой охраны, § 3:

«Когда в 1960 году судно было переоборудовано для транспортировки расплавленной серы, пришлось убрать все поперечные водонепроницаемые переборки, чтобы спроектировать все танки на осевую линию судна и выделить танк длиной 306 футов... Водонепроницаемая переборка была установлена... она разделила продольный отсек (вне основного грузового тапка) на две части».

Комиссия по расследованию. Вывод 12:

«Комиссия тщательно рассмотрела предположение, что гибель судна могла быть вызвана разрушением каркаса с последующим разламыванием судна пополам... До сих пор было известно десять случаев полного разрушения каркаса судов танкерного типа «Т-2». Поскольку эти суда продолжали гибнуть даже после того, как были приняты соответствующие меры предосторожности, можно заключить, что в самой конструкции судов этого типа существуют дефекты, которые невозможно устранить... Кроме того, приходится признать... что прочность конструкции в значительной мере зависит от возраста судна. Судно существовало 17 лет, когда его переоборудовали (для перевозки серы), и 19 – к моменту исчезновения».

Комиссия по расследованию. Вывод 21:

«Сильная качка, которой, по всей видимости, подвергалось судно... также могла способствовать его гибели. После переоборудования девять

водонепроницаемых переборок... были, по сути дела, уничтожены... Одним словом, вместо них в средней части судна осталась лишь одна водонепроницаемая, две частично непроницаемых переборки, а также шесть надпалубных сочленений. Однако вновь установленные переборки, естественно, не обладали прочностью тех, что были ликвидированы... Поэтому после переоборудования конструкция судна стала менее прочной и жесткой, чем была раньше. Это, следовательно, допускает возможность того, что возникшие (из-за преодоления штормовых волн) напряжения

516

могли вызвать разрушение днища... Это не позволяет сбрасывать со счетов то, что судно могло погрузиться внезапно».

Версия третья' судно могло перевернуться.

Комиссия по расследованию. Вывод 20:

«Размещение основного веса груза (у) продольной осевой линии (могло вызвать) большую амплитуду раскачивания судна, чем (это) должно быть у судов такой же высоты. Расчеты, подготовленные Военно-морской океанографической службой США, указывают на возможность того, что... период колебания (волн) составлял 10% от периода собственных колебаний корабля. При этих условиях следовало ожидать сильной боковой качки судна, сопровождавшейся рысканьем и креном, что крайне затрудняет управление судном. В подобной ситуации необходимо, чтобы вахтенный штурман быстро уяснил, какая огромная опасность грозит судну, и приказал изменить курс, или скорость, или и то и другое. Если судно начнет раскачиваться в резонанс с ударами волн, крен мгновенно достигнет критической величины... Возможность того, что судно перевернулось без предварительного разрушения корпуса, не может быть исключена. Наконец, можно предположить, что судно перевернулось, уже получив повреждения, и в частности, под влиянием бокового смещения грузового танка...»

Наконец, причиной кораблекрушения мог стать взрыв пара или газа.

Комиссия по расследованию. Вывод 22:

«Первоначально высказывалось предположение, что соприкосновение (морской воды с расплавом серы) в замкнутом пространстве может вызвать взрыв пара... Однако в настоящее время это считается маловероятным (но полностью исключить такую возможность нельзя)».

Начальник морской береговой охраны. Замечание 5:

«Еще одна возможная причина гибели судна, не указанная в перечне, составленном комиссией, – это взрыв газов в продольном отсеке вне грузовых танков. Сероводород и сероуглерод, выделяющиеся при взбалтывании расплава серы, так же как и пары серы, могли... образовать взрывчатую смесь. Недавний случай загорания серы, проникшей через изоляционный слой танка № 4, свидетельствует о существовании источника воспламенения».

Начальник морской береговой охраны, § 6:

«Начиная с лета 1962 года и вплоть до отправления судна в его последний рейс из танка № 4 постоянно отмечалось просачивание расплавленной серы через изоляционный слой... Ее вытекало так много, что при каждом возвращении в порт экипажу приходилось очищать от нее трюм. Когда судно вышло в последнее плавание, на нем оставалось от

20 до 70 тонн невыбранной затвердевшей серы...»

Начальник морской береговой охраны, § 8:

«Многочисленные случаи самовозгорания происходили в насыщенном серой продольном отсеке судна. Пожары были локализованы и захватывали весьма ограниченную площадь, редко превышавшую несколько

«МАРИН САЛФЕР КУИН» 517

квадратных футов, и не вызывали у экипажа особого беспокойства. При тушении огня использовались водяной пар и пресная вода. Начиная с октября 1962 года случаи самовозгорания заметно участились... Во время рейса во второй половине декабря 1962 года языки пламени почти постоянно вспыхивали... возле танка № 4...»

Комиссия по расследованию. Рекомендация 1:

«В будущем переоборудование танкерных судов типа «Т-2» (в суда для транспортировки расплавленной серы) не следует разрешать».

Комиссия по расследованию. Рекомендация 12:

«В связи с фактом несовершенства конструкции танкеров типа «Т-2» и с тем, что это несовершенство могло способствовать гибели «Марин Салфер Куин», рекомендовано, чтобы... портативный запасной радиопередатчик помещался... рядом с кормовой спасательной шлюпкой... Рекомендовано также... чтобы все танкеры типа Т-2 были оборудованы двумя непотопляемыми спасательными плотами, размещаемыми один... в носовой... другой (в кормовой) частях судна».

Хотя в докладе морской береговой охраны немало сказано о значении водонепроницаемых переборок для прочности судна, в нем нет ни слова еще об одной важной функции, которую они выполняют.

Переборки — это вертикальные перегородки, которые делят судно на несколько водонепроницаемых отсеков. Эти переборки не только предохраняют корпус судна от прогибания на высокой волне, но и спасают его от затопления, когда возникает пробоина в результате взрыва, столкновения или удара.

Судно длиной 500 футов должно иметь девять водонепроницаемых переборок. Если произойдет взрыв и получится пробоина, вода зальет только один-два отсека, поскольку переборки помешают поступлению воды в соседние отсеки. В этом случае судно сохранит плавучесть, а экипаж и пассажиры смогут в зависимости от погоды и характера повреждений либо перебраться на спасательное судно, либо остаться на аварийном судне и прийти в ближайший порт.

Хотя известны случаи, когда суда подобных размеров, разломившись пополам, сохраняли плавучесть благодаря водонепроницаемым переборкам, большинство их имеет шансы остаться на плаву лишь при небольшой волне и затоплении максимум двух отсеков. При несоблюдении этого условия и большом волнении судно, вероятнее всего, пойдет ко дну.

Когда «Марин Салфер Куин» переоборудовали для транспортировки расплавленной серы, пришлось убрать все водонепроницаемые переборки из 306-футового грузового танка. Вместо них посередине судна была установлена одна-единственная водонепроницаемая переборка и две вспомогательные переборки, впереди и позади главной переборки. Кроме того,

было сооружено шесть надпалубных сочленений. Надпалубные сочленения и вспомогательные переборки должны были укрепить корпус судна, выполняя функции переборок, которые были демонтированы. Однако вспомогательные переборки не были водонепроницаемыми.

518

Если в результате взрыва или еще по какой-нибудь причине в борту «Марин Салфер Куин» образовалась пробоина, половина судна должна была немедленно заполниться водой; если же судно разломилось пополам, вода заполнила бы его целиком. При этом погружение было бы столь стремительным, что радист не успел бы послать сигнал SOS

Все те, кто пишет о тайнах Бермудского треугольника, особенно подчеркивали то, что при гибели судов никогда не находят следов кораблекрушения. Однако большинство приспособлений и предметов, которые способны держаться на воде, должны помещаться на судне, борющемся со штормом, в нижних его отсеках. Палубное оборудование должно быть прочно принайтено во избежание смыва его волнами, следовательно, при аварии все это тонет вместе с кораблем. Те несколько предметов, которые все-таки остались от «Марин Салфер Куин», были опознаны.

Комиссия по расследованию перечислила четыре причины, которые могли вызвать гибель судна, а начальник морской береговой охраны указал еще и на пятую. Каждая из этих причин, как сама по себе, так и в сочетании с другими, могла оказаться роковой для судна. Морская береговая охрана просто не уточняла, какую из всех этих причин она считает наиболее вероятной.

Когда была обнаружена сильно поврежденная доска с названием судна, некоторые из экспертов заключили, что судно затонуло в результате взрыва, вызванного реакцией между морской водой и расплавленной серой. Однако это предположение содержит несколько слабых мест. Во-первых, оно не объясняет, каким образом вода проникла в расплав серы. Во-вторых, доска с названием судна могла быть оторвана от борта не только взрывом. Она могла «отскочить», когда каркас судна смялся в результате разрушения его конструкции. Кроме того, из пяти возможных причин катастрофы, по мнению морской береговой охраны, взрыв был наименее вероятной.

Вскоре после гибели «Марин Салфер Куин» вдовы и родственники членов экипажа подали в суд на владельца судна, требуя возмещения убытков. Судебная битва продолжалась свыше десяти лет. Через десять лет после исчезновения «Марин Салфер Куин» было объявлено, что первый из поданных исков наконец удовлетворен, и суд постановил взыскать с судовладельца 115 тысяч долларов в пользу вдовы простого матроса

В 1972 году Верховный суд подтвердил решение суда первой инстанции, который пришел к заключению, что судно находилось в аварийном состоянии. После этого могли быть удовлетворены все иски к судовладельцу на сумму, превышающую 7 миллионов долларов.

Мгновенное затопление «Марин Салфер Куин» ускорило внедрение автоматических сигнальных систем и радиомаяков, оповещающих о местоположении судна. В мировом судоходстве почти не осталось танкеров для транспортировки жидкой серы. В настоящее время в эксплуатации находятся лишь одиннадцать таких судов, и за последнее десятилетие ни одно из них не пострадало сколько-нибудь серьезным образом.

«ФОРРЕСТОЛ»

29 июня 1967 года

Авианосец ВМС США загорелся во время маневров в Тонкинском заливе. В результате катастрофы 134 человека погибли, 62 были ранены. Сгорело 26 реактивных самолетов.

26 октября 1966 года ударный авианосец ВМС США «Орискани» стал жертвой пожара. В результате катастрофы погибли 44 и был ранен 41 человек. Через шесть месяцев в том же Тонкинском заливе загорелся ударный авианосец «Форрестол» водоизмещением 76 000 тонн – флагманский корабль дивизии авианосцев, первый из кораблей этого класса, построенный американцами после второй мировой войны, в 1955 году.

В свое время наименование этого корабля звучало весьма громко, особенно в США. Ведь по образцу «Форрестола» была построена довольно крупная серия ударных авианосцев. С некоторыми вариациями за 15 лет было введено в строй ВМС США восемь таких кораблей. Таким образом, «Форрестол» в течение первых послевоенных десятилетий являлся как бы символом ударной мощи крупнейших надводных кораблей США, да и многих других капиталистических стран.

Но в конце 1960-х годов, в связи с происшедшей катастрофой, авианосец приобрел весьма печальную известность. В эти годы он уже стал символизировать морские трагедии и бедствия, особенно в авианосном флоте США, на котором в послевоенные годы часто происходили пожары и взрывы, не связанные с боевыми действиями.

Перед выходом к берегам Вьетнама из базы в Норфолке «Форрестол» прошел десятимесячный капитальный ремонт и модернизацию стоимостью около 50 миллионов долларов, что составляло примерно четверть его построечной стоимости. После завершения ремонтно-модернизационных работ «Форрестол» считался в техническом отношении вполне современным кораблем. В ходе ремонта особое внимание было обращено на совершенствование противопожарных средств корабля.

Несколько иначе обстояло дело с подготовкой его экипажа. За все время существования «Форрестолу» не приходилось до 1967 года принимать участия в боевых действиях. В течение 12 лет службы он находился в составе Атлантического флота и плавал преимущественно в Средизем

520  
ном море, проходя лишь учебную подготовку. Теперь же ему предстояло участие в боевых операциях, где нужны были другие подходы, иная подготовка, чем в учебном плавании.

По мнению командира 2-й дивизии авианосцев 7-го флота ВМС США, личный состав «Форрестола» не имел достаточной подготовки для ведения боевых действий.

Обратимся к обстоятельствам катастрофы.

29 июля 1967 года пошли уже пятые сутки, как «Форрестол» маневрировал в Тонкинском заливе, находясь в 60 милях от побережья Вьетнама и готовясь к бомбардировке. В заливе стоял ясный солнечный день. Поблизости от флагмана находились авианосцы «Орискани» и «Бон Омм

Ричард». Эсминцы «Маккензи» и «Рупертес» – оба типа «Гириг» – охраняли зону действия авианосцев.

Утром этого дня с «Форрестала» уже была катапультирована одна группа самолетов. Теперь к запуску готовилась вторая группа машин, которая была почти полностью сформирована и подготовлена для вылета. В составе этой группы находилось 12 палубных штурмовиков типа «Скайхок», 7 истребителей-перехватчиков типа «Фантом» и 2 штурмовика-разведчика типа «Виджилент» – всего 21 самолет. На 12 самолетах этой группы подготовку к вылету завершили полностью: их заправили горючим, оснастили боезапасом, пилоты находились в кабинах на своих местах, двигатели самолетов были запущены. На остальных самолетах, тоже заправленных топливом и вооруженных боезапасом, заканчивались последние подготовительные операции. Все шло по заведенному порядку.

Внезапно в кормовой части полетной палубы, где находились готовившиеся к вылету самолеты, вспыхнуло пламя. Был зафиксирован точно момент вспышки – 10 часа 53 минуты. О причине возникновения пламени существуют разные версии. По одной из них, пожар начался от непреднамеренно запущенной ракеты «Зуни» (класс «воздух–земля»), подвешенной под «Фантомом». Ракета во время полета произвела удар по подвесному топливному баку одного из «Скайхоков», и разлившееся по палубе горючее воспламенилось от реактивной струи ракеты. По другой версии – из-за недосмотра личного состава со «Скайхока» упал на полетную палубу подвесной топливный бак, горючее из которого воспламенилось и растеклось по полетной палубе; под воздействием пламени оторвалась боевая часть ракеты «Зуни», загорелись топливные баки. Так или иначе, в обеих версиях подтверждается факт взрыва ракеты «Зуни» и его влияние на последующее развитие пожара. В некоторых публикациях факт непреднамеренного запуска ракеты «Зуни» относят за счет отказа ее «механизма безопасности».

Первые меры, которые были приняты для ликвидации возникшего пожара с использованием водяной пожарной магистрали и палубных пеногенераторных установок, оказались неэффективными. Из-за скученного расположения самолетов на полетной палубе пламя быстро охватило почти всю группу самолетов. Стали загораться топливные баки и

521

взрываться авиабомбы и другие боеприпасы. Вскоре пожар распространился по всей кормовой части полетной палубы. Одна за другой на палубе взрывались авиабомбы весом 340 и 460 килограммов. Взрывающиеся топливные баки самолетов испускали черный дым, который расстилался по полетной палубе и проникал во внутренние помещения корабля.

После каждого взрыва появлялись убитые и раненые. В результате первых же взрывов были убиты или выведены из строя многие пожарные. Огнем и осколками повреждались технические средства борьбы с пожаром.

Некоторые члены экипажа были сброшены взрывными волнами за борт, другие сами прыгали с борта пылающего авианосца, спасаясь от разбушевавшегося пламени и срывающихся бомб и ракет. Среди бросившихся в море оказались тяжело раненные, так как высота надводного борта корабля превышала 18 метров. Далеко не всем пилотам удалось спастись с горящих на полетной палубе самолетов.

Но большинство команды оставалось на борту корабля, и люди с первых же минут вели интенсивную борьбу с пожарами и взрывами.

Многочисленные сообщения печати не только США, но ряда других

стран, в том числе Англии, Франции, Италии и Японии, подтверждают, что действия команды в ходе катастрофы были энергичными, подчас – самоотверженными. Не охваченные пламенем самолеты на полетной палубе перетаскивали с кормы в носовую часть корабля. Бомбы и ракеты обезвреживали, снимая с них взрыватели. Один из основных приемов, применявшихся для предотвращения очередных взрывов, – сбрасывание корабельного и авиационного боезапаса за борт. Были случаи, когда людей спускали через пробоины в полетной палубе в «нутро ада» для того, чтобы вытащить изнутри корабля дымящиеся бомбы, обезвредить и выбросить их за борт. Друг на друга люди направляли водяные шланги для охлаждения и предупреждения загорания одежды и обуви. Между тем пламя все больше и больше проникало в корабельные помещения. На ангарной палубе матросы боролись с пожаром в темноте, на ощупь снимая с самолетов бомбы и ракеты и сбрасывая их за борт.

Поскольку проход в ангар сверху был практически исключен, для проникновения в помещения ангара автогенными аппаратами делались вырезы в полетной и галерейной палубах и с бортов. Вырезов только в одной полетной палубе было сделано более десять – появилась возможность выводить из внутренних помещений людей и использовать их для борьбы с пожаром. Раньше пожары в нижних помещениях корабля пытались тушить водой через пробоины в полетной палубе. Накаленные переборки непрерывно охлаждали водой для того, чтобы можно было производить в помещениях неотложные работы. Отмечалось немало случаев, когда раненые и обожженные работали с пожарными шлангами, чтобы локализовать зону пожара.

От пены палуба становилась скользкой, что сильно затруднило борьбу со все более распространявшимся по кораблю огнем. Но главное затруд

522

нение создавал дым, настолько густой, что видимость, даже достигаемая с помощью фонаря, была не более 0,3–0,4 метра. Положительную роль в этих условиях сыграли дыхательные аппараты, без которых в дыму работать не было никакой возможности. Однако стекла аппаратов часто запотевали, и люди едва могли что-либо видеть. Пожарные рукава перебрасывали с носовой части корабля на кормовую, но они выходили из строя от действия огня и осколков. Для подавления огня на самолетах довольно успешно применяли углекислотные огнетушители. Борьба с пожаром велась не только силами и средствами аварийного авианосца. На помощь ему пришли «Орискани» и «Бон Омм Ричард», а также оба эсминца охранения – «Маккензи» и «Рупертес». Прекратив запуск своих самолетов, авианосцы спасали пострадавших на вертолетах. Эсминцы подошли почти вплотную (до 3 метров) к бортам «Форрестола» и направляли по нему струи воды из пожарных рукавов.

При борьбе с пожаром было допущено немало ошибок, связанных, главным образом, с неопытностью экипажа. Аварийные (запасные) пути эвакуации не использовались – либо они не были известны команде, либо о них забыли, поскольку большая часть опытных пожарных специалистов погибла в первые же моменты пожара и корабль спасали люди, совершенно не имевшие опыта борьбы с пожарами. Именно поэтому было мало сделано для локализации огня, который все больше охватывал бомбы и ракеты, находившиеся на полетной палубе, и все новые и новые взрывы сотрясали корабль.

С большим опозданием (спустя 8 минут после начала пожара) было отдано приказание закрыть разделительные двери между отсеками авианосца. Это также способствовало распространению огня по кораблю.

Одна из крупных ошибок заключалась в том, что необученные пожарные команды часто сводили на нет действия работавших рядом людей. Так, например, в то время как одни разбрызгивали протеиновую пену по полетной палубе для гашения топливных пожаров, другие смывали эту пену из шлангов водой. Таким образом, терялось драгоценное время и огонь продолжал распространяться по кораблю.

Несмотря на принятые меры, огонь все больше проникал внутрь корабля и распространялся в помещениях ниже ангарной палубы. Развитию пожара также способствовало возгорание постельных принадлежностей и обмундирования экипажа.

Спустя несколько часов исключительными усилиями удалось локализовать основные очаги пожара на полетной и ангарной палубах, преградив путь огню к средней носовой частям ангара, где находились вооруженные самолеты. Но огонь между этими двумя палубами бушевал вплоть до самого вечера. Прошло около 10 часов, когда пожар стал понемногу затихать. Полностью погасить его удалось более чем через сутки – в 12 часов 30 минут следующего дня. Однако продолжалась борьба с дымом. Внутри авианосца скопилось большое количество вредных газов, образовавшихся при пожаре, удалить которые удалось только через трое

«ФОРРЕСТОЛ» 523

суток. Одновременно занимались охлаждением горячих участков палуб и других металлических конструкций. В результате катастрофы 134 человека погибли, 62 были ранены. Сгорело 26 реактивных самолетов, 40 машин вместе с катапультами и аэрофинишерами, артвооружение и различное оборудование получили значительные повреждения. Больше всего пострадал корпус авианосца: из десяти его палуб шесть были повреждены, особенно полетная палуба и конструкции, расположенные поблизости от нее. От взрывов в броневой полетной палубе (толщиной 45 миллиметров) образовалось семь пробоин, некоторые из них довольно крупных размеров.

Общий вид авианосца после катастрофы был таков, как будто он подвергся нападению неприятеля. Один из офицеров «Форрестола» отметил, что пилоты «камикадзе» во второй мировой войне не могли нанести подобные повреждения кораблю.

Материальный ущерб от катастрофы был оценен в 140 миллионов долларов (стоимость аварийного ремонта самого корабля составила 14 миллионов долларов).

По размерам нанесенного ущерба и человеческим потерям (по оценке самих американцев) эта катастрофа в послевоенные годы была самой крупной среди морских катастроф американского флота. Даже урон от гибели в 1963 году атомной подводной лодки «Трешер», считавшейся национальной трагедией США, был значительно меньше, чем от катастрофы «Форрестола».

Для ликвидации последствий пожара «Форрестол» был направлен сначала в залив Субик (на Филиппинах), куда он перешел своим ходом. По утверждению командира корабля, авианосец мог развить 27-узловой ход, используя при этом четыре из восьми главных котлов. На пути в залив Субик «Форрестол» передал многих раненых на госпитальное судно «Рипоуз», которое было послано специальной для этой цели.

Во время перехода на борту «Форрестола» работали не менее двух десятков специалистов различных заводов, которые определяли объемы, сроки и стоимость восстановительных работ еще до прихода корабля в ремонтную базу.



В течение десяти дней пребывания авианосца в заливе Субик на нем, помимо ряда работ, связанных с обеспечением перехода в главную базу, была отремонтирована (временно) полетная палуба, чтобы корабль «при необходимости» мог производить взлетно-посадочные операции.

В Норфолк, где предусматривался основной ремонт, «Форрестол» прибыл только спустя 1,5 месяца после катастрофы. Это было довольно странно, так как обычно аварийные корабли не задерживали в море, а наоборот, их стремились ставить в док завода возможно скорее, чтобы корабль быстрее вновь ввести в строй. Почему же произошла такая большая задержка? Официальная версия гласит, что «Форрестолу» было разрешено посетить некоторые порты для того, чтобы отдать дань жертвам катастрофы и навестить их семьи.

524

Для встречи авианосца на берегу скопилось несколько тысяч человек, включая репортеров, кинооператоров, представителей ВМС и разных властей. Американская печать отмечала, что опромный корабль выглядел как «серая гора» и что от его величия и красоты не осталось и следа. Встречая репортеров, командир авианосца хвалил конструкцию корабля, говорил о мужестве его экипажа — корабль был на краю гибели, но люди его спасли. Однако ничего не было сказано о причинах, приведших к столь катастрофическим последствиям, которые стали настоящим бедствием для многих и многих американских семей.

Ремонт авианосца производился на верфи ВМС в Норфолке. Значительная часть полетной палубы была заменена. Для этого потребовалось 800 тонн броневой стали. Тяжело поврежденные 127-миллиметровыми артиллерийскими самолетоподъемники и другое оборудование с корабля были сняты и отремонтированы в заводских условиях. Почти полностью было заменено самолетное вооружение. Одновременно на корабле производились и модернизационные работы, в частности по радиоэлектронному и ракетно-артиллерийскому вооружению.

Катастрофа «Форрестола» вызвала в США большой общественный резонанс. Во многих выступлениях и публикациях отмечались не только крупные человеческие жертвы и материальные потери, явившиеся следствием пожара на данном корабле, но и низкая противопожарная безопасность авианосцев вообще и недостаточность мер, принимаемых ВМС США для ее обеспечения. При этом вспоминали другие аварии, происшедшие на авианосцах в последние годы. Политические и государственные деятели говорили об уроне престижа США в связи с подобными катастрофами.

В дискуссии, проходившей в США в середине 1960-х годов на тему о том, какие следует строить авианосцы — атомные или обычные, взяла верх атомная точка зрения, и споры как будто улеглись. Но в связи с трагическими событиями на «Форрестоле» они вновь вспыхнули. Теперь уже стали раздаваться голоса, в которых звучали сомнения о целесообразности вообще дальнейшей постройки кораблей этого класса подобных гигантских размеров.

Новые споры не поколебали, однако, основного курса командования ВМС США — строительство новых крупных авианосцев продолжалось и дальше. Было лишь признано необходимым принять срочные и эффективные меры по повышению противопожарной безопасности этих кораблей.

Таким образом, именно катастрофа «Форрестола», явившаяся наиболее крупной из других аналогичных катастроф, превратила вопросы обеспечения

безопасности авианосцев в весьма важную государственную проблему, поскольку этим кораблям придавалось в США, наряду с подводными лодками, важнейшее значение. Для разработки рекомендаций по этой проблеме было решено создать комиссию на весьма высоком уров

не. В состав ее вошли высшие авторитеты военно-морских и военно-воздушных сил США. Председателем был назначен адмирал Дж. Рассел, вызванный для этой цели из отставки

Следует отметить, что наряду с этой общегосударственной комиссией работала и другая, которая занималась расследованием причин и обстоятельств самой катастрофы «Форрестола».

Основными причинами низкого уровня пожаробезопасности американских авианосцев комиссия признала недостаточную мощность противопожарных средств на кораблях, слабую подготовку личного состава и недостаточную организацию борьбы с пожарами.

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «СКОРПИОН»

21 мая 1968 года

Американская подводная лодка затонула в 400 километрах от Азорских островов. Погиб 91 человек.

21 мая 1968 года в 8 часов вечера с борта подводной лодки «Скорпион», находившейся в 250 милях к югу от Азорских островов, поступила обычная радиограмма: «Местонахождение – 35°07' северной широты, 41°42' западной долготы, скорость 18 узлов, курс 290».

