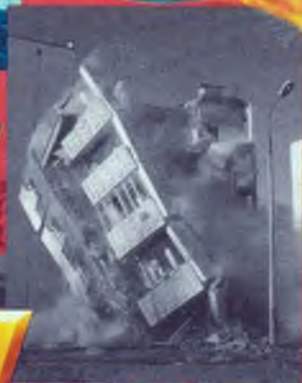


100 ВЕЛИКИХ КАТАСТРОФ



XX ВЕКА

**100
ВЕЛИКИХ
КАТАСТРОФ
XX
ВЕКА**

**100
ВЕЛИКИХ
XX
ВЕКА**

100 ВЕЛИКИХ ПРАВИТЕЛЕЙ

100 ВЕЛИКИХ КАТАСТРОФ

100 ВЕЛИКИХ ТАИН

100 ВЕЛИКИХ ПИСАТЕЛЕЙ

100 ВЕЛИКИХ БИТВ

100 ВЕЛИКИХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

100 ВЕЛИКИХ МУЗЫКАНТОВ

100 ВЕЛИКИХ СПОРТСМЕНОВ

100 ВЕЛИКИХ ЖЕНЩИН

**100
ВЕЛИКИХ
КАТАСТРОФ
XX
ВЕКА**



«МАРТИН»
МОСКВА
2000

ББК 84(2)7
С 81

Охраняется законом РФ об авторском праве.
Запрещается воспроизведение всей книги или любой
ее части без письменного разрешения издателя.

Любая попытка нарушения закона
будет преследоваться в судебном порядке.

Художественная разработка серии
Порхаев С. А.

Научный консультант
кандидат техн. наук Орлова Н. М.

С 81 100 великих катастроф XX века. Автор-составитель Кудрявцев А. —
М.: Мартин, 2000. — 463 с., [24] л., илл.

В очередной книге из серии «100 великих XX века» представлены описания
наиболее значительных и трагических катастроф, повлекших за собой много-
численные человеческие жертвы и разрушения.

Издание рассчитано на самый широкий круг читателей.

ISBN 5-8475-0014-9

© Издательство «Мартин», 2000
© С. Порхаев, оформление, 2000

ПРЕДИСЛОВИЕ

Что такое катастрофа? Согласно словарю Ожегова, это «событие с несчастными, трагическими последствиями», а по определению Словаря иностранных слов — «внезапное бедствие, событие, влекущее за собой тяжелые последствия». Автору ближе второе определение, так как первое не совсем точно передает суть катастрофы. А вообще-то мы чересчур часто употребляем это слово именно в первом определении. Проиграла любимая команда — катастрофа. Украли кошелек — катастрофа. Разбилась бутылка с водкой — катастрофа. Двойка за экзамен — катастрофа. Или, например, недавно в одной из известных московских газет появилась статья под заголовком «Беременность стала для молодой женщины катастрофой».

В этой книге речь пойдет о более значительных и трагических явлениях, как природных, так и вызванных деятельностью человека. Правда, сюда не вошли две самые большие катастрофы века — мировые войны, так как все, связанное с ними, заслуживает отдельной книги. Другие войны столетия тоже не попали сюда, но некоторые катастрофические последствия, вызванные ими, такие, например, как голод, здесь описаны. Автор также не посчитал возможным включить в книгу автомобильные катастрофы, хотя в них зачастую за год гибнет больше людей, чем на некоторых войнах.

На всем своем пути человечество переживало бесчисленные наводнения и извержения вулканов, землетрясения и лавины, оползни и ураганы. В двадцатом веке к этим бедствиям прибавились авиакатастрофы и промышленные аварии. Не будет ошибкой утверждать, что вся история человечества — это самая настоящая эпопея борьбы со стихией и поиски путей спасения от

того или иного катаклизма, будь то катастрофа природная или технологическая.

XX век был просто насыщен катастрофами, хотя, возможно, нам так только кажется. Ведь многие из катастроф современности еще свежи в нашей памяти, в отличие от страшного извержения вулкана Кракатау, произошедшего более ста лет назад, не говоря уже о черных морях средневековья или Великом Потопе библейских времен.

Не о всех, пускай и весьма значительных катастрофах мы имеем достоверные сведения. Не всегда на месте происшествя оказывались свидетели, способные описать катастрофу, а во многих случаях информация о катастрофах по тем или иным причинам бывала засекречена.

Любая катастрофа — будь то природная или имевшая место по вине человека — оставляет после себя довольно много неясного. Расследование истинных причин катастроф всегда было затыжным и сложным делом. Нередко выводы комиссии, касающиеся причин катастрофы, сводятся к фразе: «Причины установлены не были».

Порой кажется, что стихийные бедствия представляют собой некую систему, будто специально разработанную для того, чтобы контролировать численность населения земного шара. Временами она видится произвольной последовательностью случайностей, спонтанным и непредсказуемым проявлением жестоких сил, исходящих из Вселенной.

Именно непредсказуемость и внезапность стихийных бедствий и является их самым разрушительным свойством. Так, однажды ярким солнечным днем на Помпеи обрушились горы раскаленного пепла и в считанные минуты заживо погребли под собой город. В Альпах несколько семей были застигнуты снежной лавиной и в мгновение ока превратились в заледеневшие мертвые скульптуры. Японские рыбаки, занятые плетением сетей, так ничего и не успели понять, когда гигантская волна цунами, возникшая в результате подводного землетрясения за сотни километров от берега, обрушилась на их головы с высоты 15 м, в одно мгновение стерев прибрежные деревушки с лица земли.

Естественно, такая непредсказуемость вызывает беспокойство ученых и толкает их на поиски закономерностей в этом хаосе. Для начала они пытаются классифицировать все природные явления, а потом проанализировать каждое из них. В этой области достигнуты определенные успехи. Даже самое поверхностное исследование мировых природных катастроф говорит о том, что

число человеческих жертв с каждым случаем постепенно уменьшается. В значительной степени это происходит благодаря тому, что человечество с помощью науки стало обращать внимание на некоторые признаки приближающегося бедствия. Например, ураганы и смерчи уносят все меньшее количество жизней потому, что вовремя предупрежденное население успевает эвакуироваться.

Сегодня вулканологи пришли к выводу, что извержению вулкана зачастую предшествуют повторные землетрясения.

Сравнивая относительную высоту воды в определенных водоемах за фиксированный промежуток времени, гидрологи научились с высокой точностью предсказывать наводнения.

Метеорологи разработали хитроумные способы наблюдения за торнадо и ураганами и оценки их разрушительной силы.

Контроль санитарных условий, изучение роли микробов в распространении болезней, открытие вакцин и новых лекарственных средств в значительной степени помогли ограничить неуправляемое распространение многих эпидемий.

И все же непредсказуемые ситуации продолжают случаться.

Внезапные наводнения, возникающие в результате ливневых дождей, могут привести к значительным бедствиям. Смерчи и ураганы нередко выбирают свои собственные пути, ставя в тупик как компьютеры, так и метеорологов. Известно, что порой и дремлющие вулканы по совершенно необъяснимой причине вдруг просыпаются. Почти 200 лет молчал вулкан Унзен Фугэндаке в Японии. И вдруг ожил. Огромный сель устремился вниз, опережая лаву. Мертвая полоса разделила город, построенный у подножия вулкана, надвое. На одной половине были разрушены 1400 жилых домов, погибли 43 человека. На другой — люди продолжают жить, строят «сухую речку», русло которой «спланировало» лава не затухающего уже восьмой год вулкана. Практически то же самое произошло с вулканом Суфриер на острове Монтсеррат, который после векового молчания внезапно ожил и завалил почти весь остров толстым слоем пепла, полностью уничтожив столицу этого острова.

Такие капризы природы продолжают вызывать недоумение как у очевидцев, так и у ученых.

Статистические сборники пестрят данными о человеческих жертвах, повлеченных стихией, но тем не менее в другое время, в другом месте бедствия повторяются с постоянством, присутствующим смене дня и ночи.

На протяжении всей истории человек в природных ката-

строфах видел божественное начало. Многие поколения верили, что вулканическая деятельность является высшим выражением гнева богов. Для предупреждения таких ужасающих катаклизмов богам приносили жертвы. Когда в эпоху средневековья Европу посетила «черная смерть», считалось, что это — кара за людские прегрешения, и целые армии религиозных фанатиков предавались публичному самобичеванию ради искупления грехов.

Не отрицая воли Божией, можно, однако, взглянуть на проблему с других, более приземленных и современных позиций. Например, с такой. Беднейшее население стран, подобных Бангладеш, вынуждено по ряду причин, включая экономические факторы, жить на пути муссонов и тайфунов. Брошенные на произвол стихии, народы страдают от наводнений, возникающих из-за варварского отношения к природе правительств соседних стран. Или взять коррумпированные правительства, растрачивающие материальные, финансовые, медицинские и продовольственные средства, благодаря которым можно было бы избежать голода в некоторых районах Африки, Азии и Ближнего Востока. Иногда причиной является чудовищная некомпетентность, но гораздо чаще природные катастрофы усугубляются за счет примитивной скупости в ее непосредственных проявлениях.

И, естественно, люди всегда хотят предсказать катастрофы. Но получается ли что-нибудь из этого? В начале прошлого года в расчеты астрономов вкралась ошибка. Они спрогнозировали, что Земля попадет в метеоритный шторм кометы Темпла-Таттла лишь в 1999 году. Но метеоритные струи обрушились на нас в ноябре 1998 года. НАСА (Национальное управление по аэронавтике и исследованию космического пространства США) призвало астрономов воздержаться от подобных заявлений, чтобы не сеять панику во всем мире.

Вполне вероятно, что астрономы попали под магию цифр великого предсказателя Нострадамуса, который предрекал, что в 1999 году «с неба сойдет могущественный и великий Король ужаса Анголмуа. Будет великая война. Но Марс в это время будет править ради добра. Над Парижем планеты замкнут собой крест. Это принесет страшные бедствия Западной Европе, которая может быть сметена морем или уничтожена». Современные астрономы назвали точную дату, когда сбудется это пророчество Нострадамуса, — 11 августа 1999 года произошло солнечное затмение. Крест планеты тоже замкнули: Луна и Солнце выстроились напротив Урана, а перпендикулярно к

ним — Марс и Сатурн. О том, что Земле грозят космические испытания, граничащие с планетарными катаклизмами, предупреждает и Библия. Откровение святого Иоанна Богослова очень сильно напоминает прогноз глобальных катастроф: «И другое знамение явилось на небе: вот, большой красный дракон с семью головами и десятью рогами, и на головах его семь диадем.

Хвост его увлек с неба третью часть звезд и поверг их на землю».

Под руководством российского академика Н. Моисеева впервые в мире было теоретически смоделировано столкновение астероида с Землей. На месте столкновения, по расчетам ученых, образуется кратер, выброс вещества в 1000 раз превысит объем астероида, поднятая взрывом пыль закроет Солнце, температура на Земле резко снизится. Из-за этого в течение нескольких лет, а то и месяцев могут погибнуть многие растения, животные и значительная часть населения. Бедствия охватят всю планету. Не так ли уже было на Земле, когда вымерли сначала динозавры, а потом и мамонты?..

Люди всегда стремились узнать время катастрофы. Еще в III в. до н.э. римлянин Цензориус вычислил, что через каждые 2160 лет на Земле происходят катаклизмы вселенского масштаба. Но помимо сверхдолгосрочных прогнозов существуют еще и долгосрочные (15–20 лет), среднесрочные (5–10 лет) и — самые трудные — краткосрочные (1–2 года).

После каждого крупного землетрясения, авиакатастрофы, взрыва в шахте появляется немало предсказателей, утверждающих, что они заранее знали о надвигающейся беде, предупреждали о ней, да никто не прислушался. Для оценки нетрадиционных предсказаний при Министерстве по чрезвычайным ситуациям России создана лаборатория, цель которой — создание банка данных о прогнозистах, наиболее успешно предсказывающих катастрофы. Пока есть данные о 60 предсказателях. Компьютер определяет достоверность и точность их прогнозов. Пока что «попадания» случаются на уровне «полупрогнозов» — один ясновидящий может предсказать время, другой — место катастрофы. А краткосрочному прогнозу не поддаются не только аварии, но и многие стихийные бедствия.

Давайте рассмотрим модель практически любой катастрофы. Вообразите, что у вас на столе стоит «ландшафт» из пластилина — долины, ущелья, горы. На вершукше холма зависла капля. Она сползает вниз и, набирая скорость, торит себе русло, оги-

бая горы, перебегая долины, заполняя ущелья. Путь капли и представляет собой «кривую катастрофы», которая отмечает те точки «ландшафта», в которых происходит бедствие. Вот это и есть теория катастроф, или теория риска и безопасности, как ее называют в России.

У нас этой проблемой занимается Министерство по чрезвычайным ситуациям. Совместно с Российской академией наук МЧС создало Агентство по мониторингу и прогнозированию чрезвычайных ситуаций. В 1998 году появились первые результаты: были спрогнозированы крупные наводнения и лесные пожары. Первый заместитель министра Юрий Воробьев заявил: «МЧС не берет на себя роль прорицателя. Нам важно научиться управлять рисками, предупреждая и смягчая их последствия. Прогнозы МЧС оправдываются на 80–90%. Но анализ показывает, что опасности таятся и внутри каждого из нас. Наглядный пример — наводнения на Северной Двине и Лене. Можно было избежать жертв (погибли 15 человек) и огромного ущерба (около 4 млрд. руб.). Вода прибывала изо дня в день, затопив базы с продовольствием, включая детское питание. Чтобы предотвратить наводнение, надо было лишь взорвать ледяные заторы. Как это сделать, подробно описано в инструкции. Однако местные власти бездействовали, пока не прилетели спасатели из Москвы». Вот наглядное доказательство того, что некоторые, даже природные, катастрофы происходят по халатности человека.

Можно привести и другой, более глобальный и трагический пример. Так, к началу XXI века СПИД стал одной из самых критических пандемий в мировой истории. И все же многие правительства долгое время фактически игнорировали болезнь, считая, что ей подвержены лишь определенные круги общества. Только недавно были созданы фонды для лечения больных и проведения соответствующих исследований.

А теперь несколько слов о том, что послужило критерием отбора материала для книги, описывающей катастрофы.

Нужно признать, что любое стихийное бедствие, тем или иным образом затрагивающее человека, является для него и окружающих трагическим испытанием, и все попытки объективно осветить подобные частные случаи оказались бы безнадежной и неразрешимой задачей как для писателя, так впоследствии и для читателя. Таким образом, требовалось на основании научных и субъективных суждений постараться ввести некоторые ограничения. Возможно, куда проще было бы всецело руководствоваться лишь соображениями научного плана, включив в книгу

катастрофы определенного масштаба. Но такая методика в некотором смысле является ошибочной.

Одни стихийные бедствия затрагивают большее количество людей, чем другие. Скажем, в результате вулканического взрыва огромной силы где-нибудь на удаленном и малонаселенном острове погибнет меньше людей, чем при пробуждении вулкана близ города. Поэтому автор выбирал более слабое по силе природное явление, но повлекшее большее количество человеческих жертв.

Такими же соображениями автор руководствовался при подборе данных о жертвах, имевших место как до, так и после основного этапа развития современных наук: метеорологии, сейсмологии, вулканологии. Несомненно, что люди, предупрежденные о приближении циклонов, торнадо, тайфунов и ураганов, в большинстве случаев постараются покинуть опасное место, так же, как и люди, предупрежденные о возможности землетрясения или вулканического взрыва. Те же, кто не входит в это большинство, способны очень незначительно повлиять на конечные показатели статистики.

Среди землетрясений автор предпочитал не описывать те, сила которых была менее шести баллов по шкале Рихтера, если только количество человеческих жертв не оказывалось слишком большим.

Что касается катастроф, произошедших по вине человека, то тут в большинстве случаев учитывалась масштабность события, а не только количество жертв. Естественно, большое влияние оказала и доступность фактического материала. Например, обнаружить достаточное количество информации о любых крупных катастрофах, случившихся в бывших социалистических странах, довольно сложно, а нередко и просто невозможно. Поэтому приходилось ограничиваться лишь простой констатацией фактов.

Книга состоит из двух частей: первая — о наиболее значительных природных катастрофах и вторая — о катастрофах, произошедших по вине человека. Каждая часть состоит из тематических разделов, в свою очередь состоящих из описания наиболее значительных происшествий. В конце каждого раздела приводится список наиболее значительных катастроф данного вида, произошедших в XX веке. Катастрофы, которым, по разным причинам, не нашлось места в статьях, были отражены в списках. Кое-где в списках дается краткое описание катастроф.

Отдельные катастрофы отбирались не по своей «кроваво-

сти», а по значимости. Некоторые ураганы, пожары, наводнения приносили огромные разрушения и убытки, не говоря уже о последствиях ядерных и экологических катастроф, но, к счастью, жертв было немного, что отнюдь не умаляет трагичности этих катаклизмов.

ПРИРОДНЫЕ КАТАСТРОФЫ

ГОЛОД И ЗАСУХА

К счастью, большинство стихийных бедствий кратковременны. Землетрясение, даже самое мощное, обычно длится не более минуты. Смерч пронесется над городом всего за пять минут. Циклоны и ураганы бушуют над городами в течение часа. Даже длительность наводнений измеряется всего лишь несколькими днями, редко неделями.

Но что касается голода и засухи, здесь дела обстоят совсем по-другому. Эти стихийные бедствия могут длиться месяцами, а их последствия накладывают отпечаток на целые поколения. Некоторые социологи считают, что, кроме общеизвестных «трех миров», существует еще и так называемый четвертый мир, который охватывает не менее полумиллиарда человек, живущих в условиях постоянного недоедания.

Как правило, причины голода и засухи носят комплексный характер. Наряду с естественными причинами, связанными с изменениями окружающей среды, существуют и причины политического, социального и экономического характера. И хотя голод зачастую начинается именно в результате засухи, она не является его единственной причиной. В действительности голод может быть вызван и прямо противоположным засухе явлением — наводнением, которое буквально смывает урожай. Другие природные явления: ливневые дожди, резкое похолодание, тайфуны, нашествия насекомых, болезни растений — все это может привести к наступлению голода.

Безусловно, вышеперечисленные причины не поддаются полному контролю со стороны человека, хотя было изобретено немало средств для борьбы с насекомыми и болезнями растений. Да и с засухой можно бороться путем искусственного орошения.

Ученые выделяют четыре основных вида засухи. Постоянная засуха характерна для пустынь — мест с засушливым кли-

матом, где растения не растут без ирригации. Сезонная засуха характерна для климатических зон с резко выраженными сухим и дождливым сезонами. Непредсказуемая засуха наступает при неожиданном уменьшении осадков. И, наконец, невидимая засуха является пограничным состоянием, когда высокие температуры способствуют такому усиленному испарению и транспирации (испарению растениями воды, получаемой из почвы), что даже регулярные дожди не в состоянии в достаточной степени увлажнить почву, и урожай засыхает на корню.

Все это — типичные природные явления. Однако порой люди выбирают для жизни и сельскохозяйственной деятельности такие места, где даже с Божией помощью вряд ли можно что-нибудь сделать. А бывает и так, что хорошие плодородные земли в благоприятном климате в результате неправильного хозяйствования буквально за несколько десятилетий, а то и раньше, превращаются в бесплодную пустыню.

Иногда естественные факторы голода, не поддающиеся влиянию человека, возникают вне пределов пострадавших районов. Скажем, пересыхают истоки реки, снабжающей водой обширные территории вниз по течению, вызывая засуху и голод в районах, которые могут быть расположены за сотни километров от места первоначальной засухи, и даже за пределами данного государства.

Поэтому голод — частое явление в Нижнем Египте и на Ближнем Востоке, природные условия которых недостаточно благоприятны для интенсивного оседлого земледелия. А все по причине того, что источники, приносящие в эти места воду, находятся на расстоянии многих сотен километров от них.

Еще один пример — Азия, имеющая обширные территории, не вполне пригодные для регулярного земледелия. Подверженные засухам и наводнениям, эти земли испокон веков были не в состоянии прокормить население. Такая репутация (к сожалению, не всегда достаточно документированная) отличает территорию Китая. Китай — страна, наиболее часто подверженная засухам и наводнениям, во время которых гибнет огромное количество людей. Ненамного отличается от Китая в этом отношении Индия. В обеих этих странах есть обширные участки земли, орошаемые водами рек, истоки которых лежат далеко за границами государств.

Кроме того, ситуация в значительной мере усугубляется политическими и социальными факторами, перед которыми часто блекнут самые страшные естественные причины.

Корни этой проблемы уходят в глубь веков. Если говорить об огромном дефиците продуктов во времена Римской империи, когда люди предпочитали погибать в водах Тибра, нежели голодать, то виной тому были римские императоры, создававшие огромные запасы продовольствия для личного пользования и лишавшие народ возможности полноценно питаться.

В средневековых Европе и Азии голод был чаще всего следствием именно социальных, а не природных причин. Феодальная система распределения в сочетании с чудовищным перенаселением привела к нехватке продуктов питания, породившей недоедание, распространение «черной смерти» и мора. Начиная от Рождества Христова и до 1800 года в Европе было зафиксировано 350 случаев голода, в то время как в Англии население страдало от нехватки продовольствия каждые 10 лет. Известный историк А. Портер в книге «Болезни мадрасского голода 1877—1879 гг.» писал, что во Франции голод наступал каждые шесть лет, начиная с 1000 года и до начала XIX в. Как ярко демонстрирует нам история, обеспечение народов продуктами питания всегда было самым ненадежным и непредсказуемым делом.

Возьмем еще одну причину, характерную для человеческого общества, — военную. Один из самых радикальных способов завоевать страну — заморить ее население голодом. Прекращение поставок продовольствия широко использовалось в Европе в период между 1500 и 1700 годами. А в 1812 году тактика «выжженной земли» не только лишила армию Наполеона столь необходимого ей продовольствия, но отрицательно сказалась и на населении Российской империи. Хорошо известен пример применения во Второй мировой войне тактики усмирения голодом на территории оккупированной немцами Голландии. В конце 70-х годов политика геноцида режима красных кхмеров в Кампучии с массовой депортацией городского населения в сельскую местность без обеспечения его продовольствием и жильем привела к гибели от голода как минимум одного миллиона человек, работавших на «полях смерти».

Процесс перенаселения в не самых богатых странах еще более усложняет данную проблему. А если добавить сюда варварское отношение к окружающей среде, загрязнение атмосферы промышленными и ядерными отходами, то мир, в котором мы живем, ожидает еще не один голодный год.

СОВЕТСКАЯ РОССИЯ 1921–1923 годы

Голод в России 1921–1923 гг., в результате которого, по самым скромным подсчетам, погибло 3 млн. человек, был обусловлен несколькими факторами: засухой, опустошенными во время Первой мировой войны зернохранилищами, гражданской войной и международной блокадой.

Бассейн Волги является одним из богатейших сельскохозяйственных районов мира, однако он довольно часто подвержен засухам. За всю историю России прошло свыше 100 голодных моров. Один из наиболее тяжелых периодов пришелся на 1921 год. Костлявую руку этого голода почувствовали на себе более 30 млн. человек.

Основных причин, вызвавших голод, было две. Первая состояла в том, что в 1920 году выпало мало дождей, а в 1921 году наступила страшная засуха, превратившая земли одной из крупнейших житниц Европы в выжженную пустыню.

Однако реальной причиной катаклизма 1921–1923 гг. стали, в сочетании с природными условиями, экономические предпосылки.

За время Первой мировой войны закрома России опустели, а большая часть трудоспособного населения сельской местности была мобилизована на фронт, что тоже не способствовало приросту запасов продовольствия. Практически сразу после Первой мировой войны Россия оказалась вовлеченной в войну гражданскую, которая к 1921 году еще не закончилась, и все это время пахотные земли оставались необработанными. К тому же до 1921 года Россия находилась в плотной экономической блокаде, что не позволяло производить закупки продовольствия.

Большевистское правительство столкнулось с серьезными трудностями. Семь губерний на Волге страдали от засухи, только в Самарской губернии 70% хлебных полей совсем не дали урожая. Пережить зиму без помощи извне крестьяне не могли. К сентябрю 1921 года голодало уже около 16 млн. человек.

Для облегчения сложившейся ситуации было создано несколько международных организаций помощи. Наиболее известными из них были Английское и Американское общества друзей России, которые добросовестно фиксировали происхо-

дящие события. Майкл Эскит, член Первого союза квакеров, штаб которого располагался в городе Бузулуке Самарской губернии, описал голод в своей книге «Работа квакеров в России в 1921—1923 годах». К сентябрю, когда группа Эскита прибыла в Россию, местное население жило только на подножном корме и желудях — пище, погубившей большое количество детей, чьи слабые желудки были не в состоянии переварить ее.

Эскит писал: «Почти в каждой семье я видел лавки, покрытые толстым слоем листьев березы и липы. Их высушивали, перемалывали, смешивали с желудями, добавляли немного глины и воды и выпекали нечто, что они называли хлебом. Это «нечто» выглядело и пахло так же, как запеченный навоз... Мы почти не видели грудных младенцев; а если они и попадались, то напоминали призраков. У матерей не было молока, и они молили, чтобы скорее пришла смерть... У детей были раздувшиеся животы, большие головы и рахитичные фигуры... Согласно официальным правительственным данным, 90% детей волжских губерний в возрасте от года до трех лет уже умерли от голода...»

Первый снегопад тоже собрал свою страшную дань. Один квакер видел ноябрьским утром 40 умирающих от холода людей.

Правительство пыталось хоть как-то предотвратить гибель детей, организовав детприемники, детраспределители и детские дома, но они превратились в убежища, где дети только умирали, так как эти учреждения тоже не имели продуктов питания. Вот как одним из квакеров был описан детоприемник в Бузулуке:

«Дом должен был принять 50 человек, но уже вчера в его стенах находилось 654 ребенка. Обычно в день поступает до 80 человек. Стоящая внутри вонь просто не поддается описанию... Когда мы вошли, то услышали завывания, которые, как мы узнали позже, не прекращались ни днем, ни ночью. В каждую комнату было набито не менее сотни детей, просто как сельдей в бочку. Они размещались на парусиновых койках по 6 человек на каждой. Дети лежали и под кроватями. Тифозные больные, некоторые совершенно голые, лежали на соломе в отдельной комнате. Для них не было ни белья, ни лекарств, ни даже дезраствора. Мы лишь смогли дать им немного супа и одежды. Врача там тоже не было.