Больше никаких сообщений с лодки не поступало.

«Скорпион» должен был вернуться в порт Норфолк (штат Вирджиния) 27 мая в 17 часов 00 минут

В составе 8-го флота США лодке

предстояло пройти примерно 2,5 тысячи миль в открытом океане, почти все время в районах с большими глубинами и весьма неточно обозначенным на картах подводным хребтом. Но в целом рейс, как и отправленная с борта лодки радиограмма, с полным основанием могли считаться совершенно обычным делом.

Через пять месяцев в 400 милях юго-западнее Азорских островов исследовательское судно «Мизар» обнаружило и сфотографировало на дне океана обезображенный корпус подводной лодки, которая, судя по всему, была «Скорпионом». Она лежала на глубине более 3000 метров. Военно-морские силы так и не смогли установить причину ее гибели, но старое морское предание зачислило злосчастную судьбу и этой подводной лодки на счет Бермудского треугольника.

Сначала еще оставалась надежда, что командир «Скорпиона» Слеттери не торопился с переходом через мелководье континентального шельфа, поскольку в этом районе бушевал шторм. Когда же не осталось никакой надежды на возвращение подводной лодки, начались поиски уцелевших членов экипажа и обломков; кроме того, была назначена комиссия для расследования обстоятельств гибели «Скорпиона».

«Скорпион» был атомной подводной лодкой водоизмещением 3075 тонн, длиной 76,8 метра. На борту находился экипаж в составе 91 человека. В соответствии с правилами, установленными для атомных подводных лодок, совершающих переходы в погруженном положении на большой глубине, лодка «Скорпион» не должна была подавать сигналов в эфире Ко

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «СКОРПИОН» 527

командование американских ВМС в течение последующих пяти дней не проявляло особого беспокойства, не получив с лодки никаких радиogramм

«Скорпиону» предписывалась строго ограниченная глубина погружения, поскольку реконструкция лодки, предпринятая после гибели «Трешера» в апреле 1963 года, еще не была закончена. Считалось, что экипажу «Скорпиона» не грозит никакая опасность, хотя эффективность системы, обеспечивающей всплытие лодки на поверхность, стояла под вопросом, а аварийная система всплытия была признана негодной. Около Неаполя «Скорпион» столкнулся с баржей, но осмотр лодки показал, что она избежала каких-либо повреждений.

Наступило 27 мая, и когда к расчетному времени подводная лодка не прибыла на базу, стало ясно, что с ней что-то произошло. В 7 часов вечера было объявлено, что лодка «запаздывает», однако к этому времени 55 судов и 35 самолетов уже вели поиск «Скорпиона». Они прочесывали полосы шириной в 50 миль по обе стороны от ее предполагаемого курса, ловили радиосигналы и отраженные сигналы гидролокаторов, следили, не появятся ли на воде обломки и масляные пятна, и надеялись, что лодка затонула на участке, где глубина меньше расчетной, поскольку запасы продовольствия и воды, а также наличие очищающего воздуха оборудования обеспечивали ее экипажу возможность в течение 70 дней ожидать спасения.

Шло время, а «Скорпион» не возвращался в родной порт и не подавал о себе вестей. Сомнений больше не оставалось — лодка затонула. Сначала тщательному обследованию подвергся относительно неглубокий район атлантического шельфа. Если лодка затонула неповрежденной, а члены ее экипажа живы, то можно попытаться спасти их (что исключалось на более значительных глубинах). Вторым районом поиска стали вершины подводных гор, которые тянутся на протяжении многих миль. Предполагалось, что одна из них расположена ближе к поверхности, чем это указано на картах, и на ней может лежать «Скорпион». Эта полоса была обследована с воздуха на случай, если лодка находится на поверхности, а ее электрические системы вышли из строя в результате какого-то происшествия, может быть, даже столкновения с китом.

Во время поисков «Скорпиона» неподалеку от побережья штата Вирджиния на дне обнаружили подводную лодку почти таких же размеров, что и «Скорпион». Оказалось, что она находится там еще со времен второй мировой войны. Несколько раз в радиопередачах было зафиксировано слово «Брэндивайн» — кодовое название «Скорпиона», однако проверка показала, что это название вполне законно носят восемь судов. Один из радиолюбителей из Лондона сообщил журналистам, что принял радиogramму с борта «Скорпиона», в которой говорилось о неполадках конденсатора паротурбинной установки. Это сообщение, однако, сразу же опровергло командование ВМС США. Только через девять дней командование ВМС объявило лодку «предположительно погибшей».

528

Спасательные суда и самолеты были отозваны на свои базы, и в море

остались для продолжения поисков только суда «Боудич» и «Мизар», успешно зарекомендовавшие себя при поисках «Трешера» и потерянной у Паломареса водородной бомбы. «Мизар» тянул за собой со скоростью один узел своеобразные сани – сваренную из стальных труб конструкцию, передвигающуюся на расстоянии 4–9 метров от дна. На санях были установлены соединенные с судном коаксиальным кабелем (длиной более 6 километров) магнитометр, фотокамера специальной конструкции, снабженная объективом с полем зрения 120° и двумя импульсными лампами, а также гидролокатор горизонтального и вертикального обзора.

Тем временем в Вашингтоне начали выявляться весьма неприглядные факты. Один из журналистов написал, что в корпусе «Скорпиона» имелись очень тонкие (волосные) трещины. В гидравлических уплотнениях вокруг корпуса перископа наблюдалось проникновение воды. Такие же протечки отмечались и вокруг гребного вала. Не исключалась также возможность каких-то неисправностей в навигационном оборудовании лодки.

Пресса преподнесла этот факт как сенсацию, но вскоре выяснилось, что репортер, никогда не служивший на подводной лодке, ввел читателей в заблуждение. В действительности сталь, используемая для строительства корпусов подводных лодок, всегда имеет волосные трещины, что является свойством структуры этой марки стали. Подобные трещины затем легко шлифуются без какого-либо вреда для корпуса. Сквозь гидравлические уплотнения всех перископов всегда просачиваются вода и масло, капающие на головы подводников. Протечка вокруг гребного вала – это не просто вполне нормальное явление, она заранее предусмотрена. Каждая вахта в машинном отделении должна следить за тем, чтобы протечка не прекращалась: забортная вода играет роль смазки, предотвращающей заедание быстро вращающегося вала. Что касается неисправностей в работе навигационного оборудования, то образованная вскоре следственная комиссия не смогла получить ни одного данного под присягой показания, которое подтвердило бы, что подобные отказы имели место. Такова действительная ценность этих «неприглядных фактов».

10 ноября 1968 года было опубликовано официальное сообщение о том, что «Скорпион» найден в результате самой крупной в истории поисковой операции, в которой принимали участие 6 тысяч человек и 400 судов и самолетов. Несколькими днями ранее, 30 октября, с борта «Мизара» в штаб ВМС США поступила радиограмма следующего содержания: «Предметы, опознанные как части корпуса подводной лодки США «Скорпион», обнаружены примерно в 400 милях к юго-западу от Азорских островов на глубине более 3 тысяч метров».

То есть она была в 150 милях от точки с координатами, указанными в последней радиограмме.

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «СКОРПИОН»

529

Адмирал Мурер сделал официальное сообщение о том, что океанографическое исследовательское судно «Мизар» сфотографировало часть корпуса подводной лодки, лежащей на дне океана в 400 милях юго-западнее Азорских островов, однако едва ли удастся поднять на поверхность хоть какие-нибудь обломки. Следственная комиссия приняла решение продолжать расследование обстоятельств катастрофы.

Как же удалось найти лодку? Журналист Дрю Пирсон утверждал, что

«Скорпион» был обнаружен русскими, любезно сообщившими командованию ВМС США о том, где она найдена. Более вероятно, однако, что лодка (точнее, ее останки) была найдена в результате тщательного расследования, проведенного ВМС. На всем континентальном шельфе у побережья США размещены гидрофоны и другая аппаратура, установленные на глубинах от 180 до 4900 метров и образующие систему раннего предупреждения на случай нападения вражеских подводных лодок

Ни одно из этих устройств не зарегистрировало прохождения «Скорпиона», однако группа гидролокаторов, установленных неподалеку от Азорских островов, зафиксировала звук, который мог быть вызван разрушением корпуса подводной лодки. Затем настала очередь подводных телевизионных камер, магнитометров, подводных фотокамер и гидролокаторов. Кроме того, для поисков лодки использовались недавно разработанные устройства, напоминавшие миниатюрные торпеды, снабженные гидролокаторами бокового обзора. Во время поиска они скользили над дном океана за кормой буксировавшего их судна, осматривая полосу шириной 600 метров.

Итак, обломки «Скорпиона» были найдены и сфотографированы. Погибшая лодка была обнаружена в обследуемом регионе. Она оказалась разорванной надвое в районе центрального поста. Объективы запечатлели на дне океана рядом с корпусом подводной лодки несколько более мелких обломков.

Осталось выяснить причины гибели лодки.

«Аризона рипаблик», 1 февраля 1969 года:

«Вашингтон. [ВПС]... Как сообщило министерство военно-морских сил, следственная комиссия, состоящая из семи человек, не смогла объяснить гибель «Скорпиона», затонувшего в мае прошлого года...

Пока что единственными данными, которые рассказывают о гибели «Скорпиона», являются фотографии, сделанные подводными фотокамерами с исследовательского судна «Мизар».

По сообщению министерства военно-морских сил, несекретные выводы комиссии, опубликованные вчера, исключают две возможные причины катастрофы: столкновение с подводной горой или хребтом и аварию в атомной силовой установке

В районе, где затонула подводная лодка, нет ни подводных гор, ни хребтов, а, заслушав показания экспертов, комиссия заключила, что катастрофа не могла произойти из-за каких-то неполадок в силовой атомной установке.

530

Комиссия также убеждена, что «гибель «Скорпиона» нельзя приписать тому факту, что программа реконструкции лодки с целью обеспечения ее безопасности еще не была завершена...»

Комиссия считает, что «нет никаких оснований предполагать, будто «Скорпион» стал жертвой диверсии».

Кроме того, комиссия не располагает данными, которые указывали

бы на возможность столкновения «Скорпиона» с другой подводной лодкой или надводным судном, поскольку «ни одно американское или иностранное судно не сообщило о подобного рода столкновении».

Как подчеркивает комиссия военно-морских сил, экипаж «Скорпиона» – это опытный и слаженный коллектив, который в случае аварии действовал бы быстро и оперативно. «При возникновении течи такой хорошо обученный экипаж, как экипаж «Скорпиона», немедленно принял бы все необходимые меры для ее ликвидации», – записано в докладе комиссии.

«Хотя фотографии не дают никаких оснований предполагать, что подводная лодка затонула в результате взрыва одной из ее собственных торпед, – говорится в докладе, – комиссия расследовала вопрос о вероятности такого взрыва».

Судя по фотоснимкам, сделанным на «Мизаре», рубка «Скорпиона» не имеет повреждений, однако она лежит на боку более чем в ста футах от носа лодки.

Следственная комиссия, заседавшая с июня 1968 по январь 1969 года, выдвинула четыре возможных объяснения происшедшей трагедии.

Первой вероятной причиной была названа неисправность аппаратуры управления. Предполагалось, что механизм управления горизонтальными рулями во время выполнения очередного маневра мог остаться в положении погружения, а поскольку двигавшийся с большой, ? скоростью «Скорпион» и без того находился на большой глубине, экипаж не успел что-либо предпринять, прежде чем лодка достигла критической глубины.

Лодка могла затонуть в результате поломки одной из труб, подобно тому, как это произошло с «Трешером» пятью годами ранее.

Третье предложенное комиссией объяснение предполагало неисправность торпедного вооружения. Однако фотографии обломков исключают возможность того, что выпущенная подводной лодкой торпеда поразила ее, как это произошло во время второй мировой войны с американской подводной лодкой «Тэнг». Можно было допустить, что в результате трагической случайности торпеда взорвалась внутри лодки, но такое предположение представляется в высшей степени маловероятным, поскольку сомнительно, что на лодке вообще были торпеды.

Наконец, как это уже случалось ранее на подводных лодках, кто-то из членов экипажа, потеряв самообладание, мог потянуть не за тот рычаг или нажать не ту кнопку.

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «СКОРПИОН»

531

Такое объяснение также нельзя считать убедительным, учитывая высокую квалификацию членов экипажа и доказанную медицинскими обследованиями психическую устойчивость матросов и офицеров.

Обломки «Скорпиона» были найдены на глубине 3000 метров. Спасти подводников на такой глубине невозможно. «Мы все сознаем, что если подводная лодка затонула на большой глубине, ей уже ничем нельзя помочь». Эти слова произнес вскоре после гибели «Скорпиона» капитан 1-го ранга В. Николсон, руководитель проекта по созданию глубоководных систем. Тем самым он признал, что США располагает флотом атомных

подводных лодок, оперирующих в районе таких глубин, где возникновение какой-либо неисправности означает, что экипаж заведомо обречен на смерть.

Гибель «Скорпиона» часто связывают с тайной Бермудского треугольника, хотя эта катастрофа произошла ближе к Африке и Португалии, чем к Бермудам

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ДАКАР»

25 января 1968 года

Израильская подводная лодка затонула между Критом и Кипром на глубине 3000 метров. Погибли 65 человек.

Исчезновение 25 января 1968 года подводной лодки «Дакар» в восточной части Средиземноморья болью отозвалось в Израиле.

Субмарина «Дакар» была заложена 22 октября 1942 года в Девонпорте. 28 сентября 1943 года она была спущена на воду, а 9 января 1945 года вступила в состав британского флота. Основные технические характеристики субмарины были следующие. Полное (подводное) водоизмещение — 1700 тонн

Длина — 87 метров, ширина — 8 метров, осадка — 4,5 метра. Вооружение: 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата. Лодка двухвальная. Дизель — 2500 лошадиных сил. Мощность двигателя — 2900 лошадиных сил. Скорость — 15/25 узлов. Экипаж — 65 человек.

Одни считали, что она погибла в результате неудачного маневра с уходом на глубину. Другие — что подводная лодка вошла в район советскоегипетских учений и была потоплена по роковой случайности.

Писатель маринист, в прошлом подводник, капитан 1-го ранга запаса Николай Черкашин выдвигал свою версию:

«После шестидневной арабо-израильской войны 1967 года правительство Израиля приступило к массивному наращиванию вооруженных сил, в том числе военно-морского флота. Было решено вдвое увеличить число подводных лодок. С этой целью в Англии были куплены три средние, по НАТОвской терминологии, патрульные дизельные субмарины, по британской — «класса Т»: «Totin», «Truncheon» и «Turpm». Первая из них была переименована в «Дакар» («Акула»), вторая — в «Долфан» («Дельфин»), третья — в «Левиафан» («Кит»). «Левиафан» и «Долфан» благополучно прибыли из Портсмута в Хайфу. А «Дакар» бесследно исчез в 2000 милях юго-западнее Кипра 25 января 1968 года. Известно также, что командир «Дакара» капитан 3-го ранга (командор) Якоб Раанан получил приказ из Тель-Авива задержаться под Кипром на сутки. Лодка шла с опережением графика и, по расчетам, прибывала в базу на 24 часа раньше подготовленной ей торжественной встречи, на которой должны были присутствовать высокие должностные лица.

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ДАКАР» 533

Командир «Дакара» решил использовать задержку в боевых целях — сходить на разведку в Александрию и заснять корабли, стоявшие в ее

порту. В Англии на лодке была установлена мощная фоторазведывательная аппаратура.

37-летний Раанан и его офицеры очень расстраивались, что победоносную шестидневную войну им пришлось пережить в Англии. Они хотели отличиться в этом походе, и «Дакар» на свой страх и риск взял курс на Александрию. Больше о нем ничего не слышали».

Вице-адмирал в отставке В. Платонов в январе 1968 года был начальником штаба советской средиземноморской (5-й оперативной) эскадры. Любой инцидент с иностранным кораблем, с неопознанной подводной лодкой – будь то столкновение, визуальное обнаружение перископа, гидроакустический контакт или несанкционированная стрельба – был бы известен ему и командиру эскадры.

«Никакой информации о «Дакаре» в сетях эскадренной связи не проходило, – рассказывал Платонов. – О гибели этой лодки я узнал, как и все – из газет. Хотя наша эскадра действительно проводила совместные учения с египетским флотом. Но это были учения в прибрежной зоне

Отрабатывалась высадка десанта западнее Александрии и в Сирии, в районе Тартуса. Теоретически израильская лодка могла оказаться в зоне учений. Но даже если бы мы ее обнаружили у себя под боком, никто не взял бы ответственности отдавать приказ на ее уничтожение. Во-первых, это могла быть и турецкая, и греческая, и английская подводная лодка. Под водой ведь не определишь ее национальную принадлежность. Вовторых, у нас было строжайшее указание из Москвы не ввязываться ни в какие военные конфликты. Наблюдать – да, но огня не открывать.

Еще в годы второй мировой войны на подходах к Александрии англичанами выставлялись минные поля. Египтяне ставили только противодесантные минные заграждения, так как в ходе октябрьской шестидневной войны израильские подводные лодки высаживали на александрийские пляжи боевых пловцов-диверсантов. А вот Суэцкий залив минировался, и довольно массивно.

Могу назвать две группы причин, от которых чаще всего гибнут дизельные подводные лодки. Это отказ технических средств вследствие заводского брака или физической изношенности. Не забывайте, что «Дакару» к моменту исчезновения было почти двадцать пять лет. Это запредельный срок для субмарин такого класса, несмотря на модернизацию. Да и для любого надводного корабля четверть века – очень солидный возраст. К тому же после большого океанского перехода из Англии в восточное Средиземноморье на лодке могли накопиться технические неисправности.

Вторая группа типовых причин – это человеческий фактор. Лодку может погубить оплошность любого члена экипажа. Если «Дакар» ходил под Александрию с разведывательной целью, то его командир наверняка использовал режим РДП (работа дизеля под водой). Чтобы соблюсти скрыт

534

ность в светлое время суток, подводные лодки движутся в приповерхностном слое, выставив воздухозаборную трубу-шнорхель, или, как мы его называем, – РДП.

Движение под шнорхелем, а особенно срочные погружения в режиме РДП требуют максимальной осторожности и сноровки. Немало субмарин погибло по неосмотрительности своих экипажей. Классический тому пример – наша С-80, затонувшая на 200-метровой глубине в Баренцевом море за семь лет до «Дакара»...



Были и другие версии о причинах гибели «Дакара». Порой самые невероятные. Например, такая.

Никто не топил «Дакар», и ни на какую мину подлодка не нарывалась. Причина гибели заключается в бравате командира, который, кстати, поддержанный всем экипажем, рвался к намеченной цели. Когда «Дакар» обнаружил на своем пути большое грузовое судно под греческим флагом, его командир затеял какой-то рискованный маневр, стал играть с кораблем, словно расшалившийся дельфин, а может быть, предпринял учебную атаку. «Дакар» шел на глубине, затем резко совершил еще одно, последнее в своей жизни погружение.

Более тридцати лет ничего не было известно о судьбе не вернувшейся на базу субмарины. И только в июне 1999 года появилось сообщение, что с помощью ультрасовременного оборудования ВМС США лодка была найдена на глубине 3000 метров между Критом и Кипром. В ее расколоте надвое корпусе – огромная пробоина. Пока неизвестно, будет ли «Дакар» поднят на поверхность. И дело не только в том, что такая операция стоит огромных денег. Все зависит от воли родственников погибших моряков...

#### «ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-129»

8 марта 1968 года

Советская дизельная ракетная подводная лодка с тремя баллистическими ракетами затонула в Тихом океане. Погибли 98 человек.

24 февраля 1968 года из пункта базирования на Камчатке под названием Могила вышла на боевое патрулирование подводная лодка К-129 с бортовым номером 574, дизельная, с тремя баллистическими ракетами подводного старта, с ядерными головными частями большой мощности, а также с двумя ядерными торпедами. Командовал судном капитан 1-го ранга Владимир Кобзарь,

опытный, грамотный, волевой подводник. Все офицеры также имели опыт подводного плавания и были специалистами высокого класса. В течение двенадцати дней экипаж выполнял поставленные задачи по скрытному патрулированию (возвращение лодки в пункт базирования намечалось на 5 мая 1968 года), а 8 марта не вышел на связь.

В тот день К-129 должна была дать контрольное радиодонесение – короткий сигнал. Адмирал в отставке В. Дыгало, командовавший в то время соединением, в состав которого входила подлодка, вспоминает:

«В соответствии с боевым распоряжением В. Кобзарь регулярно направлял в штаб донесения о ходе плавания. Но 8 марта мы все были встревожены – лодка не ответила на контрольную радиограмму, переданную штабом Тихоокеанского флота для проверки связи. Правда, это не давало основания предположить трагический исход плавания – мало ли какие причины помешали командиру выйти на связь! Но донесение так и не поступило. Это было серьезным основанием для тревоги».

В это время, в разгар боевых действий во Вьетнаме, американские

ВМС тщательно прослеживали курс любого советского военного корабля в стратегически важной части Тихого океана. Подводный ракетноносец не мог бесследно раствориться в океане. Но точное место гибели корабля и 98 членов экипажа советскому командованию тогда не было известно.

По данным разведки, примерно в эти же дни в японский порт Йокосуко прибыла американская подводная лодка «Суордфиш» («Меч-рыба»), имевшая повреждения. Американцами во время захода этой лодки в порт

536

принимались необычные меры безопасности: к ремонту привлекался только американский персонал. Возникла мысль о столкновении под водой.

Срочно начала готовиться поисково-спасательная операция. В океан были направлены самолеты, боевые корабли, вспомогательные суда. Глубина в районе поиска – 5000–6000 метров. Удаление от Камчатки – около 1230 миль.

Первым в точку предполагаемого местонахождения лодки направился морской буксир СБ-43. На его борту находился заместитель командира соединения, в состав которого входила К-129, – капитан 1-го ранга (ныне контрадмирал в отставке) Валентин Бец.

«Не успели мы приблизиться к району, – вспоминает Бец, – где, по нашим расчетам, исчезла К-129, как над нами начали кружить американские патрульные самолеты «Орион». Они буквально висели над мачтами, и это вызывало определенное подозрение: с чего бы такое пристальное внимание к нашему скромному суденьшку? Когда же через несколько дней в район подошли еще 11 наших кораблей, интенсивность их полетов стала еще большей... Между тем погода была не из лучших. Волнение моря было в пределах 8–9 баллов, к тому же постоянно висел туман. Мы прочесывали район на малых скоростях: 2–3 узла – максимум. Вдруг за кормой на экране локатора появилась неизвестная цель. Мы делаем повороты – цель продолжает следовать за нами. Появилось предположение, что это – иностранная ПЛ. Тогда я, подождав гидрографическое судно «Невельской» на голосовую связь, в мегафон проинструктировал его командира о порядке действий и мерах безопасности, после чего по радио открытым текстом передал: «Обнаружил за кормой в 4 кабельтовых неизвестную малую цель. Выйти на визуальный контакт с ней». Гису повернул к цели, кратковременно увеличил ход, а затем круто отвернул. Грубо говоря, поугал. Но цель сразу же пропала и больше не появлялась. Все это и тогда и сейчас заставляет предполагать, что американцы знали и о цели наших действий, и о катастрофе К-129, и более того – знали точное место ее гибели. Они наблюдали за нами, дабы уяснить наши дальнейшие намерения».

Однако двухмесячный поиск в районе, где могла затонуть подлодка, закончился неудачей. Анализ обнаруженного масляного пятна показал – оно соляровое, дизельное. Стало быть, лодка погибла.

Погибших моряков в советском Военно-морском флоте (всего 97 человек) официально «признали погибшими», вдовам подводников и их детям дали пенсии. Возможной причиной гибели корабля назывался «провал подводной лодки за предельную глубину вследствие поступления воды при движении под РДП (устройство для работы дизеля под водой) через поплавковый клапан». Считалось, что это устройство придает лодке скрытность. Оно уменьшало грохот дизеля и выход выхлопных газов из-под воды. Кстати, после гибели лодки главнокомандующий ВМФ СССР адмирал Советского Союза С. Горшков запретил подводникам использовать

РПД.

#### «ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-129» 537

Американцам удалось точно выяснить координаты лежащих на грунте останков лодки. Вполне возможно, что американская субмарина «Суордфиш» все-таки столкнулась с К-129 и после аварийного всплытия точно зафиксировала координаты. Видимо, на «Суордфише» знали и то, что дизельной подводной лодке К-129 не суждено больше всплыть на поверхность.

Пока советские корабли систематически патрулировали предполагаемый квадрат гибели К-129, а правительство СССР не проявляло видимого желания заявить о судьбе подводного корабля официально, в ЦРУ решили его поднять.

На борту субмарины находились баллистические ракеты и торпеды с ядерными боеголовками, шифры ВМФ СССР, другая специальная, а потому секретная техника. Подъем К-129 облегчил бы работу многим американским специалистам, занятых в оборонных отраслях, сэкономил бы федеральному правительству и налогоплательщикам большие средства.

Подлодка затонула на глубине 5000 метров, и никогда еще в мире подобной судоподъемной операции не проводилось. Нужны были неординарные инженерные решения, и не случайно директор ЦРУ вначале чуть не «выбросил из окна» своего заместителя, выступившего с подобным предложением. Кроме того, помимо технической сложности, операция грозила и политическим скандалом, так как грубо нарушала международный морской обычай, согласно которому военный корабль, затонувший с членами экипажа в нейтральных водах, считается братским воинским захоронением, и без соответствующего разрешения его трогать нельзя...

Осуществить подъем лодки взялась компания, которую возглавлял крупный бизнесмен Говард Хьюз. Это был поистине фантастический проект «Дженифер», стоимость которого оценивали в 500 млн. долларов. В 1970 году представители его компании «Хьюз Тул», преобразованной позже в «Самма корпорейшн», начали переговоры о создании уникальных технологий глубоководных работ с «Глобал Марин Дивелопмент Инк» и «Локхид».

Под руководством Хьюза дело пошло достаточно быстро. Спустя два года на верфи в Пенсильвании было спущено на воду для достройки на плаву судно «Гломар Эксплорер» для глубоководного подъема затонувших кораблей, замаскированное под шельфовый нефтеразведчик. По завершении строительства судно перешло в Реджвуд-Сити (Калифорния), где к нему была добавлена баржа-пантон для транспортировки подъемных монтажных конструкций с огромными 50-метровыми клешнями. С их помощью затонувшую советскую подводную лодку предстояло оторвать от океанского дна и поднять на поверхность.

Все работы были строго секретными. Тысячи людей работали над проектом, не зная, чем они занимаются.

В ЦРУ отчетливо понимали, что замаскировать и скрытно провести операцию по подъему лодки довольно трудно, тем более что о ее подготовке стало известно в посольстве СССР в Вашингтоне. Там в октябре

1970 года получили анонимное письмо, автор которого сообщал о планировавшейся акции. Об этом доложили в Москву, но командование ВМФ заверило руководство страны, что после гибели К-129 шифры и документы кодирования на флоте заменены, что поднять лодку с 5-километровой глубины практически невозможно, но на всякий случай в район ее гибели время от времени стали направлять разведывательные корабли.

И все-таки волей случая тайный проект стал достоянием общественности.

В ночь на 5 июня 1974 года лос-анджелесские грабители пробрались в помещение офиса Г. Хьюза на Ромейн-стрит. Там с помощью газовой горелки они вскрыли сейф, где к своему разочарованию значительных сумм не обнаружили, а нашли кое-какие документы, которые прихватили с собой. Ознакомившись с бумагами, они узнали, что по заданию и на деньги ЦРУ Хьюз построил специальное судно «Гломар Эксплорер» для подъема русской подводной лодки, затонувшей на большой глубине. Грабители решили шантажировать ЦРУ, потребовав полмиллиона долларов за возврат совершенно секретных документов. Разведчики торговались, тянули время, надеясь, что ФБР найдет и обезвредит гангстеров.

В это время судно «Гломар Эксплорер» уже находилось в районе гибели К-129 и готовилось к уникальному подъему. Когда же операция была завершена и опасность от разглашения сведений, по мнению разведки, стала не такой уж важной, грабителям поставили новые условия, которые их явно не устраивали. Тогда те сторговались с журналистами, и 8 февраля 1975 года газета «Лос-Анджелес тайме» поместила сенсационную статью о сделке ЦРУ с Хьюзом...

Напрасно директор ЦРУ Уильям Колби призывал журналистов в интересах национальной безопасности забыть об этом деле и не дразнить Москву, с газетных и журнальных страниц сыпались все новые и новые подробности. Однако Москва ограничилась одним официальным запросом и удовлетворилась уклончивым ответом...

Американцы предприняли меры маскировки. В районе работ постоянно находилось однотипное с «Гломар Эксплорер» исследовательское судно «Гломар Челленджер». Когда в июле 1974 года в предполагаемом квадрате появился «Гломар Эксплорер», советская военно-морская разведка не придала этому должного значения.

Тем временем «Эксплорер» и доставленная туда же баржа-понтон НМВ-1, предназначенная для транспортировки монтажных конструкций и гигантских захватов, приступили к исключительной по технической сложности работе. НМВ-1 притопили и завели под корпус «Эксплорера» Потом в океанские воды стали уходить девятиметровые трубы, которые автоматически свинчивались на глубине. Контроль осуществлялся подводными телекамерами. Всего было 600 труб, каждая весом в двухэтажный автобус.

Когда до лодки оставались считанные десятки метров, за рычаги управления захватом сел главный конструктор подводной платформы –

ЩОДВОДНАЯ ЛОДКА К-129»

539

слишком велико было искушение стать не только теоретиком, но и исполнителем кульминационной части операции. Управляемый неопытной рукой захват ударился о грунт (оператор неверно рассчитал расстояние до лодки, так как не учел эффекта преломления света в воде). От удара одна из клешней треснула. Тем не менее удалось захватить корпус К-129.

Начался подъем.

До поверхности океана оставалось совсем немного, когда поврежденная клешня рассыпалась. Теперь лодку удерживала за носовую часть лишь одна пара клешней. И здесь случилось непредвиденное. Сыграли свою роль скрытые разрушения корпуса лодки. На глазах у американцев субмарина раскололась, и примерно три четверти ее корпуса вместе с телами большинства погибших и баллистическими ракетами стали погружаться в черную океанскую пучину. И вдруг из этой части выскользнула ракета с ядерным зарядом и медленно пошла ко дну. Все замерли в ужасе, представив себе последствия взрыва. Но взрыва, к счастью, не произошло.

Носовая часть оказалась в «Лунном бассейне» — огромном раскрывающемся с днища отсеке «Гломар Эксплорер». И тут как раз появились русские разведывательные суда и начали фотосъемку. Американское судно снялось с якоря и двинулось к берегам США. А после откачки воды из офомного внутреннего ангара специалисты устремились к «добыче».

Первое, что поразило американцев, — низкое качество стали, из которой был изготовлен корпус лодки. По утверждению инженеров ВМС США, даже ее толщина не была во всех местах одинаковой. Забраться внутрь лодки оказалось практически невозможно: там все было исковеркано и сдавлено взрывом и циклопическим давлением воды. Матрацы матросских коек были спрессованы до 40 сантиметров в длину.

Американцам удалось извлечь ядерные торпеды.

Так описывают ход событий американские источники. Но они, повидимому, специально оставляют без внимания ряд вопросов, имеющих принципиальное значение.

К-129 находилась на дне на ровном киле и без видимых повреждений. Почему? Вероятно, лодка, получив сначала какие-то внешние повреждения, заполнялась водой отсек за отсеком, и тонула относительно медленно, и давление внутри субмарины постоянно сравнивалось с внешним. Российские эксперты склонны считать, что именно так и случилось, а при подъеме она переломилась именно в месте пробоины.

Клайд Барлисон считает, что ЦРУ умышленно прибегает к дезинформации, дабы скрыть подлинную картину.

По утверждению К. Барлисона, К-129 на глубине развалилась, причем ВМС и ЦРУ США с самого начала знали об этом, и лодку сразу собирались поднимать по частям. Иначе трудно объяснить, почему «Лунный бассейн» на «Гломар Эксплорер» имеет длину чуть более 60 метров, тогда как длина затонувшей субмарины составляет почти 100 метров. Она бы просто не поместилась в бассейне! По словам Барлисона,

540

из-за огласки операции в 1975 году от второго и третьего ее этапов ЦРУ пришлось отказаться.

Но тогда почему ЦРУ решило поднимать в первую очередь не самую ценную в развединформации среднюю часть лодки, где были ракеты с ядерными боеголовками, шифры, секретные приборы и судовые документы, а сравнительно малоинтересную в этом плане носовую? Нет ответа, если только не принимать во внимание неоднократные сообщения в американских средствах массовой информации о том, что в ходе операции «Дженифер» подняли все части лодки, а сообщили лишь о носовой,

где были найдены тела шести советских моряков

Их перезахоронили почти через два месяца в Тихом океане, в 90 ми-

лях к юго-западу от Гавайских островов. После настойчивых просьб США назвали имена троих опознанных моряков. Это – старший гидроакустик матрос Виктор Лохов, старший торпедист матрос Валерий Носачев и торпедист матрос Владимир Костюшко. Трех их товарищей опознать не удалось. В октябре 1992 года директор ЦРУ Роберт Гейтс, побывавший с визитом в Москве, передал президенту Ельцину видеопленку, на которой была запечатлена процедура захоронения матросов. Погибшим отслужили молебны на английском и русском языках, были исполнены государственные гимны двух стран, а затем контейнер с останками подводников по морскому обычаю опустили в океан на глубину около 4000 метров.

Версий гибели ПЛ-574 выдвинуто и существует до сих пор несколько. Правительственная комиссия рассматривала многие возможные причины гибели корабля, среди них – взрыв боезапаса или аккумуляторной батареи, большое поступление воды внутрь корпуса из-за неисправности устройства подачи воздуха к дизелям, работающим в перископном положении или через пробоину, образовавшуюся в результате столкновения с другой подлодкой или кораблем (судном). Могли быть и другие внешние причины, например, малоизученные внутренние волны в океане, но это из области теории.

Но наиболее вероятно, что советскую подводную лодку непреднамеренно протаранила следящая за ней американская атомная подводная лодка. К-129 в момент столкновения следовала на перископной глубине в режиме «работы двигателя под водой», лодка, как говорят специалисты, из-за шума двигателя была «глухой». Американская подводная лодка маневрировала на малых дистанциях и предположительно при повороте К129 на новый курс ударила ее верхней частью боевой рубки.

«В то время командиры американских атомных лодок действовали очень рискованно, – поясняет Валентин Бец. – Им предписывалось заходить нашим лодкам в корму – в зону акустической тени – и записывать шумы винтов и механизмов. Тогда американцы набирали банк данных шумов советских подлодок с тем, чтобы при обнаружении определить тип и даже номер наших кораблей. В результате произошла целая серия столкновений в подводном положении».

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-129» 541

Правда, американцы утверждают, что по судовым документам ни одна из субмарин ВМС США не находилась ближе 300 миль к месту, где затонула К-129

Согласно версии, распространенной в Соединенных Штатах, советскую подводную лодку, находившуюся на боевом патрулировании, в феврале – марте 1968 года отслеживала американская стационарная высокочувствительная система дальнего гидроакустического обнаружения «Си спайдер» (Морской паук). Она же засекала момент и место катастрофы. Действительно, ВМС США предприняли попытку установить «Си спайдер» на глубине 6000 метров у Гавайских островов, но делали это спустя полтора года после гибели К-129 – осенью 1969 года. К тому же попытка оказалась неудачной. Тем не менее автор книги «Проект «Дженифер» Клайд Барлисон, а также другие американские исследователи утверждают, что «паук» услышал в океане «взрыв», за ним второй. По данным гидрофонов, был рассчитан район катастрофы, к которой в июне

1968 года направилось исследовательское судно ВМС США «Мизар», оснащенное специальным глубоководным оборудованием. С его помощью и удалось установить точное место затопления русской лодки.

Но «Мизар» в то время работал в Атлантическом океане, где 21 мая затонула американская подводная лодка «Скорпион». «Мизар» побывал на месте гибели К-129 значительно позже, когда уже велась подготовка к проекту операции «Дженифер».

Как сообщила американская печать, первым к лежащей на дне советской подлодке подошла атомная подводная лодка «Хэлибат» (за 10 лет до этого испытавшая пожар), переоборудованная из атомной с крылатыми ракетами лодки в разведывательную – специально для участия в операциях по программе «Хоулистоун», предусматривающей слежение за советскими подводными лодками и кораблями. Летом 1968 года субмарина изучила корпус затонувшего советского корабля: спущенная по кабельтросу фотокамера сделала тысячи снимков К-129.

К сожалению, Гейтс во время визита в Москву не поведал ничего нового, что могло бы пролить свет на тайну гибели К-129.

В конце 1992 года о погибших подводниках впервые в России было сказано открыто. Главнокомандующий ВМФ России адмирал Феликс Громов приказал подготовить проекты нового приказа министра обороны и постановления правительства относительно К-129.

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-8»

апрель 1970 года

Советская атомная подводная лодка затонула в результате пожара в Бискайском заливе Погибли 52 человека

Судьбы кораблей сродни людским одни складываются счастливо, другие, наоборот, трагично  
Именно трагичная судьба ожидала атомную подводную лодку (АПЛ) К-8, ставшую первой, но, увы, не последней жертвой отечественного атомного подводного флота и унесшей на дно 52 человеческих жизни

Атомная торпедная подводная лодка К-8 принадлежала к первому поколению наших атомоходов – тех, на чью долю выпали первые походы на полюс и кругосветные плавания Отечественный атомный подводный флот в то время еще только создавался, и первые лодки таили в себе массу недоделок, грозивших обернуться ежеминутной бедой

Одна из крупнейших катастроф атомного флота России четверть века была окружена строжайшей тайной

Итак, в феврале 1970 года командир субмарины К-8 капитан 2-го ранга Всеволод Бессонов впервые вышел на боевом судне в дальний поход Во флотской службе он зарекомендовал себя опытным подводником, боевым и решительным командиром Экипаж его очень уважал, и в немалой степени потому, что командир все свое свободное время отдавал кораблю и подчиненным Личной жизни у него по сути не было

По плану лодка должна была вернуться на базу 10 апреля Но по-скольку в это время разворачивались маневры «Океан», возвращение задержали К-8 предстояло участвовать в маневрах в Северной Атлантике, поэтому в Средиземном море их загрузили с надводного корабля необходимыми средствами жизнеобеспечения, продуктами, водой Некоторые из членов экипажа, воспользовавшись оказией, отправили письма домой

Катастрофа случилась на глубине 40 метров около 10 часов вечера Что явилось ее причиной – сказать трудно Как предположила потом комиссия, в седьмом энергетическом отсеке, по правому борту подводной лодки, начался пожар Дым по системе вентиляции втянуло в трубку гидроакустиков К тому же с первых минут вышла из строя вся радиосвязь На корабле немедленно была поднята аварийная тревога Командир приказал всплывать Лодка выскочила на поверхность и закачалась на волнах

#### ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-8» 543

Экипаж корабля во главе с командиром Бессоновым сражался на пределе возможностей Героем в той неравной битве был каждый Несколько часов провел один в горящем отсеке мичман Посохин Задыхаясь от дыма, он продолжал борьбу с огнем, пока не был спасен товарищами Врач капитан медицинской службы Арсений Соловей пожертвовал собой, отдав свой изолирующий противогаз недавно прооперированному старшине В полном составе погибла на посту первая смена главной энергетической установки (ГЭУ) атомохода капитан 3-го ранга Хославский, капитан-лейтенант Чудинов и старшие мичманы Шостаковский и Чугунов Понимая, что огонь вот-вот ворвется в пост, офицеры наглухо задраили дверь Умирая, они успели заглушить реактор, посадив компенсирующую решетку на концевики Расчет ГЭУ ценою своих жизней сделал главное – предотвратил возможный тепловой взрыв Бывшие в других отсеках подводники слышали по внутрикорабельной связи их последние слова «Нечем дышать Кончается кислород Прощайте, ребята, не поминайте нас лихом' »

Тем временем командир корабля, капитан 2-го ранга Бессонов пытался сообщить о случившемся в Москву, организовать борьбу с быстро распространявшимся пожаром Несколько раз моряки спускались в горящий центральный пост, чтобы ввести в строй радиостанцию, но все попытки оказывались неудачными

Много людей скопилось в восьмом отсеке Их выводили на палубу через верхний люк Концентрация окиси углерода в отсеке к тому времени была уже смертельной последних выносили на руках, они были в агонии и состоянии клинической смерти И хотя товарищи пытались их спасти, делая искусственное дыхание, из шестнадцати вынесенных наверх никого спасти не удалось Еще четырнадцать подводников навсегда остались в горящих отсеках

На центральном посту включилась сирена – сработала аварийная защита реакторов и турбин Лодка осталась без хода и без электроэнергии

К-8 медленно раскачивалась на волнах Атлантического океана Проходившему невдалеке канадскому судну подали сигнал бедствия – пять красных сигнальных ракет Но судно описало вокруг лодки дугу и удалилось, скрывшись за горизонтом

Утром 10 апреля на горизонте показалось другое судно Снова дали сигнальные ракеты К терпящим бедствие морякам подошло болгарское торговое судно «Авиор» Немедленно через Варну в Москву ушла радиограмма Теперь К-8 могла рассчитывать на помощь Вопрос был в другом



успеют ли спасательные силы прийти на помощь подводной лодке? Смогут ли подводники дожидаться их прихода?

На центральном командном пункте ВМФ руководство спасательной операцией взял на себя Главнокомандующий, адмирал флота С Горшков. В район происшествия направлялось все, что только можно. Корабли шли самым полным ходом, но расстояние было слишком большим от

544

ближайшего из кораблей – гидрографического судна «Харитон Лаптев» – до терпящей бедствие лодки лежало без малого 470 миль.

Тем временем стала резко ухудшаться погода. Бискайский залив – место, печально известное своими штормами, достигающими здесь небывалой силы. Теперь экипажу К-8 предстоял еще и бой с разбушевавшейся стихией. К этому времени Бессонов уже переправил шлюпками на борт «Авиора» и подошедшего советского теплохода «Касимов» две большие группы подводников. К вечеру 11 апреля на борту атомохода оставалось лишь 22 человека во главе с командиром и старшим помощником Виктором Ткачевым.

Уходившие последней шлюпкой видели, как высоко вверх задрался нос лодки и осела в воду корма. Было ясно, что в выгоревшие кормовые отсеки поступает вода. Но Бессонов все же рассчитывал спасти свой корабль, к утру подойдут спасатели, и можно будет отбуксировать лодку на базу. Этого же требовал в своих радиogramмах и Главком ВМФ: «Главное – удержаться на плаву...» Категоричность Главкома вполне объяснима: до того времени советский флот еще не потерял ни одного атомохода, в то время как американцы лишились двух. Даже после самых тяжелых аварий советские атомоходы возвращались домой. Адмирал флота Горшков, конечно же, не желал открыть (в преддверии столетия Ленина!) список потерь. Тем более что он имел скудную информацию о состоянии лодки. На вопросы Москвы: «Продержитесь ли до подхода спасательных сил?» – Бессонов отвечал: «У нас все нормально. Продержимся».

Ночью подоспели два советских транспорта – «Комсомолец Литвы» и «Касимов», куда с болгарского судна переправили спасенных подводников. Чуть позже к месту аварии подошел «Харитон Лаптев». Через него в Главный штаб ВМФ было подробно доложено об обстановке на атомоходе.

Из-за большого волнения и снежных зарядов завести на лодку швартовый конец не удалось. Решено было дожидаться рассвета. Подошедшие суда держались невдалеке от лодки, наблюдая за ней локационными станциями.

Между тем из горящих отсеков по всему кораблю стал распространяться угарный газ. Многих оставшихся на лодке стало тошнить. Бессонов приказал вывести всех людей на верхнюю палубу. Но и на мостики попадала разыгравшаяся морская волна. Командир решил часть оставшихся подводников отправить на одно из военных судов.

Лодка тем временем все сильнее кренилась кормой. Инженер-капитан Пашин, командир электромеханической боевой части, еще раз предупредил Бессонова о том, что положение критическое.

В 6 часов 13 минут утра 12 апреля находившийся на вахте второй помощник капитана теплохода «Касимов» заметил взвившуюся в воздух красную ракету. Вскоре отметка лодки на экране радиолокатора исчезла. А

еще через минуту корпус «Касимова» вздрогнул от двух мощных гидравлических ударов.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-8»

545

Суда бросились к месту гибели атомохода. «Харитон Лаптев» спустил вельбот. Прожектора выхватывали в круговерти волн то спасательный круг, то обломки пробки. Слышны были крики погибавших в волнах «Люди, спасите!..»

Подняли из воды командира второго дивизиона, обнаружили державшегося на плаву штурмана, старшего лейтенанта Шмакова Боцман с «Харитона Лаптева» сумел зацепить его кошкой за китель.

Однако китель разорвался, и штурман пошел ко дну. С баркаса матросы увидели в волнах командира лодки. Бессонов не подавал признаков жизни. Его удалось зацепить багром, схватить за руку. Однако мощная волна тут же отбросила баркас. В руке спасающего осталась только книжка со списком оставшихся на корабле членов экипажа, которую Бессонов, уже будучи мертвым, все еще сжимал в руке. Исполнив свой последний долг, он передал живым имена 22 подводников, погибших вместе с ним.

Поиски людей продолжались еще несколько суток и успехом не увенчались.

Оставшиеся в живых члены экипажа были пересажены на подошедшую плавбазу «Волга», которая взяла курс к родным берегам.

Можно ли было спасти лодку? Часть специалистов склонна считать, что такой шанс был. Но этому помешали как минимум два обстоятельства: отсутствие связи, что не позволило вовремя сообщить о происшедшем пожаре, а также шторм, разыгравшийся в ночь на 12 апреля и значительно ускоривший трагическую развязку.

Тем временем в заполярном гарнизоне Гремеха оповещались семьи погибших. Женам о случившемся сообщали более чем лаконично: «Ваш муж, выполняя боевую задачу, погиб и захоронен в море». В политическом донесении в адрес московского начальства говорилось: «Весть о гибели мужей и отцов в семьях воспринята с пониманием. Горечь утраты переносится мужественно. Неправильных настроений, высказываний среди жителей поселка нет...»

Затем экипаж был расформирован. Вдовам помогли с жильем, выдали 50-рублевые пенсии. На этом все и закончилось. О К-8, о подвиге ее экипажа, до конца выполнившего свой воинский долг, было забыто.

Но экипаж «восьмерки» не исчез. Моряки-подводники и семьи погибших до сих пор поддерживают связь друг с другом, стараются собираться вместе в день гибели К-8.

«АЛЕКСАНДР СУВОРОВ»

5 июня 1983 года

Советский теплоход налетел на мост через Волгу около города Ульяновска. Погибли 176 человек.

7 июня 1983 года Телеграфное Агентство Советского Союза (ТАСС) передало сообщение:

«От Центрального Комитета КПСС и  
Совета Министров СССР.

5 июня с. г. на Волге, вблизи г. Ульяновска, произошла авария пассажирского теплохода «Александр Суворов», повлекшая за собой человеческие жертвы. Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР выражают глубокое соболезнование семьям и родственникам погибших».

Удивительно, но в заявлении агентства катастрофа названа аварией...

Теплоход «Александр Суворов», приписанный к Ростову, являлся флагманом Волго-Донского пароходства, его экипаж считался одним из лучших. Судно отличалось роскошью. Каюты его были прекрасно отделаны.

Во время злополучного рейса «Суворов» был перегружен. Помимо 330 пассажиров, на его борту находились 50 членов экипажа и 35 человек обслуживающего персонала. Были и люди, чьих имен не найти ни в одном туристическом списке. Это знакомые членов экипажа, родственники, которым надо было в Москву...

Но что же все-таки произошло 5 июня?

Вечер был веселым. Во время ужина по громкой связи поздравили повариху с днем рождения. В ресторане раздались аплодисменты: на «Суворове» была отменная кухня. Потом объявили аукцион. Поэтому все сразу устремились в зал на верхней палубе — и не только ради аукциона:

многим хотелось посмотреть по телевидению детектив «Возвращение Святого Луки».

22 часа 45 минут. До моста — пять минут хода. Видимость ясная, хотя и сумерки. В рубке вахтенный штурман, он же старший помощник капитана Владимир Митенков, рядом с ним рулевой Уваров. Капитан Владимир Клейменов отдыхал в каюте: ему предстояло вахтить ночью.

Мост, оборвавший столько жизней, в Ульяновске единственный. Длина — 2200 метров. Через этот мост проходит железная дорога через Волгу в Сибирь.

«АЛЕКСАНДР СУВОРОВ

547

Некоторые пассажиры видели, как на мост на полной скорости влетел товарный состав, когда «Суворову» до него оставалось метров сто. Теплоход шел на предельной скорости — 25 километров в час.

Все шло обычно. Кроме одного — теплоход шел в шестой пролет моста, через который и суда меньших габаритов пройти не могли.

Береговая диспетчерская служба, увидев, что судно движется к шестому пролету, пришла в ужас и начала предупреждать по радио вахтенных на «Суворове». Никакого ответа не последовало. Диспетчеры, в полном отчаянии, успели пустить предупредительные ракеты, так как было

ясно: остановить судно или заставить его хоть чуть отклониться уже невозможно.

Не сбавляя скорости, «Суворов» врезался в пролет... Удар теплохода искривил, разрушил рельсовый путь, и мост вышел из строя, прервав движение из европейской части страны на восток.

Многие из тех, кто оставался в каютах на нижних палубах, удара даже и не заметили – в точности, как на «Титанике», – в корпусе он отозвался глухим, неясным гулом. К тому же в репродукторах звучала музыка.

Этот тихий, быстрый погасший удар срезал, как лезвием, ходовую рубку и всю верхнюю палубу вместе с кинозалом, до отказа забитых людьми.

Тяжелый железнодорожный состав громыхал наверху. И, казалось бы, несильный удар, для некоторых оставшийся незамеченным, до такой степени потряс фермы моста, что вагоны опрокинулись, и вниз, на теплоход, посыпались уголь, бревна, зерно.

Теплоход остановился не сразу. Инерция скорости и огромная масса протащили его под мостом, и – еще метров триста после. И только потом «Суворов» замер на глади реки.

Страшную картину восстанавливали свидетели.

Владимир П. сразу после ужина пошел в каюту с женой. Около половины одиннадцатого она сказала: «Пойдем наверх, рядом город, а мы его не увидим – сидим как тараканы...» Он отмахнулся, ему не хотелось. Она ушла. Больше он ее живой не видел.

Владимир ощутил удар какой-то растянутой, не резкий, но жуткий, будто суда столкнулись. Теплоход замедлял движение. Владимир выскочил из каюты и бросился наверх по трапам. Перед последним, ведущим на верхнюю палубу, отпрянул.

Сверху сплошным потоком лилась кровь. Пересилив себя, он пошел наверх. Его глазам открылось страшное зрелище. Горы окровавленных шевелившихся обрубков тел. Рядом лежала белокурая девушка. Обои ног у нее не было, но она дышала еще и смотрела на него безумным

взглядом. Отчетливо произнесла: «Скажите маме, что я жива...» И тут же умерла.

Жену он увидел неподалеку от того места, где предположительно находился вход в кинозал. Она лежала с проломленной головой... Всего несколько дней она не дождала до своего дня рождения.

548

Перед началом фильма многие заглядывали в кинозал, но, увидев столпотворение, уходили. Акоп А. с женой тоже попытались войти, но стало душно. Спустились в каюту. Почувствовав, что судно содрогнулось, он побежал наверх и отпрянул: потоки крови, оторванные конечности, головы, вывороченные внутренности...

Акоп сбросил пиджак и принялся размахивать им, стараясь привлечь внимание на берегу или на проходившем мимо судне. Но помощь явилась только через сорок минут.

Двоих приятелей спасла бутылка водки. Следователь попросил объяснить, почему жены их погибли, а они живы? Выяснилось, что жены, нарядившись, отправились смотреть кино, в то время как мужа предпочли распить в каюте бутылку водки...