Каждое утро сотрудники выносили из жилых комнат умерших ночью и складывали их в сарае. Потом прибывала телега, объезжающая детские дома, и увозила их в братскую могилу...»

В одном детском доме была сделана следующая запись: «Поступило 1300; умерло 731».

По мере усиления голода были зафиксированы случаи людоедства, но, к счастью, они не были так широко распространены, как в других странах во время подобного бедствия. Комитет помощи друзьям на общем собрании постановил прекратить закупки дешевой колбасы, когда было обнаружено, что в ней попадает человеческое мясо.

Так продолжалось до середины 1922 года, когда Международная комиссия помощи России сумела, наконец, преодолеть многочисленные бюрократические препоны и организовать работу полевых кухонь, которые прекрасно зарекомендовали себя во время завершающей стадии Великого Картофельного голода в Ирландии, имевшего место в середине прошлого века.

Наконец, осенью 1923 года в России был собран богатый урожай. Тогда Международная комиссия помощи переключилась с поставок продовольствия на обеспечение одеждой неимущих и оставшихся без родителей 13 тыс. детей, на переоборудование и обустройство сельского хозяйства, поскольку в деревнях совсем не осталось домашнего скота, полностью вырезанного во время голода. Лошадей для крестьянских хозяйств нужно было завозить из Сибири.

СССР 1932–1933 годы

1932 год в СССР не был неурожайным, наблюдалось лишь некоторое снижение сбора зерновых вследствие неблагоприятных погодных условий, которые отнюдь не были катастрофическими. В ряде районов не удалось выполнить намеченный план хлебозаготовок. Это вызвало неистовый гнев руководства, и прежде всего Иосифа Сталина, ввиду явно обозначившихся трудностей в снабжении продовольствием крупных городов и наращивании внешней торговли, на которую правительство делало большую ставку. Для проведения хлебозаготовок были созданы чрезвычайные комиссии, которые выгребали, как говорится, «под метелку» зерно в колхозных амбарах, включая даже семенной фонд, в таких хлебных районах, как Украина, Север-

ный Кавказ, Поволжье. Впервые в истории страны голод разразился в отсутствие неурожая. Все годы Советской власти его обстоятельства тщательно скрывались и информация фигурировала только на уровне слухов.

Правду о трагических событиях из относительно недавнего прошлого Украины — голоде 1932—1933 гг., унесшем миллионы жизней, поведали засекреченные ранее архивные документы, ставшие доступными после демократизации жизни страны.

Эти документы свидетельствуют, что непосредственной причиной голода в начале 30-х годов в республике послужило принудительное, с широким применением репрессий проведение пагубной для крестьянства хлебозаготовительной политики, так называемой продразверстки. Уже зимой 1931—1932 гг. на Украине сложилось весьма тяжелое положение с обеспечением населения продовольствием, а весной 1932 года в десятках сельских районов начался настоящий голод. Несмотря на это, сталинское руководство только усилило давление на республиканские партийные и государственные органы с целью увеличения поставок хлеба в Москву и Ленинград. Документально доказано, что украинское руководство не смогло противостоять диктатуре, а возможно, не очень и стремилось делать это и фактически проводило политику, обернувшуюся для украинского народа многочисленными жертвами.

ЦК КП(б)У и Совнарком УССР приняли совместное постановление, в котором основной упор в хлебозаготовках делался на административно-репрессивные методы. Срочно были созданы разъездные судебные сессии и специальные комиссии — так называемые «четверки». К хлебозаготовкам были привлечены органы юстиции, прокуратуры, государственной безопасности. За «попустительство кулацкому саботажу» были арестованы и осуждены тысячи председателей, членов правления колхозов, специалистов, партийных и советских работников. Но, несмотря на репрессивные меры, даже сниженные плановые задания республикой не выполнялись.

В этих условиях руководство прибегло к тотальному изъятию семенных, фуражных и продовольственных фондов в счет хлебозаготовок, что обернулось страшным голодом для населения республики.

Архивные материалы подтверждают трагическую картину массовой гибели жителей Украины от голода и эпидемий, особенно обострившихся с марта 1933 года.

Количество умерших от голода разными источниками оце-

нивается по-разному: от 3 до 10 млн. человек. Но даже если к истине близка первая цифра, которая, кстати, подтверждается демографическими расчетами, масштабы голода выглядят просто катастрофическими. Трагедия состояла еще и в том, что официально голод в стране не признавался. Толпы людей, заполнявших вокзалы, скитавшихся, словно призраки, в поисках пропитания и подаяния, считались париями общества, кулаками, которые, как сообщалось в советской печати, «в целях борьбы с Советской властью нарочно голодали и умирали зло ей». Но все же для относительного успокоения общественного мнения было расстреляно 10 работников среднего звена Наркомзема, якобы виновных в массовом голоде.

СРЕДНИЙ ЗАПАД, США 1934–1941 годы

В 30-е годы в США разразилась знаменитая Засуха пыльных бурь, во время которой около 40 тыс. км² Среднего Запада США превратились в зону выжженной земли и бесплодных полей, сильнейшие ветры унесли тогда в Атлантический океан около 300 млн. тонн плодородных почв. Более 300 тыс. фермеров и их семей, бросивших земли своих предков из-за неблагоприятных погодных явлений и экономических условий, вызванных Великой депрессией, образовали огромную армию безработных, скитавшихся по стране. Ситуация того времени очень ярко и образно была отражена в известном романе Джона Стейнбека «Гроздь гнева».

Беды этой обширной области Соединенных Штатов начались еще во время Первой мировой войны, когда высокие цены на пшеницу и большие потребности союзных войск заставили фермеров расширять посевы пшеницы за счет пастбищ. Таким образом, сосредоточив стада на ограниченных участках и распахав каждую пядь пригодной для посева пшеницы земли, фермеры за короткое время сумели сколотить небольшие состояния.

Но с окончанием войны спрос на зерно упал до прежнего, довоенного уровня, и фермеры вернули пастбища домашним животным, однако предварительно не засеяли земли травами и не обработали, как этого требуют элементарные правила сель-

ского хозяйства. В таких условиях уже через несколько лет попытка животных превратили верхний, незащищенный слой почвы в пыль. И когда с юго-запада подули сильные ветры, они унесли с собой верхний плодородный слой, для восстановления которого требуется несколько десятилетий.

Теперь все предпосылки для неурожая и голода были налицо. Плодородный слой почвы, унесенный ветром, был потерян навсегда. Весенние и летние дожди в тот год выпадали редко. С декабря по май 1934 года дули непрекращающиеся сильные северо-западные ветры. Они уносили с собой не только почву, но и брошенные в землю семена, которые полгода пролежали в грунте, не давая всходов. Все заросло бурьяном, особенно густым он был возле заборов и домов. Цистерны, используемые для запасов воды, стояли пустые. Высушенная почва поднималась тучами пыли вверх на сотни метров и закрывала солнце. Она проникала в дома фермеров, покрывая всю домашнюю утварь. Эта пыль, часто смешанная с соломой, долетала даже до Нью-Йорка и Вашингтона.

В июле-августе того года резкие северо-западные ветры сменились раскаленными ветрами, дующими из пустынь юго-запада. От адской жары, достигающей 43°C, голая, высохшая земля растрескалась. Погибали даже гремучие змеи, не выдерживая при такой жаре полного отсутствия влаги.

Тучи пыли, разносимые ветром, по словам канзасского фермера, автора мемуаров «Империя пыли» Лоренса Свобиды, напоминали горизонтальные торнадо. Он так описывал для «Нэшнл джиографик» начало типичной пыльной бури:

«Быстро бежишь в дом, но стремительно приближающаяся туча нагоняет и обволакивает тебя. Я наблюдал бури, бушевавшие до 12 часов подряд, когда пыль, как снег, билась в оконное стекло.

Постоянно слышны раскаты грома, видны непрекращающиеся разряды молний, трущиеся друг о друга частицы пыли несут в себе сильнейшие заряды статического электричества. Разряды пробегают по металлическим конструкциям то здесь, то там. Радиоантенны горят, как огненные кресты, — это пугающее зрелище. Статическое электричество легко выводит из строя системы зажигания в автомобилях, что может сыграть роковую роль, если буря застигнет вас в пути».

Пыльные бури унесли не одну жизнь. Ветер, дующий со скоростью до 50 км/ч, с порывами, доходящими до 100 км, способен забить ноздри животным и людям пылью так, что дышать невозможно.

«Пыль погубила некоторых моих знакомых, — вспоминал тот же Свобида. — Молодой мужчина моего возраста провел свой последний день в поле, пытаясь укрепить плодородный слой почвы, чтобы ветер не смог унести его. Когда же вечером, еле держась на ногах, он пришел показаться врачу, то узнал, что умирает, потому что его легкие забиты пылью».

Эта борьба человека с природой и природы с человеком была фатальной, но, к счастью, непродолжительной.

Та ужасающая засуха обрушилась на фермеров в период Великой депрессии, до предела обострившей человеческие страдания. В то время, когда в США воцарилась невыносимая нищета и чувство безнадежности, могла сломаться самая сильная воля. Правда, фермеры, у которых еще сохранились поля для посева, могли рассчитывать на небольшие субсидии — обычно они составляли до 1000 долларов в год. Чтобы поднять свои хозяйства, им требовалось выращивать пшеницу, другого пути не было.

Однако, несмотря на трагедию Великих пыльных бурь, в 30-е годы в США наблюдалось перепроизводство пшеницы. А фермеры, владевшие только бесплодными пастбищами, голодали. В конце концов, когда фермеры уже не могли платить банкам проценты за ссуду, их изгоняли с земель, которые забирала в качестве покрытия долга.

Так началась великая миграция населения. Разорившиеся фермеры Канзаса, Оклахомы и других штатов Среднего Запада со своими пожитками на полуразбитых машинах продвигались в направлении Калифорнии, веря слухам о возможности найти работу и счастье. Когда же они достигали желанного места, то зачастую поворачивали назад: ситуация там была ненамного лучше, чем дома, а рабочих мест хватало далеко не на всех. Тем же, кому удавалось получить работу, платили не деньгами, а чеком, который отоваривался только в магазинах данной компании.

Наконец в 1940 году начались дожди. Нормальная погода, когда солнечные дни чередовались с дождливыми, интенсивные профилактические мероприятия по предотвращению эрозии почвы, восстановление плодородного слоя — все это позволило возродить центральные равнины США, вернуть им добрую славу «хлебной корзины нации».

Но для многих мигрантов, лишившихся в 30-х годах земли и имущества, было уже слишком поздно. Тысячи их погибли во время скитаний.

ПРОВИНЦИЯ ХУНАНЬ, КИТАЙ 1942–1943 годы

Один из самых трагичных в истории всего человечества голодных моров имел место в китайской провинции Хунань во время Второй мировой войны. Природное стихийное бедствие было усугублено двумя социальными факторами.

Во-первых, с 1936 года Китай вел войну с Японией и к 1943 году японцы оккупировали большую часть провинции.

Во-вторых, усиливались разногласия между Чан Кайши, главой националистического правительства, и главой коммунистического правительства Мао Цзэдуном. Объединившись в 1937 году в войне против Японии, они, однако, с не меньшей яростью боролись друг против друга.

Таким образом, к моменту, когда Хунань в 1942–1943 гг. поразил голод, политическая обстановка была весьма неблагоприятной. Из 30 млн. человек, населявших тогда эту южную провинцию, за один только год 3 млн. умерли голодной смертью.

Непосредственные причины голода можно проследить с 1940 года. До этого времени Хунань считалась плодородной провинцией с хорошими землями, дававшими богатый урожай. В закрома государства уже поступил весенний урожай пшеницы, которую крестьяне посеяли поздней осенью и сжали в середине мая. За этим последовал урожай проса и кукурузы, убранных поздней осенью. В 1940–1941 гг. урожай оказался очень бедным. А в следующем году разразилась сильная засуха, погубившая все посевы.

Однако запасов на случай засухи не было сделано ни правительством, ни населением. Обе стороны надеялись, что засуха долго не продлится и крестьяне благополучно соберут хотя бы один из обычных двух урожаев. Но засуха затянулась, и в первую очередь пострадали именно крестьяне.

Правительство тем не менее не спешило прийти на помощь своему народу. В ноябре 1942 года оно прислало наблюдателей, затем вместо продовольствия были отправлены деньги — 200 млн. долларов из фонда помощи голодающим. Сумма, безусловно, огромная, но большая часть денег по дороге в Хунань бесследно исчезла. К марту 1943 года в провинцию прибыло только 80 млн. Администрация провинции, вместо закупки продовольствия, положила деньги в местные банки под большой

процент для получения прибыли в пользу центрального правительства. И это в то время, когда население питалось корой с деревьев и умирало от голода на улицах!..

Когда деньги были наконец распределены, местные банки потребовали оплатить расходы за проведение банковских операций, с пособий удержали налоги, поэтому голодающие крестьяне вынуждены были отдать последний мешок риса в контору сборщика налогов. В довершение всего местная администрация распределила деньги стодолларовыми купюрами, а пшеницу можно было купить на складах только по более низкой цене, чем 100 долларов, причем сдачи на складах не выдавали. За размен денег банки взимали с крестьян дополнительный сбор.

Среди этого хаоса правительство в конце концов решило проявить некое благородство и начало свободное распределение продовольствия. С января по март между голодающими было распределено 10 тыс. мешков риса и 20 тыс. мешков другого зерна — при этом на каждого из 10 млн. голодающих пришлось менее одного фунта (1 фунт — 453 грамма).

По иронии судьбы, в соседней с Хунань провинцией — Шаньси зерна было более чем достаточно, точно так же, как и в Хубэй, и в других провинциях. Но древнее провинциальное недоверие и колеблющееся равновесие сил в конфликтующем аппарате центральной власти не позволили переправить зерно через границу провинций одного и того же государства.

А тем временем протестантским миссионерам, не имевшим больших возможностей для оказания реальной помощи, оставалось только регистрировать масштабы голода. В конечном итоге засуха, охватившая лишь небольшую часть огромной страны, повлекла за собой самые катастрофические последствия. Ранней весной 1943 года толпы голодных крестьян стали нападать на богатые дома и фермы, которые пережили засуху благодаря оросительной системе. Грабили дома, захватывали урожай.

Провинцию захлестнули ужас и отчаяние. Родители двух маленьких детей, проживавшие недалеко от протестантской миссии, предпочли убить малышей, нежели слышать их жалобные стоны. Некоторые семьи распродавали все имущество, чтобы наесться в последний раз, а потом совершали коллективное самоубийство.

Корреспонденты и авторы многочисленных книг Теодор Г. Уайт и Энелли Джэкоби, собирая материал для своей

книги «Гром из Китая», ранней весной 1943 года путешествовали как раз по провинции Хунань. Их письменные отчеты были ужасающими. Мы приведем фрагмент лишь одного из них:

«Над землей поднималось ужасное зловоние. Запах пота, мочи, давно не мытого человеческого тела перебивал запахи утра. Крестьяне дрожали от холода, их серое и синее рубище полопсалось и раздувалось по ветру... Когда мы шли по улице, за нами бежали толпы детей с криками: «Подайте на пропитание!» Если мы протягивали им горох или сухие финики из наших карманов, крошечные оборванцы, стремглав проносясь мимо, выхватывали все из наших рук. Нам было больно видеть их заплаканные, грязные, потерянные лица. Здоровые китайские дети очень красивы, их волосы имеют естественный изысканный блеск, их миндалевидные глаза сияют. Но у этих жалких существ вместо глаз были узкие щелочки, от голода их волосы стали сухими и ломкими, животы распухли, от постоянного пребывания на улице их кожа обветрилась и стала шершавой даже на вид. Голоса их звучали тонким поскуливанием и просили только одного — еды...

На дороге валялись трупы, которые никто не убирал. На земле лежала девушка не старше 17 лет, тонкая и хорошенькая. У нее были синие мертвые губы, а ничего не видящие открытые глаза заливал дождь. Вдоль дороги люди обдирали с деревьев кору и измельчали ее для употребления в пищу. Некоторые продавали листья по доллару за пучок. Собака, роясь в куче мусора, выкапывала человеческий труп. Люди, похожие на привидения, осторожно снимали со стоячей воды пленку и ели зеленую слизь...»

Город Чжучжоу, процветавший до войны промышленный центр, в котором жили 120 тыс. человек, к концу 1943 года едва насчитывал 40 тыс. жителей. Однако в сельской местности обстановка была еще хуже. Уайт и Джэкоби побывали и там. Они писали: «Люди обдирали с вязов кору и растирали ее для того, чтобы потом съесть. Некоторые вырывали корни молодой пшеницы, в некоторых деревнях люди жили на шелухе гороха и отбросах. Иногда можно было увидеть, как беженцы на дороге с безумными глазами набивали рот землей, чтобы хоть чем-то заполнить желудок. Миссионерские больницы были битком набиты людьми, страдавшими от жесточайшей кишечной непроходимости, вызванной той дрянью, которую они ели...»

И, как это бывает при всех голодных морах, происходили случаи каннибализма. Доктор из протестантской миссии расска-

зад Уайту и Джэкоби о женщине, которую застали за тем, что она варила собственного ребенка. Правда, власти отпустили ее после того, как она заверила их, что ребенок умер прежде, чем она стала варить его. Другую женщину застали за тем, что она рубила ногу мужа. Ее тоже отпустили, когда удостоверились, что он был уже мертв.

Так как шла мировая война, помощи от Запада не было. Из-за противостояния коммунистов и националистов не поступала помощь и от китайского правительства. Миллионы умирали в ожидании, когда природа и власти предржащие исправят свои ошибки.

Весной 1943 года наконец выпал снег и напоил изможденную землю. Проезжая мимо поля с взошедшей пшеницей, Уайт и Джэкоби повстречались с истощенным стариком. Показав на поле, они сказали ему, что теперь у него есть надежда. Старик грустно кивнул и ответил писателям: «Да, вы правы, пшеница хороша, но кто знает, доживем ли мы до того времени, когда она созреет».

К началу 1944 года японцы решили очистить провинцию от китайских солдат и администрации. Буквально за три недели, воспользовавшись восстанием голодных, задавленных налогами и доведенных до полного отчаяния крестьян, японцы воплотили свой план в жизнь. Крестьяне были готовы сотрудничать даже с врагами родины, лишь бы избавиться от правительства, которое бросило их на произвол голодной смерти.

НИДЕРЛАНДЫ 1944–1945 годы

10 тыс. жизней, унесенных голодом 1944–1945 гг. в Западной Голландии, — цифра сравнительно невеликая на фоне гибели миллионов людей в других странах во времена голодного мора. Но обстоятельства, вызвавшие голод в Голландии, таковы, что занимают особое место в истории. В отличие от других случаев мора, обусловленных природными бедствиями, пусть даже в сочетании с социальными факторами, в Голландии для голода не имелось никаких естественных предпосылок, он был искусственно организован гитлеровцами, оккупировавшими страну во время Второй мировой войны.

До начала войны голландцы жили на отличном рационе, содержащем большое количество продуктов животноводства, так как сельское хозяйство этой страны всегда являлось одним из наиболее хорошо развитых в Европе. Главными хлебными злаками здесь были пшеница и рожь. Тем не менее значительная часть продовольствия ввозилась из-за границы, в том числе фураж, а многие продукты, изготовленные в Голландии, экспортировались почти во все страны Европы. Разразившаяся в 1939 году война заставила голландцев сделать резервные запасы продовольствия на случай блокады, но эти усилия оказались недостаточными. К началу 1940 года на все продовольствие, включая и корм скоту, была введена карточная система.

Однако эта промежуточная мера не дала должного эффекта. В мае 1940 года гитлеровцы вторглись в Голландию. Оккупанты не только конфисковали все запасы продовольствия, но и отправляли для нужд своей армии 60% производимой в Голландии сельхозпродукции.

Голландцы, которым доставалось только 40% производимых ими же продуктов питания, были вынуждены ввести новые карточки, снизить, из-за острого дефицита фуража, производство свинины и мяса птицы и увеличить производство картофеля, требовавшее меньших затрат. Вполне естественно, что дела в восточной части страны, где были расположены фермы, шли лучше, чем в промышленном западном районе. И в целом население Голландии в течение нескольких лет не испытывало особых тягот голода.

В сентябре 1944 года голландское правительство, находясь в изгнании, объявило национальную железнодорожную забастовку, чтобы усложнить немцам переброску войск. В это самое время генерал Монтгомери начал воздушную атаку Арнгейма, расположенного на голландско-германской границе, как подготовку к продвижению союзнических войск в направлении Рура. Обе воюющие стороны понесли тяжелые потери. Атака провалилась, однако забастовка продолжалась.

В оккупированных странах все подчинялось закону возмездия. Потому Зейс-Инкварт, нацистский рейхскомиссар в Голландии, немедленно прекратил поставки продовольствия с севера и востока на запад Голландии. Рейхскомиссар предупредил, что, если забастовка немедленно не прекратится, ее результатом станет голод.

Так оно и случилось. К октябрю запасы продовольствия оскудели. Корабли с грузом продовольствия, стоявшие в гавани и готовые к отправке, были задержаны немцами, грузы конфи-

сковывались и уничтожались или их отсылали в Германию. Фабрики по производству продуктов, продовольственные склады были опустошены. Восточная Голландия оказалась изолирована от остального мира.

Те, кто мог, выезжали на поля за продуктами на велосипедах с корзинами. В скором времени на брошенных полях не осталось ни единой картофелины, ни единой свеклы. Люди начали умирать. Первыми погибали старики, потом одинокие люди, лишенные поддержки.

По мере того как голод усиливался, начали погибать целые семьи. В некоторых городах были организованы своеобразные «больницы для голодающих» — специальные пункты, где люди могли зарегистрироваться и некоторое время питаться. Потом их места занимали другие. Рацион в больницах, одинаковый как для персонала, так и для пациентов был более чем скуден.

Отчаявшиеся голландские врачи послали рейхскомиссару Зейс-Инкварту открытое письмо:

«Мы считаем вашу администрацию ответственной за острейшую нехватку самых необходимых продуктов в стране. Нужды и лишения голландского населения, проживающего в самых густонаселенных районах оккупированной территории, день ото дня усиливаются. Ежедневная порция, предназначенная для взрослого, содержит в себе всего 600—800 калорий, что составляет менее половины количества, необходимого для выживания взрослого человека, находящегося в состоянии покоя. И это меньше трети его потребности, если он работает. Небольшие запасы продуктов, которые удалось сделать людям, подходят к концу или уже иссякли, дополнительные пайки для больных и стариков тоже израсходованы.

В результате недоедания, нехватки одежды и предметов первой необходимости жизнеспособность наших граждан серьезно подорвана. Наблюдается увеличение неизлечимых заболеваний. Эти тяжелые последствия усугубляются нехваткой медикаментов, а также средств для стерилизации и дезинфекции. Увеличивается количество тяжелых случаев туберкулеза, дизентерии, брюшного тифа, детского паралича, в то время как эпидемии дифтерии и скарлатины достигли масштаба, неизвестного в Голландии прежде.

Вина за это целиком и полностью лежит на оккупационных властях. Во-первых, они нарушили международный закон, вывезя в 1940 году в Германию огромные резервные запасы продовольствия, а также изъяв в последующие годы значительное количество скота и сельскохозяйственной про-

дукции. Во-вторых, в 1944 году они конфисковали транспортные средства, лишив голландский народ возможности нормально распределять оставшиеся продукты на территории страны...»

Письмо, конечно же, осталось без ответа. Но к этому времени в войне наступил перелом. Британцы и американцы, узнав о голоде, сформировали бригады врачей и обученного персонала, которые должны были высадиться в Западной Голландии сразу после освобождения.

Получилось же так, что бригады спасателей вошли в Голландию даже раньше союзных войск. Зейс-Инкварт, после массы истеричных меморандумов, присланных из Берлина и настоятельно рекомендовавших устроить взрывы морских дамб и затопить Западную Голландию целиком, решил спасти свою жизнь путем обмена на сотрудничество с противником. Он тайно организовал встречу немецких и союзных офицеров и учредил гражданскую миссию, которая под флагом перемирия перешла линию фронта и начала лечение голодающих.

Участников миссии на улицах встретили изможденные люди, на лицах которых сияли улыбки. Их радость была разительно контрастной тому состоянию, в котором пребывали истощенные люди в больницах и у себя дома. Они опухли от голода и находились на грани смерти.

В официальном докладе специальной комиссии, опубликованном после освобождения Голландии, было сказано, что еще несколько дней и ситуация в Голландии превратилась бы «в страшную катастрофу. Если бы немецкие оккупационные силы сумели хотя бы на две-три недели задержать наступление союзных войск, ничто уже не спасло бы сотни тысяч голландцев от мучительной голодной смерти».

ЭФИОПИЯ 1983–1988 годы

Даже в лучшие времена Африка — по европейским меркам — является бедным континентом. Она находится в огромной зависимости от сельскохозяйственного производства, которое обеспечивает пищей 12 млн. людей в 12 странах. Ис-

пользуемые там методы ведения сельского хозяйства давно устарели и часто вызывают прямо противоположный эффект. Например, страны, прилегающие к Сахаре (Чад, Нигер, Мавритания, Мали, Верхняя Вольта, Гамбия, Кабо-Верде), из-за наступления пустыни (в среднем 8 км в год) постоянно теряют плодородные земли. А количество осадков за последние 20 лет уменьшилось на 25%.

Отсутствие дождей — чисто природное явление, но наступление песков в значительной степени обусловлено неразумным ведением сельского хозяйства и избытком сельскохозяйственных животных в прилегающих к пустыне странах. Юг Сахары, когда-то покрытый обильной растительностью, превратился теперь в голую, изъеденную эрозией полупустыню.

В таких странах, как Зимбабве, которая восстанавливает свою экономику после восьми лет войны, с ее обширной северо-западной территорией, страдающей из года в год от страшных засух, вряд ли в ближайшее время появится надежда на самообеспечение продуктами питания, и эти государства весьма зависят от импорта. А коррупция правительства в Гане привела к дефициту продовольствия для 10 млн. человек.

Итак, Африка была и остается регионом, над которым еще долго будет нависать смертельная угроза голода. Во всяком случае, до тех пор, пока во главе государств будут стоять коррумпированные, ведущие войны правительства и правительственные кланы.