В этой катастрофе чудом выжил и капитан «Суворова» Клейменов. Он не сразу осознал, что случилось. Клейменова подобрали возле опоры моста, на дамбе. Он был в одних плавках и не помнил, как оказался здесь. Судя по всему, его выбросило с высоты двенадцати метров. Сначала он рассказывал, что вытащил из реки погибающего человека и только потом потерял сознание. Однако на другом допросе заявил следователю, что сознание не терял.

Весь город содрогнулся от ужаса. На предприятиях Ульяновска были мобилизованы рабочие, собрались отряды студентов. Работали в больницах, на транспорте. Катастрофически не хватало гробов, и люди, никогда прежде не предполагавшие, что когда-нибудь придется гробы сколачивать, брались за работу.

Хирурги работали, как в полевом госпитале. Их работу осложняло то, что у пострадавших были только рваные раны. Очень сложно было их промывать и обрабатывать. Мелкая угольная крошка и в особенности зерна попали в раны и, окрашенные кровью, делались невидимыми. Гораздо легче было бы, если бы была просто грязь...

Попасть в Ульяновск сразу после трагедии было практически невозможно: город закрыли, документы проверяли даже при выходе с железнодорожного вокзала. В транспорте, на улицах люди ни о чем другом, кроме как о катастрофе, говорить не могли. Но никто не знал ничего!

Распространились слухи, будто сбежали несколько рецидивистов, захватили судно, и катастрофа – это дело их рук. Говорили еще, что экипаж на «Суворове» был пьян: отмечали день рождения кого-то из своих.

Возле трапа самолета сотрудники КГБ спрашивали, нет ли среди прилетевших родственников пострадавших. Отозвавшихся отвозили в штаб, искали фамилии по спискам пассажиров теплохода, давали первую и обрывочную информацию.

Администрации гостиницы, где жили родственники несчастных, запрещалось выдавать любую информацию, даже просто фамилии.

Перед следствием стояло много задач, и главная – отыскать на дне ходовую рубку с телами вахтенного штурмана и рулевого. Медэкспертиза

^АЛЕКСАНДР СУВОРОВ»

549

должна найти ответ на вопрос: почему «Суворов» ринулся в заведомо непроходимый шестой пролет?

На рассвете 6 июня никто не представлял масштаба трагедии. Ни один из членов правительственной комиссии, возглавляемой членом ЦК Г. Алиевым (впоследствии президент Азербайджана), ни один из членов следственной бригады не смог бы назвать количество жертв. Изуродованные, расчлененные, размозженные, раздавленные не поддавались учету. Трудность была еще и в том, что так и не удалось выяснить точное количество пассажиров. Капитан обязан был знать, сколько человек на борту его судна. Он не знал. Не знал и старпом. Но старпом, как и вахтенный

штурман, как и рулевой, как и радист с женой, — она была тоже в экипаже, —погиб.

Всех интересовала та повариха, которую поздравляли с днем рождения. Очень многие считали тогда, что другой причины, кроме как пьянство, — нет. Предполагали даже, что в роковые минуты теплоходом вообще никто не управлял.

Евгений Иванович Честнов, один из экспертов по делу о катастрофе, уверен, что главными виновниками трагедии были погибшие. Главными, но не единственными. У Честнова есть основания считать виноватыми и железнодорожников.

Тогда, в 1983 году, эксперты выделили четыре причины, приведшие к катастрофе:

халатность первого штурмана;

халатность рулевого;

отсутствие сигнальных огней на мосту (были сумерки).

На шестом пролете, через который такое судно пройти не могло, стояла будка путевого обходчика, напоминавшая своими очертаниями сигнальный щит, обозначавший судоходный пролет.

Такой сигнал в виде ромба — для судов, идущих вниз по Волге, и прямоугольник — для судов, по ней поднимающихся. Светлая будка могла восприниматься прямоугольником.

Особая история с сигнальными огнями. Оказывается, за включение огней никто не отвечал. За электропроводкой следил один, за лампы отвечал другой, а включал — путевого обходчик.

И еще деталь. Капитаны неоднократно сообщали в Управление Куйбышевской железной дороги (Ульяновск — это их участок) о том, что в районе моста сложилась аварийная ситуация. И старший судоходный инспектор Ульяновского участка С. Корешков писал начальнику отделения железной дороги и заведующему промышленно-транспортным отделом обкома партии.

Короче говоря, вина железнодорожников высвечивалась. Но министром путей сообщения тогда был Бешев — сталинский еще министр, и Алиев, как считает эксперт, его прикрывал.

Следователь Генеральной прокуратуры, ведший дело «Суворова», рассказал, что удалось разыскать свидетелей, заходивших за несколько ми

550

нут до катастрофы в рубку и видевших замечтавшегося рулевого и углубившегося в чтение детектива штурмана. Митенков восемнадцатый раз шел под мостом и, видимо, чувствовал себя слишком уверенно. Это погубило 176 человек.

Тела этих двоих подняли со дна Волги. Алкоголя в крови не обнаружили.

Следствие пришло к выводу, что капитан Клейменов самоустранился от спасения пострадавших, телесных повреждений на нем не было обнаружено, и, поскольку он не смог обеспечить дисциплины на судне, суд

приговорил его к десяти годам лишения свободы.

В заключении капитан «Суворова» пробыл около шести лет, потом его освободили по состоянию здоровья: он страдал гипертонией. Но дома, на свободе, он прожил недолго. Умер в 1990 году от инфаркта, до последнего часа мучаясь от своей причастности к ужасным событиям.

#### «АДМИРАЛ НАХИМОВ»

1986 год

Советский лайнер затонул близ Новороссийска после столкновения с балкером «Петр Васев». Погибли почти 600 человек.

1 сентября 1986 года весь мир облетело сообщение: «...Ночью, ; , вблизи города Новороссийска, в результате столкновения с грузовым судном потерпел аварию и затонул пассажирский пароход «Адмирал Нахимов»...».

Это судно по праву занимало место лидера, и не только потому,

что оно было самым крупным пассажирским лайнером на Черном море. «Адмирал Нахимов» – это знаменитый пароход «Берлин», один из первых пассажирских лайнеров экстракласса, спущенный со стапелей в Германии в 1925 году.

Судно обслуживало пассажирскую линию Бремен – Нью-Йорк, было торпедировано во время второй мировой войны английской подводной лодкой и затонуло в устье реки Свине. В таком состоянии – лежащим на дне – судно получил в 1948 году Советский Союз после поражения Германии. Несмотря на это. Регистр СССР подтвердил его хорошую сохранность.

За десять лет до рождения «Берлина» ледяная гора пропорола обшивку правого борта печально знаменитого «Титаника». Урок «Титаника», глубоко осмысленный судостроительной наукой, привел к ясному конструктивному решению: разделять корпуса судов определенным числом поперечных водонепроницаемых переборок так, что судно должно оставаться на плаву при затоплении любых двух смежных отсеков. Таких переборок на «Нахимове» было двенадцать.

Несколько слов о месте катастрофы – Цемесской бухте. Сама бухта имеет форму гигантской подковы. Курсы пассажирских судов, плавающих на Крымско-Кавказской линии, безукоризненно отлажены. Отойдя от причала Новороссийска, «пассажиры» сворачивают вправо, и минуют бухту и затем идут вдоль побережья на сравнительно небольшом (несколько миль) расстоянии от него. Суда, идущие с моря, пересекают этот «пассажирский» курс. Таким образом, пересечение курсов (но не столкновение!) «Нахимова» и «Васева» было предопределено.

«Петр Васев» был специализированным судном для перевозки зерна. Он был построен в Японии в 1981 году и оснащен самыми современными навигационными приборами, в том числе аппаратурой для автоматичес

кой обработки информации, связанной с расхождением судов. Добавим, что такие судна – балкеры – заметно отличаются от обычных сухогрузов более высокой прочностью.

Многое в новороссийской катастрофе объясняет конструкция зерновоза «Васева». Он был оснащен так называемым носовым бульбом – особой цилиндрической насадкой для преодоления сопротивления водной массы при движении судна. Именно носовой бульб – мощный многометровый таран в подводной части судна – сыграл роковую роль в гибели «Нахимова».

Точно известно, что в момент столкновения «Нахимов» двигался полным ходом со скоростью не менее десяти узлов (примерно 5 метров в секунду). Бульб «Васева» начал взрезать борт «Нахимова», как консервный нож металлическую банку. В считанные секунды образовалась пробоина площадью несколько десятков квадратных метров. Вероятно, оказались заполнены водой три отсека. Этого «Нахимов» выдержать не мог и начал быстро погружаться правым бортом. Роковую роль сыграли и открытые иллюминаторы на нижних палубах, а также, возможно, дополнительный кренящий момент от удара бульбом в нижнюю часть борта.

Следует упомянуть еще об одной технической детали, сыгравшей в трагедии не последнюю роль. В поперечных водонепроницаемых переборках, обеспечивающих плавучесть судна, делаются проемы для перемещения людей из отсека в отсек. В безопасных условиях плавания эти отверстия остаются открытыми, однако при малейшей угрозе безопасности, в частности входе и выходе судна из порта, отверстия закрываются так называемой клинкетной дверью – особым водонепроницаемым щитом. А на «Нахимове», по мнению некоторых специалистов, клинкетные двери в поперечных переборках были открыты, и вода, хлынувшая в пробоину, могла быстро распространяться из отсека в отсек.

31 августа 1986 года, 22.00. Теплый южный вечер, небо в звездах, море спокойное. Пароход «Адмирал Нахимов» с пассажирами на борту отошел от причала порта Новороссийск и последовал к выходу из Цемесской бухты, направляясь в Сочи. Пройдя Пенайские банки, пароход лег на курс 160 градусов, следуя 12-узловым ходом. На борту его находились 1234 человека: 888 пассажиров, 346 членов экипажа.

В это время грузовой теплоход-сухогруз «Петр Васев» (большого водоизмещения, сильно груженный) входил в Цемесскую бухту, следуя со скоростью 11,5 узла курсом 36 градусов. На борту судна было около 30 тысяч тонн ячменя из Канады. Суда сближались на пересекавшихся курсах. Суммарная скорость их движения составляла свыше 23 узлов, или 43 километра в час. В соответствии с Правилем № 15 МППСС-72, пароход «Адмирал Нахимов», обнаруживший встречный теплоход «Петр Васев», должен был уступить ему дорогу (остановиться или повернуть в сторону). Правило такое же, как и при движении машин на нерегулируемом перекрестке, элементарное не только для капитана судна, но и для водителя

»АДМИРАЛ НАХИМОВ»

553

автобуса. В то же время «Петр Васев» в этой ситуации должен был идти с прежней скоростью, не меняя курса (Правило № 17 МППСС-72). Кроме того, суда, выходящие из Цемесской бухты, в соответствии с действующими здесь правилами должны придерживаться правой (западной) части бухты, а суда, входящие в нее, – левой (восточной) стороны, если смотреть



с берега.

Однако пароход «Адмирал Нахимов» выходил не прямо в море, чтобы затем повернуть в сторону Кавказского побережья (на восток), а сразу проложил курс вблизи мыса Дооб и дальше – вдоль побережья в сторону Сочи в восточном направлении, то есть выходил не по своей стороне акватории бухты. Поскольку «Петр Васев» не нарушал в этом смысле правил и входил в бухту, правильно придерживаясь ее восточной стороны, суда стали сближаться на пересекающихся курсах. В этой ситуации пароходу «Адмирал Нахимов» достаточно было повернуть на 25–30 градусов вправо, как того требует Правило 15, и суда свободно разошлись бы левыми бортами. Но капитану «Адмирала Нахимова» не хотелось действовать по этим правилам. Он не изменил курс и предпочел вступить в радиотелефонные переговоры с капитаном теплохода «Петр Васев». При посредничестве берегового поста регулирования движения судов он договорился о том, что, вопреки требованиям МППСС-72, пароход «Адмирал Нахимов» будет следовать прежним курсом с той же скоростью, а «Петр Васев» уступит ему дорогу. Иначе говоря, один капитан предложил нарушить правила маневрирования, а другой капитан и береговой пост согласились на это. Но капитан парохода «Адмирал Нахимов» не ограничился тем, что договорился совершить правонарушение. Он поручил выполнить противоправный маневр своему вахтенному – второму помощнику, а сам ушел с мостика в каюту и оставался там до столкновения.

Второй помощник, видимо, понимая незаконность этого договора, неоднократно вызывал по радиотелефону теплоход «Петр Васев» и вновь просил подтвердить, что «Петр Васев» уступит дорогу «Адмиралу Нахимову». Последнее подтверждение он получил в 23 часа 05 минут, то есть за 7 минут до столкновения. Вместе с тем, видя, что «Петр Васев» еще не предпринял никаких действий, второй помощник изменил курс «Адмирала Нахимова» на 5 градусов влево. Через 2 минуты он вновь изменил курс на 5 градусов влево, а через 2 минуты – еще на 10 градусов, инстинктивно стараясь уйти от опасности. Иначе говоря, он делал как раз то, против чего предостерегают МППСС-72 и морская практика:

«...следует избегать ряда последовательных небольших изменений курса и (или) скорости» (Правило № 8). Изменение курса и скорости должно быть значительным и заметным. Правильнее было бы не поворачивать понемногу влево, как бы намеренно подставляя правый борт под удар, а положить руль влево на борт. Более правильным был бы резкий поворот судна вправо. В этом случае столкновение, если бы оно и произошло, случилось бы на острых встречных углах и не привело к столь тяжким последствиям.

554

Весомую долю в создании опасной ситуации внес и капитан теплохода «Петр Васев». Он без колебаний согласился нарушить МППСС-72, когда в 22 часа 47 минут состоялся радиотелефонный разговор с береговым постом и «Адмиралом Нахимовым». Причем свое согласие он дал в условиях, когда визуально еще не видел «Адмирала Нахимова», ибо ходовые огни парохода терялись на фоне береговых огней и их трудно было заметить. Они были обнаружены лишь в 23 часа, то есть за 12 минут до столкновения. Если бы капитан теплохода «Петр Васев» наблюдал ситуацию быстрого сближения двух крупных судов визуально, он неизбежно почувствовал бы угрозу. Но он не наблюдал за окружающей обстановкой, а неотрывно смотрел на экран СДРП (системы автоматической радиолокационной прокладки), где реальные суда представлены в виде светящихся

точек, перемещающихся относительно друг друга. Это явление, известное как «радиолокационный гипноз», сыграло коварную роль не с одной сотней капитанов. Находясь в таком «гипнозе», капитан утрачивает способность связать воедино картинку на экране радиолокатора с реальной действительностью.

Лишь в 23 часа 05 минут капитан теплохода «Петр Васев» под воздействием настойчивых просьб второго помощника капитана с парохода «Адмирал Нахимов» оторвался от экрана САРН и приказал снизить ход до среднего, хотя дистанция между судами не превышала двух миль. Теплоход «Петр Васев» тем временем продолжал идти прежним курсом, хотя и на экране САРП, и визуально было видно, что пеленг на пароходе «Адмирал Нахимов» практически не меняется. Это означало, что суда должны сойтись в одной точке, где и произойдет столкновение. Необходимо было немедленно действовать, поскольку, во-первых, капитан взял на себя обязательство пропустить «Адмирала Нахимова», хотя фактически не выполнил его, во-вторых, капитан обязан был предпринять «маневр последнего момента», который означает, что каждое судно должно предпринять какие-то действия, чтобы избежать столкновения, если столкновения не избежать при действиях одного судна. Лучшим маневром в сложившейся ситуации было бы положить руль «право на борт» и уйти с пути «Адмирала Нахимова». Менее эффективным, но полезным мог быть немедленный «полный ход назад» в тот момент, когда в 23 часа 05 минут капитан теплохода «Петр Васев» увидел реальное положение вещей. Однако вместо полного заднего хода он уменьшил его с полного до среднего вперед, хотя при такой большой массе судна и груза снизить скорость невозможно в течение нескольких минут». Иначе говоря, гигантское судно на большой скорости двигалось на пароход, где находились сотни людей.

В 23 часа 07 минут, за 5 минут до столкновения, капитан снизил ход до малого, а еще через полминуты дал «стоп». Только в 23 часа 09 минут он дал «малый назад», а через минуту, когда по радиотелефону раздался отчаянный крик второго помощника капитана парохода «Адмирал Нахи

^АДМИРАЛ НАХИМОВ»

555

мов»: «Немедленно работайте назад!», дал «средний» и тут же «полный назад». Но было поздно. Для запуска машины с полного переднего до полного заднего требуется намного больше времени, чем оставалось в реальной ситуации. Винт теплохода «Петр Васев» едва набрал обороты на задний ход, когда произошло столкновение. Нос теплохода почти под прямым углом врезался в правый борт парохода «Адмирал Нахимов». Мощный бульб «Петра Васева» пробил огромную дыру в корпусе «Адмирала Нахимова», которая еще более увеличилась из-за того, что пароход под действием машин стремился вперед, и бульб, вошедший в его корпус, рвал обшивку, распространяя пробоину на соседние отсеки. В считанные секунды вода затопила два отсека судна, в том числе машинное отделение. На пароходе погас свет. Судно начало быстро крениться на правый борт. Была дана команда спускать спасательные средства (плоты и шлюпки), но все произошло так быстро, что большая часть их так и не была спущена на воду и ушла на дно вместе с судном, которое затонуло через 8 минут после столкновения. Особенно тяжелым было положение людей, находившихся во внутренних помещениях судна. В абсолютной темноте, при нарастающем крене, не зная путей эвакуации, многие из них были обречены на гибель. В лучшем положении оказались те, кто в момент катастрофы находился на открытой палубе. Но те из них, кто не умел плавать, а большинство оказалось в воде без спасательных поясов, также погибли.

Когда произошло столкновение, судно находилось в 1515 километрах от Новороссийского порта и на расстоянии 3,5 километра от берега. Волнение на море было 3–3,5 балла. Пароход «Адмирал Нахимов» затонул через 7–8 минут. Удалось спасти 836 человек. Для спасательных работ было привлечено 60 плавсредств, 20 вертолетов и 80 водолазов. 4 сентября были подняты тела 116 погибших.

Первый спасательный катер прибыл на место катастрофы через 25 минут после того, как «Адмирал Нахимов» пошел ко дну. Это был лоцманский катер ЛК-90, которым командовал сменный помощник капитана механик В. Беловол. Моторист катера В. Волошин увидел в воде женщину с ребенком. «Спасите его!» – кричала она. Матрос снял с себя спасательный жилет, передал его женщине, подхватил ребенка и перенес его на борт катера, а затем вытащил женщину. Всего в ту ужасную ночь команда катера спасла 84 человека.

146 пассажиров с погибшего «Адмирала Нахимова» спас военный катер с 8 моряками на борту под командованием мичмана А. Гусева.

Мичман, дежуривший у причала, принял звонок как сигнал боевой тревоги: «В 15 километрах от порта терпит бедствие пароход «Адмирал Нахимов». Нужна помощь...» Через 6 минут пограничный катер уже летел по волнам Цемесской бухты. Еще через 11 минут моряки были на месте. Однако корабля, освещенного яркими огнями, не оказалось. Он затонул. В 800 метрах маячила черная тень сухогруза «Петр Васев», протаранившего пассажирское судно.

556

То, что увидели пограничники, привело их в замешательство. На волнах среди досок, бочек и другого хлама плавали сотни людей. Одних держали на воде спасательные пояса, других – плотники с мигающими в ночи маячками, третьи плавали сами.

Оказавшиеся в воде люди вели себя по-разному. Были и такие, кто сталкивал других, стараясь первым забраться на плавсредство. Но действительно мужественные люди не потеряли уверенности в своих силах.

Эдмундас Привэн, высокий, крепкий парень из литовского города Капсукас, отправился в путешествие по Черному морю вместе со своей невестой Эгли Аглинишите. Парень танцевал со своей девушкой в баре, когда произошло столкновение. Через несколько минут пароход ушел под воду. Эдмундас, однако, не растерялся – он отличный пловец, хорошо ныряет. Сначала он вытащил из воды потерявшую сознание Эгли, уложил ее на спасательный плотик. А затем, как рассказывают очевидцы, помог многим женщинам и детям. Три часа оставался он в воде, помогая спасать людей. «Свою Эгли, – рассказывал парень, – я нашел в реанимационном отделении городской больницы. Пришлось поволноваться. Но теперь все позади, еще 3–4 дня – и поедem домой».

Пассажирка парохода А. Стрельникова из Донецкой области вспоминала: «В воде я поняла, что теряю силы. И вдруг кто-то потянул меня вверх. Смотрю – молоденький парнишка в белой рубашке: «Мамаша, – кричит мне, – держитесь, я помогу вам». Он и спас меня».

К 9 часам утра 1 сентября все, кого еще можно было спасти, были спасены (всего 836 человек). Затем доставали уже тела погибших. Надежда на то, что на судне образовалась воздушная подушка и там остались живые люди, не оправдалась. Средней силы волнение продолжалось. По

всем правилам, в таких условиях водолазам нельзя работать. Тем не менее водолазные работы продолжались. Пароход упал пробоиной на морское дно, доступ к нему был ограничен. Чтобы обследовать корабль, водолазам приходилось использовать люки, прорезать корпус.

Поисковые работы вели около двух десятков специальных кораблей. На месте аварии работали спасательные суда «Аметист», «Гепард», «Антарес». В их распоряжении были полный комплекс водолазного оборудования, барокамера, телевизионная установка.

В эти дни из Одессы, порта приписки парохода «Адмирал Нахимов» и сухогруза «Петр Васев», в Новороссийск приехали родственники и друзья потерпевших.

Чем объяснить такое количество жертв? Тут сыграли роковую роль многие обстоятельства. Столкновение случилось ночью. Удар в борт «Адмирала Нахимова» был неожиданным и настолько сильным, что образовалась пробоина размером примерно 90 метров. Отсюда и столь быстрое погружение парохода. Однако, если бы катастрофа случилась не в 23 часа 12 минут, а например, в 2–3 часа ночи, когда основная масса пассажиров находилась в каютах, жертв было бы еще больше.

#### «АДМИРАЛ НАХИМОВ»

557

Суд, состоявшийся в Одессе через 7 месяцев после трагедии, признал капитанов виновными в столкновении в равной степени и приговорил капитана сухогруза «Петр Васев» В.И. Ткаченко и капитана парохода «Адмирал Нахимов» В.Г. Маркова к 15 годам лишения свободы.

Отдельно были выделены материалы о недостатках в деятельности Новороссийской аварийно-спасательной службы (АСПТР) Черноморского пароходства, суда которой с опозданием прибыли в район бедствия.

#### «ГЕРАЛЬД ОФ ФРИ ЭНТЕРПРАЙЗ»

6 марта 1987 года

Английский пассажирский паром при выходе из Зеебрюге опрокинулся на борт. Погибли 197 человек.

< Пролив Ла-Манш – ^

мый напряженный в мир<  
морской путь. Каждый день'  
эту узкую полосу воды, отделяющую Британию от континентальной Европы, пересекают тысячи судов разных стран. Паромы курсируют между портами Британии, Франции, Бельгии и Голландии. Легкость и доступность путешествия заставляют забыть, что Ла-Манш – могильник бесчисленного множества кораблей, затонувших в его опасных и холодных водах. 3

Несомненно, главную роль в гибели обреченных кораблей играла по-1 года. Но не менее важное значение имели ошибки и просчеты команд.

Именно на это обратил внимание на Международной конференции в

1981 году в Гамбурге представитель страховой компании Ллойда. В частности, он утверждал, что при оценке степени риска судов типа «ро-ро» всегда следует учитывать непредсказуемость человеческих ошибок, иначе говоря, рассчитывать «на дурака». Оказывается, столь нелестный термин существует во многих языках. Позиция страховщиков вполне понятна. Лишь сам по себе паром или накатное судно (не говоря уже о тысячах пассажиров) могут быть застрахованы на круглую сумму в несколько десятков миллионов долларов. Мог ли представитель Ллойда предполагать, | что спустя несколько лет его соотечественник капитан Дэвид Льюри, один из пяти сменных капитанов парома «Геральд оф Фри Энтерпрайз», выйдет в открытое море, не проверив, закрыты ли носовые двери парома? ;

Короткий переход по проливу, что-то вроде приятной морской прогулки, превратился для команды и пассажиров парома в настоящий кошмар.

Автомобильный пассажирский паром «Геральд оф Фри Энтерпрайз» (длина 132 метра, валовая вместимость 7591 регистровые тонны) принадлежал к серии так называемых «европейских паромов», предназначенных для связи Великобритании с континентом. Паром входил в состав флота, принадлежавшего судоходной компании «Таунсенд», и преодолевал ЛаМанш за рекордное время. Паром мог взять на борт 1350 пассажиров, в том числе 50 каютных и 1300 палубных (места для сидения), принять в свои ангары 350 автомашин либо 60 тяжелых грузовиков (трейлеров дли-1

«ГЕРАЛЬД ОФ ФРИ ЭНТЕРПРАЙЗ» 559

ной 12 метров) и 60 легковых автомашин. Силовая установка мощностью 24 000 лошадиных сил обеспечивала скорость 22 узла. Паром «Геральд оф Фри Энтерпрайз» имел три сменных экипажа (численность штатного экипажа 80 человек) и пять капитанов (во главе со старшим капитаном).

Вечером 6 марта 1987 года в бельгийском порту Зебрюгге, когда пассажиры уже заняли свои места в каютах теплохода, завершилась погрузка автомашин на две автомобильные палубы. Чтобы ускорить погрузку автомашин на верхнюю палубу, в носовые танки был принят балласт (более 300 тонн), а поскольку балластный насос имел небольшую производительность, то за полчаса до выхода из порта успели откачать только 40 тонн. Поэтому паром вышел в рейс с большим дифферентом на нос. Позднее, расследуя причины крушения, ученые и специалисты установят, что на верхнюю автомобильную палубу был принят груз массой 500 тонн при допустимой нагрузке 400 тонн, а средняя осадка превышена на 13 сантиметров. Однако не эти факторы оказались решающими. В основе цепи нарушений, халатности и грубейших ошибок лежал «человеческий фактор».

Как показали на следствии некоторые члены экипажа, в тот день неясно было, кто конкретно отвечает за закрытие носовых дверей. Согласно судовому расписанию эту работу должен был выполнять помощник боцмана Марк Стэнли, контролировать – старший помощник Лесли Сабель. Фактически закрывали двери разные члены команды, те, которые во время отхода несли вахту на автомобильной палубе. Во время погрузки автомашин в этом районе находились два офицера, старший помощник Пол Мортер. Но ни тот, ни другой не проверили, находится ли у пульты управления носовыми закрытиями помощник боцмана. Когда по судовому радио прозвучала команда занять места по швартовному расписанию, на грузовой палубе находился лишь старший помощник, который поспешил на мостик. Позднее на суде он сказал, что видел, как к пульту управления дверьми направился человек в оранжевом комбинезоне – обычной рабочей одежде помощника боцмана, поэтому у старшего

помощника не возникло в тот момент каких-либо сомнений. Позже водолазы действительно нашли на грузовой палубе погибшего водителя грузовика в такой одежде. Помощник боцмана Стэнли в то время спал в своей каюте, устав от судовых работ.

Это начало всей цепи причин, приведших к трагедии. Никто не проконтролировал выход на вахту матроса, в результате носовые двери как наружные – из двух створок, открывающиеся наружу по бортам, так и внутренняя, обеспечивающая водонепроницаемость корпуса в момент выхода в море, остались открытыми. Это было подтверждено при водолазном обследовании парома после катастрофы.

6 марта 1987 года в 18 часов 05 минут по Гринвичу пассажирский паром \* Геральд оф Фри Энтерпрайз» с 459 пассажирами и 80 членами экипажа на борту вышел из бельгийского порта Зебрюгге. На грузовых палубах стояло около сорока грузовиков и более 80 легковых автомобилей. Па 560

ром был загружен лишь наполовину. На капитанском мостике находился Дэвид Льюри, опытный шкипер и один из старейших работников компании

Спустя 24 минуты после выхода за брекватер, в 18 часов 28 минут, паром опрокинулся на внешнем рейде.

Один из очевидцев катастрофы, бельгийский моряк, описал, как паром буквально рванулся к выходу из гавани, «заглатывая широкой пастью незакрытых ворот морские волны, врывающиеся на грузовую палубу, не имевшую переборок».

Другой очевидец, задержавшийся на грузовой палубе водитель автофургона, рассказывал о том, как два члена экипажа кувалдами молотили по створкам ворот, которые не хотели закрываться.

О том, что 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 лампi почки, которая должна была бы известить о закрытии ворот. ,

Трейлеры и тяжелые автофургоны на «Геральд оф Фри Энтерпрайзц не были должным образом закреплены.

Спустя каких-то двадцать минут судно резко накренилось и легло на борт. В переполненных пассажирами барах, ресторанах, беспрошльном магазине, каютах и палубах началась паника. Тех, кто находился у открытых иллюминаторов, просто выбросило в море.

Водитель грузовика из Ирландии Ларри О'Брайан сидел в ресторане, когда со столов посыпалась на пол посуда. «Через сорок пять секунд, – свидетельствует он, – корабль, наполовину залитый водой, лежал на боку Людей высасывало через иллюминаторы, как при воздушных катастрофах, которые мы видели в кино. У них не было никаких шансов на спасение. Когда меня сняли с парома и я посмотрел на него, он выглядел как корабль времен второй мировой войны, пораженный торпедой».

На пароме было много пассажиров, принявших приглашение популярной английской газеты «Сан» совершить путешествие на материк и обратно всего за один фунт стерлингов.

Один из них, тридцатилетний Эндрю Симмонс, житель городка Буши, вспоминал: «Мы попали в ловушку всего через двадцать или тридцать минут после отплытия. В течение одной минуты паром лег на борт, и вода хлынула внутрь. Мой друг и я помогли девочке двух-трех лет и ее отцу выбраться из воды. Только мы и спаслись...»

В эту ночь многие люди на «Геральд оф Фри Энтепрайз» проявили настоящий героизм. Житель Лондона Эндрю Паркер в кромешной тьме переправил в безопасное место 120 человек, за что был награжден медалью.

Командование военно-морского флота отправило к месту катастрофы со своей базы в Калдрозе корабли «Глазго» и «Диомед» в сопровождении вертолетов. Пилот одного из них, кружившего над морем, вспоми

\*ГЕРАЛЬД РФ ФРИ ЭНТЕРПРАЙЗ^ 561

нал «Я видел застывшие на воде черные тела Они раскинули руки, подобно щупальцам медузы Я знал, что они уже мертвы»

Водолаз военно-морского флота Бельгии лейтенант Гвидо Кауэнберг спас из воды более сорока человек Он вместе с другими спасателями прилетел на место катастрофы на вертолетах военно-морских сил, когда пассажиры барахтались в холодной воде, взывая о помощи. Как и во время гибели «Титаника», несчастным угрожала смерть от переохлаждения

Молодая девушка из Хертфордшира Николь Симпсон, после того как ее вытащил из моря бельгийский спасатель Пит Лагаст, находилась в состоянии клинической смерти Николь и еще шесть пассажиров оказались в западне. Массивная стеклянная дверь преградила им путь к выходу. Лагаст разбил его ножом, сильно порезав при этом руки. Николь доставили в бельгийский госпиталь, где врачам удалось ее спасти.

Часть пассажиров сумела разместиться на выступающей из воды кормы. Из ледяных объятий Северного моря удалось спасти 408 человек. К моменту прибытия спасательных катеров на поверхности уже плавало 50 трупов, еще 123 утопленника извлекли из внутренних помещений «Геральд оф Фри Энтепрайз». Когда в икле паром подняли со дна и отбуксировали на ремонтный завод, в его каютах были обнаружены 24 полуразложившихся трупа. Таким образом, одна из крупнейших катастроф в истории мирного мореплавания Великобритании унесла жизнь 197 человек Число погибших было бы значительно больше, если не слаженная работа бельгийских спасателей.

Как могло произойти такое с новым современным судном, отвечавшим всем требованиям действующих Международных конвенций по безопасности мореплавания, прежде всего конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) 9

Существующие пассажирские паромы, как правило, одновременно перевозят автомашины, трейлеры и другую колесную технику на своих автомобильных палубах. Поэтому с точки зрения безопасности плавания паромы можно рассматривать вместе с грузовыми судами типа «ро-ро», имеющими широкие открытые пространства. Наиболее уязвимыми местами современных паромов оказались огромные по своей площади автомобильные и железнодорожные палубы, не разделенные на отсеки водонепроницаемыми переборками.

С появлением в торговом флоте новых паромов и ролкеров кораблестроители столкнулись с двумя главными проблемами – устойчивостью 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

562

Анализируя причины крупнейших катастроф с паромами, в частности гибели английского парома «Геральд оф Фри Энтерпрайз», большинство зарубежных специалистов пришло к выводу, 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 результатом погони за «коммерческой эффективностью», побуждающей капитана и экипаж экономить каждую минуту, в частности, отходить от причала до того, как закроются ворота парома.

«Конкуренция настолько интенсивна, что члены экипажей паромов готовы игнорировать любые правила, только бы успеть обернуться в отведенное время», – с такими словами выступил в марте 1987 года по Британскому телевидению представитель Национального профсоюза моряков Великобритании Дж. Джамби. 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.

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 года. Органы портового надзора Зебрюгге не должны были разрешить 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.

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 валкими и подверженными случайному затоплению через носовые и кормовые ворота или другие отверстия». Газета подчеркивала, что вода слоем всего несколько сантиметров на кардеке может повысить центр тяжести судна и быстро привести к появлению свободной поверхности воды, результатом чего явится внезапное опрокидывание судна.



Причем во всех случаях потеря остойчивости происходит столь быстро (менее 10 минут), что использовать имеющиеся спасательные средства (шлюпки, плоты и т. д.) оказывается невозможным.

»ГЕРАЛЬД ОФ ФРИ ЭНТЕРПРАЙЗ^

563

В ходе судебного разбирательства в Адмиралтейском суде Великобритании под председательством судьи Шина нередко упоминалась «негативная» система рапортов на судне. Действительно, капитан Льюри, так же, как и другие капитаны этого парома, в течение ряда лет выходил в рейс, не проконтролировав закрытие корпуса. Более того, на следствии были установлены факты, когда и другие паромы (например, «Прайд оф Фри Этерпрайз») выходили из порта с открытыми дверями. Это была обычная практика проветривания грузовых пространств от выхлопных газов автомашин. Бывший капитан головного парома этой серии («Спирит оф Фри Этерпрайз») Оливер Элсом заявил суду, что за многие годы командования судном он ни разу не вышел в море, не получив рапорт о закрытии дверей.

Грубейшие ошибки капитана английского парома, его старшего помощника, плохая организация работы на судне, негодная практика береговых служб судовладельцев – компании «Таунсенд Торессен», отсутствие надлежащего портового надзора в бельгийском порту Зебрюгге, слабый контроль за безопасностью плавания со стороны Морского директората Великобритании – все это звенья единой цепи.

Характерно, что после катастрофы в порту Зебрюгге даже такая консервативная газета Англии, как «Файнэншл тайме», писала, что «суть проблемы не в технической, а в экономической области». Речь шла о принципах эксплуатации паромов, принадлежавших известной английской судоходной компании «Таунсенд Торессон». Кредо судовладельцев – прибыль любой ценой, каждая минута эксплуатации должна делать деньги! В любую погоду, при любых обстоятельствах соблюдать жесткое расписание! Ни малейшей задержки у причала – иначе срыв очередного рейса и столпотворение на терминале. Стоит ли говорить, какой психологический груз ответственности, какое непомерное давление оказывается на экипажи паромов при таких условиях эксплуатации.

В процессе суда вскрылась неприглядная роль администрации компании, которая годами игнорировала справедливые замечания моряков о повышении безопасности плавания. Так, внимание судовладельцев обращалось на недостатки причала порта Зебрюгге, что вынуждало принимать балласт в носовые танки. Высказывались просьбы об установке в рулевой рубке сигнализации (световых сигналов), о закрытии дверей, а также указателей осадки носом и кормой. Ставился вопрос о недостаточной производительности балластного насоса. Все предложения моряков отвергались администрацией компании. Суд определил виновных лиц – капитана Льюри, старшего помощника Сабеля, помощника боцмана Стэнли. Но не назвал среди виновных директоров судоходной компании, поспешивших подать в отставку. Последнее обстоятельство вызвало возмущение профсоюза моряков, справедливо посчитавших, что степень вины судовладельцев в гибели людей превышает ответственность моряков.

Что же произошло после выхода парома за пределы акватории порта Зебрюгге 6 марта 1987 года? Расследование обстоятельств катастрофы с

564

учетом показаний очевидцев, проведенных исследований, в том числе испытаний однотипного парома, показало следующее. Спустя две минуты после выхода в открытое море с обычной скоростью в носу образуется бурун, доходящий до козырька палубы бака. При этом следует учесть и динамическое увеличение осадки носом – «сквот» – в момент повышения скорости на мелководе. Обычной скоростью парома считалось 18–20 узлов, а при открытой носовой двери согласно расчетам уже при скорости 16 узлов на нижнюю автомобильную палубу парома достаточно принять 400–500 тонн воды, чтобы судно опрокинулось в течение 60 секунд. Фактически скорость парома достигла 18 узлов. Итак, открытые носовые двери плюс дифферент на нос, заглубление носовой оконечности от влияния мелковода и возросший носовой бурун при входе в открытое море привели к тому, что на нижнюю автомобильную палубу хлынули сотни тонн воды. За счет несимметричного потока, затопившего грузовое пространство и захватившего незакрепленные грузовики и автомашины, паром опрокинулся всего за 90 секунд.

Паром лег на борт и не затонул лишь потому, что находился в это время над песчаной отмелью.

«Паромы этого класса достигают высоты 10-этажного дома», – сетовал представитель немецкого профсоюза моряков Дитер Бенце. Как в случае аварии за считанные минуты преодолеть эти десять этажей? Вывод эксперта однозначен: шансы пассажиров «парома-монстра» уцелеть близки к нулю.

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 у шахтеров.

«ДОНА ПАС»

20 декабря 1987 года

Филиппинский паром близ острова Мариндуне столкнулся с танкером «Вектор». В результате взрыва и начавшегося пожара нефти оба судна затонули через двадцать минут. Число жертв превысило 4300 человек.

Ничто не предвещало беды, когда в воскресенье, 20 декабря, пассажирско-грузовое судно «Дона Пас» вышло с филиппинского острова Лейте и взяло курс на Манилу. Это был обычный «рождественский рейс». Каждый год тысячи жителей более чем 800 обитаемых филиппинских островов накануне праздников спешат в гости к своим родственникам и знакомым в столицу.

Около десяти часов вечера судно потряс удар страшной силы. В районе острова Мариндуке в ста милях к юго-востоку от Манилы паром «Дона Пас» столкнулся с танкером «Виктор» водоизмещением 629 тонн. словно щепка, пассажирское судно разломилось пополам, последовал взрыв

Нефть с «Виктора», а ее на танкере было 8300 баррелей (около 1,3 миллиона литров), воспламенилась. Начался пожар. Все произошло в течение нескольких минут.

18-летний работник камбуза Армел Галанг, почувствовав удар, не раздумывая, выпрыгнул в иллюминатор. «Это случилось буквально в последнюю минуту, – рассказывал он впоследствии. – Я почувствовал, как за моей спиной произошел сильнейший взрыв. Вспыхнувший огонь, будто молния, ослепил меня. Все было кончено».

«Внезапно судно остановилось, и все потонуло в дыме и пламени. Раздался взрыв, а у людей просто не было времени выпрыгнуть за борт», – говорит Сальвадор Васкал, спасшийся вместе со своей 18-летней дочерью. Они чудом уцелели в море горящей нефти.

По свидетельству очевидцев, через двадцать минут после столкновения «Дона Пас», словно пылающий остров, скрылось в пучине. За ним последовал «Виктор». Но еще долго горела нефть на месте столкновения...

Считают, что у филиппинских берегов погибли более 3000 человек. Однако точное число несчастных никогда не будет установлено.

Лайнер был поистине переполнен. Официально на судне было зарегистрировано около 1500 человек, однако после этого оно сделало две оста  
566

новки, во время которых на борт поднялись новые пассажиры. Они купили билеты на самом пароме и зарегистрированы не были. По словам спасенных, на «Дона Пас» было не менее 2000 человек. Некоторые пассажиры утверждали, что слышали, как члены команды называли цифру в три тысячи. Это вполне возможно, поскольку накануне Рождества число желающих воспользоваться услугами недорогих паромов резко возрастает.

Как выяснилось позже, «Дона Пас» в момент его столкновения с танкером «Виктория» управлял ученик матроса. Капитан судна в это время находился у себя в каюте, где смотрел видеофильм. Старший помощник капитана и третий штурман, которые в этот день несли вахту, также отсутствовали на капитанском мостике. В момент катастрофы они пили пиво и не могли принять необходимых мер для предотвращения трагедии.

Как заявил в ходе расследования представитель службы береговой охраны К. Кунанан, капитан и его помощники, ответственные в тот трагический день за управление судном, не исполняли свои служебные обязанности. Утром 21 декабря судно «Дон Клаудио» доставило в Манильский порт лишь 26 спасенных, в том числе 24 пассажира с «Дона Пас» и двух членов экипажа танкера «Виктор». По неофициальным данным, удалось спасти от 30 до 50 человек.

В чем же причины катастрофы?

Внутренние морские перевозки имеют важнейшее значение для экономики Филиппин – страны, расположенной на тысячах островов Филиппинского архипелага. Морем перевозится 90 процентов всех грузов. Около 20 миллионов человек ежегодно пользуются паромами и другими судами для поездок между многочисленными островами.

Внутренними перевозками занимаются около восьми тысяч судов различного типа, в том числе рыболовные и маленькие национальные суденышки с моторами. Четыре тысячи из них считаются коммерческими судами внутреннего плавания, свыше 700 – водоизмещением 250 тонн и

более. Имеется 49 пассажирских и 22 грузопассажирских паромов более крупной категории.

Грузопассажирские перевозчики нередко испытывают огромные перегрузки, особенно в период праздников, когда десятки тысяч людей устремляются в столицу страны Манилу, в другие города, а потом вовремя стремятся вернуться домой. Тогда на судах возникают перегрузки в два и даже три раза. «Уже за несколько часов до отхода парома компании «Сулписио лайнз» из Северного порта Манилы, – пишет английская газета «Ллойдс лист», – причал его напоминает переполненную рыночную площадь Там толкаются сотни людей с ящиками, кошелками, другими грузами, ожидая посадки и отхода судна».

От Манилы до порта Себу на острове того же названия – 392 мили Судно идет туда более двадцати часов, а билет стоит всего 206 песет, или менее десяти американских долларов. В стоимость его включается также завтрак, обед и ужин.

«ДОНА ПАС»

567

Дешевизна на внутренних морских линиях – характерная черта для филиппинского образа жизни. И она имеет свои причины. Филиппины – бедная страна. На каждого филиппинца приходится всего 600 долларов ежегодного валового национального дохода. Поэтому суда должны быть дешевыми, чтобы быть доступными для обычного филиппинца и в то же время прибыльными для их хозяев. Внутренние перевозки людей и грузов контролируются государством, и оно преднамеренно, искусственно, с политическими целями поддерживает в течение многих лет низкие цены на перевозки. Так, после второй мировой войны стоимость фрахта на международных филиппинских линиях возросла в 30 раз, а стоимость пассажирских билетов на внутренних линиях – всего на 14 процентов А это неизбежно приводит к тому, что подавляющее большинство местных судов имеет возраст более 20 лет, когда в развитых капиталистических странах их отправили бы уже на слом.

И вот результат: по масштабам морских катастроф Филиппины прочно заняли лидирующее положение. В 1987 году в результате столкновения с танкером идет на дно пассажирский паром «Дона Пас» компании «Сулписио лайнз». Администрация компании тогда объявила, что на судне находилось 1583 пассажира и 60 человек экипажа. Впоследствии выясняется, что там на самом деле было 4341 пассажир, из которых уцелело только 24. Менее чем через год гибнет паром «Дона Мэрилин», а с ним более трехсот пассажиров и матросов. Через семь недель после этой трагедии мир узнает о гибели парома «Розалия» с 400 пассажирами, а еще через короткое время – еще одного парома с его 50 жертвами. Но никому неизвестно, сколько в действительности исчезло в морских пучинах вокруг Филиппин более мелких судов и суденышек и находившихся на них людей.

Иностранная печать отмечает, что морские трагедии на Филиппинах – закономерный результат политики правительства и бизнеса страны в отношении внутреннего морского транспорта

Владельцы, занимающиеся перевозками внутри страны, стараются покупать более старые суда, не менее десятилетнего возраста. При этом они обычно обращаются в Японию, где такие суда можно купить по более сходной цене. Но суда, построенные для использования в относительно защищенных внутренних водах между японскими островами, после приобретения их филиппинскими судовладельцами и уплаты ими высоких импортных пошлин

своему правительству, эксплуатируются в филиппинских бушующих тайфунами водах. Кроме того, новые владельцы с целью получения более высоких прибылей стремятся всемерно увеличить их провозную способность. Чтобы, скажем, они могли вместить не одну тысячу пассажиров, как было ранее, а около двух тысяч. Причем модернизация на верфях, как отмечала газета «Ллойдс лист», производится сварщиками, другими работниками, до недавнего времени работавшими на береговых предприятиях, не имеющих отношения к морскому транспорту. Они имеют слабое понятие, как лишние перестройки и над

568

стройки влияют на остойчивость судна, да к тому же все модернизацией ные работы производятся без надлежащего контроля со стороны опытных морских специалистов. И неудивительно, что многие новые дополнительные работы не способствуют остойчивости судов, а, следовательно, увеличивают опасность чрезвычайных происшествий.

Приобретенные суда обычно классифицировались японским обществом «Ниппон кайи киокай». Но структурные модификации после перехода в руки филиппинцев выводят их из прежней квалификации. Техническое обслуживание сведено к минимуму. Насосы, радио и навигационная аппаратура после выхода из строя на Филиппинах обычно не ремонтируются. Серьезнейшей проблемой является комплектование экипажей.

Дело тут в том, что более опытные, квалифицированные моряки активно сманиваются вербовочными агентствами на иностранные суда, где заработная плата обычно не менее чем в пять раз выше и где высокопрофессиональные моряки получают больше, чем капитаны судов внутренних филиппинских линий.

Серьезные недостатки имеются и в работе берегового обслуживания. Так, специальная президентская комиссия, созданная для того, чтобы разобраться в причинах морских катастроф, выявила такие вопиющие факты: из 310 имеющихся маяков бездействующими оказалось 102, а из 120 буев 78 давали неправильное обозначение. Комиссия также обнаружила, что в длительном ремонте оказались даже два единственных имеющихся поисково-спасательных судна, построенных еще во вторую мировую войну.

«ЭКСОН ВАЛЬДИЗ»

24 марта 1989 года

Супертанкер налетел на риф в проливе Принца Уильяма около Аляски. После катастрофы в чистые прибрежные воды вылилось более 10 миллионов галлонов сырой нефти.

Эскимосы Аляски соблюдают обычаи и придерживаются верования своих отцов и дедов. Одно из наиболее почитаемых ими божеств — богиня моря Седна. Она заботится о том, чтобы в океане всегда в изобилии водились тюлени и рыбы. Согласно легенде, богиня Седна не покровительствует тем людям, которые губят природу.

Правительственное законодательство Аляски по охране окружающей среды направлено на то, чтобы сохранить чистоту и красоту прибрежных вод.

Казалось, открытие нефтяных месторождений на Аляске в 1968 году местным жителям, получавшим доходы в основном от рыболовства, охоты и туризма, сулило немало выгод.

Доходные статьи от нефти позволили снизить налоги штата. Люди получили высокооплачиваемые рабочие места. Но вместе с нефтью незаметно начал меняться и патриархальный образ жизни эскимосов.

Взрыв деловой активности привел к тому, что судоходство в проливе Принца Уильяма стало более интенсивным. После многолетних споров было принято решение транспортировать и нефть водным путем. «Черное золото» полилось в огромные резервуары супертанкеров.

Компании Аляски и федеральное правительство построили нефтепровод, соединивший месторождение в зоне вечной мерзлоты с портом Вальдиз, где могли швартоваться супертанкеры. Нефтепровод до Вальдиза состоял из 101850 секций стальной трубы диаметром 48 дюймов и проходил через реки и озера, расположенные в арктической зоне. Гигантские супертанкеры загружались нефтью и перевозили ее за тысячу и более миль для очистки в порты Техаса и Калифорнии.

Все складывалось как нельзя лучше до тех пор, пока не разразилась крупнейшая экологическая катастрофа. В 1989 году богиня Седна получила самый страшный удар от человека, когда танкер «Эксон Вальдиз» сел на риф в одном из самых чистых проливов мира. Миллионы галлонов сырой нефти вытекли в воду.

«Большой плевок» — так теперь называют местные жители выброс нефти — произошел 24 марта, в 0 часов 04 минуты. Джозефа Хэзлвуда,

570

капитана супертанкера «Эксон Вальдиз», в этот час на ходовом мостике не было.

42-летний Хэзлвуд в то время зарабатывал до 150 тысяч долларов в год как один из лучших капитанов компании «Эксон». Он пользовался непререкаемым авторитетом. Единственной его слабостью было пристрастие к алкоголю. По утверждению некоторых журналистов, именно пьянство капитана привело к трагедии в холодную звездную ночь.

23 марта к концу дня «Эксон Вальдиз» принял в танки 1260 тысяч барелей нефти. Капитан Хэзлвуд, его третий помощник Грегори Казен и рулевой Роберт Каган перед отплытием сошли на берег и направились в пивной бар. Таким образом, они нарушили инструкцию компании «Эксон», запрещающую потребление алкоголя менее чем за четыре часа до начала рейса.

Позже свидетели будут утверждать, что капитан выпил не менее четырех кружек пива. Хозяева компании знали о регулярных загулах Хэзлвуда, однако продолжали доверять ему командование супертанкером. В 1984 году Хэзлвуд был осужден за управление автомобилем в нетрезвом состоянии. Через год он прошел месячный курс лечения от алкоголизма в клинике, расположенной недалеко от его дома на Лонг-Айленде. Старший помощник капитана Джеймс Шамински показывал на суде: «Он пил на берегу и на борту».

Просидев в клубе около часа, Хэзлвуд и его помощники вернулись на борт танкера и начали готовиться к отплытию.

В 21 час 10 минут вечера капитан появился на мостике «Эксон Вальдиз». Танкер медленно отошел от причала и взял курс на Лонг-Бич (штат Калифорния), где был мощный перерабатывающий комплекс.

Лоцман Уильям Мерфи, по распорядку, обязан был нести вахту в течение двух часов, то есть до тех пор, пока судно не минует мелководье и подводные камни. Позже он сообщит экспертам, что на капитанском мостике витал запах алкоголя, но по поведению капитана нельзя было сказать, что он пьян. i

Танкер, превышающий по длине три футбольных поля, вышел в обратный путь на час раньше графика. Двигатели мощностью более 35 тысяч лошадиных сил работали мерно, внушая надежность, |

Через два часа лоцман Мерфи оставил капитанский мостик и вернулся домой в порт на катере. Капитан Хэзлвуд связался по радио с местной береговой охраной и сообщил, что направил танкер с выходного, забитого льдом канала во входной, свободный ото льда.

Приблизительно в 23 часа 30 минут Хэзлвуд сдал вахту третьему помощнику Казену. Второй помощник капитан Ллойд Кейн в это время спал в своей каюте сном праведника. По правилам морского судостро-

ства, именно Кейн должен был заступить на дежурство. Увы, это правило чаще нарушается, чем соблюдается капитанами. Так произошло и на этот раз.

Береговая охрана должна была дать Хэзлвуду разрешение на поворот

\*ЭКСОН ВАЛЬДИЗ» 571

во входной канал, но неожиданно радарная связь с судном прервалась. Когда танкер достиг навигационной точки возле острова, расположенного в трех милях севернее острых подводных скал, капитан приказал Казену войти во входной канал.

Во время этих трагических событий Хэзлвуд находился в своей каюте, заполняя документацию, и поддерживал связь с помощником по телефону. «Эксон Вальдиз» отклонился от курса более чем на милю. Не имевший достаточного опыта Роберт Каган, слишком резко повернув танкер к входному каналу, совершил маневр, чтобы снизить ход, о чем была сделана запись в судовом журнале.