Пожалуй, ни одно государство в Африке не может более наглядно подтвердить драматизм ситуации на собственном примере, чем Эфиопия. С 1983 года это государство страдает от засухи, голода и гражданской войны. Ее правительство проводило политику настоящего геноцида, используя голод. Эфиопия когда-то разыгрывалась в качестве пешки в противостоянии между Западом и Востоком. А точнее, между правительствами США и СССР, поддерживавшими местные правительства или воюющие группировки, чем еще более усугубляли общий беспорядок и нужду.

Стержневым годом в этой борьбе стал 1983-й. Поскольку в том году власть в Эфиопии захватило поддерживаемое СССР марксистское правительство, ООН потребовала заключить перемирие и положить конец вооруженному конфликту, так как ранее тот же СССР поддерживал эритрейских партизан, воевавших с императорскими войсками. Но в 1983 году также началась гражданская война между Северным и Южным Суданом. Здесь

поддерживаемое США правительство провозгласило себя демократическим, хотя входящие в него исламские фундаменталисты объявили о введении в действие в стране законов шариата, чем вызвали эскалацию борьбы между арабскими мусульманами на севере и христианами и другими верующими на юге. Военные действия, засуха, голод унесли в Эфиопии с 1983 по 1988 год более 1 млн. жизней.

Однако, чтобы разобраться в этом клубке бедствий, нужно вернуться на 20 лет назад.

В 1973 и 1974 гг. сотни тысяч человек в Западной и Восточной Африке страдали от голода, а западный мир был погружен в свои проблемы, связанные с экономическим кризисом, усугубленным повышением ОПЕК цен на нефть и нефтепродукты. В результате помощь голодающей Африке в то время практически не оказывалась. Как считают многие аналитики, это привело к настоящему голодному морю, более тяжелому, чем следовало ожидать. Своего апогея он достиг в 1983–1986 гг.

Тогда марксистское правительство Эфиопии ухватилось за высказанное учеными предположение о росте числа голодающих и использовало его в качестве ширмы, чтобы прикрыть свои затраты в 200 млн. долларов на празднование 10-й годовщины прихода к власти, в то время как миллионы бедных эфиопов жили под угрозой голодной смерти, а сотни гибли ежедневно.

Ситуация сложилась таким образом, что проблему можно было вполне успешно решить, обратившись в международные организации оказания помощи, которые в 1984 году начали наступление на голод и болезни. Но постоянные массовые миграции населения из одной части страны в другую, вызванные гражданской войной, а также войной с Сомали за спорные области Огадена, сделали невозможным планирование. Поставки продовольствия могли оказаться в избытке в одной части страны, в то время как в другой их совершенно не хватало, а именно там оказывалось большое число беженцев. Вопрос перераспределения гуманитарной помощи внутри страны вызывал большие сомнения, поскольку даже конвои под флагом ООН подвергались атакам со стороны сомалийских партизан.

Такие действия начались еще в 1980 году. В это время 1,8 млн. человек из 5 млн. голодающих в Эфиопии находились в провинции Огаден, где этнические сомалийцы проводили партизанские рейды на правительственные заставы и деревни. Часто подобные рейды совершались и в Гаму-Гофа на

юго-западе, где засуха была наиболее суровой. За год там не выпало ни капли дождя. Официальные представители ООН, посетившие Гаму-Гофа, Байе, Харар и Валло, отметили, что половина поголовья скота из 600 тыс. уже погибла от нехватки кормов.

На протяжении 1981—1982 гг. орошение в тех районах было невозможно, поскольку реки пересохли. В то же время приливы Индийского океана стали более высокими и сделали воду солоноватой, что также не способствовало урожайности.

В других африканских странах положение было не лучшим. Даже при условии, что в некоторых из них рынок был прекрасно развит, продуктов для торговли не хватало. Все больше и больше людей кочевало с одного места на другое, вспоминая о последних обильных дождях в районах к югу от Сахары в 1968 году.

Например, в Гане в 1983 году горячий январский ветер дул в два раза дольше обычного. Он принес пожары, которые уничтожили поля с урожаем и многие продовольственные склады. Вместе с засухой пожары стоили государству трети годового производства продовольствия.

Наконец, к середине 1983 года большая часть мирового сообщества спохватилась и повела массированную борьбу с голодом, охватившим Африку. В сентябре того же года ООН заставила правительство Эфиопии подписать перемирие с сомалийскими партизанами. Администрация США, которую в то время возглавлял Рональд Рейган, сначала противилась поставкам продовольствия марксистскому правительству Эфиопии, но потом пошла на уступки и значительно подняла расходы на оказание гуманитарной помощи, доведя их до 10 млн. долларов.

В конце 1984 года ООН опубликовала в «Нью-Йорк таймс» сообщение о том, что предположительно около 7 млн. эфиопов голодают. Многие умирали от сопутствующих недоеданию болезней.

Отряды ООН выяснили, в каких ужасных условиях жило население страны последние 10 лет. Когда к власти в результате кровавого переворота пришло марксистское правительство, оно не стало принимать никаких мер для орошения земель и улучшения технологии ведения сельского хозяйства. На севере же страны, в Эритрее, где существовала великолепная система оросительных каналов, позволявшая переживать даже самые сильные засухи, сельскому хозяйству был нанесен непоправимый урон. Правительственные войска разрушили каналы, чтобы

лишить эритрейских повстанцев возможности получать продовольствие, и тем самым обрекли на голод местное население. В результате сельскохозяйственная деятельность на севере страны довела землю до жалкого состояния, вызвав почти полную эрозию почв. Площадь выбиваемых домашним скотом лесов сократилась. Но все действия, предпринимаемые правительством, лишь ухудшали обстановку. С помощью принадлежащих ему корпораций сельскохозяйственного рынка правительство значительно снизило закупочные цены на зерно, чем лишило крестьян стимула увеличивать урожаи и продавать избытки государству.

«Фактически многие крестьяне предпочитают из избытков зерна создавать личные запасы, а не продавать его правительству за бесценок, — заметил один из представителей ООН. — Лучше торговать избытками на рынке, считают они, чем иметь те крохи, которые они получают от правительства».

Тем временем засуха продолжалась, и от голода ежедневно продолжали умирать сотни жителей Эфиопии. Ученые предполагали, что с мая 1981 года по май 1985 года полмиллиона человек умерло от нехватки продуктов питания.

«...Многие, особенно дети, на протяжении всей жизни будут страдать от голода и его последствий, включая отставание в физическом и умственном развитии», — заявил выездной представитель британской организации содействия «Оксфам» Хай Гойдер.

Объезжающие лагеря работники служб, которые кормили десятки тысяч человек ежедневно, оценивали состояние дел исключительно пессимистично. Впрочем, член независимой организации «Спасение детей» Уильям Дей заметил: «В Керене ситуация улучшилась. В центре распределения пищи, что в 350 км к северу от Аддис-Абебы, три недели назад ежедневно умирали 150 человек. Три дня назад (ноябрь 1984 года) эта цифра снизилась до 40».

Однако это было лишь сравнительным улучшением, так как люди продолжали гибнуть от голода. В высокогорных лагерях Эфиопии было очень холодно, в результате люди гибли там и от переохлаждения. Не имея другого убежища, они выкапывали землянки и сооружали вокруг них каменные заборы. Это было единственной защитой от мороза и ветра. Они не имели даже одеял, присылаемых международными организациями, — все одеяла немедленно переходили в распоряжение армии. В лагерях свирепствовали болезни. Тиф, пневмония, дизентерия, менингит и корь уносили жизни сотен людей.

В лагеря начали прибывать кочевники. Из циновок и палок они сооружали традиционные низкие хижины в форме капли, так называемые тыкули. Одна из их женщин в Хараре (Восточная Эфиопия) сказала в декабре 1985 года репортеру «Таймс»: «Все животные от засухи погибли, за три года мы лишились всего. У нас нет ни овец, ни коз, и нам не на что надеяться, даже если пойдут дожди».

Такая безысходность охватила многих из 1,2 млн. человек в Хараре, подвергнувшейся длительной засухе. Один из представителей организации спасения «Взаимодействие» назвал ее «зеленым голодом». «На полях растет сорго, но на нем нет ни единого зернышка. Кукуруза высохла на корню, так что в ближайшем будущем конца голоду не видно», — сделал он вывод.

К январю 1985 года помощь Эфиопии со стороны США возросла до 40 млн. долларов. Но правительство страны большую часть этих поставок пустило не по назначению. Продовольствие и одеяла были использованы в качестве приманки для предполагаемого перемещения жителей из бедных перенаселенных районов севера в плодородные малонаселенные районы юга. Скрытой целью этого действия, несомненно, был геноцид. Таким образом правительство избавлялось от потенциальных союзников эритрейских повстанцев. Изнуренные голодом и болезнями, сотни тысяч беженцев умирали в дороге, обочины которой уже были усеяны трупами животных и людей. А большая часть гуманитарной помощи оказывалась на армейских складах. В те годы только армия не страдала от голода.

Наконец, в 1986 году начались дожди. Но остальные проблемы с улучшением погодных условий не исчезли. «Нормальная» ситуация для Эфиопии означает импорт 15% необходимого для потребностей страны продовольствия и обеспечение продуктами питания 2,5 млн. человек. (Во время пика голодного мора в течение 1984—1986 гг. продукты питания получили 6,5 млн. человек.)

В январе 1987 года лидер Эфиопии полковник Менгисту Хайле Мариам начал трехлетнюю борьбу за полное обеспечение страны продовольствием. Он сказал, что «голод оставил в истории страны и в душах его людей неизгладимый след».

Высокие слова. Но хроническая недоплата фермерам за их продукцию и ужас переселения января 1985 года, который еще должен был повториться, заставили работников ООН усомниться в способности эфиопского правительства справиться с

нищетой, засухой и голодом. И не только это. В конце 1987 года конвой ООН, сопровождавший продовольствие в провинциях Эритрея и Тигре, которые подверглись засухе, был атакован людьми из антиправительственной группировки «Народный освободительный фронт Эритреи». Было подожжено 35 грузовиков, доставляющих продовольствие страдающим от голода эфиопам. Оно так и не попало по адресу.

Появились новые проблемы. Еще больший размах приобрела гражданская война в соседнем с Эфиопией Судане. Сотни тысяч беженцев из Судана стали переходить через западную границу Эфиопии. Они тысячи километров двигались пешком по дорогам Судана, которые, как несколько лет назад в Эфиопии, были усеяны трупами людей, погибших от голода или от пуль милиции.

Ввиду того, что правительство Судана являлось «демократическим», администрация Рейгана выделила ему в виде помощи 1,7 млрд. долларов. Свыше 1 млн. долларов в день должны были расходоваться на обеспечение продуктами питания голодающих. Но работники независимых гуманитарных организаций не были допущены в страну, а обязанность распределять пищу возложили на армию. В результате подавляющая часть поставок осталась в армии и не дошла до голодающего населения. Почти точь-в-точь повторялся эфиопский сценарий.

Обстановка еще более обострилась в связи с сильнейшими наводнениями, которые буквально парализовали Судан в августе 1988 года. Когда вода спала, прибывшие в разоренную страну многочисленные представители ООН и агентств спасения увидели в этом запустении явные признаки геноцида.

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ ЗАСУХ И СЛУЧАЕВ МАССОВОГО ГОЛОДА СТОЛЕТИЯ

(в скобках дано количество жертв)

1906, Российская империя, засуха и голод, (несколько десятков тысяч).

1909–1914, США, засуха и голод, (несколько тысяч).

1914, Российская империя, засуха и голод, (несколько тысяч).

1921–1923, Советская Россия, засуха и голод, (3 000 000).

1932–1933, СССР, засуха и голод, (от 3 000 000 до 10 000 000).

1934–1941, Средний Запад, США, засуха.

1939, сентябрь–ноябрь, Китай, голод, (200 000).

1942–1943, провинция Хунань, Китай, засуха и голод, (3 000 000).

1943, Индия, голод, (1 500 000).

1944–1945, Нидерланды, голод, (10 000).

1968–1973, Нигерия, засуха и голод, (10 0000).

1972, Индия, засуха.

1975, СССР, засуха.

1976, Великобритания, засуха.

1975–1978, Кампучия, голод, (более 1 000 000).

1983–1988, Эфиопия, засуха и голод, (более 1 000 000).

1997–1999, Северная Корея, голод, (2 000 000).

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ

Незыблемость земной поверхности, по которой мы ходим и ездим, если верить признанной повсеместно теории тектонических плит, является не более чем иллюзией. В соответствии с этим постулатом кажущаяся устойчивой поверхность Земли на самом деле состоит из непрерывно дрейфующих плит.

Согласно теории, в основе которой лежат открытия в области геологии, океанографии и геофизики, литосфера, или внешняя земная кора, делится на семь основных плит и двенадцать малых. Каждая из них имеет толщину примерно 100 км и покоится на менее устойчивом и более мягком слое, который называется астеносферой. На этих плитах хаотично нагромождены континенты, толщина которых составляет 70 км. Ученые выдвигают теорию, что причиной дрейфа плит является перераспределение тепловой энергии внутри Земли.

Во время этого процесса происходит столкновение между собой плит и целых континентов и их смещение относительно друг друга. Некоторые из них расходятся. Вдоль границ их перемещения происходят землетрясения и извержения вулканов.

Существуют две основные причины землетрясений. Одной из них являются процессы поверхностного характера, которые вызывают незначительные землетрясения. Эти процессы заключаются в том, что плиты, дрейфующие вдоль таких великих разломов, как, например, разлом Сан-Андреас в Калифорнии или Альпийский разлом в Новой Зеландии, действуют подобно ножницам, круша края друг друга. Вторая причина отражает более глубокие процессы, происходящие в зонах вдоль краев смещающихся плит, где ребра этих масс земной коры погружаются в земную мантию и на глубине около 500 км повторно всасываются, поглощаются. По этой причине происходят уже более крупные землетрясения.

Для наглядности можно представить следующее. Оболочка Земли — это как бы поверхность моря, волнующаяся от приливов и отливов. Твердый объект, натолкнувшийся на препятствие в каком-то месте под землей, может освободиться от сдерживающих его пут и устремиться к поверхности. Там, где он появляется на поверхности, происходят процессы, аналогичные тем, что идут в центре землетрясения. Место нахождения этого прорвавшегося на поверхность объекта называется эпицентром. Круги, расходящиеся от эпицентра, точно соответствуют волновому эффекту распространения колебаний, происходящему при землетрясении.

Едиственная поправка, которую может внести в эту аналогию действительность, состоит в том, что обычно землетрясения имеют несколько эпицентров одновременно на протяжении всей линии разлома. Таким образом, ударная волна и ее эффект обладают сложным рисунком и широкой зоной действия.

Землетрясение, как правило, начинается с легкого дрожания земли. Вслед за этим, порой стремительно, возникает серия сильных толчков, способных вызвать извержение вулкана, камнепад и даже разрывы земной поверхности. Участки земли могут подниматься и опускаться, провоцируя, в свою очередь, оползни и цунами — гигантские приливные волны, внезапно обрушивающиеся на прибрежные зоны (они еще называются сейсмическими волнами). И наконец, в завершающей стадии землетрясения наблюдается уменьшение силы вибрации.

Когда землетрясения происходят в городской зоне, разрушения обычно бывают значительными и носят катастрофический характер. При этом хрупкие, но возведенные на скальном основании строения лучше переносят землетрясения, чем более прочные, но возведенные на неустойчивой основе. Землетрясения сопровождаются величайшими трагедиями именно в последнем случае. За последние 4000 лет землетрясения и возникшие в их результате пожары, оползни, наводнения и иные последствия унесли жизни более 13 млн. человек.

Сейсмологи научились измерять силу и разрушительную мощь землетрясения. С помощью сейсмографов собирается информация о скорости распространения, глубине и длительности таких процессов. Существует два типа волн, проходящих в толще Земли. П-волны — первичные волны, имеющие компрессионный характер и распространяющиеся очень быстро. П-волны не проходят сквозь толщу воды. В-волны — вторичные волны, являющиеся поперечными и вызывающие вибрацию земли, перпендикулярную направлению их распространения.

Цунами вызываются третьим типом волн, которые называются Д-волнами (длинными волнами), расходящимися вокруг эпицентра землетрясения.

Важно отметить, что П-волны и В-волны при изменении плотности и твердости вещества, через которое проходят, тоже изменяются. Это позволяет ученым с большой долей уверенности говорить о точных границах всех трех слоев Земли: ядра, мантии и коры. (Землетрясение рождается в мантии и коре, извержение вулканов — в ядре.) Исчезновение В-волн на глубине более 3000 км указывает на то, что, по крайней мере, внешняя оболочка ядра Земли жидкая.

Интенсивность землетрясений измеряется двумя способами: по шкале Рихтера и по шкале Меркалли.

Шкала Рихтера была изобретена в 1933 году американским сейсмологом Чарльзом Ф. Рихтером и предполагает измерение величины энергии, освобожденной землетрясением в точке происхождения.

Эта шкала является логарифмической. То есть освобождаемая энергия измеряется баллами, когда каждый последующий больше предыдущего на единицу. Однако фактическая сила землетрясения увеличивается при этом в 10 раз, т. е. сила землетрясения, равная шести баллам по шкале Рихтера, будет в 10 раз больше той, которая обозначается пятью баллами.

У этой шкалы не существует верхнего или нижнего предела. Небольшие землетрясения оцениваются в пределах 0, а некоторые даже имеют отрицательное значение. Землетрясение до одного балла может быть зарегистрировано только сейсмографом. Колебания земли в 2 балла — это самые слабые землетрясения, ощущаемые людьми. А при землетрясении в 5 баллов освобождается столько же энергии, сколько при взрыве 100 тонн тринитротолуола (ТНТ).

Сильным считается землетрясение, достигшее по шкале Рихтера шести баллов и более. При землетрясении в 7 баллов по шкале Рихтера высвобождается энергия, равная энергии при взрыве 1 млн. тонн ТНТ. Случались и землетрясения в 8,5 балла.

Шкала же, разработанная итальянским сейсмологом Джузеппе Меркалли, учитывает влияние субъективных факторов. Они измеряют силу землетрясения по его воздействию на обитателей сейсмозоны: по повреждению строений, ранениям и гибели населения, а при слабом землетрясении — проснулись ли от него спящие люди. На шкале Меркалли есть 12 степеней, обозначаемых римскими цифрами. I степень обычно не ощущается людьми (разве что кроме самых чувствительных или нахо-

дящихся в подходящих для этого условиях). II степень ощущается большинством людей и вызывает небольшие подвижки малых предметов. При землетрясении IV степени в стенах могут образоваться трещины, при этом возникает эффект, похожий на удар в здание тяжелого транспортного средства.

При IX степени здание может быть сдвинуто с фундамента и иметь значительные трещины и повреждения. При XI степени почти не остается уцелевших зданий, мосты обрушиваются, в земле образуются глубокие расселины. При XII степени разрушения полные, а волны можно наблюдать прямо на поверхности земли.

Все землетрясения, описанные в данном разделе, имели не менее шести баллов по шкале Рихтера, а по шкале Меркалли классифицировались как землетрясения IX степени и выше. Исключения составляют лишь те, которые приносили чрезвычайно большие разрушения или огромные человеческие жертвы. При этом количество жертв не всегда было решающим фактором для отбора катастрофы. Весьма часто, особенно если это касается Китая, сведения чрезвычайно скудны и, несмотря на значимость землетрясения, автор посчитал возможным только упомянуть его в списке в конце раздела.

Всего же, согласно подсчетам американских ученых из Центра изучения землетрясений, в двадцатом столетии ежегодно регистрируется до 20 толчков силой от шести баллов и выше. К счастью, большинство из них происходит в ненаселенных районах. Тем не менее землетрясения ежегодно уносят в среднем 10 тыс. жизней.

САН-ФРАНЦИСКО, США 18 апреля 1906 года

Пожалуй, ни одно землетрясение в мировой истории не было лучше зарегистрировано и описано, чем легендарное землетрясение в Сан-Франциско 18 апреля 1906 года, когда, по оценкам специалистов, погибло от 500 до 700 человек, хотя некоторые считали, что количество жертв могло превысить тысячу; было разрушено 500 зданий. Пожар, вызванный не только землетрясением, но и неуклюжими попытками военных пресечь его с помощью динамита, полыхал три дня и уничтожил Сан-

Франциско почти начисто. Общий материальный ущерб, нанесенный городу, составил 500 млн. долларов.

Однако было бы неверным назвать это землетрясение сан-францисским, так как в действительности оно явилось следствием скольжения плит вдоль разлома Сан-Андреас на протяжении более 400 км. Кроме Сан-Франциско были сильно разрушены многие другие города. Со времени этого землетрясения разлом Сан-Андреас был изучен, вероятно, более подробно, чем какой-либо другой на земном шаре.

Землетрясение, сила которого достигла весьма большой мощности — 8,3 балла по шкале Рихтера (некоторые специалисты называли цифру 7,8 балла), разразилось в 5:13 утра. Эпицентр землетрясения находился всего в нескольких метрах от знаменитого моста «Золотые ворота». Подземный толчок был вызван внезапной подвижкой пород вдоль разлома Сан-Андреас. Большинство горожан еще спали. Они были разбужены самой дикой тряской, какую только можно представить, — «как будто терьер трясет крысу», отметил один из очевидцев, — и оглушительным грохотом рушившихся зданий. Над городом неслись безумный звон церковных колоколов, так как колокольни неистово раскачивались. Но многие уже не слышали этого звона, они погибли в собственных постелях под обвалившимися стенами и кровлями.

Землетрясение, по словам очевидцев, выглядело Апокалипсисом. Огромные здания за долю секунды превращались в груды развалин, круша водопровод и газовые линии. Одновременно в разных частях города возникли пожары. В земле разверзались и вновь смыкались огромные расселины и провалы, давя попавших туда людей и автомобили.

Незадолго до землетрясения в шикарном сан-францисском отеле «Палас» остановился всемирно известный тенор Энрико Карузо, который накануне выступил в оперном театре города в опере «Кармен». По иронии судьбы, за день до этого он узнал, что в его родном Неаполе произошло извержение Везувия. Тогда он сказал, задумчиво потирая бровь: «Вероятно, в том воля Божия, что я оказался так далеко».

Карузо крепко спал, как вдруг в 5 часов 13 минут он почувствовал, что его кровать резко сдвинулась с места, пересекла всю комнату, очутилась у противоположной стены, подскочила, как будто ее подбросили, вверх и со страшным стуком опустилась на пол. В тот же миг пол в номере Карузо, как и в других номерах, заколебался, затрещали стены, попадали и разлетелись вдребезги вазы и настенные часы, со звоном посыпались

оконные стекла. Раздавался сильный глухой гул, слышался грохот обвалов, доносившийся отовсюду — и снизу, и сверху.

Знаменитый тенор в ужасе вскочил с постели и попытался встать на усыпанный осколками стекла пол, уходивший из-под ног. В полутьме ему удалось найти дверь и открыть ее. Карузо очутился в коридоре, где уже собрались певицы, с которыми он пел, обезумевшие от страха. Некоторые выскочили в одних ночных рубашках, кое-кто успел наспех накинуть чужое платье или надеть на голову бугафорскую шляпу.

Все бросились вниз, в большой холл бельэтажа, и окружили персонал отеля и других постояльцев, испуганных не менее, чем они. «Это землетрясение», — из уст в уста передавалась жуткая новость. Хотя стены продолжали трещать и раздавался грохот падающих кирпичей и осыпающейся штукатурки, наступила некоторая передышка. Карузо взял себя в руки, бросился в свой номер, надел туфли и обмотал полотенцем горло, опасаясь за свой уникальный голос, а затем, схватив портрет Теодора Рузвельта с автографом, который тот подарил Карузо, стремглав кинулся вниз.

Сделал он это вовремя. Кто-то сказал, что отель может с минуты на минуту рухнуть, и началась паника. Все устремились к дверям. После подземного толчка Карузо вышел из гостиницы целый и невредимый, если не считать пережитого потрясения. Рассказывают, будто он боялся, что от пыли и стресса потеряет голос. Карузо приосанился и запел громко и чисто, успокоив себя и других оставшихся в живых людей.

Именно так это было или иначе, сказать сейчас трудно. Так же, как и встреча Карузо с подвыпившим Джоном Барримором, превратившаяся в анекдот. Вымысел и реальность тех событий переплелись столь тесно, что, вероятно, отделять их друг от друга теперь уже не имеет смысла.

Барримор — знаменитый актер того времени. Но не менее знаменит был он своей любовью к спиртному. Вечером накануне землетрясения он играл в пьесе Ричарда Дэвиса «Диктатор» на сцене театра «Коламбия» на Пауэлл-стрит. Но Барримора очень мало интересовала пьеса, гораздо больший интерес для него представляла чужая невеста, так как хорошеньких женщин он не пропускал. Когда произошло землетрясение, он в отеле «Сен-Фрэнсис» как раз занимался тем, что добивался благосклонности женщины. Одетый со вчерашнего дня в вечерний костюм, он оставил предмет своего увлечения, явившись публике у входа в гостиницу без единой царапины.

Наткнувшись на запертую дверь бара «Сен-Фрэнсис», он

выбрался через завалы на улицу и увидел рыдающего на перевернутом и разбитом экипаже полураздетого, с полотенцем вокруг шеи Энрико Карузо. Он прижимал к груди портрет Теодора Рузвельта. Это было все, что тенору удалось спасти из своего набитого добром гостиничного номера.

Щегольски одетый, во фраке, с бриллиантовыми запонками, Барримор окликнул Карузо: «Привет, старина. Унылая картина, правда?»

Карузо сначала мельком глянул на своего раздетого коллегу, потом посмотрел на него более внимательно и улыбнулся. Абсурдность ситуации изменила его настроение. «Мистер Барримор, — сказал Карузо, — знаете, вы единственный человек в Сан-Франциско, кто приоделся по случаю землетрясения».

Знаменитому тенору и нескольким его коллегам удалось сесть в последний поезд, отходивший в Нью-Йорк. «Никогда ноги моей здесь больше не будет, — клялся Карузо, — лучше уж я проведу остаток дней у подножия Везувия...»

В городе же творилось нечто невообразимое. Нарождающийся день оглушал грохотом обваливающихся домов. Огромная толпа собралась на площади Юнион-сквер, где, по крайней мере, не угрожала опасность погребения под обломками строений.