Когда послышался металлический скрежет, капитан Хэзлвуд решил, что произошло нечто ужасное. Почти тут же третий помощник Грегори Казен сообщил ему по телефону: «Мы терпим бедствие!» Хэзлвуд бросился на капитанский мостик и быстро оценил ситуацию: судно село на риф и опасно раскачивалось, словно огромные качели, уравновешенные в центре. Капитан понимал, что с рифа без посторонней помощи ему не сойти: при маневре «Эксон Вальдиз» мог перевернуться или потерять корму. Для Хэзлвуда наступила самая длинная ночь в его жизни.

В стальном днище 300-метрового корабля образовались огромные пробоины, некоторые из них достигали в размерах до пяти метров. Восемь из пятнадцати танков имели повреждения. Через некоторое время нефть из этих танков окажется в проливе и вызовет страшную экологическую катастрофу.

Несмотря на то, что капитан поднялся на борт «Эксон Вальдиз» не совсем трезвым, члены комиссии отметили, что Хэзлвуд был профессионалом своего дела и в сложнейшей ситуации не потерял хладнокровия.

Используя мощность машин, он удерживал корабль в равновесии, прижав его к рифу, что позволило ограничить выброс нефти в море.

После того как «Эксон Вальдиз» налетел на рифы, восстановилась радарная связь с береговой охраной. Но из-за бюрократических проволочек работники этой службы появились на борту судна только через три часа.

С рассветом люди увидели весь ужас экологической катастрофы: на некоторых участках моря, загрязненных нефтью, уже появились бездыханные тела морских выдр и птиц. А ведь за два года до нее представитель консорциума нефтяных компаний уверенно заявил: «Выброс нефти в море невозможен». Позже консорциум распространил информацию о том, что он обладает новейшими средствами по уборке нефтяных пятен. В частности, утверждалось, что эти средства могут быть доставлены на место происшествия в течение пяти часов, чтобы нейтрализовать любое загрязнение.

Спасатели появились только через десять часов после катастрофы, когда в воде пролива оказалось более 40 миллионов литров нефти. Прибывшие на место катастрофы рабочие с помощью своей техники не смогли справиться с таким гигантским выбросом.

572

Оказалось, что широко разрекламированное оборудование, работая на полную мощность, едва справилось с уборкой 250 тысяч галлонов нефти в январе того же года. Теперь у рабочих не было ни сил, ни техники, чтобы сдержать расплывающееся пятно. Пятно увеличивалось. Стоял штиль, поэтому химические очистители оказались бесполезными.

Береговая охрана, которая по закону должна иметь поблизости суда, способные справиться с «главным» нефтяным пятном, держала свой минифлот в Сан-Франциско, за две тысячи миль от места катастрофы.

В воскресенье, 26 марта, подул ветер. Он взбивал покрытую нефтью поверхность моря в «пенистый крем», что не позволяло снять его. Нефтяную пленку попытались поджечь, но результата это также не дало. Величайшее в истории нефтяное пятно, покрывшее 900 квадратных миль, выплеснулось в узкие бухты, где обитали морские выдры и гнездились десятки видов птиц. Нефть покрыла черной слизью когда-то чистые берега, где тюлени вскармливали своих малышей.

Итоги катастрофы для природы оказались ужасными: погибли 86 тысяч птиц, в том числе 139 редчайших белоголовых орлов, 984 морские выдры, 25 тысяч рыб, 200 тюленей и несколько дюжин бобров. Были уничтожены миллионы мидий, морских ежей и других обитателей морских глубин. Высказывались опасения, что тысячи морских выдр утонули в море из-за недостатка воздуха. Некоторые участки побережья необходимо было промывать мощными химическими средствами до семи раз.

Ученый-эколог Пол Уиллард сказал: «Выброс нефти произошел в самом худшем месте. Скалистые берега пролива Принца Уильяма изрезаны бесчисленными пещерами и бухтами, где собралась вытекшая нефть и оставалась там многие месяцы, уничтожая молодь рыбы, которая плодилась на мелководье».

На «Эксон Вальдиз» обрушился шквал критики. Газеты призывали людей не покупать продукцию компании, и ее заправочные колонки опустели. Американцев не успокоило даже то, что компания предприняла



широкомасштабные меры по устранению экологической катастрофы

Президент компании Фрэнк Джеросси заявил, что для очистки территории выделен миллиард долларов. «Эксон Вальдиз» также выступила с заявлением о выплате компенсации рыбакам и другим людям, которые понесли прямой урон в результате выброса нефти.

Выискивая виновных, легче всего было указать на капитана Хэзлвуда. После катастрофы он пережил трудные дни. Анализы крови, взятые у капитана через девять часов после катастрофы, дали положительный результат. Но последующее расследование инцидента позволило сделать вывод, что Хэзлвуд в этой критической ситуации действовал достойно и со знанием дела. Да, он выпил после происшествия, но только для того, чтобы успокоить нервы. Немалую роль в катастрофе сыграли усталость команды в сочетании с ошибками в судовождении.

»ЭКСОН ВАЛЬДИЗ^

573

В эту ночь на борту огромного танкера работали только 20 моряков – к тому времени, когда командование кораблем принял капитан Хэзлвуд, 24 человека были уволены. Часть вины возложили на береговую охрану, которая в эту ночь потеряла связь с кораблем. Если бы этого не случилось, капитан был бы вовремя предупрежден, что корабль отклонился от курса и оказался в опасных водах.

После катастрофы компания «Эксон» ввела на своих судах новые, более строгие антиалкогольные правила. Однокорпусные танкеры, действующие в проливе, были заменены на двухкорпусные.

АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-278  
«КОМСОМОЛЕЦ»

7 апреля 1989 года

Советская торпедная атомная подводная лодка Северного флота погибла в Норвежском море в результате пожара. Из 69 человек команды удалось спасти только 27.

К-278 («Комсомолец») была^  
уникальной атомной подводной |  
лодкой (ПЛА), обогнавшей свое,  
время на четверть века. Корпус  
из титана, глубина погружения;

более 1000 метров, подводное  
водоизмещение 8500 тонн, скорость более 30 узлов, боекомплект 22 торпеды,  
часть из которых могла быть заменена на крылатые ракеты «Гранат». Эта  
лодка, несмотря на некоторое превышение по шумности по сравнению с  
американскими, на своей рабочей глубине погружения не обнаруживалась  
никакими средствами и была недосыгаема для любого оружия с обычным  
взрывчатым веществом (ВВ). При условии успешного окончания ее  
опытной эксплуатации должно было быть принято решение о строительстве  
серии таких подлодок.

Общая концепция, именовавшаяся в контурах конструкторской идеи  
«Плавник», затем «проект 685» и широко известная как «Комсомолец»,

родилась в 1960-х годах в условиях нарастающего противостояния СССР и США. В то время подводные силы американских ВМС имели подавляющее преимущество. Американцы уже не только надежно обкатали ракеты и реактор в прочном корпусе субмарины, пережив катастрофу атомной подлодки «Трешер» и гибель ее экипажа на ходовых испытаниях в Атлантике в 1963 году, но и всплывали в географической точке Северного полюса на ПЛА «Скейт».

Чтобы ликвидировать отставание, в СССР начали строительство субмарин третьего поколения. По замыслу проектантов, глубоководная атомная подлодка «проект 685» предназначалась для борьбы с подлодками противника и охраны своих кораблей. Ее скрытность и маневренность обеспечивала невиданная ранее рабочая глубина погружения – 1000 метров и предельная – 1250, доступная ранее лишь батискафам. Невзирая на колоссальные затраты, отечественные разработчики решили готовить так называемый прочный корпус целиком из титана. Пятилетняя эксплуатация корабля в опытном режиме полностью подтвердила правильность

АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-278 «КОМСОМОЛЕЦ» 575

этого решения. Титановый корпус продемонстрировал ряд неоспоримых преимуществ: соотношение прочности и веса у титана гораздо лучше, чем у стали, кроме того, титан немагнитен, что при малой шумности

«Комсомольца» сводило практически на нет возможность его обнаружения.

Технический проект был утвержден в декабре 1974 года. Строительство лодки велось на крупнейшей военной верфи «Севмашпредприятие» в Северодвинске Архангельской области. В августе 1983 года лодка была спущена на воду, а 5 августа 1984 года, по завершении достроечных работ на плаву, передана 1-й флотилии Северного флота. Еще в период ходовых испытаний, имея на борту конструкторов и строителей, лодка погрузилась на 1040 метров, установив абсолютный рекорд по глубине для боевых кораблей подводного плавания.

Атомоход построили в единственном экземпляре, чтобы обкатать корабль и его команды – основную и сменную – на больших глубинах. В перспективе на основе «проекта 685» предполагалось создавать глубоководные подводные лодки более совершенной модификации.

За пять лет службы в составе объединения «Комсомолец» с основным экипажем неоднократно погружался на глубину 1000 метров. Сомнений в надежности корабля ни у кого не возникало.

28 февраля 1989 года лодка К-278, получившая с основным экипажем весьма почитаемое на флоте звание «отличный корабль» с правом ношения соответствующего знака на надстройке и наименование, под которым известна ныне, приняла на борт сменный экипаж и вышла в очередное автономное плавание.

7 апреля 1989 года, находясь на боевой службе, К-278 следовала на глубине 386 метров со скоростью 6–8 узлов. Утром боевая смена несла вахту в обычном режиме.

8 11.00 вахтенный капитан-лейтенант Александр Веззгов принял доклады из отсеков. Из седьмого матрос Нодари Бухникашвили доложил:

«Седьмой осмотрен, сопротивление изоляции и газовый состав воздуха в норме. Замечаний нет». Это были его последние слова.

Между 11.00 и 11.03 в кормовом отсеке начался пожар. В 11.03 на пульте вахтенного механика зажегся сигнал: «Температура в седьмом отсеке больше 70 градусов». Вахтенный механик капитан 3-го ранга Вячеслав Юдин немедленно объявил: «Аварийная тревога». На главном командном пункте инженер-механик капитан 2-го ранга Валентин Бабенко пытался связаться с аварийным седьмым отсеком по общекорабельной связи. Седьмой не отвечал. Командир подлодки капитан 1-го ранга Евгений Ванин в считанные секунды принял единственно правильное в данной ситуации решение: применить в аварийном отсеке лодочную объемную химическую систему пожаротушения (ЛОХ). Но система, которая в теории должна нейтрализовать пожар высокой интенсивности, оказалась бессильной перед разыгравшейся стихией. От резкого повышения темпера

576

туры нарушилась герметизация трубопровода высокого давления, и аварийный отсек сразу же превратился в подобие мартеновской печи.

Огонь перекинулся на шестой отсек. Немедленно был остановлен парогенератор. Левый турбогенератор отключился сам. Сработала автоматическая защита реактора. В дополнение к этому заклинило вертикальный руль, прервалась межотсечная связь, повредилась система шланговых дыхательных аппаратов, в результате чего часть экипажа получила тяжелое отравление.

Лодка, увеличивая ход, стала всплывать. Однако на глубине около 150 метров сработала аварийная защита реактора, и К-278 потеряла ход

В 11 часов 16 минут после продувания цистерн главного балласта она всплыла в надводное положение. С 11 часов 20 минут до 12 часов 17 минут лодка восемь раз передала установленный сигнал об аварии, однако первый из них был услышан в Главном штабе ВМФ и на КП Северного флота только в 11 часов 41 минуту. При этом сигнал был неразборчивым. Разборчивый сигнал об аварии был принят на берегу только в 12 часов 19 минут. С этого момента на всех уровнях стали приниматься меры по оказанию помощи и спасению лодки и ее экипажа.

Вот что рассказал начальник химической службы Виталий Грегулев:

«Когда возник пожар, я спал. Услышав сигнал тревоги, побежал на свой пост. Моя задача – обеспечить в лодке нормальный уровень газового состава и контроль радиационной обстановки. Подбежал к установке газосостава воздуха, который влияет на жизнедеятельность людей, пытался ее запустить. Напрасно. Она оказалась обесточенной. Взглянул на приборы радиационной обстановки – нормально, никаких отклонений. Потом и здесь случилось короткое замыкание. Уровень радиации был нормальный. Мои сослуживцы, Игорь Орлов и Сергей Дворов, лично удостоверились, что атомный реактор надежно заглушен. Что касается торпед с ядерным зарядом, то они не были на боевом взводе, поэтому никакой опасности не представляют».

Когда «Комсомолец» всплыл, экипаж сумел локализовать пожар в седьмом отсеке, дать в шестой отсек фреон и загерметизировать остальные. Одного за другим аварийные партии вытаскивали обгоревших и отравившихся моряков на свежий воздух. Врач, старший лейтенант Леонид Заяц, ни на минуту не останавливаясь, делал искусственное дыхание морякам. Большая часть экипажа была выведена наверх. Многих удалось вернуть к жизни. Но они, ослабевшие и еще не пришедшие в себя, погибли позже в холодной воде, когда от каждого потребуются

нечеловеческие усилия. На палубе курили молча, глотая дым со слезами. Из седьмого отсека продолжал густо валить пар. «Видимо, там образовалась брешь, – считает моряк Семен Григорян, – сквозь которую хлынула вода. В том месте, думаю, выгорели кабельные тросы, которые выходили наружу».

Казалось, самое страшное позади. Никто не думал, что через несколько часов все окажутся в ледяной воде Норвежского моря. Выходя из отсе

#### АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-278 «КОМСОМОЛЕЦ» 577

ков подводной лодки, каждый был уверен: титановый корпус «Комсомольца» – самый прочный в мире, как уверяли конструкторы. Моряки были уверены, что атомоход не пойдет ко дну, поскольку знали, что за всю историю развития атомных флотов мира ни один атомоход, на котором случился пожар, не тонул, тем более в считанные часы. Именно по этой причине подводники поднимались вверх без гидрокомбинезонов. Для многих это стало смертельной ошибкой.

От высокой температуры прогорели сальники трубопроводов, связывающих внутренние помещения лодки с забортной средой. Вода стала быстро распространяться по отсекам, смежным с аварийными. Стало ясно, что нарушена герметичность прочного корпуса. Вероятно, титановая обшивка не выдержала перепада температур (несколько сот градусов в седьмом отсеке и всего плюс два за бортом). Лодка всплыла, но положение ее с каждой минутой становилось все более опасным: кормовая часть на глазах уходила в воду, а нос вздымался все выше и выше. Стало ясно, что надежд спасти ее нет.

«Всем покинуть отсеки! Плоты на воду!» – приказал командир корабля. Семен Григорян стал отсоединять их от корпуса лодки – на это ушло слишком много времени. Крепления не поддавались. Корабль тонул, кормовой частью заваливаясь вниз. Моряки бросились в ледяную воду. Наконец плот удалось отсоединить, но его отнесло от лодки волной.

Моряки стали прыгать в ледяную воду. Кому повезло, тот успел забраться на спасательный плот. Остальным оставалось надеяться на прибытие спасательных кораблей.

Командир Евгений Ванин спустился внутрь, чтобы поторопить оставшихся в отсеках.

Рубка была наполовину в воде, когда Александр Копейко крикнул: «В лодке командир и еще несколько человек. Что делать?» Ему ответили:

«Закрывай люк, они спасутся во вспомогательной камере!»

Копейко все же не закрывал люк. Он кричал, чтобы люди спешили на выход. Когда ждать уже было опасно, он понял, что, если не закроет люк, оставшиеся в лодке не выберутся. И он герметично закрыл камеру.

В 17.08 лодка затонула.

Войти в подводную лодку или выйти из нее можно было только через спасательную всплывающую камеру. Это довольно обширная стальная капсула, выдерживающая давление предельной глубины, была рассчитана на спасение всего экипажа. Если бы лодка затонула и легла на грунт, то все 69 человек сумели бы разместиться в камере, усевшись по кругу в два яруса, тесно прижавшись друг к другу. После этого механики отдали бы крепление, и камера, словно огромный воздушный шар, взмыла бы

сквозь морскую толщу на поверхность. Но все произошло иначе..

Ванин проскользнул по многометровому трапу в центральный пост. В покинутых отсеках оставались еще пятеро: капитан 3-го ранга Испенков, запускавший дизель-генератор, капитан 3-го ранга Юдин, мичманы Слюсаренко, Черников и Краснобаев.

578

Все, кроме Испенкова (он в грохоте дизель-генератора не услышал команды выйти наверх), поднимались по трапу через всплывающую камеру И тут подводная лодка начала тонуть. Сначала она встала вертикально. Все, кто оказались на трапе, посыпались вниз – в спасательную камеру. В следующие секунды лодка пошла вниз, под воду.

Мичман Слюсаренко влез в камеру последним. Точнее, его туда втащили. Сквозь дымку гари он с трудом различал лица Ванина и Краснобаева – оба сидели на верхнем ярусе. Внизу капитан 3-го ранга Юдин и мичман Черников тянули изо всех сил линь, подвязанный к крышке люка, пытаясь захлопнуть ее – в четверть тонны! – как можно плотнее. Сквозь незакрытую щель внутрь с силой шел воздух, выгоняемый водой из отсеков. С каждой сотней метров давление росло, все вокруг заволокло холодным паром. Все-таки крышку подтянули и люк задраили.

Безлюдная, лишь с трупами на борту, с затопленными отсеками атомная подводная лодка завершала свое последнее погружение. «Товарищ командир, сколько здесь до грунта?» – крикнул вверх Слюсаренко. «Тысяча пятьсот метров», – отозвался Ванин.

Мичман Черников читал вслух инструкцию по отделению камеры от корпуса: «Отдать... Открыть... Отсоединить...» Но стопор не поддавался. Юдин и Слюсаренко в дугу согнули ключ...

Глубина стремительно нарастала, а вместе с ней и чудовищное давление. Вдруг корпус лодки содрогнулся – вода ворвалась в последний отсек.

«Всем включиться в дыхательные аппараты!» – крикнул Юдин.

Слюсаренко и Черников навесили на себя нагрудники с баллончиками, продели головы в «хомуты» дыхательных мешков, натянули маски и открыли вентили кислородно-гелиевой смеси. А в следующую секунду Юдин, замешкавшийся с аппаратом, сник и осел. Мичманы тут же подняли его и уложили на нижний ярус.

Слюсаренко стал натягивать на Юдина маску дыхательного аппарата, но сделать это без помощи самого пострадавшего было непросто. Вдвоем с Черниковым они промучились несколько минут, пока не поняли, что пытаются натянуть ее на труп. Оглянулись на командира – Ванин сидит, ссутулившись на верхнем ярусе, и хрипит. Рядом с ним навсегда закрывший глаза техник-вычислитель мичман Краснобаев...

«Если бы Юдин не крикнул «Включаться в аппараты!», я бы ничего не сделал, рукой бы не пошевелил. Одурил бы от дыма и погиб, – рассказывал потом Слюсаренко. – Но он крикнул, и я, как робот, начал действовать. Но кое-что напутал...»

Позже медики придут к выводу, что Юдин, Ванин и Краснобаев погибли от отравления окисью углерода. Камера была задымлена, а угарный газ под давлением умерщвляет в секунды...

И все же камера вдруг оторвалась от субмарины и полетела вверх, пронзая чудовищную водную толщу! «Что было дальше, помню с трудом, — продолжал свой рассказ Слюсаренко. — Когда выбросило на по

#### АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-278 «КОМСОМОЛЕЦ» 579

верхность, давлением внутри камеры вырвало верхний люк. Ведь он был только на защелке... Я увидел, как мелькнули ноги Черникова — поток воздуха вышвырнул его из камеры. Следом выбросило меня, но по пояс. Сорвало об обрез люка баллоны, воздушный мешок, шланги... А Черников погиб — о закраину люка ему снесло полчерепа...»

Слюсаренко спасло то, что он неправильно надел свой аппарат, поэтому держал свой дыхательный мешок в руках. С ним, послужившим ему спасательным кругом, его и подняли из воды рыбаки. Слюсаренко стал единственным в мире человеком, которому удалось спастись с лодки, лежащей на километровой глубине... Камера же продержалась на плаву секунд пять—семь. Распахнутый люк захлестнуло волнами, и титановая капсула навсегда ушла в глубины Норвежского моря...

Первым всплывшую лодку обнаружил патрульный самолет «Орион» ВВС Норвегии. Раздраенный рубочный люк «Комсомольца» еще курился белым дымом.

Помощь подоспела только через 40 минут. Плавбаза «Алексей Хлобыстов» одного за другим подбирала моряков.

Командир электронавигационной группы штурманской боевой части «Комсомольца» Андрей Степанов вспоминал: «Пожар начался в кормовом отсеке. Вахтенный отсека старший матрос Нодар Бухникашвили погиб сразу. Запылало в шестом. Потом докатилось до пятого: внезапно вспыхнули пары масла, и огнем (это было что-то вроде взрыва) обдало всех, кто там находился. Одежда на людях горела, как бумага.

Это была настоящая топка. Аварийная партия вытащила из отсека двоих без сознания и несколько раненых. Все сильно обгорели. Те из пятого, кто еще стоял на ногах, поднимались на верхнюю палубу, где разбили «лазарет», с большим трудом: руки были обожжены так, что не могли притронуться к трапу. Их бинтовали и одевали. Кто был без сознания, пытались привести в чувство. Помню, матросу Володе Кулапину наш доктор Леня Заяц делал искусственное дыхание и укол в сердце. Кулапин и мичман Сергей Бондарь «включились» в стационарную дыхательную систему и отравились: она разгерметизировалась и в нее попал угарный газ. Они умерли.

В четвертом, реакторном, отсеке из средств защиты были только портативные дыхательные устройства, другому снаряжению там храниться не было положено. Когда началось задымление, лейтенант Андрей Махота и мичман Михаил Валявин попробовали выбраться в соседние отсеки. В пятый было нельзя, кинулись в третий — и увидели через смотровое окошко пелену дыма. Остались в четвертом. Спрятались от дыма в герметичную аппаратную выгородку, расположенную прямо над реактором, но запаса воздуха у них немного было. Их потом аварийная партия очень вовремя оттуда достала.

Помню, кто-то сказал: «Сейчас подойдет плавбаза». Мы к тому времени уже всплыли. Ждем. Стали искать теплое белье, готовиться к эвакуации. Потом, когда стало ясно, что лодка тонет, поступила команда гото  
580 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУШЕНИ]

вить плоты и покинуть корабль. Плоты были тяжелые и плотно крепились в корпусе лодки. С большим трудом несколько человек вытащили один.

Я спустился вниз, все никак не мог собрать свои «секреты» Подошел Андрей Зайцев, инженер дивизиона живучести (он следил за креном и дифферентом лодки), и сказал: «Тонем мы.. Реши, что тебе важнее. Секреты или жизнь. А то минут через пять останешься здесь навсегда».

Поднялся наверх, а вода уже по нижней обрез рубки. И быстро так лодка тонет! Через несколько секунд выхожу из рубочной двери на верхнюю палубу, а вода – по пояс. В этот момент плот с левого борта волной перекинуло на мою сторону: там его шесть человек держали, но не смогли удержать. Ну, думаю, если на плот не влзу, можно сразу заказывать себе крест. Подплыл к нему, укрепился.

Плот постоянно накрывало волнами, мы все лежали в воде. Многие теряли сознание от холода, вода была ледяная. Несколько человек с плота просто смыло. Те, кто терял сознание в воде, были обречены, большинство из них утонуло.

Помогали друг другу, но сил у всех было мало. Пока ждали плавбазу, держались, кто как мог. Андрей Зайцев висел на борту спасательного плота, и когда руки онемели, вцепился зубами в чью-то шинель... Наконец дождались плавбазы. Я, как ее увидел на горизонте, сразу отключился. Как рыбаки подошли, как нас поднимали на борт – не помню.

Пришел в себя уже на «Хлобыстове». На мне было пять одеял и три грелки. Нас отогревали, растирали, отпаивали французским коньяком. Принесли горячий суп, но я отказался: тело согрелось, но руки тряслись так, что не мог ложкой в рот попасть. Сестра посмотрела на мои мучения и убежала куда-то. Принесла банку стуженки с двумя дырками в крышке, на, говорит, может, хоть этого поешь. Потом народ немного отоспался, начал ходить. Трое – Нежутин, Молчанов и Грундуль – вышли покурить и после умерли. Потом врачи установили, что из-за сильного переохлаждения в их организмах произошли необратимые изменения.

На «Хлобыстове», а потом на «Кирове» долго уточняли списки погибших. Были недоразумения, как например с Игорем Калининым, которого причислили к погибшим. Калинин во время эвакуации с лодки поднялся наверх в одном свитере. Все документы он отдал Мише Смирнову на сохранение. Смирнов погиб в море. Когда его тело подняли на плавбазу] нашли в кармане документы и по радио сообщили в штаб флота: Калинин погиб. А его мать в это время работала в Североморске во флотско] гидрометцентре. Случайно поймала по радиосвязи переговоры плавбазы со штабом. И почти сутки считала сына погибшим...»

27 спасенных моряков находились на излечении в военно-морско] госпитале Северного флота, в морге – 19 погибших от переохлаждения, травм и разрыва сердца парней. Не всем морякам удалось выжить. |

В каком состоянии находились советские подводники, доставленные в Североморск с места катастрофы? Вот что рассказал главный терапевт)

АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА К-278 «КОМСОМОЛЕЦ» 581

Вооруженных Сил СССР генерал-майор медицинской службы профессор В. Ивашкин: «Сразу же, как только члены команды были подняты на борт плавбазы «Алексей Хлобыстов», судовые врачи начали борьбу за спасение моряков, десять из которых были без признаков жизни. Трех спасти не удалось, хотя квалифицированные медики, доставленные к месту

происшествия на крейсере «Киров», сделали все возможное. На пути к Североморску мы использовали все медицинские средства, пригодные в такой ситуации. Произвели тщательное растирание. Моряки были помещены в теплые ванны. Врачи вели круглосуточное дежурство.

Состояние троих моряков было средней тяжести. Они прошли курс лечения в палате интенсивной терапии. Состояние остальных 24 членов команды вполне удовлетворительное. Все ребята прошли тщательное медикаментозное, психотерапевтическое, рефлексотерапевтическое лечение. Лишь у одного из пострадавших был обнаружен легкий ожог».

Военные медики и моряки, побывавшие в разных переделках и нештатных ситуациях, были потрясены стойкостью команды. Они восхищались такими людьми, как матрос Юрий Козлов и мичман Семен Григорян, капитан-лейтенант Александр Везезгов и старший матрос Артур Савин... Уму непостижимо, как им удалось провести почти полтора часа в ледяной воде!

Работа Правительственной комиссии по расследованию причин катастрофы на «Комсомольце» под председательством секретаря ЦК КПСС Олега Бакланова в течение года выявила клубок нерешенных проблем в теоретическом, технологическом, конструктивном и информационном обеспечении живучести корабля, прежде всего его взрывопожаробезопасности, устойчивости и непотопляемости.

Комиссией было установлено, что пожар, возникший в концевом седьмом отсеке лодки из-за возгорания электрооборудования привода рулевой системы, привел к воспламенению горючих отделочных материалов. В течение двух-трех минут температура в отсеке достигла почти 1000 градусов, что в силу конструктивных недостатков привело к разгерметизации магистрали воздуха высокого давления. Поступление в отсек воздуха под большим давлением увеличило интенсивность пожара, ликвидировать который не удалось. Недостаточная температурная стойкость элементов конструкции корабля и средств борьбы с пожаром не позволила экипажу эффективно противостоять нарастающей аварии.

За первые 30 минут развития аварийной ситуации вышли из строя управление рулями и связь между отсеками, стало невозможным дистанционное управление общекорабельными системами кормовых отсеков, прекратила работу главная энергетическая установка, развился пожар в шестом и возникли местные возгорания в пятом, четвертом и третьем отсеках, почти во всех отсеках содержание окиси углерода намного превысило предельно допустимую норму. Кроме того, сильный жар вызвал потерю герметичности ряда систем и устройства седьмого и шестого отсеков и прилегающих к ним цистерн главного балласта, что привело к поступ

582 100 ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕКРУПЕНИ]

лению забортной воды в кормовые балластные цистерны и внутрь проч-1 ного корпуса подводной лодки. Из-за этого она в 17 часов 08 минут затонула на глубине 1685 метров в 106 милях к юго-западу от острова Медвежий, исчерпав запас плавучести. |

Между тем расследование по уголовному делу, возбужденному Глав-1 ной военной прокуратурой, было крайне затруднено, поскольку субма-Ц рина находится в Норвежском море на глубине 1655 метров. Ее подъем и обследование сейчас невозможны Во-первых, стоимость подъема лодки| со дна Норвежского моря оценивается различными источниками от 300J миллионов до 2 миллиардов долларов. Во-вторых, подъем «Комсомоль| ца» не поможет установить причину пожара, так как седьмой отсек пред| ставляет собой остывшую доменную печь, где все спеклось в один ком| В-третьих, регулярное обследование лодки с помощью глубоководных



аппаратов «Мир» показывает, что ее титановый корпус имеет большие трещины, возникшие от детонации торпед с обычным ВВ. При попытке подъема «Комсомольца» корпус его переломится и станет невозможен самотапливающий ядерного реактора. Тогда фактическая опасность лодки для всего живого возрастет в сотни раз. С этим выводом согласен генеральный директор ЦКБ «Рубин» (где она создавалась) академик Игорь Спасский) В-четвертых, радиационная обстановка вокруг «Комсомольца» пока спокойная. В маловероятной ситуации удачного подъема лодки потребуются сложная, длительная и опасная буксировка ее в Белое море. В этом случае будут загрязнены радиацией Норвежское, Баренцево, Курское и особенно Белое моря. В-пятых, самое страшное начнется тогда, когда этот радиоактивный хлам приведут в Северодвинск. Там уже стоят около 100 ПЛА, выведенных из боевого состава Северного флота, которые ждут утилизации) На утилизацию «Комсомольца» уйдут все скудные средства, которые потребовались бы для этих ПЛА за несколько лет.

Поэтому вполне обоснованным является вариант, предложенный вице-адмиралом, доктором технических наук Тенгизом Борисовым еще в 1991 году, — способ консервации «Комсомольца» на грунте — там, где он лежит сейчас. Поставленные во время одного из первых обследований лодки (с помощью аппаратов «Мир») титановые заглушки на торпедные аппараты, где лежат две торпеды с ядерными боеголовками, значительно уменьшили вымывание оружейного плутония из них. Далее отсеки ПЛ/9 должны быть заполнены по трубопроводам с поверхности жидким спецсоставом, который при соприкосновении с морской водой кристаллизуется и затвердевает, изолируя все, что находится внутри лодки, от внешней среды.

В итоге следствие было приостановлено 26 января 1998 года в связи с «неустановлением лица, подлежащего привлечению в качестве обвиняемого», и тем, что «установить истинные причины пожара и затопления до подъема подводной лодки и ее осмотра не представляется возможным».

#### «СКАНДИНАВИАН СТАР»

7 апреля 1990 года

Шведский морской паром затонул в результате пожара в проливе Скагеррак. Погибло 158 человек.

Скандинавы умеют не только хорошо работать, но и красиво отдыхать. Не стал исключением и вечер в пятницу 6 апреля 1990 года, когда сотни норвежцев решили из Осло отправиться в Данию, чтобы провести там пасхальные праздники. На судне находились 395 пассажиров и 100 членов экипажа. Среди пассажиров было много детей и людей пожилого возраста. Взрослые были не прочь провести уик-энд на борту парома, подышать морским воздухом, испытать счастье в казино и — что греха таить — вкушать дешевой круизной выпивки в барах «Скандинавиан стар». Все шло по заведенному распорядку.

Когда на корабле воцарилась ночная тишина, внезапно вспыхнул пожар. Возник один очаг, затем второй, третий...

«Скандинавиан стар», совершавший рейс между норвежской столицей и датским городом Фредериксхавн, находился в это время в проливе Скагеррак. Клубы дыма окутали лайнер. Удушливые газы проникли во внутренние помещения, угрожая жизни людей.

Пламя пытались сбить, но оно быстро распространилось, и в 2 часа 27 минут капитан радиовал по обычному (!) каналу, что пассажиры переходят в шлюпки.

Сигнал SOS на аварийных частотах передан не был, а координаты корабля были сообщены ошибочные. Поэтому паром, находившийся уже в норвежских водах пролива Скагеррак, начали искать не вертолеты береговой охраны Швеции, а торпедный катер ВМС Норвегии. Впрочем, просчет был «пустяковым» – благоприятная погода, отлаженные контакты спасателей и интенсивное судоходство в этих водах позволили быстро развернуть десятки судов и вертолетов для помощи «Скандинавиан стар».

Первым на место бедствия прибыло норвежское судно «Стена сага». К тому времени сотни людей уже покинули паром и находились на спасательных плотках и шлюпках. Затем подошли и другие суда. Благодаря оперативно оказанной помощи уже в течение первого часа удалось эвакуировать более 300 человек. В эвакуации людей принимал участие и советский

584

теплоход «Фрицис Розинь». Пострадавшие были доставлены в больницы и гостиницы Дании и Швеции.

Днем скорби для многих семей в Скандинавии стало воскресенье 8 апреля. Пожар, продолжавший бушевать на борту датского парома «Скандинавиан стар», который накануне был отбуксирован в шведский порт Люсечиль, лишил последней надежды обнаружить в живых кого-либо из десятков пассажиров, оказавшихся блокированными на нижних палубах судна.

Лишь к вечеру, когда аварийным службам наконец удалось справиться с огнем, спасательные отряды смогли проникнуть в недостижимые до этого отсеки парома. «Мы обнаружили погибших в коридорах и каютах, даже в машинах автомобильной палубы», – сказал руководитель подразделения пожарных Конни Энглунд. По словам одного из участников спасательной операции – пожарного с десятилетним стажем, увиденное на борту парома явилось самым тяжелым потрясением в жизни».

Из отбуксированного в шведский порт Люсечиль на западном побережье Швеции догоравшего парома извлекли около сотни трупов. Некоторых пассажиров просто не удалось опознать – они сгорели почти дотла. Сразу точная цифра погибших не была названа, так как на паромном терминале в Осло и в конторе судовладельцев списка пассажиров не нашли – почему-то отказал компьютер...

Ранее в Люсечиль были доставлены 52 человека, спасенных советским теплоходом «Фрицис Розинь», который немедленно направился в район катастрофы, приняв сигнал бедствия. Всего в ходе спасательных операций, в которых участвовали также корабли и вертолеты Дании, Норвегии и Швеции, спасен 321 человек из находившихся на борту парома 372 пассажиров и 94 членов команды.

Спасатели обнаружили тела 110 погибших. Неизвестной оставалось судьба 35 человек, которые оказались заблокированными в каютах, расположенных под автомобильной палубой.

По мере поступления дополнительных данных о масштабах катастрофы – одной из крупнейших в этих водах за многие десятилетия – очевидными, по мнению специалистов, стали серьезные нарушения правил безопасности на потерпевшем бедствие судне. «Скандинавиан стар» был построен во Франции в 1971 году и долгое время обслуживал рейсы между Флоридой и Багамскими островами. Судно, зафрахтованное датской компанией «Денолайнс», лишь недавно было переведено на линию Осло – Фредериксхавн. Это был его шестой рейс по данному маршруту.

Оказалось, что он, приступив за 4 дня (!) до этого к работе на линии Осло – Фредериксхавн, не прошел контроля ни норвежской, ни датской морской инспекции. Основанием для допуска к пассажирским перевозкам послужило заключение властей Багамских островов, где и приписан «для удобства» корабль. Еще за несколько дней до катастрофы им владела другая фирма, а до нее он успел сменить название и побывать объектом еще множества сделок. «Удобный флаг» позволял избегать контроля

«СКАНДИНАВИАН СТАР\* 585

налоговых, морских, профсоюзных и иных организаций в тех странах Америки и Европы, где курсировал построенный во Франции паром

Последствия хитроумных махинаций не заставили себя ждать: команда оказалась не в состоянии не только остановить огонь, но и включить систему пожарного оповещения пассажиров. Удивляться не приходится:

спешно набранный гонконгским посредником плавсостав (в основном португальцы и филиппинцы) за несколько дней нахождения на борту не успел толком сработаться и ознакомиться с гигантским судном, не провел ни одной учебной тревоги. Хотя большинство пассажиров были норвежцами, на родном для них языке из обслуживающего персонала (не считая капитана и нескольких офицеров) говорил только... вьетнамец, руководивший официантами. «Новобранцы» не знали точно, кто их работодатель, а о коллективных договорах речь вообще не шла. Судовладельцы даже не знали точную численность своих работников – 91 или 94?

Некоторые из норвежских туристов спали прямо в своих машинах на автомобильной палубе, откуда быстрая эвакуация затруднена. По свидетельству очевидцев, пожарная сигнализация в некоторых отсеках судна не сработала. Масштабы трагедии предопределило, как считают, и то обстоятельство, что «языковой барьер» лишил команду, состоящую в основном из португальцев и филиппинцев, возможности дать необходимые инструкции пассажирам в момент бедствия. Неисправными оказались и некоторые спасательные шлюпки.

Возможной причиной случившегося пожара, по мнению капитана «Скандинавиан стар», был поджог, поскольку два очага пожара возникли на палубе с интервалом в 15 минут. Полиция тут же приступила к розыску возможного злоумышленника.

Премьер-министр Швеции Ингвар Карлссон в телеграммах, направленных главам правительств Дании и Норвегии, выразил соболезнование родственникам погибших. Пожар на борту «Скандинавиан стар» – трагедия, глубоко потрясшая граждан Европы, говорится в послании.

В связи с гибелью людей в Норвегии был объявлен двухдневный траур.

## «ЭСТОНИЯ»

28 сентября 1994 года

Эстонский морской паром, совершая рейс Таллинн – Стокгольм, затонул во время шторма близ острова Утре. Удалось спасти лишь 137 человек из 1051.

...Водитель белого кемпера, впервые заезжавший на паром, растерялся и встал перед аппарелью как вкопанный. Стоял он всего пару минут, но за ним уже успела выстроиться очередь: тяжелогруженный трейлер, два джипа «Черокки» и экскурсионный автобус. Водитель грузовика, не выдержав, высунулся по пояс из окна: «Эй, приятель, спишь, что ли? Давай подтолкну!» Тот, словно проснувшись, нажал на газ, и, мягко переваливаясь с боку на бок, кемпер заехал на паром. Вечерело. Погрузка машин дальше шла без задержек, и, протяжно загудев, ровно в 19.00 паром «Эстония» отошел от таллиннского причала и взял курс на Стокгольм. На борту находились 1051 пассажир и членов экипажа. В трюме стояли 2 автобуса, 4 джипа, кемпинговый домик на колесах и 32 грузовые и легковые автомашины. Пассажиров могло быть еще больше, но с наступлением осени наплыв отпускников пошел на убыль.

Перед отходом капитан «Эстонии» Ааво Андерсон получил факс из шведского Управления безопасности морского судоходства. Сводка погоды предсказывала скорость ветра до 20 метров в секунду и высоту волн 5–6 метров. Прочитав сообщение, Андерсон протянул листок второму капитану со словами: «Как, по твоему мнению, сводка, Ааво?» Тот молча прочел сообщение и только пожал в ответ плечами: «Бывало и хуже». За два года, что Ааво Пит проходил на «Эстонии» вторым капитаном, ему пришлось испытать на себе всю силу холодных волн Балтийского моря. Но паром был в хорошем состоянии, команда была подобрана при его непосредственном участии и отлично выучена. «Оставайся здесь и предупреди команду, а я пойду в салон», – с этими словами капитан Андерсон надел фуражку и вышел из рубки.

Ветер крепчал, и палуба сильно кренилась под ногами. Паром, зарываясь носом в воду, тяжело переваливался с волны на волну. Они уже достигли высоты пяти метров, но было ясно, что это не предел. Через открытые иллюминаторы брызги залетали даже в центральный салон. Андерсон приказал закрыть бар и предложил пассажирам разойтись по

^ЭСТОНИЯ» 587

каютам. В это время по радиотрансляционной сети передали, что капитана просят пройти в рубку.

Едва Андерсон переступил через комингс, как сразу почувствовал надвигающуюся беду. «Капитан, в трюме течь! – взволнованно доложил первый помощник. – От ударов волн перекосило аппарель и оторвало кусок прокладки, но помпы пока справляются».

Дальше события развивались с устрашающей быстротой. От сильной качки лопнули тросы, удерживающие тяжелый трейлер. На гребне следующей волны его швырнуло вперед, и многотонная махина обрушилась

на аппарель всей своей тяжестью. Левый замок не выдержал удара и оторвался, в образовавшуюся щель хлынул бурлящий, пенный поток, заливая трюм. Паром начал опускаться с оторванной аппарелью в воду. В эфир полетел сигнал «SOS». На часах было 1 час 24 минуты ночи 28 сентября 1994 года. Ровно через шесть минут «Эстония» исчезнет с экранов радаров береговых служб.

Судно внезапно резко накренилось, и пассажиры заметались в панике.

Хуже всех пришлось тем, кто находился в момент катастрофы на нижних ярусах. В случае тревоги лифты на судах такого типа отключают, чтобы в них никто не застрял. Но выбраться по трапам было практически невозможно. В узкие коридоры парома высыпали сотни пассажиров, и там началась давка. На борту «Эстонии» находилось несколько групп пожилых туристов и дети. Некоторые двери заклинило, к тому же выбраться мешал крен судна в 30 градусов.

Спаслись прежде всего те пассажиры, которые находились на самих верхних палубах, где расположены бары и рестораны. К примеру, один из пассажиров, Ральф Серман, выжил, так как сидел в кафе. Ральф и еще несколько человек выскочили на прогулочную палубу, но шлюпок там не было. Попытки сбросить в воду надувные плоты закончились неудачей. С высоты шестизэтажного дома этот пассажир прыгнул в воду...

Для оказавшихся в воде началась борьба за жизнь. Кругом тьма, сильный ветер, высокие волны, холодная вода...

«Я почувствовал, что с судном творится что-то неладное, что его не просто качает, а оно накренилось, — рассказывал Вилхойтяранта из Швеции. — Быстро выбрался на палубу, но не удержался и скатился в море. Поблизости оказался надувной плот. На него было очень трудно забраться. Судно затонуло, наверное, через 15–20 минут. Прошло 6 часов, прежде чем нас спасли».

Датчанин Морген Войе, как и многие другие, прыгнул в воду, когда корабль уже лежал на боку, вплавь добрался до резинового спасательного средства, которое напоминало перевернутый конус. Находясь по пояс в ледяной воде, он пытался удержать равновесие вместе с 15 другими людьми. Конус раскачивался и дрейфовал в течение 6 часов. Когда их обнаружили, в живых остались только 6 человек. Морген отметил, что, «оказавшись в экстремальной ситуации, обнаружил в себе и других поразитель

588

ное чувство эгоизма. Никто ни о ком не думал. Каждый хотел выжить. Я уцелел только потому, что безумно хотел жить!»

Мартин Нильсон из Швеции рассказывал: «Наша каюта находилась в самом низу, под автомобильными палубами. Когда мы услышали за бортом резкий скрежещущий звук, я сразу подумал, что паром получил повреждение и может затонуть. Выскочил за дверь и помчался по коридору что было сил к лестнице. Людей было уже много, но еще можно было подняться. Я отмахивал один пролет лестницы за другим. Выскочил на открытую седьмую палубу, где толпились пассажиры и в панике хватали спасательные жилеты. Увидев, как несколько человек готовили к спуску шлюпку, я присоединился к ним. Когда мы достигли воды, шлюпку стала заливать вода, и мы пересели на надувной плот. В нем тоже было много воды, и я молил Бога, чтобы он не дал плоту утонуть. Мы сидели в воде 7 часов, прежде чем нас подобрала вертолетчики. Многие мои одноклассники погибли. Задержись я еще минуту в каюте, мне бы уже не выбраться

из трюма».

Стефан Дувдалль из Голландии, водитель трейлера, вспоминал: «Когда мы загружались на «Эстонию» в Таллинне, я обратил внимание на то, что матросы парома не закрепляли грузовики цепями, как это положено. Спросил матросов, почему они не используют цепи, но они ответили, что не стоит из-за этого беспокоиться. Кстати, тяжелый трейлер также не был закреплен.

На борту парома находилось более 30 грузовиков и легковых автомобилей, два автобуса и несколько машин для перевозки лошадей».

Ээро Кийил (Эстония), повар, вот как описывает ситуацию: «Я лежал на койке в каюте, но никак не мог уснуть из-за качки, поэтому решил подняться на верхнюю палубу и немного погулять. Раздалась сирена, просигналила два раза и умолкла. Паром сильно накренился, вокруг все забегали и стали надевать спасательные жилеты. Прыгнул в воду и в крошечной тьме подплыл к одному из надувных плотов, на котором находились 8 человек, в том числе молодые шведы. Залез на плот, но тут нас накрыла большая волна, и все оказались в воде. Спасательный жилет с меня соскочил. Когда я снова забрался на плот, некоторых уже не было. Мы сидели на плоту 4 часа, потом я потерял сознание и не знаю, что происходило в дальнейшем, как нас спасли. То, что с нами случилось, похоже на страшный сон».

Алтти Хаканпя (Швеция), служащий: «Наша семья осталась жива потому, что у нас изменились планы. С женой и дочерью я находился в Таллинне, а 27 сентября мы должны были выехать в Швецию на «Эстонию». Но супруга и дочь передумали и отправились домой раньше, поэтому я оказался на пароме один. В момент катастрофы я сидел в баре на шестой палубе (всего их семь) и пил пиво, поэтому смог быстро добежать до спасательных плотов. Если бы мы ехали втроем, наверняка находились бы в это время в каюте и нам не удалось бы выбраться наружу. Меня подобрал паром «Мариэлла», который следовал в Стокгольм. Около

^ЭСТОНИЯ»

589

8 часов утра я позвонил домой из больницы и услышал, как жена радостно закричала. Оказывается, она не находила себе места с того момента, как услышала по радио о гибели «Эстонии».

Изучение списка 139 пассажиров, оставшихся в живых, показало, что среди них больше всего оказалось мужчин среднего возраста. Из этого эксперты сделали следующий вывод: чтобы выжить, требуется немалая сила и выносливость. В списке есть и женщины, но их меньше. Спасены один ребенок и 77-летний швед.

«Перед выходом судна из Таллиннского порта, – рассказывал начальник отдела прогнозов метеорологического института Швеции Сванте Андерсон, – мы направили на его борт прогноз, в котором предсказывали ветер до 20 метров в секунду и волны высотой 5–6 метров. Есть подтверждение, что на пароме наш факс получили. Погодные условия в районе гибели судна нельзя отнести к экстремальным. «Эстония» плавает с 1980 года и находилась в море в гораздо худших условиях. Можно сказать, что плохая погода способствовала аварии, но никак не была ее главной причиной. Ведь в период осенне-зимней навигации бывают и более высокие волны».

По словам работающего в пограничной охране бывшего капитана корабля Юрия Крезка, штормовой «ветер не мог стать причиной гибели «Эстонии». «Эта катастрофа была совершенно неожиданной, – считает морской инспектор Финляндии Эса Саари. – У корабля такого размера не должно быть проблем из-за ветра».

Заведующий юридической службой Департамента водных путей, капитан дальнего плавания Юри Нуут сказал, что, как и на других эстонских судах, на «Эстонии» были мастера своего дела, подготовка которых соответствовала международным квалификационным нормам. «Утверждение, будто экипаж пассажирского парома «Эстония» не был компетентным и достаточно профессиональным, можно считать некорректным, – подчеркнул Юри Нуут. – Работники с низкой квалификацией не могли попасть на это судно, туда принимали только лучших. Тот факт, что в списке переживших катастрофу очень мало членов экипажа, позволяет утверждать, что экипаж до последних мгновений выполнял свой долг».

Однако шведская сторона не однажды обвиняла дирекцию «Эстлайна» в непрофессиональности экипажа парома «Эстония». Единственный оставшийся в живых датский гражданин (по некоторым данным, на корабле было от 6 до 30 датчан), 28-летний студент Мортен Войе заявил, что эстонский экипаж не говорил на английском языке. По радио не передавали никакой информации. Никто не знал, что делать, куда бежать, где находятся спасательные средства. Экипаж, по его словам, не оказал никакой помощи в спасении пассажиров...

О причинах катастрофы парома возникали различные версии. Паром был построен в 1980 году на «Майер-Верфт» в городе Папенбург (Нижняя Саксония). Представитель дирекции Йорг Крюгер сказал, что судостроители своей вины не признают. Судно строилось в соответствии со строги

590

ми международными нормами. Если бы у «Эстонии» и были конструктивные недостатки, противоречащие действующим стандартам, то принимавшая судно экспертная комиссия не допустила бы его к эксплуатации. О том, как эксплуатируют паром его владельцы, компания-производитель ничего не знала 14 лет (со дня его спуска на воду). Возможно, он был подвергнут за это время конструктивной перестройке, не предусмотренной проектом.

За время эксплуатации парома несколько раз менялись его хозяева. Наконец его основным владельцем стала Эстония. Судно отремонтировали и для улучшения мореходных качеств установили подводные крылья. Корабль был оснащен по последнему слову техники автоматикой и электроникой, спутниковой связью. Тем не менее космическая система автоматической подачи сигнала бедствия КОСПАС–САРСАТ почему-то не сработала.

Директор пароходства «Эстлайн» вначале высказал предположение, что паром, возможно, наткнулся на мину, оставшуюся со времен войны. Однако многие эксперты посчитали, что причина аварии кроется в техническом состоянии судна. В частности, директор отдела безопасности управления судоходства Швеции Бенгт Стенмарк заявил: «Есть два свидетеля, которые видели, что у парома отвалилась носовая часть, поднимающаяся при загрузке транспорта. Есть показания, что автомобильная палуба была залита водой высотой 30–50 сантиметров».

Информационные агентства со ссылкой на 24-летнего члена экипажа Хенрика Силласте сообщили, что в момент катастрофы вода прорвалась

через люк автомобильной палубы, который был неисправен и плохо закрыт.

По мнению профессора высшей технической школы Хельсинки Пеэтри Варста, самопроизвольное движение груза не может привести к затоплению судна. Такой паром, как «Эстония», не может затонуть, даже если вода попадет в машинное отделение. Но поступление воды на автомобильную палубу грозит серьезными последствиями. Именно это, по словам профессора, произошло на «Эстонии» и стало главной причиной трагедии.

В Германии главной причиной катастрофы назвали техническое состояние судна и поведение команды до и во время происшествия. То обстоятельство, что грузовые автомобили на борту «Эстонии» не были закреплены в соответствии с требованиями международных инструкций, профессор Айке Леман в интервью газете «Берлинен Цайтунг» назвал «смертным приговором судам подобного типа», если те оказываются в условиях сильного шторма.

Свою точку зрения высказал и начальник центрального конструкторского бюро морской техники «Рубин» академик И Спасский: гибель «Эстонии» была вызвана сочетанием нескольких факторов. Возможный отказ энергетики, вследствие которого судно стало терять ход, а значит, и остойчивость. Гораздо серьезнее то, что ворота-аппарели, ведущие на авто

«ЭСТОНΙΑ» 591

мобильную палубу, неплотно закрывались. Утверждают, что при выходе из таллиннского порта на этот счет были сделаны замечания. В таком случае есть основания допустить, что этот огромный гараж стали понемногу захлестывать волны. Из теории кораблестроения известно, что столь обширная поверхность воды внутри судна губительно снижает его остойчивость. Под воздействием ударов шквального ветра паром мог накрениться – это был первый импульс. Дальше начала действовать свободная поверхность автомобильной палубы. Вероятно, плохо закрепленные автомобили усилили дисбаланс, крен перевалил критическую точку, и судно перевернулось...

Эстонский капитан Уно Лаур был председателем международной комиссии по расследованию обстоятельств гибели парома «Эстония». Каковы же итоги работы этой комиссии?

«Мы работали более трех лет, – говорит Лаур. – Работа была очень сложная. И главное заключалось в том, что отсутствовали важные свидетели. Ни один судоводитель не спасся. Все, кто был на мостике, – на дне. Мы вынуждены были восстанавливать картину трагедии по крупицам, из небольших, порой разрозненных эпизодов.