Разрушения везде были чудовищными, но в тех частях города, где улицы пролегали по насыпному грунту, земля была словно вздыблена волнами, которые раскалывали тротуары и скручивали в узел трамвайные рельсы, как если бы те были из растопленной замазки. Карнизы, трубы и все пышные украшения, которые так любили архитекторы того времени, обрушивались вниз, угрожая людям, находящимся на улицах.

Землетрясение началось с относительно слабых колебаний, которые, усиливаясь, достигли максимума примерно к концу сороковой секунды, а затем внезапно прекратились на 10 секунд. Потом колебания возобновились, еще более сильные, и продолжались около 25 секунд. Это был конец главного толчка. И хотя за ним последовало много более слабых толчков, ни один из них не был серьезным.

Каков же результат этой минуты сотрясений? На холмах, где здания были возведены на твердых породах, повреждения оказались относительно небольшими. Обрушились трубы, были разбиты окна, поломана мебель, побита посуда, попорчена арматура, но серьезных разрушений самих построек не было. А там, где здания стояли на менее твердой почве, между холмами, разрушения оказались очень сильные, особенно кирпичных домов. Самые же трагические разрушения произошли на побережье.

Буквально в один миг на Барбери-Коуст развалились сотни деревянных домишек, возведенных на зыбучих песках. Они превратились в неузнаваемые руины, погребя под собой обитателей. Весь район превратился в огромный «пудинг» толщиной до 5 м, состоящий из битого кирпича, сломанных деревянных балок, мертвых людей и лошадей.

С землей сровнялись жилые кварталы Девятой улицы и Брэннон-стрит. Писатель Уильям Бронсон так описал осевшие здания на походившей на американские горки выгнувшейся Дор-стрит: «...строй спотыкающихся пьяниц».

Весьма устойчивая на вид городская ратуша, расположенная на пересечении Мак-Алистер и Ларкин-стрит, стоимостью в 6 млн. долларов, превратилась в груды камня и покореженного железа. Ее армированный металлический купол напоминал треснувшее яйцо, а колонны разлетелись по улице, придавив прохожих.

Отель «Валенсия», находившийся в районе Мишн, просто ополз вниз и сложился, как аккордеон, при этом четыре верхних этажа оказались на месте нижних. Все его 80 постояльцев погибли.

Шпиль церкви Св. Патрика, Св. Джеймса, Св. Бригитты и Св. Доминика стали орудиями убийства, когда, сломавшись, упали вниз на бегущих по улицам людей. Улицы наполнились паникующими толпами сразу, как только по городу прокатилась первая волна землетрясения.

Вот как ярко описал пережитое очевидец катастрофы Сэм Вольф: «Улица шевелилась, словно по ней пробегали морские волны. Я двигался в направлении Маркет-стрит, у меня на пути обрушился дом. Он упал так близко, что я весь покрылся пылью, из-за которой поначалу даже ничего не мог видеть. Потом я увидел первые трупы. Они, подобно мясным тушам, штабелем были уложены в автомобиле. Они все были в крови, с разбитыми черепами, сломанными руками и ногами. Тут какой-то человек мне крикнул: «Берегись, тут провода под напряжением!» — и я едва избежал верной смерти».

Богато украшенные, величественные отели, придававшие облику Сан-Франциско благородный вид, завалились, как костяшки домино. «Денвер», «Космополитэн», «Брунсуик», «Палас», «Сен-Фрэнсис» — все они были разрушены полностью. «Фэрмонт» получил серьезные повреждения.

Деннис Т. Салливан, предусмотрительный и изобретательный глава пожарного департамента Сан-Франциско, в свое время разработал весьма рациональный план пресечения пожаров такого масштаба с помощью динамита. Но в первые же минуты

землетрясения он погиб. Поэтому его план был воплощен в жизнь более чем бездарно.

Мэром Сан-Франциско тогда был коррумпированный растратчик государственных средств (позже его сместили с должности и посадили в тюрьму) по имени Юджин Шмидт, которого вознес на столь высокий пост другой высокопоставленный взяточник Эйб Руиф. Оба эти мошенника до такой степени опустошили городскую казну, что в городе практически не осталось средств для осуществления мер безопасности по плану Салливана. Более того, Шмидт не имел представления о том, как управлять городом. Еще меньше у него было представления о том, как спасти его от огненной смерти.

Для оценки ущерба, причиненного самим землетрясением, не было времени. Упавшие или заваленные трубы и разбитые печи вызвали пожары в пятидесяти местах одновременно. Большая часть пожарных станций была разрушена, а система сигнализации выведена из строя. Тем не менее пожарные службы быстро пришли в себя и начали работать. Вначале их действия были успешными, но вскоре вода из брандспойтов стала сочиться тонкими струйками, а затем совсем перестала идти. Стало ясно, что главная водная магистраль разрушена и нужно продолжать борьбу с огнем без нормального снабжения водой. Пожарные качали воду из канав, цистерн и колодцев и даже из залива, но постепенно огонь взял верх. Пламя перескакивало с одного строения на другое быстрее, чем его удавалось сбить. Из-за того, что температура неимоверно поднялась, здания, которые при других условиях были бы огнестойкими, вспыхивали, так как их внутренняя отделка нагревалась выше точки воспламенения. Чтобы преградить путь огню, пожарные пытались воспользоваться динамитом, как это планировал Салливан, но и это не дало результатов: огонь двигался слишком быстро. К полуночи 18 апреля почти вся деловая часть Сан-Франциско была полностью уничтожена.

За эту задачу взялся самозванный военный диктатор — бригадный генерал Фредерик Фанстон, который, не посоветовавшись с гражданскими властями, ввел в городе военное положение и призвал в него войска из ближайшего гарнизона Президио. Ровно в 7 утра 19 апреля в Сан-Франциско вошли войска с примкнутыми штыками и приказом стрелять в каждого попавшегося на глаза мародера.

Как и следовало ожидать, военные столкнулись с массовыми беспорядками, возникшими после землетрясения. Бездомные бандиты с Барбари-Коуст врываются в бары, разоряли

склады, грабили магазины, ломали двери банков и вскрывали сейфы.

В самый разгар неразберихи толпа подонков устремилась к зданию Монетного двора США, чтобы ограбить его. Но их достойно встретили ряды полицейских, вооруженных служащих, солдат и просто бдительных граждан. Они заставили грабителей повернуть вспять, оставив близ объекта нападения 34 убитых. А 39 млн. долларов золотом и серебром были сохранены.

Тем временем мэр Шмидт сделал то, что имел право сделать только президент США: он задним числом одобрил неконституционные действия генерала Фанстона. И войска, часто сопровождаемые добровольцами, выслеживали мародеров, открывали пальбу и устанавливали импровизированные виселицы. С нарушителями закона (а зачастую и с теми, кто ничего противозаконного не совершил) расправлялись на месте без суда и следствия. Когда мэру доложили о расправах, он высказался в их поддержку. Одновременно с законными арестами продолжались самосуды.

Еще больший вред принесли попытки солдат остановить пожары. Бездумно подкладывая динамитные шашки, они скорее усиливали огонь, чем тушили. Чаще всего они закладывали слишком большие заряды и вместо того, чтобы создавать встречное пламя, просто разрушали уцелевшие здания. В воздухе летали горящие матрацы, что, кстати, и послужило причиной пожара в Чайнатауне.

Такое своеобразное «срывание маски», по выражению одного писателя того времени, с лица Чайнатауна не только обнажило опиумные притоны, но и выпустило на свободу тысячи и тысячи крыс. Полчища грызунов, большая часть которых была инфицирована бубонной чумой, завезенной через Тихий океан с Востока, подгоняемые горящими углями, устремились по улицам к трущобам Чайнатауна. Они пронеслись по городу, кусая людей. В течение года потом сообщалось о 150 случаях заболевания чумой в результате крысиных укусов. Половина Сан-Франциско была объята огнем, горожане штурмовали идущие в Окленд переполненные паромы или поднимались на холмы, лишь бы не сгореть в пожаре. Все водопроводы города были разрушены. Но на Телеграф-Хилл итальянская община нашла довольно оригинальный выход из положения. Там опустошили винные погреба, использовав 800 л вина вместо воды для тушения пожара. Один очевидец описал это так: «В ход пошли бочонки с вином, и бригада тушения перешла от воды к вину. В вине

мочили одеяла и ими сбивали пламя. С кроватей снимали постельное белье, мочили его в вине и развешивали с подветренной стороны домов, оберегая их от огня. Мужчины залезали на крыши и обливали вином их деревянные части».

Пожары продолжались еще три дня, в трех направлениях. Постепенно они были укрощены настойчивыми усилиями пожарных, использовавших то ограниченное количество воды, которое смогли найти в цистернах, а также благодаря применению взрывов. Целые кварталы далеко впереди на пути огня были заминированы, а затем подорваны, чтобы обеспечить эффективный обрыв огня. К утру 21 апреля последние пожары, угрожавшие с севера прибрежной полосе и докам, были подавлены объединенными усилиями пожарных на суше и пожарных судов со стороны залива.

К тому времени остро стала ощущаться нехватка продовольствия. Вымогатели за булку хлеба стали требовать целый доллар, водители за перевозку имущества на расстояние 10–12 домов брали 1000 долларов, стакан воды стоил 50 центов.

В ответ на это войска открыли продовольственные склады и стали распределять еду среди населения. Более 75 тыс. беженцев переправились на паромах в Окленд, а оттуда в Беркли, Аламе-ду и Беницию.

Теперь город мог подсчитать свои потери. Пожарами было охвачено 490 кварталов, или 1052 гектара. Было разрушено 30 школ, 80 церквей и монастырей, лишилось жилища 250 тыс. человек, погибло около 700, при этом немалую часть погибших составили пациенты местной клиники для душевнобольных — под руинами клиники нашли свою смерть 270 человек. Городская ратуша с ее документами, библиотеки, суды и тюрьмы, театры и рестораны перестали существовать.

На разрушения и опустошение было больно смотреть. 500 млн. долларов в 1906 году, которые сегодня равняются сотням миллиардов долларов, — такой материальный ущерб был нанесен городу. Деньги, которые могли бы пойти на восстановление города, сгорели вместе с банками, где хранились. Только небольшой частный банк, возглавляемый итальянцем Амадео Джаннини, сумел сохранить 80 тыс. долларов своих вкладчиков и выдавал их каждому, кто хотел строиться. Такой альтруистский поступок ознаменовал собой рождение знаменитого «Бэнк-оф-Америка».

Город поднялся из пепла, как сказочный феникс. Но для тех, кто был там в те трагические дни, воспоминания об этом аде навсегда останутся в памяти. Один старик, услышав мольбы

придавленного обломками здания человека, из милосердия убил его, а потом подошел к полицейскому сдаваться. Усталый сержант посмотрел ему в глаза и сказал: «Иди домой, старик. Сегодня гибнет Сан-Франциско, и теперь не имеет значения, как именно».

МЕССИНА, ИТАЛИЯ 28 декабря 1908 года

Согласно разным источникам, во время землетрясения, произошедшего в Италии 28 декабря 1908 года и превратившего в руины город Мессину и еще 25 населенных пунктов по соседству, погибли от 160 тыс. до 250 тыс. человек.

Одно из самых ужасных землетрясений за всю историю их регистрации зародилось под водами Мессинского пролива в 5:25 утра 28 декабря 1908 года. Официальная статистика сообщала о 160 тыс. погибших, но профессор обсерватории Этны Антонио Риокс настаивал, что погибших было почти на сто тысяч больше — 250 тыс. К подобному мнению склонялись и журналисты, опубликовавшие 2 января цифру 200 тыс.

Такие страшные человеческие жертвы вполне согласуются с тем фактом, что сицилийский город Мессина был практически стерт с лица земли. В городе уцелело единственное здание — укрепленный металлом дом одного эксцентричного коммерсанта. Даже в самых первых сообщениях говорилось, что только в Мессине погибло около 85 тыс. человек и 90% города было превращено в пыль. В радиусе 200 км от эпицентра землетрясения были разрушены все города и поселки, как на самой Сицилии, так и в провинции Калабрия, находящейся на Апеннинском полуострове. Среди них — Реджо-ди-Калабрия (погибли 25 тыс. человек при населении 34 тыс.), Калтаниссетта, Патти, Аугуста, Минео, Наро, Марианополи, Терранова, Патерно, Виттория, Чиарамонто, Ното, Флорида, Каннителла, Лаззаро, Сцилла, Сан-Джованни, Семинариа, Рипоста, Барбара, Консенца, Касано, Пальми, Катания, Кастрореале.

Землетрясение прокатилось по этой области со свирепостью дьявольского бесчинства. Одновременно с подземными толчками на нее обрушились ураганной силы ветры, 15-метровая приливная волна, двигавшаяся со скоростью до 1000 км/ч,

и ливневые дожди. И все это в кромешной тьме, обычно предшествующей рассвету. Неудивительно, что большинство из тех немногих людей, переживших этот кошмар, потеряли рассудок.

Первый толчок поднял людей с кроватей в 5:25 утра. Второй нарастающий толчок длился около 10 секунд. Затем толчки следовали один за другим, как будто велась артиллерийская подготовка. Длительность каждого толчка составляла от 35 до 45 секунд. От каждого очередного колебания земной поверхности разваливались все новые здания.

В руины превратился Большой Норманнский собор Благовещенья, на протяжении многих столетий хранивший в своих стенах сокровища древнего искусства. Теперь они покоились под гранитными обломками. В прах рассыпались замечательные архитектурные творения — театры Мунизоне и Виктора Эммануила. Роскошные, переполненные туристами гостиницы «Виктория», «Метрополь», «Тринакрия» и «Франция» похоронили под обломками всех своих постояльцев. Рухнул собор Диомо — еще одно хранилище бесценных сокровищ искусства. Уцелела только колоссальная мозаичная фигура Христа на куполе апсиды восточной оконечности собора.

Вот что рассказал один из немногих выживших очевидцев Александр Худ: «...с торжественно-спокойным выражением лица и поднятой в знак благословения рукой, каким он пребывал на протяжении пяти или более сотен лет, бесстрастно взирал Христос на исполинские глыбы гранита с золотыми капителями, которые когда-то были колоннами храма Нептуна в Фаро, а теперь, распростерты, лежали перед ним, частично или полностью закрытые разбитыми фресками и обломками крыши, перемешанными с обломками мраморных надгробий и инкрустированного алтаря, позолоченных фигур ангелов и скульптур святых... С мозаикой, с арками и карнизами, со всем тем, что делало собор Диомо величайшей сокровищницей искусства».

Монастыри, тоже хранившие произведения искусства, рухнули, уничтожив свои богатства. Замок Дуранте похоронил под обломками коллекцию доисторических произведений искусства.

Но все это составляло лишь небольшую часть трагедии. Целые городские кварталы, обрушившись, погребли своих обитателей. Развалины армейских казарм Сантелиа стали братской могилой спавших солдат. В своих домах погибли начальник полиции и большинство представителей городских властей. Земле-

трясение освободило в тюрьме Капуччини 750 заключенных. Им повезло, и они уцелели. Преступники разбрелись по улицам, грабежами и убийствами создавая дополнительную опасность для горожан.

Когда, наконец, толчки прекратились, из 147 тыс. жителей в живых остались 65 тыс. Остальные погибли. Кто был раздавлен обломками, кто сгорел в пожарах, возникших из-за повреждения газопровода, кто утонул в водах разлившихся городских резервуаров. Жители прибрежной полосы подверглись ударам приливной волны. Жестокость землетрясения ощутили на себе и сильные мира сего. Архиепископ Мессины, чудом избежавший смерти, пять дней провел под обломками своего дома. В то же время в городе находилась монаршая чета Италии. Король едва не погиб под обвалившейся стеной, а королеву чуть не затоптала толпа, убегающая в панике после второго толчка.

Капитан валлийского парохода «Эфонуен» Оуенс так описал положение в порту в тот день: «Стрелки компаса плясали как бешеные. Дико завывал ветер, волны бились о борт и перехлестывали через палубу. Вокруг творились невообразимые и жуткие вещи. На морской поверхности образовывались впадины, достигавшие порой глубины 3—9 метров... Вода стала сначала синевато-багровой, а потом побелела от пены...»

Моряки с кораблей, стоявших в гавани и позже пришедших в порт, спасли не одну жизнь и в хаотической, вышедшей из-под контроля ситуации фактически восстановили порядок в городе.

В гостинице «Тринакрия» оставшиеся в живых постояльцы оказались заточены в уцелевших углах комнат, заваленными со всех сторон обломками. Кое-кого из них, находившихся на высоте десяти этажей, вызволили упоминавшийся выше капитан Оуенс и его первый помощник Рид.

Тот же Рид и моряк по имени Смит, услышав крики о помощи, бросились спасать семью, которая забилась на балкон в полуразрушенной гостинице. Моряки вскарабкались на нижний балкон и попросили загнанных в ловушку перепуганных людей сбросить шнур с камнем на конце. Поймав камень, моряки привязали к шнуру манильский канат и, поскольку от продолжавшихся колебаний балкон непрерывно качался, Смит сам укрепил канат и с помощью Рида помог спуститься на землю десяти детям и нескольким взрослым.

Тем временем хаос в городе стал превращаться в настоящий ад. Чтобы снять с погибших кольца и перстни, грабители обру-

бали им пальцы. Голодные люди на полуразрушенных продовольственных складах забивали друг друга до смерти из-за куска хлеба.

Наконец, на рассвете следующего дня в Мессинский пролив вошли русские корабли, которые, приняв сообщение о трагедии, прибыли из Агоаты. Шестьсот русских моряков сошли на берег и, организовав спасательные отряды, довольно быстро создали в городе некое подобие порядка и законности. Они произвели облаву на мародеров и нескольких казнили на месте преступления. Под открытым небом русские моряки развернули госпиталь, где уже в первый час работы была оказана помощь тысяче пострадавших.

Военные моряки Британии прибыли к полудню. Они организовали походные кухни и тоже помогли восстанавливать порядок.

А вот военно-морской флот США не очень спешил на помощь разрушенной Мессине. Годом раньше американцы были уязвлены отказом британского губернатора острова Ямайка, пострадавшего от землетрясения, принять помощь. Поэтому американский флот, находившийся в Красном море, поначалу не откликнулся на призывы о помощи, исходящие от корабля короля Италии Виктора Эммануила. Но через несколько недель, изменив свое первоначальное решение, правительство Америки выделило городу, буквально стертому стихийным бедствием с лица земли, материальную помощь на сумму в 800 тыс. долларов. Кстати, общая сумма материальных потерь составила около миллиарда долларов.

Шведский писатель Алекс Мант, находившийся в Мессине во время катастрофы, описал тяготы голодных людей, лишенных всяких средств к существованию: «На песке, еще живая, лежала огромная акула. Я голодными глазами смотрел, как ее разделявают, надеясь урвать хотя бы кусочек... По ночам среди руин бродили целые стаи бездомных собак и кошек, пока какому-либо счастливцу не удавалось поймать кого-нибудь из животных и съесть. Я и сам поджаривал кошку на спиртовке».

Весной с помощью субсидий нескольких стран Мессина была заново отстроена неподалеку от прежнего места. Через несколько лет был реконструирован и старый город.

Мессинскому проливу всегда отводилась мрачная роль в классической мифологии. Именно там находились жуткие Сцилла и Харибда, от которых удалось спастись Одиссею. Жители же Мессины спустя почти два тысячелетия оказались не столь удачливы.

ПРОВИНЦИЯ ГАНЬСУ, КИТАЙ

16 декабря 1920 года

Разразившееся в китайской провинции Ганьсу землетрясение силой 8,6 балла по шкале Рихтера унесло 16 декабря 1920 года 180 тыс. жизней. Еще 20 тыс. человек, оставшись без крова, погибли от мороза.

Землетрясение 1920 года в Ганьсу оказалось самым сильным и самым смертоносным из всех когда-либо пережитых в мире. Эту сейсмическую катастрофу грандиозных масштабов, повлекшую за собой резкие изменения рельефа, можно сопоставить с великим чилийским землетрясением 1960 года, когда «двигались горы», как говорили пережившие катастрофу очевидцы. При землетрясении погибло свыше 200 тыс. человек. В почве открылись зияющие трещины, города были уничтожены до последнего кирпича, исчезли даже следы улиц, мощные толщи пород стали буквально стекать со склонов, словно растопленный воск, наползая друг на друга, образуя холмы, похожие на гигантские кротовины высотой до 30 м, и поглощая целые селения; выше вновь образовавшихся холмов запруженные реки разлились озерами.

Площадь пораженной бедствием зоны, охватившей, кроме Ганьсу, еще и провинции Шэньси, Шаньси, Хубей, Сычуань, Чжецзянь и южную часть Монголии, включая десять больших городов, составила 450 на 150 км, то есть территорию, равную почти половине Франции. Пострадавший район находился в центре «страны лёсса» — плодородной пыли, нанесенной ветрами из пустыни Гоби и сибирских степей еще с начала четвертичного периода и скопившейся в огромные лёссовые толщи на землях восточного Китая. Плодородие почв привело к относительно высокой плотности населения в этих краях, чем можно объяснить и большое число жертв во время землетрясения.

Кроме разрушений, причиненных непосредственно самим землетрясением и провалами земной поверхности, ситуацию обострили спровоцированные им оползни. Мало того, что территория Ганьсу горная местность, она еще изобилует пещерами с залежами лёсса — очень мелкого и подвижного песка. Приведенные землетрясением в движение, эти толщи, будто потоки воды, устремились вниз по склонам гор, увлекая за собой тяжелые каменные глыбы и гигантские куски торфа и дерна.

В ту жуткую зимнюю ночь именно лёсс оказался главным виновником гибели людей: лёссовые толщи не только двигались целыми холмами, погребая людей на открытой местности, но и заживо замуrowали десятки тысяч человек, живших в пещерах (в том районе люди зачастую вырывают себе жилища в рыхлых склонах холмов, это проще и несоизмеримо дешевле, чем строить обычный дом). Лишь в одной вместительной пещере такого рода знаменитый мусульманский пророк по имени Ма Благодатный и триста его приверженцев были отрезаны от мира и обречены на медленную мучительную смерть. В течение месяца родственники и единоверцы погибших раскапывали лёссовый покров, навсегда сомкнувшийся над тем местом, где находилась пещера, но все их усилия были тщетны.

К несчастью, землетрясение произошло как раз в то время, когда наступившая ночь и холод заставили почти все население укрыться в жилищах. В 7:30 вечера послышался глухой шум, доносившийся с севера, «будто тяжело груженные огромные машины с бешеной скоростью мчались по разбитой дороге». Вот что рассказывает о своих личных впечатлениях один миссионер:

«Услышав шум, я подумал, что это землетрясение, и, погасив лампу, выбежал из дома. Но едва я очутился на улице, как почувствовал страшный удар в спину. Широко расставив ноги, словно пьяница, пытающийся удержать равновесие, я ощущал под собой сильные вращательные движения земли; на следующий день все те немногие статуи, которые не упали со своих пьедесталов, оказались повернутыми лицом к стене. Этот первый и самый сильный толчок длился 2 минуты, а за ним так быстро последовали еще пять или шесть других, что их было почти невозможно отделить один от другого. Поэтому нет ничего удивительного, что мои собратья считают, будто произошел только один-единственный длинный толчок, длившийся 6—8 минут: толчки следовали один за другим с интервалом в несколько секунд и сопровождались оглушительным грохотом рушившихся домов, криками людей и ревом животных, доносившимся из-под обломков зданий. Слышать эти крики было ужасно, они никогда не изгладятся из памяти!

После этого самого страшного толчка до самой полуночи продолжались сотрясения, сначала с интервалом в 10—15 минут, затем 15—20 и, наконец, 20—25; толчки сопровождались сильным подземным гулом. После полуночи толчки все еще

продолжались, но постепенно ослабевая и с интервалами уже 30—40 минут. Около 3—4 часов утра поднялся необычайно сильный ветер, и на следующий день за зловещей серо-голубой завесой тумана нельзя было различить даже гор, возвышавшихся напротив...»

Возникшие оползни были еще более грандиозными, чем впоследствии в Чили: это объясняется тем, что район Ганьсу находился прямо в эпицентральной зоне. В местности, получившей название Долины Смерти, семь гигантских оползней срезали склоны гор и погребли под собой фермы и селения.

Один дом, захваченный оползнем, был перенесен на движущейся массе пород и каким-то чудом остался на поверхности. Так он проделал путь более 800 м по течению лавины, пока два других оползня, двигавшиеся с боков, не пересекли ее путь и не заставили изменить направление. Тогда лавина прошла по небольшой боковой долине и поднялась по ней вверх почти на целый километр. В крошечной тьме, среди оглушительного грохота мужчина и ребенок в доме были объяты невообразимым ужасом, ничего не понимая в том кошмаре, в который они столь внезапно погрузились. На заре перед ними открылась чудовищная картина: «сдвинулись горы», и они больше не узнавали родные места. Неподалеку участок дороги длиной в 400 м вместе с окаймлявшими его высокими тополями переместился вниз на полторы тысячи метров, практически не изменившись, и деревья, как и прежде, стояли вдоль дороги. Но в других местах вместо холмов появились озера, а долины превратились в холмы.

Правда, в одном случае массивный оползень спас от гибели целую деревушку, расположенную на стыке двух долин, называемом Провал Семьи Свенюв. Деревушка уже пострадала от первого подземного толчка, потеряв десятую часть населения и почти столько же строений. Гигантский же оползень, приведенный в движение тем самым первым толчком, с грохотом покатился по склону. Он непременно похоронил бы под собой уцелевших жителей деревни, но, на их счастье, две гигантские глыбы земли до этого столкнулись на склоне как раз выше деревни и образовали подобие дамбы. Она-то и преградила путь оползню.

Другие плотины, образованные камнями и завалами деревьев, пришлось немедленно разобрать, чтобы избежать опасности наводнений. Оставшимся в живых 10 тыс. жителей ничего не оставалось делать, как в течение нескольких дней после катастрофы заниматься именно этой работой.

В этой катастрофе проявился ряд особенностей, повторившихся в чилийском землетрясении 1960 года: чрезвычайно продолжительный главный толчок, за которым следует много сильных повторных толчков, и колоссальные оползни. Оползни в Ганьсу по своим масштабам намного превосходили те, которые сорок лет спустя имели место в Лидийских Кордильерах, и такую разницу можно объяснить характером грунта и тем фактом, что район Ганьсу находился прямо в эпицентральной зоне.

Сохранились свидетельства еще одного очевидца, необычные своими ощущениями и нетипичные для большинства переживших землетрясение: «С трудом можно было удержаться на ногах. Надо было расставить ноги и стать в направлении распространения сейсмических волн, то есть так, чтобы одна нога стояла в направлении на северо-запад, а другая — на юго-восток. Эти волны следовали друг за другом со скоростью около двух волн в секунду. Такая необычная качка вызывала сильное недомогание, морскую болезнь на суше».

ИОКОГАМА, ЯПОНИЯ 1 сентября 1923 года

Того ужаса, что принесло японцам землетрясение 1 сентября 1923 года, с лихвой хватило бы на сотню других землетрясений. Подводное землетрясение, которому предшествовал тайфун без дождей и вслед за которым пришел смерч, в ярости терзало Токио и Иокогаму. Сопровождавшие его сильные ветры послужили причиной обширных, вышедших из-под контроля пожаров. По приблизительным подсчетам, 143 тыс. человек погибли, 200 тыс. получили ранения и 500 тыс. остались без крыши над головой.

Европейцы обычно называют это землетрясение Токийским или Иокогамским, но японские авторы ссылаются на него как на Квантское землетрясение, так как Кванто — название большого района, в котором оно ощущалось.

Фокус землетрясения находился под заливом Сагами. Во многих небольших городах, расположенных вдоль берегов этого залива, до 50% домов было полностью разрушено. В некоторых случаях эта цифра превышала 80% и более. Повреждения оказа-

лись наибольшими в тех городах или тех частях городов, которые были построены на рыхлом аллювии, и гораздо меньшими в районах с каменистой почвой. В одних городах ущерб был вызван еще и огнем, в других — водой. Произошло заметное изменение глубины залива. В связи с этим образовалась приливная волна, которая на западном побережье взметнулась до высоты 10 м и причинила много разрушений.

Первые толчки начались в полдень, когда в большинстве жилищ разожгли очаги для приготовления пищи к обеду. Именно это обстоятельство послужило причиной бесконтрольных пожаров, бушевавших в обоих городах на протяжении двух дней.

В эпицентральной зоне наблюдалось много явлений, связанных с грунтовыми водами, таких, например, как природные фонтаны. Воды изливались при прохождении сейсмических волн; в некоторых случаях эти воды несли с собой песок, оставляя миниатюрные песчаные кратеры, которые обозначали положение фонтанов. В одном месте сваи древнего, давно забытого моста, построенного более 700 лет назад, были вынесены на поверхность — очевидно, движением грунтовых вод.

Несмотря на то что действие землетрясения было самым сильным на площади вокруг залива, количество жертв не достигло там катастрофических размеров, так как поселения в этом районе были относительно небольшими и малолюдными. Настоящий ужас царил в двух главных городах района.

В 1923 году в Токио началось современное строительство. Основным среди новых зданий было здание отеля «Империал», спроектированного знаменитым архитектором Фрэнком Ллойдом Райтом, который учел трагический опыт землетрясения в Сан-Франциско и предусмотрел, чтобы не только гостиница, но даже декоративный бассейн у ее входа были сооружены из стальных рам, поддающихся растягиванию и сжатию. По его проекту строение было воздвигнуто на скальном ложе и имело диагональные стойки для предохранения от боковых сдвигов. Здание отеля «Империал» оказалось одним из немногих, которые выдержали подземные толчки, а его декоративный бассейн стал для поставленных в безвыходное положение пожарных единственным источником воды.

Раздуваемое ветрами пламя пожара достигало 6—9 м в высоту, ни здания, ни люди не могли уцелеть в этом огненном аду. В токийском порту тысячи людей бросались в воду, чтобы не сгореть. Только ухватившись за борта судов и плавающие части доков, сброшенных в воду землетрясением, они чувствовали се-

бя в безопасности. Но их безопасности пришел конец, когда внезапно с оглушительным грохотом взорвалось гигантское сооружение Стандарт-Ойл-Билдинг со всеми его резервуарами нефти и около 100 тыс. тонн нефти было выброшено в Иокогамский залив. Залив тут же вспыхнул, и жертвами огня стали спасавшиеся в воде люди.

Иокогаму постигла та же участь. Через несколько часов после землетрясения город превратился в огромное ревущее море огня, который из-за отсутствия воды вышел из-под контроля пожарных.

Иокогама, главный порт Японии, расположен на западном берегу Токийского залива, от эпицентра его отделяло примерно 65 км. По рассказам очевидцев, землетрясение возвестило о себе подземным ревом, вслед за которым почти немедленно последовала неистовая тряска. В городе обрушилась почти пятая часть зданий. Землетрясение разразилось около полудня, когда в большинстве домов готовились к обеду. Почти тотчас же во многих местах возникли пожары — согласно подсчетам, их было 208. Вначале небольшие, они, однако, не поддавались тушению, поскольку все противопожарное оборудование оказалось разрушенным землетрясением. Огонь подхватывался сильным ветром, и локальные пожары соединялись друг с другом. Люди, которые не погибли под руинами, пытались спастись бегством от постоянно меняющегося фронта огня. Путь им преграждали груды обломков разрушенных зданий и тротуары, разбитые землетрясением. Когда землетрясение закончилось, насчитывалось около 27 тыс. погибших и пропавших без вести и более 40 тыс. раненых, 70 тыс. домов было уничтожено землетрясением и пожарами.

В гавани Иокогамы стоял собиравшийся к отходу в плавание лайнер «Эмпресс-оф-Австралия». Вдруг пристань под провожающими заходила ходуном и стала рушиться. Большинству провожающих удалось избежать гибели, но сам корабль, подбрасываемый качкой в гавани, вышел из строя, так как один из его винтов зацепился за якорную цепь стоявшего рядом судна. То, что он не смог отчалить, стало для очень многих большой удачей: свыше 2 тыс. человек, спасаясь от огня, бросились к кораблю и были подняты на борт.

Но многие люди, находившиеся возле порта Иокогамы, оказались менее удачливыми. В одном общественном парке сотни людей попрыгали в водоемы в поисках защиты от огня, однако вскоре поняли, что защита ненадежна. От летавших в воздухе горящих обломков стали загораться их волосы. И только

облепившись мокрой грязью, некоторые из них сумели потушить на себе пламя. В соседнем иокогамском парке в окружение огня попали 24 тыс. человек. Когда огонь вокруг них сомкнулся, некоторые бросились в парковую лагуну. Но жар был такой, что вода в ней начала испаряться, и люди практически сварились заживо.

В окрестностях города царил не меньший кошмар. В некоторых местах земля буквально переворачивалась. Так, мост возле деревушки Хигигасаки, которому было 750 лет, сначала ушел под землю, а потом, как ни в чем не бывало, снова оказался на поверхности.

Почва становилась жидкой и заглатывала людей и деревья, оставляя от огромных деревьев на поверхности только верхушки. Картофельные клубни вырывались из земли и летали по воздуху, как теннисные мячи.

По сельской местности прошли гигантские оползни. С верхних склонов горы Танзава сорвался целый лесной массив и со скоростью 100 км/ч двинулся вниз, снеся по дороге деревню и железнодорожную линию. Он рухнул в залив Сагами, который на многие километры стал красным, как кровь.

Пассажирский поезд, стоявший на станции Небукава с двумястами пассажиров в вагонах, был сброшен с рельсов другим оползнем, который унес поезд и еще одну деревню в залив Сагами, губя все на пути. Никто из пассажиров того поезда не спасся.

В 16 часов, когда казалось, что уже ничто не может ухудшить и без того ужасное положение, пришла новая беда. Над рекой Сумида зародился смерч, который начал крушить лодки со спасавшимися от огня людьми. Потом он начал играть с огненными шарами и швырять их за реку. Один из таких шаров угодил в огромный склад с военной одеждой и укравшимися там 40 тыс. беглецами. В считанные секунды убежище превратилось в сущий ад, спастись удалось лишь десятку человек.

Связь была полностью нарушена. Представителям власти, которые не знали размеров катастрофы и думали, что только их город подвергся землетрясению, в конце концов удалось послать курьеров в столицу, умоляя о помощи. Но те были буквально поражены зрелищем, представшим их глазам! Поскольку Токио находился в 90 км от центра землетрясения, повреждения от самого толчка там были несколько меньшими, чем в Иокогаме, но пожар принес гораздо больше бедствий. Как и в Иокогаме, пожары возникли почти одновременно в разных частях города. Некоторые противопожарные средства уцелели, но

во многих районах старого города улицы были настолько узкими, что пожарные машины были просто не в состоянии туда въехать. Все водные магистрали были разбиты землетрясением. Пожарные делали все, что могли, качая воду из канав и колодцев, но это была проигранная битва. Огонь, увлекаемый сильным ветром, перескакивал с одного места на другое; пожар продолжался почти три дня и полностью разрушил более 40% города.

Как и в Иокोगаме, жители спасались от огня бегством. Здесь также путь им преграждали руины, сломанные мосты, покореженные дороги. Люди бежали в возвышенные, менее поврежденные части города и на открытые пространства. На одной такой площади, Милитэри-Клозинг-Депо, разыгралась ужасающая трагедия: более 40 тыс. человек скопилось на этой площади, когда вспыхнули окружающие здания. Все люди погибли, задохнувшись в раскаленном воздухе.

Когда пожары кончились, насчитывалось более 100 тыс. погибших и пропавших без вести, 40 тыс. раненых; 400 тыс. домов были полностью уничтожены землетрясением и пожаром.

После землетрясения было отмечено большое число вторичных толчков. В Токио, например, в течение всего сентября ощущалось 237 отдельных толчков, а токийская сейсмическая станция записала их 1256. Хотя вторичные толчки типичны для сильных землетрясений, на этот раз их число было больше обычного.

К северу и востоку от залива Сагами появилось несколько видимых разрывов земной поверхности, а повторное исследование местности показало, что точки на этой территории передвинулись к востоку на расстояния до 5 м. Сообщалось, что еще более ужасные изменения произошли на уровне дна залива. В центре были обнаружены опускания дна на 100–200 м, а на севере дно залива поднялось на 250 м.

Помимо сотен тысяч погибших, раненых и оставшихся без крова, десятки тысяч человек от пережитого потеряли рассудок. В Иокोगаме вспыхнула эпидемия холеры из-за того, что люди вынуждены были пить грязную воду. В Токио объявили чрезвычайное положение и запретили въезд в город.

В соответствии с легендой и религиозными верованиями японцев, беда такого масштаба может быть вызвана только недовольством со стороны богини Солнца царствующим монархом. Хирохито, бывший в то время регентом императора, в ответ на обвинение лишь пожал плечами и отвел его от себя. Но виновника необходимо было найти. Поэтому регент обвинил в

этом бедствии корейцев и социалистов, которые, согласно официально полученным им донесениям, «оскорбили духов накануне землетрясения, а теперь, воспользовавшись возможностью, устроили пожары и погромы магазинов».

Для успокоения народа 4 тыс. корейцев были публично обезглавлены представителями императорского Общества Черного Дракона и пополнили огромный список человеческих жертв.

АШХАБАД, ТУРКМЕНИСТАН, СССР 6 октября 1948 года

Не так уж много в Ашхабаде семей, чьи родные, близкие или друзья не оказались бы под руинами рухнувшего города в страшную октябрьскую ночь 1948 года. И все же полная картина катастрофы до сих пор не написана, многие ее обстоятельства не известны даже самим ашхабадцам.

Буквально на следующий же день после землетрясения вся связанная с ним информация была засекречена. На полки спецхранов легло множество материалов, в том числе документальный фильм, снятый по горячим следам Романом Карменом, который прилетел в Ашхабад на следующий день после катастрофы. Уникальная лента пролежала под замком тридцать лет. Это может показаться невероятным, но до середины 80-х годов в Советском Союзе существовал запрет на публикацию любой информации о трагедии. В то же время землетрясение в Ташкенте 1966 году освещалось подробно, хотя ашхабадскому оно по своей разрушительной мощи уступало в тысячи раз. До сих пор никто не дал точных сведений о количестве погибших в Ашхабаде, и разные источники утверждают, что погибло от 20 тыс. до 110 тыс. человек. На естественный вопрос: много это или мало? — Шухрад Кадыров, написавший единственное серьезное исследование, касающееся этого землетрясения, ответил так: «За десять секунд в зоне землетрясения погибло и было смертельно ранено столько же людей, сколько туркмен осталось на полях Отечественной за все годы войны». Кадыров назвал и цифру этих потерь — 35 тыс.

Туркменская трагедия разразилась в ночь с 5 на 6 октября 1948 года, в 1 час 12 минут, когда большая часть горожан мирно спала. очевидцы так описывают события.

М. Абрамова: «Вдруг подул странный горячий ветер, потом раздался гул, и все рухнуло. Я не могла понять, что же случилось. Вначале подумалось, не атомная ли бомба взорвана. Я кинулась на улицу. Кругом развалины, мои две девочки тоже под развалинами и вместе с ними моя сестра...»

К. Марутова: «Когда все обрушилось, я вместе с детьми оказалась придавленной рухнувшей стеной. Дети кричали: «Спаси нас, мамочка!» Но я лежала рядом с ними и ничем не могла помочь. Нас откопали соседи только через пять часов. Дети были уже мертвы, а я осталась жива...»

Ю. Волобуев: «Вечером 5 октября как-то необычно жутко выли собаки, сбежали из домов кошки, но никто не обратил на это внимания. И вот среди ночи — грозный гул, грохот и треск. Земля задрожала и заколыхалась. Первое, что я подумал: опять снится война и бомбежка. Это было похоже на бомбежку. Когда я выбежал во двор, за спиной рухнул дом. Клубы взметнувшейся пыли, качающиеся деревья, падающие дома были освещены каким-то странным желтоватым светом. Затем наступил мрак. Со всех сторон раздавались крики, плач. Засветилось багряное зарево пожаров. А земля продолжала подрагивать. Я оглянулся: от дома осталась огромная груда кирпичей, палок и досок...»

Одним из очевидцев катастрофы оказался известный советский геолог академик Наливкин, приехавший в Ашхабад на совещание. Оно проходило в здании ЦК Компартии Туркмении и, как это часто бывало, затянулось далеко за полночь. Позже Наливкин вспоминал: «Начали прощаться, вдруг страшный удар потряс здание. Посыпалась штукатурка, и все замолкло. Дом начал качаться. Качание дома стало ужасным... Через несколько дней мне пришлось лететь на военном самолете над городом и изучать аэрофотоснимки. Смотреть было жутко. Число человеческих жертв осталось точно не подсчитанным, но цифра была ужасающей».

Уже позже сейсмологи установили, что эпицентр страшного землетрясения находился в 25 км к юго-западу от Ашхабада. Череду вертикальных и горизонтальных толчков разрушила практически все здания в городе. Почва в зоне эпицентра сместилась на два метра к северу. Толчки были настолько сильны, что даже в районе Москвы сейсмические станции зарегистрировали смещение на полмиллиметра.

Прибывший в Ашхабад командующий Туркестанским военным округом генерал И. Петров оценил разрушения с чисто военной точки зрения. По его словам, подобное могло произойти,

если бы пятьсот бомбардировщиков в течение полугода безостановочно сбрасывали на город авиабомбы.

А по мнению директора Института геологии Академии наук Туркменистана О. Абекова, ашхабадское землетрясение было равносильно подземному взрыву сотен ядерных зарядов...

Над растерзанным Ашхабадом встал тяжелый багровый рассвет, когда город трянуло еще раз. Толчок был значительно слабее ночного, но оказался достаточно сильным, чтобы разрушить то, что каким-то чудом уцелело после первого. Охваченные горем и ужасом ашхабадцы увидели масштабы происшедшего уже при дневном свете... Города, в котором еще вчера проживало около 170 тыс. человек, больше не существовало.

7 октября в ЦК ВКП(б) на имя Маленкова из Ашхабада ушла секретная депеша. В ней говорилось следующее: «Определено 6 мест захоронения. На рытье могил работало только военных 12 тыс. человек. За день собрано и свезено к местам захоронения 5300 трупов, из них 3 тыс. не опознано...»

Писатель Атаджанов, бывший в то время редактором «Молодежной газеты», чудом спасшийся со своей женой (благодаря высоким спинкам железной кровати, которые задержали рухнувшую крышу), вспоминает: «Когда рассвело, мы увидели, что города больше нет. Оставшиеся в живых собирались группами и жгли костры. Кто-то спешил на стоны, доносящиеся из-под развалин, кто-то поддерживал искалеченную старуху, кто-то помогал грузить на машину уже застывший труп... Не работали ни телеграф, ни телефон, не ходили поезда. Вся связь с окружающим миром была оборвана. Откуда-то прибежал Федотов — редактор «Туркменской искры». Губы у него дрожали. «Жена с ума сошла!» Мы молчали, не зная, чем ему помочь. Как указал потом Федотов, он выгнал из-под груды кирпичей свою восьмилетнюю дочку мертвой, и жена этого не вынесла...»

Вот что вспоминает Я. Герцберг, работавший тогда заместителем министра легкой промышленности республики: «Откапывать трупы было некому. Только на третий день, когда в Ашхабад начали прибывать воинские части, появилась возможность раскапывать завалы и хоронить погибших. Многие оставшиеся в живых под развалинами так и не дождались помощи. Страшной была смерть рабочих на бутылочном заводе: оказавшись под рухнувшими сводами цеха, они были заживо сожжены выплеснувшимся из печей расплавленным стеклом...»

М. Зуев, служивший в то время в погранвойсках, рассказал:

«Всю нашу погранзаставу спешно сняли на помощь Ашхабаду. Более трехсот километров мы преодолели безостановочно. Когда въехали в город, фары высветили огромное количество трупов, лежащих вдоль улиц. Нас охватил ужас. Город был во тьме, лишь кое-где мерцали огни костерков, у которых коротали ночь выбравшиеся из-под развалин. Октябрь того года выдался жарким, трупы погибших быстро разлагались, стоял страшный смрад, и нам приходилось работать в противогазах. Днем разбирали завалы, а ночью патрулировали. Появились шайки мародеров. Обстановка осложнялась тем, что стены ашхабадской тюрьмы тоже не выдержали удара стихии, и уголовники разбежались. Многие осужденные ринулись к границе, пытаясь уйти в Иран...»

Так зачем же Сталину понадобилось засекретить все, что касается ашхабадского землетрясения? Наиболее правдоподобной кажется следующая версия. Землетрясение случилось через три года после войны. В то время Сталин переживал пик всенародной любви. Победитель чумы фашизма, человек с неограниченной властью над людьми вполне мог претендовать и на власть над силами природы. И вдруг где-то в его владениях рушится целый город, столица республики. Когда в стране контролируется все — от производства ракет до уровня рождаемости в каждом регионе — трудно смириться с тем, что стихия разрушает город без санкции первого человека государства...

Как ни абсурдно это звучит, но, вполне вероятно, что именно так все и было. В ашхабадском землетрясении погибло более 10 тыс. человек. Цифра эта долгое время была засекречена. О «своевольном» землетрясении советскому народу знать не полагалось.

КОНСЕПСЬОН, ЧИЛИ 21–30 мая 1960 года

На протяжении более чем полугода, начиная с 21 мая 1960 года, с постепенно уменьшающейся интенсивностью, до конца года южную часть центрального региона Чили потрясала серия землетрясений настолько сильных, что экономика этого района пережила удар, от которого она оправлялась долгие годы. Чилийцы не смогли определить последовательность событий в землетрясениях в то время, когда они происходили, и только

впоследствии, сопоставляя данные из многих источников, удалось выделить отдельные толчки.

Серия толчков началась в субботу утром, в начале седьмого утра, с сильного землетрясения, эпицентр которого находился на полуострове Арауко. Оно вызвало серьезные повреждения в городе Консепсьон и в городах полуострова, но областей, где интенсивность разрушения была бы особенно большой, к счастью, не наблюдалось. Это позволяет предположить, что очаг данного землетрясения находился на значительной глубине, превышающей, возможно, 60 км.

За первым толчком последовала ряд вторичных, гораздо более слабых, скорее всего, все из той же эпицентральной области. В течение воскресенья интенсивность толчков начала увеличиваться, пока около трех часов дня не произошло землетрясение гораздо более сильное, чем первый толчок. В районе сотрясения все жители выскочили на улицы, и это оказалось чрезвычайно счастливым обстоятельством: в одиннадцать минут четвертого, когда большинство людей были еще на улице, последовал основной толчок этой серии, гораздо более сильный, чем при первом землетрясении.

Движение в этом главном землетрясении было плавным и ритмичным с очень небольшими колебаниями, наложенными на него. Оно было подобно движению лодки в мертвую зыбь. Период колебаний составлял от 10 до 20 секунд, и он сохранялся в течение более трех минут, а затем в течение часа следовали слабые толчки, которые также вызвали подобное движение. Лишь в Озерном округе, в окрестности города Лифен, это длиннопериодное колебание было искажено. Некоторое время спустя началось сильное высокочастотное движение, как будто главное землетрясение вызвало локальное высвобождение энергии.

Максимальная интенсивность землетрясений ощущалась в двух районах: на побережье от Пуэрто-Сааведры до острова Чилоэ и вдоль разлома Релонкави в районе Чилийских озер. В районе озер вода резко пошла обратно во впадавшие в них реки и на какое-то время запрудила их. В некоторых озерах наблюдались резкие отливы с амплитудами до метра. В прибрежном районе наиболее сильное сотрясение было на острове Чилоэ. В земле появились большие трещины, почти все ветви на деревьях оказались обломаны из-за дикой тряски. Некоторые деревья просто попадали, так как их корни были вырваны из болотистого грунта.

В большей части района, где сотрясения были очень интен-

сивными, земная поверхность, сложенная наносной глиной, которая была насыщена водой, стала жидкой под действием интенсивной тряски. В этом состоянии она не могла сдерживать никакого груза и, получив выход, могла течь, подобно воде. В одном месте небольшая повозка, застигнутая на участке дороги, где был разбит бетон, в мгновение ока исчезла под землей. В Вальдивии разжиженный грунт вытекал целыми потоками, понижая поверхность суши и вызывая разрушения уцелевших после толчков каркасных домов. В Пуэрто-Монте поток песка и грязи вытек в гавань и полностью обхватил судно, стоявшее там на якоре. Впоследствии владельцы судна так и не могли его сдвинуть и, чтобы не потерять, превратили в гостиницу.

Чили — страна вулканических пиков. Если ехать по главному продольному шоссе, редко когда не видно величественного конуса. Один из таких пиков, Пуеуэ, который бездействовал с 1905 года, начал извергаться примерно через двое суток после основного землетрясения. Это извержение в начальной, или взрывной, стадии выбросило тучу пепла и пара в воздух на 6 км. Извержение продолжалось несколько недель.

Главное чилийское землетрясение вызвало одну из самых значительных приливных волн, которые известны в истории. Вскоре после землетрясения, когда жители прибрежных районов еще не вернулись домой, было замечено, что море начинает чрезвычайно быстро отступать, обнажая дно океана далеко за отметкой самого низкого уровня. По опыту предыдущих землетрясений власти знали, чего можно при этом ожидать. Население прибрежных городов немедленно было эвакуировано в более высокие места. Спустя 10–20 минут (такая большая разница во времени приведена из-за данных разных наблюдателей) море возвратилось, с огромной скоростью заливая берег волной, достигавшей в высоту более 6 м. Покинутые жителями побережья дома, оставленный скот были уничтожены. Например, в Пуэрто-Сааведре обломки строений находили почти в 3 км от моря. Море вновь и вновь отступало и наступало, и так продолжалось всю вторую половину дня. Самыми высокими были, как это обычно случается, третья и четвертая волны. Много людей погибло из-за того, что они вернулись к берегу слишком рано, когда приливные волны еще не потеряли своей силы.

Приливные волны унесли все оборудование доков вдоль побережья. Было безвозвратно утеряно бесчисленное количество маленьких и средних лодок. На острове Чилоэ многие бросились

в лодки, чтобы избежать страшного сотрясения на суше, но эти хрупкие суденышки были разбиты на куски первым же ударом приливных волн.

Однако от наступления моря пострадало не только Чили. Волна двинулась от побережья, со скоростью более 640 км/ч пересекла Тихий океан и с неослабевающей силой обрушилась на Гавайи. На Гавайях, где уже неоднократно имели дело с цунами, власти были уведомлены о его приближении и оперативно организовали эвакуацию населения из прибрежных районов. В большинстве пунктов на этих островах амплитуда цунами была меньше, чем ожидалось, но в Хило по не совсем понятным причинам высота волн превзошла ожидаемую. Наблюдалась довольно интересная последовательность волн. Первая из них достигла высоты более 1 м над средним уровнем воды, вторая была высотой около трех, а третья — уже более 12 м. Именно третья волна перемахнула через стену, стоявшую вдоль берега, и ринулась на прибрежные строения, унося целые блоки одних зданий и разбивая вдребезги другие. Линии электропередач были порваны, а электростанция, снабжавшая электроэнергией город Хило и большую часть острова, была полностью выведена из строя.

Поначалу предполагалось, что потери от приливной волны были только материальные, поскольку власти организовали эвакуацию населения из прибрежных районов, а улицы патрулировались, чтобы обеспечить полную эвакуацию. Но позже стал известен печальный факт: многие жители не оставили своих домов, отказываясь поверить, что им грозит опасность. В итоге 61 человек погиб и 282 было ранено.

Волны же двигались дальше. Более чем через 22 часа после того, как произошло породившее их землетрясение, они достигли берегов Японии. Цунами обрушились на побережье Хонсю и Хоккайдо, обращенное к Тихому океану, достигая на отлогих берегах и в сходящихся заливах гаваней высоты более 3,5 м. Флот, портовые сооружения и прибрежные строения приняли на себя всю ярость приливных волн, практически не уменьшившуюся, несмотря на расстояние в 17 тыс. км от места возникновения цунами. Только общественным сооружениям был причинен ущерб в 70 млн. долларов, а убытки флота и частного имущества, по-видимому, достигали в пять раз большей цифры. 15 тыс. японцев пострадали от цунами, потеряв жилища или средства к существованию, 180 человек погибли.