Мы установили: последним свидетелем того, что происходило на мостике, был матрос, покинувший его минут за десять до возникновения крена. Известно, там до последнего момента присутствовали второй и четвертый помощники капитана, а также сам капитан и еще два человека экипажа – всего пять человек. Это подтверждено записями радиопереговоров: в 01.12 капитан находился на мостике. 01.15 – неожиданный крен, трудно поверить, что он за несколько минут покинул мостик. Ведь он получил травму из-за резкого крена. Словом, с ним что-то случилось. Сравнительно много членов экипажа спаслось потому, что моряки жили на самом верху, на седьмой палубе. Кроме того, у механиков был специальный выход по трубе, поэтому машинный отсек спасся.

В своем заключении мы никого не обвиняем. Говорим лишь об ошибках, недостатках, упущениях экипажа... Представьте себе ситуацию... Ночь,



штормовая погода. Когда возник правый крен, то судно быстро повернули влево, что для каждого моряка является совершенно естественным маневром. На судне, как мы считаем, не знали об истинных причинах случившегося. Вероятнее всего, полагали, что сдвинулся груз. Паром повернули носом к волне, чтобы избежать еще большего крена. А тут остановились машины, заглохли генераторы, вырубилось электричество. Когда включился аварийный свет, выяснились координаты, но было уже поздно.

Если бы они дали сигнал тревоги даже на 4–5 минут раньше, то это ничего не изменило бы – судно в любом случае было обречено. С опозданием пришли спасатели. Служба контроля радиозфира в Финляндии распространила сигнал о помощи как срочный сигнал (судну не угрожает прямая опасность), а не как сигнал о катастрофе.

592

Можно много говорить об ошибках экипажа и спасателей, но они уже явились следствием катастрофы, которая неизбежно привела бы к трагическому результату вне зависимости от субъективных факторов. Мы установили, что замки визира должны были бы быть в семь раз крепче! Под ударами волн замковые устройства были буквально вырваны «с мясом» из металла. Визир оборвался и смял перегородку или рампу, дополнительно предохранявшую грузовую палубу от проникновения воды. Волны прорвались внутрь судна, и «Эстония» быстро пошла на дно. Ничего бы не произошло, если бы даже визир сорвался, но рампа осталась целой. Но так как она была спроектирована неверно, слишком близко к носу, то визир до нее «дотянулся», подмял и открыл дорогу воде.

Эти выводы подтвердили и результаты исследований, проведенных в Гетеборге в специальном бассейне на точной копии «Эстонии» 1:35. Были созданы аналогичные штормовые условия, высота волн, температура, давление и пр. С моделью произошло то же самое, что и с паромом. Поднятый со дна моря носовой люк подтвердил наш вывод.

Если подобными конструктивными недостатками обладают и другие суда такого типа, то жизни пассажиров, плавающих на них, угрожает смертельная опасность. Беда может случиться в любой момент...

Сейчас, после нашего заключения, все визиры укреплены, внесены конструктивные изменения. Самое обидное, что катастрофы можно было бы избежать, если бы были сделаны выводы из целого ряда аналогичных аварий, случившихся ранее.

Буквально за полтора года до сентябрьской катастрофы, в январе 1993 года (как раз в это время «Эстония» получила прописку в Таллинне), нечто подобное приключилось с паромом «Диана-II» в том же Балтийском море. Мы узнали об этом случайно. Назвать оба судна близнецами мешает только более короткий нос у «Дианы-II». Если бы судоводители на «Диане-II» вовремя, обходя судно днем, не заметили, что один замок сорван, а другие еле держатся и вода уже зашла за рампу, то паром предвосхитил бы будущую трагедию на «Эстонии». Судно тоже построила немецкая судоверфь «Майер» и сертифицировала французская фирма «Бюро Веритас». Увы, выводов сделано не было.

Судостроители категорически отрицают свою вину, утверждают: трагедия произошла из-за неправильной эксплуатации парома.

В своем отчете комиссия никого не обвиняет, в том числе и судоверфь. Это не наша задача. Кто виноват, должен определить суд. Компенсация по страховке в размере 60 миллионов долларов выплачена всем

пострадавшим, в том числе и родственникам. Каждый получил от 0,5 миллиона до 1 миллиона шведских крон – в зависимости от обстоятельств...

«Эстония», построенная в 1980 году, могла затонуть еще во время своего первого рейса из Таллинна, настолько ненадежен был визир. До этого паром плавал в относительно спокойном Ботническом заливе, предпосылок для аварий не было. А ведь по документам он мог плавать в Америку! Да и 8–9 баллов, зафиксированных в момент трагедии, не являются шторм

«ЭСТОНИЯ»

593

мом. По международной классификации шторм на море – это 10 баллов. Мне приходилось плавать на Дальнем Востоке, и я могу представить, что произошло бы с этим паромом, попади он в настоящий шторм.

Мы рассматривали и другие версии. Например, проверили наличие взрывчатых веществ. Никаких следов не обнаружили. Относительно сброса партии наркотиков, некоего секретного оружия из России и т. п., то неужели вы думаете, что на «Эстонии» плавали полные идиоты? Установлено: замки не открыты, не сбиты, а сорваны под воздействием, которое могли оказать только волны в данных погодных условиях. Версия о чуде спасшемся втором капитане Аво Пихте, которого якобы видели живым после катастрофы, остается лишь красивой версией – не больше. У нас нет никаких сведений, указывающих на то, что капитан, плывший на судне в качестве пассажира (он ехал в Стокгольм сдавать лоцманский экзамен), остался жив...»

Бушующие волны и сильный ветер сильно затруднили спасательные работы. Из 1051 человек, находившихся на борту «Эстонии», чудом удалось спасти лишь 137 человек. 912 нашли свою могилу на дне моря, из них трое были гражданами России.

#### СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ

Акустик – корабельный специалист, обслуживающий подводно-звуковые средства связи и наблюдения.

Анкерок – небольшой деревянный бочонок вместимостью в два-три ведра для хранения питьевой воды в спасательных шлюпках.

Аппарель – составная платформа, предназначенная для въезда различных машин самостоятельно или с помощью специальных тягачей с берега на одну из палуб судна и съезда обратно (забортная аппарель).

Артиллерийские (пушечные) порты – отверстия квадратного сечения в борту или надстройке парусного судна для стрельбы из орудий.

Астролябия – угломерный инструмент, служивший до XVIII века для астрономических и геодезических наблюдений.

Ахтерштевень – конструктивное оформление кормовой оконечности судна в виде продолжения киля.

Бак – а) надстройка в носовой части судна, начинающаяся от форштевня; б) на парусных судах все пространство верхней палубы от форштевня до фок-мачты.

Бакштаг – а) курс парусного судна под углом более 8 румбов (90 градусов) и менее 16 румбов, при попутно-боковом ветре; б) трос для крепления судовых мачт, дымовых труб и т. д.

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, принимаемый на судно для обеспечения необходимых мореходных качеств.

Банка – а) отдельно лежащая мель – неглубокий участок дна, над которым глубина значительно меньше обычной глубины в этом районе;

б) деревянные скамьи шлюпки.

Баржа – несамоходное грузовое судно. По способу движения разделяются на буксируемые и толкаемые.

Барк – морское парусное судно, имеющее от 3 до 5 мачт, с косыми парусами на кормовой мачте (бизань-мачте) и прямыми на остальных.

Баркас, барказ – 12-и 22-весельная судовая шлюпка, имеющая парусное вооружение, служащая для перевозки людей, грузов и завозки якорей.

Баркентина (шхуна-барк) – морское парусное судно, имеющее не менее трех мачт с косым парусным вооружением и переднюю мачту (фокмачту), несущую прямые паруса.

Баталер – специалист по продовольственному или вещевому снабжению личного состава корабля.

Батопорт – затвор, устанавливающийся в воротах сухого дока для изоляции от морской (речной) воды. Представляет собой стальной водо

## СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ

595

непроницаемый ящик, имеющий внутри платформу и разделенный на камеры.

Бегучий такелаж – снасти судна, служащие для подъема и поворачивания рангоутных деревьев с привязанными к ним парусами и для управления ими.

Бертмейстер – служащий порта, отвечающий за швартовку судов к причалу и за перешвартовку судов на акватории порта.

Брандспойт – ручная переносная помпа, употребляемая для тушения пожаров и откачивания воды.

Бизань-мачта – самая задняя (кормовая) мачта у судов и кораблей с тремя и более мачтами.

Бимсы – поперечные брусья, связывающие борта судна и служащие для настила палубы.

Бот – небольшое парусное одномачтовое судно, нередко имеющее двигатель.

Брамсель – третий снизу парус на мачте с прямым вооружением.  
Бриг – морское парусное двухмачтовое судно с прямым вооружением на обоих мачтах.

Бригантина – морское парусное двухмачтовое судно с прямым вооружением на передней мачте (фок-мачте) и косым на задней (грот-мачте).

Бункер – угольная яма на торговом судне, то есть специальное помещение для хранения запасов топлива.

Бушприт – горизонтальный или наклонный брус круглого сечения, выступающий за форштевень парусного судна. Служит для выноса вперед и крепления носовых треугольных парусов с целью увеличения парусности и улучшения поворотливости судна.

Валовая регистрационная вместимость (брутто-вместимость) – объем всех судовых помещений под главной палубой, между палубами и в надстройках, за исключением помещений, расположенных в междудонном пространстве, не вполне защищенных от непогоды помещений на верхней палубе. Измеряется в регистровых тоннах.

Ватерлиния – линия соприкосновения плоскости спокойной водной поверхности с корпусом плавающего судна.

Вельбот – быстроходная гребная шлюпка с одинаковыми острыми обводами носа и кормы. Имеет парусное вооружение. Используется как спасательное средство.

Водоизмещение – количество воды, вытесняемое плавающим судном, характеристика размеров судна.

Впередсмотрящий – вахтенный матрос на баке или ходовом мостике, наблюдающий за всем происходящим в море впереди по курсу судна.

Галера – парусно-гребное судно, существовавшее в VII–XVIII веках во флотах почти всех европейских стран.

Галеас – а) парусно-гребное судно типа большой галеры, входившее в военные флоты многих европейских стран в XVI–XVII веках; б) не

большое транспортное и рыболовное двухмачтовое парусное судно, применявшееся в XVIII–XIX веках в морях Северной Европы.

Галион – большое парусное военное судно Португалии и Испании в средние века.

Галиот – название типа средневекового грузового парусного судна.

Генеральный груз – любой штучный груз в упаковке или без нее, принимаемый к перевозке по счету грузовых мест.

Гидрант – водозаборный кран, установленный на судовой пожарной магистрали или на территории порта.

Гитовы – снасти бегучего такелажа, служащие при уборке прямых парусов для подтягивания к середине рея их нижних углов.

Грот-мачта – средняя (или вторая) мачта на судне считая от носа;

обычно самая высокая мачта на парусных судах.

Дедвейт – полная грузоподъемность торгового судна, включая запасы топлива, воды, снабжения, судовые запасы и экипаж.

Дек – название палубы на парусных военных кораблях.

Дефлектор – вертикальная труба с раструбом в верхнем конце, служащая для вдувной вытяжной вентиляции судовых помещений.

Дифферент – разница в осадке (углублении судна) носом и кормой. Например, при осадке судна носом 2 м, а кормой 2,5 м говорят, что судно имеет дифферент 0,5 м на корму.

Докмейстер – лицо, ведающее движением и расстановкой судов в доке.

Док – инженерное сооружение, куда ставят суда для ремонта подводной части корпуса; доки бывают сухие и плавучие.

Док-бассейн – акватория порта, предназначенная для стоянки судов в местах больших приливно-отливных колебаний уровня моря.

Дредноут – английский линейный корабль (постройки 1906 года), имевший башенные орудия калибром 12 дюймов. В переводе с английского «Дредноут» означает «Неустрашимый».

Дрейфовать – а) перемещаться по ветру или течению без помощи какого-либо двигателя; б) сносить с места ветром или течением судно, стоящее на якоре, который недостаточно хорошо забрал грунт и ползет.

Задраить – плотно, наглухо закрыть (люки, иллюминаторы и т. д.), обычно при помощи специальных приспособлений – задраек.

Золотник – парораспределительный орган у паровых машин.

Кабельтов – единица длины, применяемая на море. Равна 0,1 морской мили, то есть 185,2 метра.

Канонерская лодка – небольшой артиллерийский корабль, предназначенный для обстрела береговых линий.

Кают-компания – помещение на корабле (судне) для коллективного отдыха, занятий, совещаний и общего стола офицерского (командного) состава.

Кильблоки – две деревянные подставки для установки шлюпки, имеющие сверху вырезы по форме поперечного сечения днища спасательных

## СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ

597

шлюпок и соединенные между собой продольными брусками. Устанавливаются у борта судна на шлюпочной палубе.

Кингстон – клапан в наружной обшивке подводной части судна, служащий для забора воды внутрь судна или корабля. При открытых кингстонах судно затапливается.

Клипер – быстроходное парусное судно XIX века, с острыми обводами корпуса и развитой парусностью.

Клотик – точеный, обычно деревянный кружок, надеваемый на флагшток или топ-мачту, сквозь него пропускаются фалы (тросы), служащие для подъема флагов.

Клюз – отверстие в палубе и надводной части борта судна для пропуска якорной цепи или троса.

Кнехты – литые чугунные или стальные тумбы, служащие для крепления к ним швартовых или буксирных тросов.

Кожух гребного колеса – железное глухое ограждение, предохраняющее гребное колесо от повреждений при навалах на причал и т. д.

Комингс (люка) – порог из вертикальных листов, окаймляющих люк по периметру над палубой.

Конвой – специальное формирование из торговых, вспомогательных судов и кораблей охранения, создаваемое для безопасного перехода судов морем.

Кондуктор – ближайший помощник офицера-специалиста. В военноморских силах кондукторы бывают сигнальные, рулевые, артиллерийские, минные и пр.

Конец – в морском обиходе любая веревка или трос.

Корвет – а) самое малое трехмачтовое судно в парусном военном флоте, с полным прямым вооружением, несущим до 30 пушек, расположенных только на верхней палубе. С 40-х годов прошлого столетия, помимо парусов, стали иметь паровые двигатели; б) современный сторожевой корабль, несущий эскортную службу по охране торговых судов.

Крен – поперечное наклонение судна на один из бортов.

Крюйт-камера – во времена парусного флота так называлось на военных кораблях помещение, в котором хранились взрывчатые вещества.

Лаг – прибор для определения скорости судна.

Лайнер – пассажирское или грузовое судно, совершающее регулярные скоростные рейсы на определенных линиях между определенными портами.

«Либерти» – тип транспортных судов, строившихся на верфях США во время второй мировой войны, вместимостью 10 000 т, длиной 135 м и развивающих скорость до 10 узлов.

Линейный корабль (линкор) – а) большой парусный корабль, предназначавшийся для ведения артиллерийского боя в кильватерном строю, то есть вытянувшись в линию; б) современный военный корабль, несущий орудия крупного калибра и защищенный мощной броней (линкор).

598

Линь – трос не более 25 мм по окружности, служащий для оснастки, такелажных работ и т. д.

Лихтер – несамоходное грузовое судно, служащее для перевозки грузов с морских судов большой осадкой на берег или обратно, а также для самостоятельной перевозки морем или рекам.

Лот – прибор для измерения глубины с судна.

Лотлинь – тонкий трос из растительного волокна, к которому прикреплена свинцовая гиря ручного лота.

Лоцманская проводка – проводка судна лоцманом в опасных и труднопроходимых районах, на подходах к морским портам, в пределах акватории порта и на реках.

Льяльная магистраль – главная линия труб для откачки воды из междудонного пространства, куда стекает попадающая в трюм судна вода.

Люк – вырез, отверстие в палубе судна; в то же время под термином «люк» подразумевают всю конструкцию закрытия отверстия, хотя отдельные части этой конструкции имеют специальные названия.

Лючины – прочные деревянные щиты, служащие для закрывания грузовых люков на торговых судах.

Мачтовая надстройка – идущий от борта до борта закрытый навес, через который проходит грузовая мачта. На ней установлены грузовые лебедки и прочее грузовое оборудование.

Наветренный борт – тот борт, в который дует ветер.

Нагель – небольшой деревянный или металлический стержень длиной до 50 см, применяемый для крепления снастей. По форме напоминает дубинку полисмена.

Найтов – а) перевязка тросом двух или нескольких рангоутных деревьев или соединение двух тросов одним; б) трос, которым крепятся различные предметы на судне.

Непотопляемость судна – способность судна держаться на воде, сохраняя в определенной мере свои мореходные качества, несмотря на полученные повреждения.

Обшивка – водонепроницаемая оболочка судна, которая приклепывается или приваривается к наружным полкам угольников и швеллеров, составляющих набор судна. Она состоит из ряда поясов, составленных из отдельных листов и расположенных вдоль судна.

Отличительные (бортовые) огни – огни, зажигаемые на обоих бортах судна (зеленый – на правом, красный – на левом), носимые судами от захода до восхода солнца.

Остойчивость судна – способность судна возвращаться в исходное положение, если оно было выведено из такого под влиянием ветра или волнения.

Пакетбот – морское парусное судно или парусно-винтовое судно, предназначенное для перевозки пассажиров и срочной почты между портами Европы и Америки.

СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ

Пал – врытая в землю чугунная (каменная) тумба, за которую заводятся швартовы судна.

Пеленг – угол между направлением компасной стрелки и направлением на наблюдаемый предмет.

Переборка – вертикальная перегородка из отдельных листов, разделяющая помещения внутри судна или ограничивающая их на верхней палубе.

Плавучесть судна – способность судна держаться на поверхности воды.

Плицы – лопасти гребного колеса парохода.

Подветренный борт – борт судна, противоположный тому, в который дует ветер.

Подшкиперская – кладовая на баке судна.

Поручни – род перил на верхней палубе, а также на трапах, мостиках, надстройках и т. п.

Принайтовить – скрепить найтовом, привязать, прикрепить

Рангоут – круглые деревянные или стальные трубчатые части вооружения судов, служащие для постановки парусов, обеспечения грузовых операций и подъема сигналов. К рангоуту относятся: мачты, реи, стеньги, гафели, гики, выстрелы, бушприты и т. п.

Регистр Ллойда – Британское классификационное общество, которое ведет наблюдение за постройкой судов и их освидетельствование на годность к плаванию.

Регистровая тонна – объем регистровой тонны был установлен в середине XIX века, когда в результате обмера большого числа грузовых судов было выяснено, что в среднем на одну тонну грузоподъемности судна приходится 100 кубических футов или 2,83 кубических метра судовых помещений. Применяется при определении сумм различных сборов за стоянку у причала, проход по каналам и проч.

Рей – брус, подвешиваемый за середину к мачте или стеньге, служащий для постановки прямых парусов или для крепления сигнальных фалов.

Рейдер – быстроходное судно, замаскированное под торговое, вооруженное минами, торпедными аппаратами и артиллерией, предназначенное для уничтожения транспортов противника и постановки мин на вражеских морских коммуникациях.

Рубка – закрытое помещение на верхней палубе, стенки которого не доходят до бортов судна (в отличие от надстройки).

Рулевая рубка – служебное помещение на судне, расположенное на платформе, возвышающейся над верхней палубой, в котором находится руль, машинный телеграф, компас и прочие устройства и приборы для управления судном.

Румб – единица плоского угла, применяемая в навигации для определения направлений относительно стран света. Один румб равен 11,25 градуса.



Рыскать – двигаться, уклоняясь от курса то в одну, то в другую сторону

Сажень (морская) – единица для измерения глубины моря и расстояния, равная 6 футам (1,83 метрам).

Световой люк – отверстие в палубе или в верхней части кожуха машинного отделения для доступа воздуха и света.

Секстан – угломерный инструмент, служащий для измерения высот небесных светил в море, углов между видимыми с судна земными ориентирами.

Скоб-трап – лестница на судне, сделанная в виде приваренных или приклепанных металлических скоб к вертикальной поверхности борта, переборки, надстройки, рубки, мачты и т. п.

Скула судна – часть внешнего борта, представляющая собой закругление носовой оконечности за якорным клюзом. Выражение «с правой скулы» обозначает направление 45 градусов справа по носу от диаметральной линии судна.

Спардек – надстройка, идущая с борта до борта, в средней части судна.

Становой якорь – один из двух (редко трех) носовых якорей, на который всегда становится судно.

Спринклерная система – общесудовая система, предназначенная для автоматической подачи и распыления воды в помещениях при повышении температуры выше заданной, что обеспечивает предотвращение или тушение пожара.

Становой якорь – большой якорь, на котором стоит судно.

Стапель – место постройки судов на верфи, представляющее собой помост, имеющий уклон к воде около 3 градусов.

Старший стюард – офицерская должность на английских торговых судах. В обязанности старшего стюарда входит обеспечение судна провизией, работа камбуза, питание экипажа, выдача зарплаты.

Стеньга – рангоутное дерево, служащее продолжением мачты и идущее вверх от нее. т

Стивидор – портовый грузчик, имеющий квалификацию по укладке; груза в трюме судна. <)

Судовой колокол – бронзовый колокол, висящий на кронштейне на баке каждого корабля и судна (кроме турецких). На военных кораблях он служит для отбивания склянок (каждые полчаса), а на торговых – для подачи туманных сигналов.

Сходни – деревянные переносные мостки с поперечными планками, служащие для выхода с судна на берег.

Сюрвейер – инспектор иностранных классификационных обществ по техническому надзору за судами

Такелаж – все снасти на судне, служащие для крепления рангоута и выполнения работ, связанных с тягой, опусканием и подъемом различных предметов (грузов, шлюпок, сигнальных флагов и т. п.).

## СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ 601

Тали – подъемно-спусковое приспособление, состоящее из двух блоков (подвижного и неподвижного) с гаками, соединенными между собой тросом.

Тальман – чиновник-счетчик, ведущий письменный счет погрузаемому или выгружаемому грузу в портах.

Танки – отдельные отсеки судна, находящиеся между продольной и поперечной переборками и служащие для налива топлива. Танками называются также балластные цистерны, располагающиеся в междудонном пространстве.

Твиндек – межпалубный трюм, то есть пространство между палубами судна. Твиндек уменьшает высоту трюма, дает возможность использовать все трюмное пространство и не нагромождать одни грузы на другие, как это имеет место на больших судах, имеющих одну палубу.

Тоновый огонь – белый огонь, который несется на мачте с механическим двигателем на ходу. Бортовые (отличительные) огни также несутся судном на ходу. Правый отличительный – зеленый, левый – красный, устанавливаются на бортах судна примерно на высоте мостика.

Траверз – направление, перпендикулярное к курсу корабля (судна) или к его диаметральной плоскости.

Трап – лестница на судне.

Трюм – внутреннее помещение, находящееся ниже самой нижней палубы и занимающее почти все пространство внутри корпуса судна за исключением машинного и котельного отделений

Узел – единица скорости судна, равная морской миле (1853 метра) в час, или 0,514 метра в секунду.

Утка – двурогая отливка или точеная деревянная планка, прочно закрепленная на палубе, переборке, мачте, фальшборте и пр. и служащая для крепления на ней снастей бегучего такелажа.

Утлегарь – рангоутное дерево, служащее продолжением бушприта.

Фал – судовая снасть бегучего такелажа – трос для подъема парусов, реев, гафелей, сигнальных флагов.

Фальшборт – продолжение борта судна выше открытых палуб, служит для защиты от воды и предохранения людей от падения за борт

Фальшфейер – бумажная гильза с горючим составом, дающим при горении яркий белый, красный или зеленый огонь. Используется на судне в целях сигнализации и для освещения.

Фарватер – часть водного пространства, безопасная для прохода судов.

Флагшток – рангоутное дерево, служащее для подъема и несения флага на корме судна.

Фордевинд – ветер, попутный судну.

Форпик – носовой отсек, расположенный непосредственно у форштевня

Форштевень – деревянный, кованый или литой вертикальный, а иногда  
602

да наклонный вперед или назад брус судового набора, являющийся продолжением киля вверх.

Фрегат – трехмачтовое судно военного парусного флота, вооруженное пушками (до 60), расположенными в два ряда по высоте в одной закрытой и на верхней палубах.

Фут – мера длины, равная 12 дюймам, или 30,48 см.

Ходовые огни – сигнальные огни, зажигаемые на всех судах в плавании) от захода до восхода солнца. |

Циркуляция судна – траектория центра тяжести судна на ходу при | перекладке и дальнейшем удержании в заданном положении руля.

Чека – металлическая деталь, аналогичная клину, но с параллельны | ми рабочими боковыми плоскостями, предотвращающая смещение час | тей механизмов (колес, шкивов и пр.). |

Шаровый цвет – особый цвет (сочетание серого и синего), в который красят корпуса военных кораблей. Является наиболее незаметным дл | обнаружения в море. |

Швартовка – постановка судна к причалу, борту другого судна или на якорную бочку. |

Шлюп – а) трехмачтовое судно с прямым вооружением, похожее н | корвет; б) парусное морское одномачтовое судно с двумя парусами; в | тихоходный сторожевой корабль по охране транспортных караванов { некоторых современных иностранных флотах.

Шпангоут – поперечная связь набора судового корпуса, к которой крепится обшивка.

Штаги – снасти стоячего такелажа, которые держат рангоут спереди и сзади в диаметральной плоскости судна.

Штаговый огонь – огонь, зажигаемый в ночное время над палубой щ | штаге, он означает, что судно стоит на якоре.

Штурмтрап – веревочная лестница с деревянными ступеньками, ис | пользующаяся для схода с судна в шлюпки или для приема их на борт при | волнении моря. |

Шхуна – морское парусное судно с двумя и более мачтами, воору- | женными косыми парусами. |

Ют – часть палубы от бизань-мачты до гакаборта. На современных судах ютом называют кормовую часть главной палубы судна. |

Ял – судовая рабочая и учебная гребно-парусная шлюпка с двумя, | тремя или четырьмя парами весел и прямой кормой. |

Ялик – небольшая гребно-парусная шлюпка с одной или двумя пара- | ми весел.

CQD – международный радиотелеграфный сигнал бедствия; применялся до появления сигнала SOS.

SOS – международный радиотелеграфный сигнал бедствия, передаваемый азбукой Морзе. Этот сигнал был принят 3 ноября 1906 года.