Когда наконец прекратились кошмарные бедствия, Чили смогла подсчитать все свои потери от землетрясения и сопутст-

вующих ему явлений: 1123 человека погибли, 588 пропали без вести, 258 были тяжело ранены, 58 700 домов стали полностью непригодны для жилья, еще 100 тыс. зданий были частично разрушены; 380 км² земли затоплено в результате опускания. К этому надо добавить 61 погибшего и 282 раненых на Гавайях, 180 погибших в Японии, и общий материальный ущерб в несколько десятков миллионов долларов в этих странах.

ЮНГАЙ, ПЕРУ 31 мая 1970 года

31 мая 1970 года в 3:24 утра в Перу произошло разрушительное землетрясение силой в 7,5 балла. Оно опустошило значительную часть страны, 70 тыс. человек погибло, 50 тыс. получили ранения, 200 тыс. лишились крыши над головой, 30% зданий в зоне бедствия были разрушены. В правительственном сообщении о катастрофе приводились данные всего лишь о 200 погибших, их количество занизили, чтобы «предотвратить панику», как это было объяснено властями позже. Но уже 24 часа спустя объявленная цифра была увеличена в 150 раз, и информация об ужасающих последствиях катастрофы стала просачиваться во внешний мир.

Такая значительная погрешность в данных о жертвах имела свои причины. Во-первых, сильный туман и холода на несколько дней задержали начало спасательных работ. Кроме того, большая часть пострадавших от катастрофы территорий располагалась высоко в Андах и была труднодоступна. И хотя эпицентр находился в Тихом океане, в 340 км к северо-западу от столицы Перу Лимы, она тоже подверглась разрушениям. Фактически толчки ощущались даже далеко на юге страны, они достигли деревни Наска, что лежит в 500 км южнее Лимы. В северном направлении они распространились до южной границы Эквадора, на востоке — до города Икитос, расположенного в джунглях Амазонки, откуда тоже поступили сообщения о разрушениях.

Непосредственные свидетельства катастрофы, представшие перед глазами пролетавших над Перу наблюдателей, — это наличие многочисленных бурлящих рек, которых раньше просто не было. Оползни и разрушенные плотины в течение

нескольких минут превратили ранее обитаемые долины в русла рек.

Эпицентр землетрясения находился всего в 4 км от города Чимботе, представлявшего собой укрытую со всех сторон природную гавань. Предшествовавшие катастрофе два последних года он был объектом интенсивных капитальных вложений. Этот город пострадал особенно жестоко, он понес поистине трагические потери. Три четверти хрупких строений были разрушены полностью, свыше 200 человек погибли. Расположенный по соседству на высоте 3 тыс. м над уровнем моря курортный город Уарас, в котором оползень в 1941 году унес жизни 6 тыс. человек, теперь фактически сровнялся с землей. Значительным разрушениям подвергся город Икитос с населением 100 тыс. человек. Он расположен в центре области, добывающей золото, нефть, железо, каучук, производящей хинин и пальмовое масло.

Но самые драматические разрушения имели место в городе Юнгай, расположенном в долине Уайлас. Здесь после землетрясения остались в живых только 2500 жителей из 20 тыс. Ревущие водяные потоки, гигантские расселины, глотавшие людей и здания, несущиеся лавины камней, льда и снега — всего этого было достаточно, чтобы стереть город с лица земли. Последним ударом была стена ледяной воды, которая обрушилась на город из высокогорных озер в Андах. Там прорвало дамбы, берега озер сомкнулись и выплеснули воду в долины. Две с половиной тысячи перепуганных людей, избежавших страшной смерти, поднялись на кладбище, расположенное на склоне горы, и стали ждать помощи. Вскоре над ними появились самолеты и вертолеты из США и соседних стран.

Но с самого начала парашютно-десантным войскам и вертолетам сильно мешал густой туман, поднимавшийся от холодных вод Тихого океана и задержанный на восточных склонах Анд теплым влажным воздухом Амазонки. От пилотов поступали сообщения, что туман поднялся над районом бедствия на высоту более 5 тыс. м, что не позволяло даже сбрасывать на парашютах какие-либо грузы, не говоря уже о высадке десанта спасателей. Таким образом, несчастье оставшихся без крова людей еще более усугубилось начавшимися холодами, нехваткой продовольствия и воды.

Наконец через три дня после землетрясения туман рассеялся, и на парашютах стали спускаться команды спасателей с продовольствием и спасательными средствами. На земле их встречали люди, фанатично трудившиеся над расчисткой дороги для доставки медицинской помощи раненым.

Но оказываемой помощи было мало, и люди продолжали гибнуть. Месяц спустя после катастрофы в Уарасе по пальцам можно было сосчитать палатки, 200 тыс. человек в зоне бедствия остались без какого-либо убежища и укрытия от холодов.

Как сообщали очевидцы из некоторых мест, городские завалы, расчищаемые бульдозерами, скорее напоминали кладбища, нежели строительные площадки.

В довершение всего эта трагедия была перемещена еще и в политическую плоскость. Генерал-лейтенант Хуан Веласко Альворадо, помня о том, что казна Перу почти пуста, надеялся, что денежные средства, поступающие в порядке оказания помощи пострадавшим, пойдут на ее пополнение. Он также надеялся, что масштаб стихийного бедствия сплотит жителей Перу вокруг «планов революционного правительства».

Со своей стороны, правительства других стран приложили максимум усилий, чтобы обнародовать суммы оказываемой Перу материальной помощи. Кубинский лидер Фидель Кастро лично сдал для переливания крови раненым детям 500 миллилитров крови. Жена Ричарда Никсона, в качестве представителя благотворительной миссии правительства США, посетила Уарас и другие разрушенные города.

Оба эти жеста были широко освещены армией телевизионных и газетных репортеров и придали вышеупомянутым политикам еще больший вес как в их странах, так и на международной арене.

БУХАРЕСТ, РУМЫНИЯ

4 марта 1977 года

Землетрясения в Румынии были известны еще со времен Древнего Рима, когда легионеры императора Траяна захватили эти равнины, раскинувшиеся от Дуная до Карпатских гор. Когда же стало возможно получать записи сейсмических станций, было установлено, что наиболее сильные и частые землетрясения возникают в районе Вранча, у изгиба Карпат.

Самое страшное землетрясение в истории Румынии, эпицентр которого пришелся на Бухарест, обрушилось на страну 4 марта 1977 года. Хотя наиболее тяжелые разрушения были причинены самой столице, результаты подземного толчка в

7,5 балла ощущались на всей территории Румынии. Землетрясение было настолько мощным, что волны его достигли Минска и Москвы, где жильцы верхних этажей весьма явственно почувствовали толчки. Сообщалось о разрушениях по берегам Дуная в Югославии и Болгарии.

Скорбные итоги этого землетрясения таковы: 15 тыс. человек погибли, 10 500 получили ранения и десятки тысяч остались без крова.

Большая часть ущерба пришлась на Бухарест, где обрушилось около 40 зданий, в том числе и жилые дома высотой в десять этажей с железобетонным каркасом. Причем многие из рухнувших зданий находились на углах кварталов, в то время как строения внутри кварталов пострадали значительно меньше. Некоторые здания были буквально разорваны пополам, и их нереальные, изувеченные контуры зловеще возвышались теперь на фоне весеннего неба.

9 из 35 бухарестских больниц пришлось эвакуировать. В течение недели город находился на осадном положении, и армейским подразделениям пришлось заниматься разборкой развалин и извлечением из-под них людей.

Пострадали и другие населенные пункты. Портовый город на Дунае, Цимничея, весь лежал в развалинах. Думитру Санду, принявший пост мэра города всего за несколько минут до землетрясения, оказался лицом к лицу со страшной катастрофой. «Земля ходила вокруг ходуном, — вспоминал он впоследствии. — Одной трети моего города попросту не стало. В нем не было воды, электричества, газа. Повсюду я видел рыдающих людей. Многих нужно было выгаскивать из-под развалин. Мы не знали, последуют ли новые толчки, поэтому оставались на улицах и, завернувшись в одеяла, жгли костры. Из-за страха повторных толчков в эту ночь никто не сомкнул глаз».

В 70 км к северу от Бухареста подземные толчки нанесли урон нефтеперерабатывающим заводам богатого города Плоешти.

Спасательные работы продолжались несколько дней. От гипсовой пыли и хлора, разбрасываемого повсюду, чтобы предупредить эпидемию, воздух был тяжелый и дышать было чрезвычайно трудно. Некоторые уцелевшие под развалинами своих домов люди ожидали спасения в течение восьми суток.

АЛЬ-АСНАМ, АЛЖИР 10 октября 1980 года

10 октября 1980 года, едва минуло 12:30, как на алжирский город Аль-Аснам обрушилось чудовищное землетрясение силой 7,5 балла. Вслед за первым толчком произошел второй, более слабый, в 6,5 балла. Было разрушено большинство общественных строений, включая высшую школу для девушек, главную мечеть и больницу. Большое количество жертв было обусловлено тем, что почти все жители находились дома, отмечая мусульманский праздник.

«Раздавались душераздирающие крики раненых и умирающих, — вспоминал позже один французский служащий, описывая последствия первого толчка, длившегося чуть более двух минут. — Уже в первые 30 секунд почти все было разрушено». Первый толчок разрушил 80% строений города, унес жизни 6 тыс. человек, еще 250 тыс. человек оставил без крова.

Колебания земной поверхности распространились в направлении Средиземного моря, прошли через сельскую местность, образовав на окружающих Аль-Аснам холмах и бескрайних равнинах многочисленные расселины. В городе Аль-Аттаф два жилых дома опасно накренились в разные стороны, а две башни наклонились так, что грозили вот-вот рухнуть.

Спасательные работы начались практически незамедлительно, но, к сожалению, были плохо организованы. Отражая истерическое настроение населения, власти поначалу огласили преувеличенные цифры о человеческих жертвах. Было названо в пределах 17—25 тыс. человек. Довольно нетипичный случай, так как обычно власти склонны преуменьшать масштабы случившегося. Вследствие вспыхнувшей паники шоссе, ведущее из Аль-Аснама в Алжир, быстро заполнилось грузовыми и легковыми автомобилями. Образовались огромные пробки. Охрана военных пропускных пунктах разрешала проезжать в зону бедствия только служебным транспортным средствам. Десятки автомобилей «скорой помощи» мчались с включенной сиреной по вздымавшейся местами дороге. Машины граждан в это время стояли в длинной очереди.

В центральной части города из-под тяжелых обломков зданий торчали руки и ноги. В информационной хронике говорилось, что порой врачи, чтобы выволить человека из каменного плена, были вынуждены без анестезии ампутировать руки или ноги на месте.

Когда спустилась ночь, пережившие страшный шок люди при свете прожекторов работали в качестве спасателей. При этом использовались все доступные источники электроэнергии, так как линии электропередач были серьезно повреждены. Алжирское правительство обратилось за помощью к правительствам других стран. Оперативнее всех откликнулись Швейцария и Франция. Первая прислала отряды альпийских спасателей, вторая — пожарных и собак, натренированных на поиск засыпанных завалами людей. На помощь прибыл также медперсонал из Советского Союза. Нидерланды и Западная Германия поставили кровезаменители, медицинское оборудование и палатки. Из фонда помощи США поступило 25 тыс. долларов.

Чтобы не заканчивать описание этой катастрофы на мрачной ноте, приведем курьезный случай, когда спустя целых две недели после землетрясения спасатели откопали в руинах шесть человек, чудом оставшихся в живых. Они были застигнуты землетрясением в кафе, где им удалось продержаться столько дней благодаря лимонаду.

ИТАЛИЯ

23 ноября 1980 года

Землетрясение, обрушившееся на юг Италии 23 ноября 1980 года, считается самым сильным в этой сейсмоопасной части страны за последние 65 лет. Стихийное бедствие унесло 3 тыс. жизней, столько же человек было покалечено, а еще 200 тыс. осталось без крыши над головой. Землетрясение состояло из семи толчков силой до 6,8 балла по шкале Рихтера. Эпицентр находился возле городка Эболи, который расположен в 55 км на юго-запад от Неаполя около Салернского залива.

Первый из семи толчков случился довольно неожиданно в 19:34, в то время, когда большинство жителей городов принялись за воскресный ужин. Неожиданно потому, что, как правило, землетрясения происходят глубокой ночью или на рассвете.

Приходский священник городка Вальвано, его преподобие Сальваторе Пальюка, в разорванной и грязной одежде — он пы-

тался освободить заваленных в церкви людей — сказал репортеру: «Сегодня к мессе пришло около 300 человек, среди них было много детей. Когда люди уже собирались выходить из церкви, обрушилась передняя стена».

Тысячи жителей Неаполя в испуге выскочили из домов, когда в тарелки с потолка стали сыпаться куски штукатурки и пыль. Многие боялись вернуться в дома и долгое время бродили по улицам.

В Потеме, что примерно в 170 км к востоку от Неаполя, рядом с Бальвано, почти все население численностью в 50 тыс. человек ушло в ближайшие горы, чтобы провести ночь в машинах или под открытым небом и не быть заваленными обломками домов.

То там, то здесь вспыхивали пожары, вызванные оставленными без присмотра включенными электроприборами. Водопроводы были повреждены, что очень затрудняло борьбу с огнем. Кроме того, пожарные помогали в проведении спасательных работ, которые начались сразу же после того, как толчки прекратились.

Даже далекий римский аэропорт «Леонардо да Винчи» был на 40 минут закрыт из-за того, что диспетчерам пришлось покинуть свою качающуюся 60-метровую башню диспетчерского пункта.

В неапольской тюрьме Поджиореале заключенные взбунтовались, когда на стенах их камер появились трещины, а в тюремном дворе образовались расселины. Охранники, испугавшись возможного массового побега заключенных, на всякий случай забросали их гранатами со слезоточивым газом и стреляли в воздух из автоматов.

Утром на Неаполь опустился густой туман, сильно затруднивший передвижение бульдозеров, транспорта с палатками и спасательными средствами. Южнее Неаполя даже остановились поезда, автомобильное движение на магистралях было заблокировано.

Спасатели, которые прибыли в отдаленные районы, пострадавшие от землетрясения, увидели страшную картину опустошения. Крошечный городок Пескаопагано, расположенный ближе всех к эпицентру землетрясения, был разрушен полностью. Новые толчки, потрясшие район, свалили на землю последние полуразрушенные дома и посеяли еще большую панику среди тех, кому удалось спастись.

Но работе спасателей мешали не столько продолжавшиеся подземные толчки и неблагоприятные погодные условия,

сколько царившая здесь нищета. Область Апеннин, идущая вдоль южного побережья Апеннинского полуострова, является беднейшим районом Италии, да, пожалуй, и Европы. Здесь практически не было современной тяжелой техники: бульдозеров, тракторов, кранов, все пришлось доставлять издалека, а это было не так просто.

Страдания людей и количество жертв увеличивал также бюрократизм властей, которые предпочитали посылать хорошо оснащенные отряды спасателей в более крупные города, такие, как Потенцо и Авелино, и, стремясь сократить расходы местного бюджета, полностью игнорировали труднодоступные поселения в горной местности.

И все же, как бы то ни было, оказываемая помощь была огромной. В поисковых работах принимали участие 9 тыс. профессионалов, не считая добровольцев. В миссии милосердия были задействованы 30 вертолетов. Они доставляли в пострадавшие районы провизию, вывозили раненых. В зону бедствия были доставлены 600 армейских палаток, развернуто 5 полевых госпиталей, 28 полевых кухонь.

Наконец, с большим опозданием пришла помощь и в отдаленные горные районы, где так остро нуждались в провианте, воде, одежде и просто в сильных руках для разбора завалов. Большинство трудоспособных мужчин этих районов уехали на заработки в Северную Италию, Швейцарию, Германию и Скандинавию. Практически там оставались только женщины и дети. Приведем только один из примеров тяжелого положения в этом районе. Маленький горный городок Конца-делла-Компанья с населением 2 тыс. жителей был превращен в бесформенную грудку камней. Чтобы не задохнуться от тяжелого трупного запаха, пожарные в масках бульдозерами раскапывали завалины с мертвыми телами. Перед разрушенными жилищами выстроились ряды гробов.

Пережившие катастрофу люди были временно размещены в бараках, которые когда-то использовались строительными рабочими, возводившими поблизости плотину. Некоторые жили в палатках. Маленьких детей, родителей которых обнаружить не удалось, поместили в гостиницу в соседней деревушке.

АРМЕНИЯ, СССР

7 декабря 1988 года

7 декабря 1988 года в 11:41 в Советской Армении было зарегистрировано землетрясение силой 6,9 балла по шкале Рихтера. Оно разрушило две трети Ленинакана — второго по величине города республики, практически уничтожило целый ряд более мелких городов и деревень. По официальной статистике, погибли 28 854 человека, 12 тыс. человек были ранены и еще 400 тыс. человек остались без крова. По неофициальным же данным, число человеческих жертв достигло как минимум 55 тыс. человек. В руины были обращены 58 сел на северо-западе республики, почти 400 сел подверглись частичному разрушению.

Засилие бюрократии, контраст между годами правления в СССР Леонида Брежнева и Михаила Горбачева, ужасные причуды природы — все это проявилось в страшной катастрофе, произошедшей в Советской Армении в декабре 1988 года. Генеральный секретарь Горбачев, находившийся в то время с официальным визитом в Нью-Йорке, узнав о происшедшем, немедленно прервал визит и вернулся домой.

Это было одно из самых мощных землетрясений в данном районе за последние 80 лет и самое ужасное за годы Советской власти. «У меня за плечами печальный опыт Чернобыля, — заявил в интервью газете «Известия» министр здравоохранения СССР Евгений Чазов. — Но ничего подобного я раньше не видел. Масштаб происшедшего просто катастрофичен».

Ленинакан — второй по величине город в Армении — на две трети был разрушен. Половина Кировакана, города со 150 тыс. населения, превратилась в развалины. Спитак с населением в 30 тыс. человек в результате землетрясения практически перестал существовать. Толчки ощущались далеко к востоку — до столицы Азербайджана Баку и к северу — до столицы Грузии Тбилиси.

По свидетельству доктора Роберта Уоллеса из Геологического центра исследования землетрясений Менло-Парк (Калифорния), район бедствия является своеобразным «структурным узлом», образованным взаимодействием нескольких твердых тектонических плит. Широкая зона, раскинувшаяся от Средиземного моря до Гималайских гор, представляет собой реликт Тетиса, древнего моря, когда-то отделявшего Евразию от Африки и Индии. Много миллионов лет назад континенты сблизилась и прижались друг к другу как раз над зоной, прежде

бывшей морем. Поэтому возникшее здесь давление вызывает землетрясения, вулканическую деятельность и процессы горообразования. В 893 году произошедшее в этих местах землетрясение унесло 20 тыс. жизней, а землетрясение 1667 года (близ Шемахи) погубило 80 тыс. человек.

Но особенно страшным в армянском землетрясении 1988 года было количество человеческих жертв, обусловленное абсолютно непродуманным строительством большинства жилых домов в этом районе. Построенные небрежно и с чрезмерной экономией строительных материалов в эпоху Брежнева, они просто обрушились на головы жильцов. Часы на городской площади Ленинанкана замерли в 11:42 — минуту спустя после начала землетрясения. Везде, где когда-то стояли жилые дома, в диком беспорядке громоздились горы обломков, торчали изогнутые балки. Скорбно бродили уцелевшие люди, пустыми взглядами отыскивая среди руин тела родных.

Поезда были буквально сброшены с рельсов, грузовики завалены оползнями, мощные автомобили, словно разбросанные игрушки, валялись вдоль дорог. Повсюду полыхали бесчисленные пожары, возникшие при повреждении газопроводов и электролиний.

«Все произошло как в замедленном кино, — вспоминала момент землетрясения работница чулочной фабрики Рузанна Григорян. — Я видела, как падает огромная бетонная панель. Я хваталась за каждый кусок бетона, за каждый металлический стержень под рукой, пытаясь сантиметр за сантиметром освободиться из плена. Мне казалось, что я освободилась быстро, и только потом узнала, что делала это на протяжении многих и многих часов».

«Раздался громкий гул, потом из-под земли вырвался пар, и здания стали качаться, как лодки на воде, — рассказывал позже оставшийся в живых житель Ленинанкана Геворк Шахназарян, описывая первый и самый страшный из трех толчков. — Казалось, что земля закипела».

Советское телевидение показало обезумевшего человека, стоявшего среди груды деревянных и бетонных обломков и с отчаянием указывавшего на обгорелую кучу обломков, бывших когда-то кухней. Его брат обедал там в тот момент, когда произошло землетрясение. Тело отца только что извлекли из-под развалин. Брата так и не нашли. «Никто не смог бы жить здесь, — говорил человек сдавленным, вызывавшим ужас голосом. — Горь совершенно непереносимо».

Майор из Ленинанкана Эмиль Киракосян потерял всю семью,

состоявшую из 15 человек. «Их больше никого нет, — плакал он в телестудии. — А я должен продолжать работать».

Сначала называлось разное количество предполагаемых жертв — от 120 до 175 тыс. На пятый день в РСФСР был направлен заказ на изготовление 50 тыс. гробов, еще 30 тыс. должны были сколотить на предприятиях в самой Армении.

Спасатели день за днем раскапывали завалы. Четыре дня спустя после землетрясения машинист башенного крана Антон Сукисиканян сказал в интервью советскому телевидению: «Мы откопали 23 живых человека, но я даже не хочу говорить, сколько мы извлекли мертвых тел. В этом здании работало 280 человек».

Двенадцать многоэтажных жилых домов Ленинакана были разрушены до основания. То, что было когда-то девятиэтажным зданием близ центральной площади, превратилось в двенадцатиметровую гору обломков, перемешанных с лоскутами одежды, занавесками, матрацами. По иронии судьбы, одним из зданий, буквально рассыпавшихся в пыль, оказался сейсмологический институт Армянской академии наук.

Более чем низкое качество панельных и блочных зданий, а также отсталость советской медицины очень сильно уменьшили эффективность спасательных работ. Но как бы то ни было, перестройка Горбачева способствовала широкому отклику на катастрофу. Правительство согласилось принять интернациональную помощь, которая вряд ли была бы возможна в более ранние годы. Уже 10 декабря бригада французских пожарных с 36 собаками на двух авиалайнерах «ДС-8» прибыла в Армению, а транспортный самолет «Геркулес» ВВС США доставил туда палатки, одеяла, медикаменты и специальное оборудование. Кстати, это был первый случай, когда Советский Союз принял помощь от Соединенных Штатов со времен Второй мировой войны.

В тот же день над значительной частью южных регионов Советского Союза опустился густой туман, отсрочивший доставку помощи и спасательных средств. 11 декабря на подлете к Ленинанкану разбился советский военный транспортный самолет с 9 членами экипажа и 69 военнослужащими на борту. Днем позже на подлете к переполненным самолетами аэропорту Еревана разбился военно-транспортный самолет югославских военно-воздушных сил, его экипаж из семи человек погиб.

Хаос нарастал. Газета «Правда» обвиняла защищавшуюся изо всех сил коммунистическую бюрократию в потере контроля над ситуацией, в халтурном строительстве «периода стагнации», как его к тому времени называли, восемнадцатилетнего правления

Леонида Брежнева. А спасатели из 46 стран (самый знаменательный прецедент помощи со времен Второй мировой войны) продолжали начатое дело. Они работали не покладая рук, несмотря на то что дожди размыли дороги, не хватало техники, медицинского оборудования, антибиотиков, крови и кровезаменителей. Ко всему прочему присоединились новые проблемы: мародерство и усиление напряженности между Арменией и Азербайджаном.

12 декабря советское телевидение сообщило о попытке ограбления сберкассы в Спитаке. Армейский офицер рассказывал, что солдатам пришлось сдерживать толпу, которая хотела расправиться с грабителем прямо на месте. «Как видите, горе не всегда сплачивает людей», — отметил тогда главный советский обозреватель Геннадий Герасимов.

На следующий день на улицах Ленинакана появились автомобили с громкоговорителями: лишившихся крова жителей призывали покинуть город. И все же подавляющее большинство уцелевших людей, покрытых сажей и грязью, остались в городе. Они продолжали поиск родных и близких, имущества. Но, что более страшно, многие искали «памятные сувениры».

150 человек были задержаны за мародерство, включая и мужчину из Кировакана, которого застали в тот момент, когда он деловито снимал с трупов часы и украшения.

Отчаяние толкало спасшихся в катастрофе людей бродить среди неустойчивых развалин, спать у лагерных костров прямо на снегу в надежде хоть что-то узнать о своих близких. Доведенный до отчаяния 46-летний мужчина, потерявший в Ленинакане всю семью, зарезал себя ножом. А в это время спасателям, правда только советским, приказывали бросить работу по разборке зданий и очистить от завалов главную улицу Ленинакана, чтобы высокая правительственная комиссия во главе с Николаем Рыжковым могла беспрепятственно проехать по ней.

Постепенно международные спасательные отряды стали уезжать. Для беженцев соорудили палаточные городки, что особенно было характерно для Спитака, знаменитого раньше сахарным заводом и заводом, изготавливающим лифты. После землетрясения от города не осталось практически ничего.

Возникали и откровенные журналистские «утки». Спустя 35 дней после катастрофы средства массовой информации сообщили, что в Ленинакане произошло чудо: будто бы в подвале разрушенного здания были обнаружены шесть человек во главе с Айказом Акопяном, плотником по профессии. Они выжили, как объявил мировой прессе Акопян, «благодаря маринадам,

консервированным компотам, варенью, яблокам и окорокам, оказавшимся в погребе». Акопян рассказывал, что поддерживал бодрый дух у остальных людей тем, что пел песни и рассказы-байки.

Но эта история оказалась мистификацией. «Вполне объяснимо то, что мы поверили в это, — сообщал корреспондент ТАСС. — Людям так хотелось поверить в чудо спасения шести человек на 35-й день после землетрясения».

Но если отбросить в сторону мистификации, землетрясение и его последствия преподали всем хороший урок. Армения и Азербайджан на несколько дней после землетрясения забыли о вражде. Правда, потом они с новой силой возобновили вооруженные стычки, словно ничего не произошло. Нищета и страдания людей не имели значения там, где вопрос касался этнических амбиций.

Слабость советской системы и сила новых влияний обнажились так же драматически, как и остовы разрушенных зданий. «Эти дни смерти и народной дипломатии показали отсталость и косность советской системы, которая непременно приведет к месяцам официальных упреков и обвинений, — писал в «Нью-Йорк таймс» Вилл Келлер. — Но мы также увидели, что общество, так долго державшее в секрете свои домашние трагедии, так долго стыдившееся принимать чужую помощь, наконец открылось для мирового сострадания и, как никогда раньше, стало прислушиваться к советам со стороны».

«Произошли значительные перемены со времен Чернобыля, — соглашался с этим мнением полковник Хлуднев, офицер из деревни Степановян. — После Чернобыля власти со скрипом позволили иностранцам принять участие в расследовании причин происшедшего, но этим все и ограничилось. На этот раз мы просили конкретной помощи».

Сейсмологи всего мира тоже извлекли из трагедии Армении несколько важных уроков. Была расширена сеть высокочувствительных сейсмостанций, чтобы с большей точностью улавливать малейшие колебания земной поверхности и предупреждать население о грядущей опасности. «Мир с надеждой ждет от нас решимости действовать сообща», — заявил доктор Франк Пресс, президент Национальной академии наук.

Пожарный из Лондона Питер Уилсон, собиравшийся домой через 11 дней после землетрясения, сделал такой вывод: «Ничего подобного я не хотел бы увидеть снова. Но, я полагаю, это дало хорошее представление о том, чем была Вторая мировая война».

ТАДЖИКИСТАН, СССР

23 января 1989 года

23 января 1989 года в 5:02 утра по местному времени на территории Таджикистана произошло сильное землетрясение. Сила толчка в столице республики была равна примерно 5—6 баллам. Погибло более 1 тыс. человек. Эпицентр землетрясения находился в 30 км юго-западнее Душанбе. Им была охвачена территория свыше 2100 км². В эпицентре сила толчка достигала 7 баллов, и это было бы не так страшно для людей и построек, если бы колебания земли не вызвали гигантские оползни. Их объем, по предварительной оценке специалистов, достигал миллиарда кубометров. Отмечался сильный выброс грунтовых вод на поверхность земли, что осложнило проведение спасательных работ.

Наиболее пострадавшими оказались три кишлака, находившиеся в центре Гиссарского района. Кишлак Шарора строился вокруг территории научно-производственного объединения «Земледелие». Его окраина вплотную подходила к высокому земляному холму. Дожди и мокрый снег, обильно выпавшие здесь за неделю перед стихией, размочили почву. Резкий вертикальный толчок силой в 7 баллов обрушил огромные массы земли. Оползень шириной около 2 км сорвался вниз, на кишлак. Половина домов селения оказалась погребенной под слоем земли, местами завал достигал толщины 18—20 м. Такая же участь постигла и значительную часть строений в кишлаках на противоположном склоне холма, Окули-Поен и Окули-Боло.

Было полностью уничтожено около 2 км автомобильной дороги, животноводческая ферма на 760 голов скота, большие площади сельскохозяйственных угодий. Землетрясение ощутили жители многих других населенных пунктов. Всего по району было разрушено более 3 тыс. личных хозяйств. В кишлаке Окули-Боло погибло 67 человек. В Окули-Поен, третьем из наиболее пострадавших, жертв не было. Жидкая глинистая лава дошла сюда только через полтора часа после толчка. Поэтому люди, проснувшиеся от нарастающего грохота, успели уйти из своих домов.

В совхозе «50 лет Октября» пострадало 511 семей. 174 из них остались без крова. Здесь были разрушены две школы, котельная. В кишлаке Хисор пострадали 355 семей, в кишлаке Первомай были разрушены 209 жилых домов.

Правительственная комиссия установила, что гиссарское землетрясение унесло 274 человеческие жизни, хотя по неофициальным данным жертв было в несколько раз больше. Удалось спасти и госпитализировать 73 человека.

В какой-то мере гиссарское землетрясение является для ученых загадкой. Многие считают, что на самом деле это было не землетрясение, а извержение грязевого вулкана. Одну из теорий, отстаивающих эту версию, мы решили привести ниже.

В первой половине февраля в районе бедствия работал томский художник Г. Бурцев. Кроме своей основной деятельности он еще собирал данные о предвестниках землетрясений, записывал рассказы очевидцев. Бурцев хорошо знал таджикский язык, поэтому ему удалось узнать много интересного. Вот лишь одно свидетельство очевидца, проживающего в кишлаке Окули-Боло: «Шум был, взрыв. Я выбежал из дома. Увидел огонь над холмом. Яркий-яркий, красный! Огонь поднялся вверх и осветил все. Я и другие люди сперва думали, что горит город Душанбе! Черный дым. Оттуда вырывался огонь, пошла лава. Мы заметили, как идет смола с большой скоростью, с паром, пылью. Лава катилась с горки в течение нескольких минут, накрывая крыши домов в Окули-Боло. От страха мы все убежали. Нам стало теперь ясно, к чему накануне была такая красная луна, — к большой беде...» Это описание явно говорит в пользу именно извержения, а не землетрясения, хотя часто они сопровождают друг друга.

По мере того как накапливались доказательства грязевулканического извержения, становилось все труднее соглашаться с официальной, так называемой водородной версией гиссарской катастрофы. Причины ее, по утверждению местных специалистов, крылись в непродуманном вмешательстве человека в ход природных процессов на безводных землях плато Уртабоз. Это название и переводится как «безводная пустыня в середине». Зато у подножия плато бьет множество разнообразных источников, некоторые из них называют кайнарами, что в переводе означает «горячий». Свидетельств гидротермальной деятельности в этом районе практически нет, хотя совершенно исключить ее нельзя, так как температура воды в источниках непосредственно после катастрофы была на три градуса выше обычной.

Плато Уртабоз, где катастрофа и разыгралась, представляет собой плоскую овальную возвышенность площадью более 30 км², а высота холмов достигает до 130 м. Склоны плато, особенно южные, спускающиеся к реке Кафирниган, крутые. На

западе простирается Окулинская долина, отделяющая от плато расположенную севернее Первомайскую горку.

На геологических картах плато выглядит будто двухслойный пирог, верх которого образован лёссовидными суглинками, а над ними залегают суглинки, очень похожие на продукт извержения грязевого вулкана. Грязевые вулканы в большинстве случаев связаны с глубоко расположенными месторождениями нефти и газа. И действительно, в этом районе относительно недавно была найдена нефтяная залежь с газовой шапкой. На самом плато Уртабоз 30 лет назад нефтяниками было пробурено восемь глубоких, до 2 тыс. м, скважин, которые, однако, не испытывались.

Очевидец катастрофы, житель одного из пострадавших кишлаков Мухамедкадыр Басидов рассказывал: «В ту ночь я до половины пятого читал книгу. Потом лег спать, погасил свет. Но мне не спалось, было как-то тревожно. Примерно без двадцати пять начала трястись земля — будто баллон на воде. Минут пять прошло, подошла к двери собака моего братишки, который в эту ночь спал в моей комнате. Как я теперь понимаю, она хотела его предупредить, спасти: сначала лаяла, потом страшно зарычала. Я встал, и тут раздался удар. Я подумал, что взорвалось. Здесь часто трясет, но на этот раз было что-то не так. Люди думали, что упал метеорит. После удара все осветилось. Я пулей выскочил на улицу. Было еще светло, и я увидел — падает дувал. Потом все быстро потемнело. Я побежал к старшему брату спасать детей. Вскоре стал нарастать неприятный звук. Брат хотел выпустить скот, а сарая уже нет. Все побежали на дорогу. После взрыва прошло 7—8 минут, не больше... Утром, когда было уже светло, я подошел и потрогал грязь. Она была теплая, градусов 40. Это отметили все жители, кого ни спросите. А кое-кто говорил, что грязь была горячей».

Действительно, многие жители кишлака Окули-Поен подтверждают, что грязь была теплой, даже горячей. Халима Раджабова говорила: «Я трогала ее в шесть часов. Грязь очень горячая была, обжигала руку». Халима живет в 100 м от того места, где остановился поток.

Дом Султана Длтынбаева, бригадира колхоза имени Карла Маркса, одним из первых в Окули-Поен принял удар грязевого потока. «Я проснулся от толчка, одновременно с которым был взрыв, — рассказывает Султан. — После толчка все осветилось, а когда я встал, света уже не было. Я встал не сразу, примерно четыре минуты выжидал, потому что трянуло несильно. Потом начал нарастать звук, подобный тому, какой издает большое

падающее дерево или горящий шифер. Вышел посмотреть. На юго-западе была луна. В противоположной стороне увидел что-то движущееся, мне показалось, что клубится пыль. Потом там упало дерево. Когда осталось метров 50, я понял, что идет глина. Первый вал был высотой 1 м, и над ним слой белого пара высотой 50—60 см. А следом за первым валом метрах в 3—5 был виден другой, высотой около 5 м. Посмотрел в сторону Первомайской горы — там темно. Закричал своим, мол, бегите скорее. Все побежали в сторону от глины, она была горячей, это все скажут, иначе откуда взяться пару. Люди между собой говорили, что произошло извержение грязевого вулкана».

Нечто подобное рассказывал и житель кишлака Хисор Мирзомурад Танаев. Он с жаром доказывал, что произошло именно извержение грязевого вулкана, а не землетрясение. И так считали многие местные жители. Об этом же говорил по телевидению и бывший учитель географии, житель кишлака Окули-Боло Зоир Джалилов. Его дочь Махбуба помнит, как в момент толчка, сопровождавшегося взрывом, все окрестности были освещены красноватым светом. После этого несколько минут слышался шум полыхающего сильного огня.

Для расследования причин катастрофы в производственном объединении «Таджикгеология» организовали рабочую группу из специалистов-гидрогеологов, которая и провела комплексные инженерно-геологические исследования, включающие дешифровку аэрофотоматериалов, полевую съемку, бурение скважин. По мнению специалистов, причина оползней — в обводнении лёссовидных суглинков, которое произошло в результате двадцатилетней фильтрации воды из оросительной системы Института земледелия АН Таджикской ССР.

Гидрогеологам удалось выяснить, что в толще плато Уртабоз есть три горизонта переувлажненных суглинков на глубине от 2—3 до 42 м. Два из них фактически являются напорными. В одной из скважин уровень разжиженной грязи за ночь поднялся на 8 м. Но ведь этот факт и доказывает, что источником переувлажнения лёссов послужили не поверхностные, а глубинные воды.

Южная часть кишлака у подошвы крутого склона плато Уртабоз сегодня не что иное, как огромная братская могила почти километровой длины и шириной метров двести. Она обнесена высоким глухим забором, в котором возле дороги сделан проем.

Судя по развитию оползневых трещин большой протяженности и глубины на плато Уртабоз, здесь сполз блок плотных суглинков толщиной метров пятнадцать. Именно под ним и на-

ходились переувлажненные разжиженные суглинки, по которым, как по смазке, съехал верхний слой. Крайние дома кишлака были залиты именно такой жидкой грязью. Она заползала в комнаты через окна и двери, на месте это было хорошо видно. Существовала и еще одна странность оползня. Большие куски асфальта с шоссе, проходившего под склоном плато, оказались вдруг на самом краю сползавшей массы, на поверхности жидкой грязи. Но если внушительные плиты асфальта не были завалены оползнем, значит, этот участок дороги был вспучен снизу и перенесен на несколько десятков метров.

На склоне плато возле Шароры оползень срезал оросительный канал. Однако здесь, как и во всех других местах, трещины отрыва одинаковы, что свидетельствует о сходстве физических свойств суглинков под каналами и вдали от них. Поэтому по характеру трещин весьма сложно определить причину обводнения грунтов. Более того, на местности отчетливо видны и следы древних оползней: в районе кладбища Шароры, возле Окули-Боло... Вот и получается, что оползни здесь происходили и до начала мелиорации. Конечно, в этом случае можно предположить, что обводнение глубинных слоев произошло, например, при появлении на местности глубоких трещин.

На противоположной, юго-западной, стороне плато произошло нечто совершенно иное. Здесь сошел не оползень, а мощнейший четырехкилометровый грязевой поток, который залил площадь в 2 млн. м². Очень жидкая, подвижная грязь, растекаясь по Окулинской долине, смыла юго-восточную часть кишлака Окули-Боло и достигла центральной части кишлака Окули-Поен. Этот поток ворвался туда через 10 минут после взрыва, то есть скорость его распространения была близка к 5 м/с. И это при уклоне местности всего в 7 градусов! К счастью, люди успели уйти из Окули-Поен.

В это время в сельсовете дежурил Анвар Шайкарамов. Он вышел на улицу, и вдруг словно по листу железа грохнули кувалдой, и пошли глухие волны, удаляющиеся в сторону Душанбе.

Такое же развитие основных событий — толчок, взрыв, факел и отключение электроэнергии — записал со слов очевидцев и Г. Бурцев в начале февраля.

Тошмухамед Курбанов: «Мне 65 лет, я пережил не одно землетрясение. Под утро 23 января вся моя семья проснулась от подземного толчка и сильного звука. Меня стали спрашивать, что это могло быть. Я зажег спичку, чтобы узнать, землетрясение это или нет. Пламя поднялось кверху. Электрическая лампочка висела спокойно, а при землетрясениях она всегда болталась».

Абдурахим Кадыров, 50 лет, поселок Хисор: «23 января я проснулся очень рано, в половине пятого. Вышел на улицу и удивился, что уже совсем не хочу спать. И на душе какое-то беспокойство. Кстати, от этого тревожного чувства я и проснулся. Вернулся в дом, прилег, но не спалось. Добавлю, что везде на моей усадьбе обычно ночью горит свет. И внезапно все лампочки разом погасли! И так вдруг загрохотало, что стало страшно! Казалось, все дома сейчас свалятся на меня! Был уверен, что упал большой самолет. Мы все выскочили, а тут услышали треск, будто ломалось что-то крупное и крепкое».

Некоторые жители Окули-Боло и Окули-Поен в момент грохота видели огонь. Омина Юлдашева рассказала следующее: «Вышли из дома — поток грязи подходит уже. Перебежали поле. По каналу — огонь в двух местах. Первый — большой, как дом. Второй — возле дома Тухтасына Юсыпова».

И все же эти внешние разнородные явления имеют одну причину, точнее, целый их единый комплекс, послуживший сложным пусковым механизмом. На протяжении длительного времени «подушка» уртабозских лёссовидных суглинков подпитывалась глубинными водами и стала совершенно непроницаемой для газов, поднимавшихся из недр. В январе 1989 года внутреннее давление газа стало приближаться к критическому. Кстати сказать, накануне извержения местные мальчишки видели трещины на вершине Первомайской горки.

Подземный толчок 23 января привел к прорыву газов на поверхность. Мощный взрыв ударил снизу по пласту жидких суглинков, вспучил их, и верхние слои лёсса скатились по этой горячей «смазке» в долины. Естественно, внимание привлекли только те оползни, с которыми были связаны человеческие жертвы. Однако для объяснения причин катастроф надо было изучить оползни, сошедшие на правый берег реки Кафирниган, а также те, которые произошли на восточном склоне плато Уртабоз, где не было орошения. Гидравлический удар, вызванный взрывом подземных газов, вспучил грунт и там, о чем свидетельствует перенос шоссевого асфальта. В других местах жидкая грязь из глубинного очага хлынула на поверхность через несколько кратеров. Ее извергло 6 млн. м³ — черной и пахнущей тленом.

Таким образом, гиссарская катастрофа — сложное явление, которое содержало в себе и сейсмический толчок, и грязевулканическое извержение, и развитие мощных оползней. Наиболее важная из этих трех составных частей оказалась скрытой для глаз исследователей.

ЗОНА КАСПИЙСКОГО МОРЯ, ИРАН

21 июня 1990 года

Самое тяжелое за последние 12 лет землетрясение произошло в печально известной подобными разгулами стихии северо-западной части страны 21 июня 1990 года в 0:30. Его эпицентр находился в Каспийском море, но оно широкой разрушающей волной прокатилось по провинциям Заньян и Гилян, которые граничат с Каспийским морем и расположены в 150–300 км к северо-западу от Тегерана. Толчки раскалывали горы и здания. Был нанесен большой ущерб почти сотне городов и деревень. Особенно пострадала столица провинции Гилян — город Решт. К югу от него прорвало плотину, и наводнение вызвало дополнительные человеческие жертвы.

После первого толчка в течение четырех дней доведенные до истерики люди продолжали ощущать довольно сильные вторичные толчки, достигавшее 6,5 балла. Таким образом, получило подтверждение мнение геологов, что территория Ирана подвержена катастрофическим землетрясениям.

В городах и деревнях в районах бедствия было разрушено от 70 до 100% домов, дороги были перегорожены оползнями с гор, линии электропередач — нарушены. Территория, подвергшаяся землетрясению, была густо населена. Так, в провинциях Зенджан и Гелян на площади 50 тыс. км² проживало 4 млн. человек. Эти места считаются житницей страны, здесь выращивают рис, табак, пшеницу, чай, фрукты. Поэтому количество жертв оказалось большим. Только в небольшом городе Рудбар погибли и получили ранения более 5 тыс. человек, было разрушено 90% зданий. Для спасательных работ не мог быть использован наземный транспорт, только вертолеты и самолеты. Но и их работа была затруднена из-за плохой погоды.

Начиная с 700 г. н. э., когда стали регистрироваться землетрясения, территория Ирана неоднократно подвергалась этим стихийным бедствиям. Только с 1960 по 1990 год на территории Ирана было зарегистрировано 12 землетрясений силой более семи баллов. Иран лежит на подверженном землетрясениям поясе, который тянется от Турции через Кавказские горы и далее на восток к Гималаям. Пояс приходится на зону трения арабской тектонической плиты, которая медленно движется на северо-восток со скоростью 2–20 см в год. По мере продвижения она постоянно сталкивается с более круп-

ной евразийской плитой. Образующая энергия, по мнению геологов из уже упоминавшегося нами Национального информационного центра по землетрясениям в Голдене, расходуется на формирование линий разлома, проходящих через северо-запад Ирана.

Если отбросить геологические рассуждения, то для 2,7 млн. жителей этого региона, которые в момент землетрясения были в постелях либо смотрели по телевидению матч на первенство мира в Италии, эта была долгая ночь всевозрастающего ужаса. «Огромный валун величиной со здание раздавил мой дом», — рассказал житель Рудбара, горной деревушки в провинции Гилян, когда спасатели отыскивали его. Обломок скалы, рухнувший на главную дорогу и перекрывший доступ спасателям, убил троих из его шести детей и жену за много часов до того, как появилась помощь.

«В этой зоне не осталось ни одного уцелевшего дома», — добавил Али Махаммади, фермер из Рудбара. В соседних городах Абн-Дар и Вуин (провинция Зенд) не сохранилось ни одной постройки и погибли все жители.

Такая же картина была практически во всех городках и деревеньках района, расположенных среди неприступных вершин, цветущих равнин, виноградников и пшеничных полей. Особенно сильно пострадал когда-то чрезвычайно красивый, часто сравниваемый с драгоценным камнем город Маньиль, расположенный в плодородной долине у подножия Эльборса. Спасатели, сражаясь с непогодой и завалами на дорогах, спустились туда на вертолетах и обнаружили бесконечные километры разрушенных строений. Словно злобный великан прошелся по земле, круша все на пути.

«Я видел, как колебалась земля, словно природа качала свою колыбель», — рассказывал семидесятилетний Баба Камаль-яри репортеру из «Нью-Йорк таймс». Он стоял возле развалин своего дома в соседней, расположенной на горном склоне деревне Хир и продолжал: — Я увидел, как гора поползла в сторону деревни, и сказал: «Аллах Акбар! Я готов умереть». Но я жив, а все молодые ушли от меня». Его жена, дети, брат и семья брата — все погибли, раздавленные скалой величиной с трехэтажный дом.

«Я слышал, как свистит земля», — рассказал репортеру «Рейтерс» иранский ветеран войны с Ираком. — Мне это напомнило звук падающей бомбы».

В городе Решт обезумевший молодой человек голыми руками разгребал развалины, пытаясь отыскать хотя бы останки своих

близких. Жертв землетрясения извлекали вручную, потом укладывали на носилки и вертолетом доставляли в больницы Тегерана. Погибших хоронили в общих могилах. Поспешность операций и немедленное погребение мертвых не позволили произвести более точный подсчет жертв. Но то, что свыше полумиллиона иранцев остались без крыши над головой, стало очевидным.

Беда была настолько велика, что президент Ирана обратился за помощью к международному сообществу.

Через несколько дней международная помощь стала поступать. Она положила начало яростным спорам в иранском парламенте. Сторонники жесткой линии не хотели вмешательства со стороны Запада, и в некоторых районах западных врачей и спасателей просто развернули назад. В других местах, подобных Решту, работали французские спасатели вместе с собаками, натаस्कанными на поиск людей в завалах. Они помогали отыскивать жертв катастрофы, в то время как краны поднимали тяжелые бетонные плиты, а бульдозеры расчищали дорогу для подхода машин «скорой помощи» и другого спасательного транспорта. Через Красный Крест в Иран поступала гуманитарная помощь из разных стран.

В Рудбаре спустя более 50 часов после землетрясения была найдена женщина с мертвым ребенком на руках. Она пополнила многочисленные ряды многострадальных беженцев, которых разместили в палаточных городках. Другие продолжали скитаться по зоне бедствия, отыскивая потерянных членов семьи.

В воскресенье 24 июня, три дня спустя после первого, произошел новый толчок силой 6,5 балла. Он похоронил тех, кто был уже близок к спасению. Прибывший в Иран на спасательные работы французский пожарный Клод Сэн рассказывал репортеру из «Таймс», что он собирался освободить женщину, находившуюся всего в десятке сантиметров от поверхности. Она отчаянно стучала в дверной косяк, когда Сэн постучал в него. Но тут случился второй толчок, едва не похоронивший и самого Сэна. «После второго толчка я снова постучал, но ответа не было», — сказал он. Позже эту женщину откопали другие спасатели, она была мертва.

В Хире спасатели, пробравшись сквозь завалы дома, очутились в полуразрушенном помещении, бывшем когда-то спальней. Там обнаружили женщину, завернутую в простыни и одеяло. Она еще дышала. Ей оказали помощь, вытащили из руин и бережно уложили на землю. Но буквально через минуту женщина умерла.

Зону бедствия окутывало зловоние разлагающихся трупов, общие могилы были переполнены. В рядах спасателей возникла сумятица. «Масштаб ущерба так велик, что неразбериха, отсутствие скоординированности и беспорядки могут привести к пагубным последствиям», — высказался один западный дипломат. Все были единодушны в мнении, что данные Агентства новостей Исламской Республики о жертвах землетрясения, включающие сведения о 50 тыс. убитых, 200 тыс. раненых и 500 тыс. оставленных без крова, мягко говоря, занижены.

Разногласия возникли и в оценке сейсмологических показателей. Согласно данным Тегеранского университета, сила землетрясения составила 7,3 балла по шкале Рихтера, а Геологическая служба США в Голдене (Колорадо) зарегистрировала 7,7 балла. В любом случае, это была крупнейшая природная катастрофа за 1300 лет, одна из тех, которые изредка сотрясают этот район земного шара.

ПРОВИНЦИЯ КВИНДИО, КОЛУМБИЯ

25 января 1999 года

Глубокой ночью 25 января 1999 года в западной колумбийской провинции Квиндио произошло разрушительное землетрясение*. В результате в административном центре провинции городе Армения было разрушено около 60% зданий. Всего в провинции пострадало 20 населенных пунктов, один из которых — Перейро, — по словам его жителей, напоминал город после бомбежки. Спасательные работы начались в ту же ночь, когда люди руками пытались разобрать развалины, похоронившие их близких. В первый же день было обнаружено около 500 трупов и еще 1500 раненых поступили в местные больницы.

Спасателям мешали многочисленные оползни, полностью отрезавшие некоторые из населенных пунктов от внешнего мира. Сила первого толчка землетрясения составила 6 баллов по шкале Рихтера. Эпицентр его находился в пострадавшей про-

* Материал об этом землетрясении вошел в книгу, когда рукопись была практически закончена. Поэтому описание носит скорее репортажный характер, а информация о катастрофе, имевшаяся на тот момент, не уточненная и все данные — не окончательные.

винции в 225 км от столицы Колумбии Боготы. Толчки ощущались почти по всей стране, а в столице и на северо-западе, в индустриальном районе Медельин раскачивались высотные здания.

Президент страны Андреас Перейра отменил поездку в Европу и немедленно вылетел в пострадавшие районы. Находившийся в то время в Мексике Папа Иоанн-Павел II заявил, что молится за души погибших в страшной катастрофе. Начали прибывать спасатели из других регионов страны. Власти Колумбии первое время были в полной растерянности.

Спасателям в Армении и Перейре активно помогали местные жители. Развалины первые два дня приходилось разбирать руками и лопатами, так как техника не могла прибыть из-за заблокированных оползнями дорог. В городе Перейра многие из разрушенных зданий совсем незадолго до этого были восстановлены после случившегося в 1995 году менее разрушительного землетрясения. Почти всю последующую неделю ощущались повторные толчки, которые постепенно затухали, однако во вторник 26 января их сила еще составляла 5 баллов. Во многих городах власти прекратили подачу газа и электричества, чтобы пресечь распространение пожаров.

В районах бедствия не хватало крови для переливания, воды и продуктов питания. Однако гуманитарная помощь в страну начала поступать почти немедленно, в том числе из Никарагуа и Гондураса, стран, которые совсем недавно оправились от обрушившегося на них в ноябре 1998 года урагана «Митч».

Более всего пострадали бедные кварталы, где дома были построены из глиняных кирпичей. В район бедствия незамедлительно были направлены армейские подразделения для доставки медицинского оборудования, а также для постройки временного жилья для пострадавших.

Многие критиковали местные власти, выдавшие в свое время разрешение на строительство зданий слабой конструкции в сейсмоопасной зоне: первым же толчком была обрушена одна из стен тюрьмы в городе Армения, чем не преминули воспользоваться около 80 заключенных, скрывшихся в неизвестном направлении.

Спасатели, которые первые два дня, до прибытия помощи из США, Японии, России, Великобритании и других стран, работали почти непрерывно, не успевали убирать тела с улиц. До сих пор под развалинами находятся сотни людей.

Поначалу в Армению невозможно было попасть даже по воздуху, так как аэропорт оказался разрушен. Дороги же были

перекрыты многочисленными оползнями. Помимо того, проведению спасательных операций мешали повторные толчки, угрожавшие обрушить здания, поврежденные первым толчком.

К утру второго дня количество жертв возросло до 750 человек только в Армении. В больницах не хватало мест для раненых. Были разрушены сотни, возможно, тысячи домов. Позже было принято решение о сносе поврежденных зданий, чтобы не подвергать опасности спасателей, работавших на развалинах.

Многие люди, потерявшие жилье, несколько первых ночей провели под открытым небом, греясь у костров. По данным на 1 февраля 1999 года, без крова осталось около 300 тыс. человек. В пострадавших районах не хватало питьевой воды, продуктов питания, одеял и гробов для захоронения погибших.

За первые два дня, согласно информации работников колумбийского Красного Креста, спасателями было разобрано около 30% завалов и, по их подсчетам, реальное число жертв землетрясения может превысить 2 тыс. человек.

Более всего не хватало крови для переливания, и тысячи колумбийцев выстроились в километровые очереди у пунктов сдачи крови. На сборные пункты жители приносили продукты питания, одежду, кухонную утварь. После восстановления воздушного сообщения с Арменией туда немедленно направились грузовые военные самолеты с медикаментами и оборудованием.

Посол Колумбии в Великобритании Умберто де ла Кайя заявил в интервью компании Би-Би-Си: «Мы в Колумбии привыкли к толчкам, так как страна находится в сейсмоопасной зоне. Однако это землетрясение явилось, пожалуй, самым разрушительным в этом столетии. Материальный ущерб составил десятки миллионов долларов».

На четвертый день, согласно официальным данным, число погибших составило 950 человек и около 3 тыс. раненых. Колумбия официально обратилась к международному сообществу о предоставлении материальной помощи в размере 100 млн. долларов.

В городах Перейра и Армения был установлен комендантский час для предотвращения случаев мародерства, на улицах появились патрули военной полиции. Напряженность в местных больницах несколько спала, так как появилась возможность отправить многих раненых в другие больницы. Хотя самолетами регулярно доставляется гуманитарная помощь, в пострадавших районах продолжает ощущаться недостаток питьевой воды и продуктов питания. Президент страны пообещал выделить для

пострадавших специальные государственные фонды и объявил большую часть пострадавшей провинции зоной бедствия.

В районы бедствия наконец прибыла тяжелая техника: краны и бульдозеры, что значительно ускорило разбор завалов. При этом у пострадавших от землетрясения нет совершенно никаких средств к существованию. Несмотря на обещания правительства, им самим приходится покупать гробы, чтобы похоронить близких. Цена же гробов у спекулянтов подскочила до 1500 долларов.

В пятницу 29 января в пострадавших районах вспыхнули массовые беспорядки. Вода и продукты питания прибывают в весьма ограниченных количествах, так как система распределения гуманитарной помощи организована из рук вон плохо. В результате несколько десятков человек разграбило два супермаркета в Армении. Полиция же, будучи не в состоянии поддерживать законопорядок, призвала население вооружаться в целях самообороны и защиты частной собственности. Международные организации старались как можно быстрее доставить в Перейру и Армению достаточное количество воды и продуктов питания. А пока в этих городах люди тащат из магазинов все, вплоть до кассовых аппаратов, чтобы потом обменять их на еду.

Армия пыталась восстановить порядок и даже арестовала несколько человек, однако это не помогло. Несмотря на введенный властями комендантский час с 18:00 до 6:00, случаи мародерства не уменьшились. Что касается спасателей, то к субботе 30 января они практически прекратили поиски выживших, а большинство иностранных специалистов покинули страну, в частности из-за крайне криминогенной ситуации, сложившейся в пострадавших районах. Надежды извлечь из-под руин кого-либо живым практически нет. Правда, 1 февраля в развалинах живым был найден симпатичный черный котенок. Но живых людей там не осталось.

Существует опасность начала эпидемии из-за недостатка питьевой воды, а также потому, что большое количество трупов остается на улицах. В пострадавших городах практически невозможно определить, где разрушения от землетрясения, а где — от мародеров. Специальным указом президента страны доступ в зону бедствия был ограничен, так как зачинщиками массовых беспорядков считаются прибывшие из других районов страны.

В пунктах раздачи гуманитарной помощи выстроились огромные очереди. Но более-менее организованная раздача закон-

чилась уже в воскресенье 31 января. В тот день толпа ворвалась на распределительный пункт и разграбила его. Полиция сначала пыталась навести порядок, однако потом только наблюдала за тем, чтобы грабеж проходил без излишних эксцессов. Полицейские даже закрывают глаза на случаи убийства мародеров хозяевами магазинов, подвергающихся нападениям.

Так природное бедствие постепенно превращается в катастрофу, произошедшую по вине человека. Что же касается жертв этого землетрясения, то по официальным данным на вечер 1 февраля 1999 года 970 человек погибло, 300 пропало без вести и около 4 тыс. получили ранения. Неофициальные источники дают количество погибших в более чем 2 тыс.

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЙ СТОЛЕТИЯ

(в скобках дано количество жертв)

- 1902, 18 апреля, Гватемала, (12 200).
- 1905, 4 апреля, Кангра, Индия, (20 000).
- 1905, 8 сентября, Калабрия, Италия, (5 000).
- 1906, 18–19 апреля, Сан-Франциско, США, (около 700, по некоторым данным — 2 500).
- 1906, 16 августа, Вальпараисо, Чили, (20 000).
- 1907, 14 января, Кингстон, Ямайка, (1 400, город почти полностью разрушен).
- 1908, 28 декабря, Мессина, Италия, (160 000–250 000).
- 1915, 13 января, Аведзано, Италия, (29 980).
- 1920, 16 декабря, Ганьсу, Китай, (180 000).
- 1923, 1–3 сентября, Иокогама, Япония, (143 000).
- 1927, 22 мая, Нан-Сян, Китай, (200 000).
- 1932, 26 декабря, Ганьсу, Китай, (70 000).
- 1933, 2 марта, Япония, (2 990).
- 1934, 15 января, Бихар, Индия, (10 700).
- 1935, 31 мая, Кветта, Индия, (50 000).
- 1939, 24 января, Чильян, Чили, (28 000).
- 1939, 26–27 декабря, Эрзинджан, Турция, (30 000).
- 1946, 21 декабря, Хонсю, Япония, (2 000).
- 1948, 28 июня, Япония, Фукуи, (5 131).
- 1948, 6 октября, Ашхабад, СССР, (35 000).
- 1949, 5 августа, Пелилео, Эквадор, (6 000).
- 1950, 15 августа, шт. Ассам, Индия, самое сильное из зарегистрированных землетрясений — более 9 баллов (1 000).

- 1956, 10—17 июня, Северный Афганистан, (2 000).
1957, 2 июля, Северный Иран, (2 500).
1957, 13 декабря, Западный Иран, (2 000).
1959, 29 октября, Минатитлан, Мексика, (5 000).
1960, 29 февраля, Агадир, Марокко, (12 000).
1960, 21—30 мая, Консепсьон, Чили, (около 1 500).
1962, 1 сентября, Северо-Западный Иран, (12 230).
1963, 16 июля, Скопье, Югославия, (2 000; 170 000 остались без крова).
1964, 27 марта, побережье Аляски, США, самое сильное землетрясение на континенте — 8,5 балла, (131).
1966, 26 апреля, Ташкент, Узбекистан, СССР, (9 чел.; разрушен почти весь город).
1966, 19 августа, Восточная Турция, (2 520).
1968, 31 августа, Северо-восточный Иран, (12 000).
1970, 5 января, Юннань, Китай, (10 000).
1970, 31 мая, север Перу, (66 794).
1972, 10 апреля, Южный Иран, (5 057).
1972, 23 декабря, Манагуа, Никарагуа, (7 000; 200 000 остались без крова).
1974, 28 декабря, Северный Пакистан, (5 200).
1975, 6 сентября, Турция, (2 312).
1976, 4 февраля, Гватемала, (22 778; более 1 000 000 остались без крова).
1976, 28 июля, Таншань, Китай, самое страшное землетрясение века, (242 000).
1976, 17 августа, Минданао, Филиппины, (8 000).
1976, 24 ноября, Восточная Турция, (4 000).
1977, 4 марта, Бухарест, Румыния, (15 000).
1978, 16 сентября, Северо-восточный Иран, (25 000).
1980, 10 октября, Аль-Аснам, Северо-Западный Алжир, (6 000; 250 000 остались без крова).
1980, 23 ноября, юг Италии, (4 800; 200 000 остались без крова).
1982, 13 декабря, Северный Йемен, (2 800).
1985, 19, 21 сентября, Мехико, Мексика, (5 526).
1987, 5—6 марта, Северо-Восточный Эквадор, (более 4 000).
1988, 21 августа, Непал и Северная Индия, (1 500).
1988, 6 ноября, юго-запад Китая, (около 1 000).
1988, 7 декабря, северо-восток Армении, (более 55 000).
1989, 23 января, Таджикистан, СССР (1 000)
1990, 21 и 24 июня, северо-запад Ирана, (более 50 000, 200 000 ранено, 500 000 остались без крова).
1992, 13, 15 марта, Восточная Турция, (4 000).

1992, 12 декабря, Флорес, Индонезия, (2 500).

1994, октябрь, Курильские острова, Россия, (точное количество погибших не сообщалось; в населенных пунктах разрушено более 40% жилых домов).

1995, 18 января, Кобэ, Япония, (5 000).

1995, 28 мая, Нефтегорск, остров Сахалин, Россия, (2 300).

1998, 3 февраля, восток Афганистана, (5 000).

1999, 25 января, пров. Квиндио, Колумбия, (более 2 000; около 300 000 человек остались без крова).

1999, 17 августа, северо-запад Турции, (15 000–40 000; несколько десятков тысяч получили ранения; несколько сотен тысяч человек остались без крова).

1999, 22 сентября, Тайвань, (3000).

ИЗВЕРЖЕНИЯ ВУЛКАНОВ

Если бы природные бедствия оценивали по их драматичности и эффектности, то вулканические извержения были бы настоящим воплощением этих качеств, так как, наверное, в мире не существует зрелища более ужасающего и грандиозного. Извержение вулкана поистине катастрофично и чрезвычайно часто влечет за собой страшные и непредсказуемые последствия. Города, цивилизации, культуры были уничтожены или изменены до неузнаваемости в результате извержений вулканов, а в одном случае, когда массы пепла от извержения Везувия целиком покрыли город Помпеи, сохранились в веках.

Есть что-то одновременно примитивное и таинственное в этой бьющей вверх из недр Земли огненной струе. На то время, пока длится извержение вулкана, мы как бы переносимся назад, в доисторические времена, когда твердая почва, по которой мы ходим, была еще движущейся аморфной массой. Действительно, формирование поверхности Земли происходило поистине театральным путем.

Извержения вулканов до сегодняшних дней остаются загадкой. Ученые-вулканологи имеют возможность изучать только последствия вулканических взрывов. Причины и источники самого явления скрыты чересчур глубоко в недрах Земли, возможно, в самом ее ядре, поэтому исследовать их способами, доступными современной науке, практически невозможно. Хотя научный прогресс непрестанен, мы все еще далеки от постижения вулканических тайн. Тем не менее на данный момент нам известны 516 действующих вулканов, и знаем мы о них гораздо больше, чем, скажем, Плиний, когда он описывал извержение Везувия в 79 г. н. э.

Настоящий вулкан — это просто отверстие или ряд отверстий в земной коре, через которые в атмосферу выбрасывается, нередко мощно и яростно, внутренняя энергия Земли. Жерло

отверстия называется кратером. Большие, с диаметром свыше 1,5 км, более или менее округлые по форме впадины, образованные извержением вулкана или обрушением части вулканического сооружения, называются кальдерами. Иногда в кальдерах появляются кратерные озера.

Отверстие похоже на трубообразный канал, который соединяет атмосферу с резервуаром, наполненным расплавленным веществом, известным нам как магма. Дым, который клубится над этими отверстиями, это не что иное, как конденсированный пар, часто смешанный с частицами пыли, что придает ему желтую окраску. А свечение вулкана — это отражение в облаках испарений раскаленной докрасна магмы. Наблюдаемые же молнии, возникающие внутри и вокруг этих клубящихся масс, называются огнями святого Эльма и порождаются избытком статического электричества в атмосфере вблизи вулканического взрыва.

Вулканические горы, которые мы ассоциируем с вулканами и часто ошибочно называем вулканами, формируются после серии взрывов, когда выброшенное из земной коры вещество застывает вокруг отверстия. Фактически все, даже самые высокие в мире горы были образованы более миллиона лет назад путем накопления лав и вулканообломочных продуктов.

Существует три состояния веществ, извергаемых вулканами: жидкие (лава), твердые обломочные (вулканический пепел, грязь и камни) и газообразные (обычно двуокись серы из земной коры), которые при извержении образуют в атмосфере смешанные формы.

И наконец, вулканические взрывы не всегда направлены из конуса вертикально вверх, как это изображали художники-романтики в XIX веке и как считает большинство из нас. Наоборот, самые губительные и катастрофические взрывы происходят на склонах вулканических гор.

Ученым-вулканологам удалось составить схему главных вулканических поясов, существующих на нашей планете: Средне-Атлантическая гряда, проходящая через Вест-Индию; каскад хребтов в северо-западной части Тихого океана; Гавайская гряда; безымянная цепь гор, идущая вдоль северного побережья Средиземного моря и проходящая на восток через Малую Азию в Гималаи.

Теория «тектоники плит», о которой мы говорили в разделе землетрясений, описывает несколько причин извержения вулканов. По одной из научных версий, вулканы появляются там, где плиты раздвигаются, выпуская, таким образом, из-под себя

поток магмы. Например, Средне-Атлантическая гряда идет вдоль шва, от которого плиты Евразии и Америки стали двигаться в противоположном направлении. Здесь образовались вулканические острова — Азорские, Исландия и Тристан-да-Кунья.

Согласно этой же теории, вторая причина образования вулканов следующая. Вулканы появляются там, где происходит столкновение, надвигание, сдвиг или горизонтальное смещение плит относительно друг друга. Когда одна плита опускается под другую, она плавится и вспенивается по мере опускания в недра Земли. Одновременно расплавленные массы горных пород поднимаются на поверхность, где извергаются, образуя новые участки суши. Подобные столкновения и смещения создали острова в Карибском море, вулканы Центральной Америки и Каскадные горы.

Третий тип образований вулканов характерен для плит срединных океанических хребтов. По мнению ученого-геолога доктора Роберта Декора, происходит следующее: «Некое горячее пятно прожигает дыру в середине плиты, давая возможность расплавленным шлакам выплеснуться на поверхность». Превосходным примером такого процесса являются Гавайские острова. Они расположены прямо посередине огромной плиты Тихого океана.

Вулканологи классифицируют вулканы по четырем категориям, следуя от менее мощных к самым мощным и, соответственно, по степени разрушений, вызванных извержением. Легендарная гора Гавайских островов Мауна-Лоа, так же как и японская Фудзияма, в данном разделе фигурировать не будут, потому что ни одна из них не имела катастрофических извержений вообще, не говоря уже о двадцатом столетии.

Но в последнее время вулканы подразделяют еще по типам их извержений. Гавайский тип отличается относительно спокойным излиянием лавы без взрывных извержений и выброса обломочных пород. Стромболианский тип вулканов (назван по имени вулкана Стромболи, расположенного на Липарских островах, что к северу от Сицилии) характеризуется постоянными, но умеренными излияниями вязкой лавы, которая выбрасывается при небольших, повторяющихся взрывах. Следующий тип вулканов, классическим представителем которого является вулкан Парикутин, более взрывной. Магма скапливается в верхних слоях жерла, но ее выход блокируется пробкой из затвердевшей лавы. Лава застывает у выхода между последовательными взрывами. Когда давление газообразных веществ внутри вулкана достигает критического, массы твердых обломков извергаются в воздух.

Над кратером образуется облако водяного пара, но, в отличие от стромболианского типа, этот пар не раскаленный.

Самым же яростным и разрушительным является пелейский тип, названный так по имени его прототипа — вулкана Мон-Пеле. В этом случае происходит выброс вулканического пепла, горячих облаков газа, смешанного с обломками лавовых глыб и чрезвычайно горячего пара, которые движутся вниз по склону вулкана со скоростью урагана. Таким образом, тысячи людей оказываются застигнутыми врасплох и буквально сгорают в раскаленных потоках грязи и пара, погибают под обломками, осыпающимся вулканическим пеплом и своеобразными вулканическими бомбами.

Извержения вулканов нередко начинаются внезапно. В прошлом проблема состояла в том, что на предупреждающие знаки (а именно — землетрясения) не обращали внимания. Даже в наше время люди, находящиеся вблизи вулканов, игнорируют здравый смысл и предупреждения специалистов.

В XX веке было немного извержений вулканов, правда, те, которые все-таки имели место, чаще всего были довольно разрушительными. При этом весьма часто наибольшие разрушения приносили те вулканы, которые считались давно погасшими и вдруг проснулись, что являлось для населения полной неожиданностью. Так было с вулканом Мон-Пеле на острове Мартиника и вулканом на острове Монтсеррат, которые, проснувшись, принесли огромные жертвы и разрушения в первом случае и огромные разрушения — во втором.

ВУЛКАН МОН-ПЕЛЕ, МАРТИНИКА

8 мая 1902 года

Мартиника — самый большой остров в группе Малых Антильских островов. Его открыл Христофор Колумб во время своего четвертого плавания к берегам Нового Света в 1502 году.

Через сто с лишним лет, в 1635 году, на острове высадился французский мореплаватель и искатель приключений Пьер Билейн де Эснамбук, основавший поселение у подножия высокой горы, которое он, не страдая особой скромностью, назвал в честь самого себя Сен-Пьер. Став в 1665 году колонией Франции, Мартиника сделалась главным поставщиком сахара.

Без малого три века процветал и хорошел Сен-Пьер, столица Мартиники. А 8 мая 1902 года мир узнал, что столица Мартиники стерта с лица земли при извержении вулкана Мон-Пеле, у подножия которого она раскинулась. Со времен трагедии Помпей в 79 г. н. э. человечество не знало ничего подобного.

Новый термин в классификации вулканических извержений и новое отношение к области научных исследований, называемой вулканологией, возникли именно 8 мая 1902 года. В тот день был установлен также новый рекорд жертв и разрушений. 8 мая 1902 года взорвался, буквально разлетевшись на части, вулкан Мон-Пеле и уничтожил при этом один из главных портов острова Мартиника Сен-Пьер вместе с его населением. В мгновение ока погибли 36 тыс. человек.

Так как выбросы шли не через вершину вулкана, а через боковые кратеры, то все вулканические извержения подобного типа с тех пор называются «пелейскими». Что же касается нового отношения к вулканологии, то оно возникло благодаря президенту Теодору Рузвельту, который 14 мая отправил на Малые Антилы крейсер «Дикки». Крейсер доставил в зону бедствия не только гуманитарную помощь на сумму 250 тыс. долларов, но и ученых и журналистов.

Как и большинство «вулканических повествований», данную историю можно начать с доисторических времен, когда формировались Малые Антилы. Это группа островов, которые тянутся через вход в Карибское море в виде 700-километровой дуги, выгнутой к Атлантическому океану. Они простираются от пролива Анегада на восток от Виргинских островов почти до самого побережья Южной Америки.

Малые Антилы — вулканические острова. Наибольшей активностью всегда отличались два вулкана: Мон-Пеле на острове Мартиника и Суфриер на острове Сент-Винсент. Их параллельное извержение произошло в 1902 году с интервалом всего в 18 часов.

Мон-Пеле, что по-французски означает «лысая гора», расположен в северной части острова Мартиника. Он возвышается на 1350 м над самым большим поселением на острове городом Сен-Пьер, имевшим население 32 тыс. человек.

Вулкан Мон-Пеле начал заявлять о себе еще за полтора века до извержения. Начиная с 1747 года время от времени жители острова слышали подземные взрывы и сильный гул. Но вот в апреле 1902 года Пеле снова и при этом недвусмысленно напомнил о своем существовании: над вершиной горы появился дым, послышался подземный гул, почувствовалось сотрясение земли. Спустя две недели из вершины горы повалил пепел, который

тонким слоем покрыл окрестности, улицы и крыши домов Сен-Пьера, лежавшего всего в 6 км от вулкана.

23 апреля 1902 года обитатели острова были разбужены оглушительным грохотом: это взорвалась верхушка горы, и из образовавшегося кратера в небо полетели камни и пепел. Дым, который до этого поднимался из вершины горы светлой тоненькой струйкой, теперь сделался обильным и густым. В течение нескольких дней над Пеле грохотал гром, по ночам сверкали молнии. Потом все прекратилось, и жители Сен-Пьера с облегчением вздохнули.

Начиная с 25 апреля стали появляться более явственные, хотя и не очень тревожные сигналы приближающегося бедствия. Например, раздавались взрывы в кратере. А те, кто осмеливался приблизиться к кратеру, слышали звуки кипения. Затем кратер наполнился кипящим озером шириной до 200 м. Рядом с ним возник 10-метровый фонтан горячей воды.

27 апреля значительно усилилось выпадение пепла. Он завалил некоторые дороги и придавал ландшафту зимний вид. Кроме того, поступили сообщения о том, что животные и птицы задыхаются от ядовитого газа, выделяемого пеплом.

Местная газета «Дес Колониес» так описывала конец апреля в Сен-Пьере: «Дождь из пепла не прекращается ни на минуту. Примерно в половине десятого робко выглянуло солнце. Больше не слышно шума карет на улицах. Колеса погружаются в пепел и едут, как по перце. Порывы ветра сметают пепел с крыш и слуховых окон и задувают его в комнаты, окна которых неблагоприятно оставили открытыми».

И вот тогда население Сен-Пьера забеспокоилось. Большое число жителей покинуло город, но их место тут же заняли еще большие группы беженцев со склонов горы. Жена консула США миссис Томас Т. Прентис писала своей сестре: «Муж уверяет меня, что непосредственной опасности нет, а если появится хоть малейший намек, мы немедленно покинем город. В порту стоит американская шхуна «Р. Дж. Морс», и она простоит еще, по крайней мере, две недели. Если вулкан начнет угрожать, мы тут же сядем на корабль и выйдем в море».

После катастрофы 8 мая спасатели найдут обуглившийся труп консула в кресле перед окном, выходящим на Мон-Пеле. В соседнем кресле — точно так же обуглившийся труп его жены. Тела их детей так и не были найдены.

Но до того дня толпы молящихся горожан заполняли местный собор. Один из жителей города писал 4 мая своим родственникам во Францию: «Я спокойно ожидаю это событие... Ес-

ли смерть и ждет нас, то мы оставим этот мир многочисленной компанией. Будет это огонь или удушье? Будет то, что пожелает Господь».

Отнюдь не такими спокойными оказались животные. Газета «Дес Колониес» писала: «На пастбищах тревожно ведут себя коровы и овцы — отчаянно мычат, режут, блеют». На крупном сахарном заводе Усин-Гуэрин, расположенном в устье реки Бланш, в северной части города, невероятное нашествие муравьев и сороконожек чрезвычайно мешало работать во всех помещениях. Лошади во дворе ржали, брыкались, вставали на дыбы, так как муравьи и сороконожки поднимались по их ногам и кусались. Конюхи окатывали лошадей ведрами воды, пытались смыть насекомых. Внутри помещений работники били сороконожек стеблями сахарного тростника, а на расположенной рядом вилле владельца завода горничные пытались избавиться от них с помощью горячих утюгов и кипятка.

Тем временем в одном из кварталов Сен-Пьера выгнанные потоком горячего пепла из своих гнезд змеи заполонили улицы и дворы. Они убивали оказавшихся на их пути кур, свиней, лошадей, собак и людей, от укусов змей погибли 50 человек и 200 животных.

В городе началась паника. Большая часть населения отправилась в город Фор-де-Франс, расположенный в 12 милях к югу от Сен-Пьера. На следующий день сила подземных взрывов увеличилась. Над кратером Пеле в темных тучах дыма, золы и пепла сверкали молнии. Земля продолжала содрогаться, слышались подземные взрывы. Над вершиной вулкана свирепствовала магнитная буря, остановившая работу динамо-машин городской электростанции, и вечером света в столице не было.

По словам писателя Лафкадио Херна, посетившего город перед извержением Мон-Пеле, это был «самый-самый» город. Вот как он выразил свои чувства: «...самый причудливый, самый необычный и в то же время самый красивый город среди городов Вест-Индии; полностью построенный из камня, с мощенными камнем мостовыми, узкими улочками, деревянными или цинковыми навесами и остроконечными крышами из красной черепицы, пронзенными слуховыми мансардными окнами... Архитектура относится к XVII веку и напоминает стиль старомодного квартала Нового Орлеана».

То, что эта каменная архитектура будет за считанные минуты превращена в каменную пыль, находилось, вероятно, за пределами самого живого воображения строителей Сен-Пьера. Ни одно извержение Мон-Пеле до 1902 года не напоминало,

что это опасный вулкан. Действительно, во время извержения 1767 года погибли 16 тыс. человек, но большинство погибло на склонах вулкана. И с того времени его извержения становились все слабее и слабее.

5 мая хлынувшие сильные дожди породили грязевые потоки на юго-восточном склоне Мон-Пеле. Уже к полудню тот самый сахарный завод, который испытал нашествие насекомых, был погребен под огромной грязевой лавиной с множеством громадных валунов и деревьев. Скатившись с гор, лавина поглотила завод за считанные минуты, оставив на поверхности только трубы и залив бурлящей грязью 150 человек. Расправившись с заводом, лавина двинулась к морю. Там она создала огромную волну, которая перевернула два стоявших на якоре судна и затопила нижние районы города Сен-Пьер.

«Дес Колониес» писала: «Поток людей устремился из нижней точки Муляж, это бегство в поисках спасения. Весь город пришел в движение, магазины закрываются, жилища покидаются хозяевами. Люди ищут укрытие на возвышенностях подальше от вулкана».

А затем местные власти совершили одно из самых циничных действий в истории. Стремясь удержать население в Сен-Пьере на время приближавшихся выборов, назначенных на воскресенье 10 мая, французский губернатор учредил комиссию по расследованию опасности, исходящей от Мон-Пеле. «Дес Колониес» сообщила: «Профессор Ландс из Лисе сделал вывод, что вулкан Мон-Пеле представляет для жителей Сен-Пьера не большую опасность, чем Везувий для населения Неаполя... Признаем, что мы не можем понять причин возникшей паники. Где можно чувствовать себя безопаснее, чем в Сен-Пьере? Разве те, кто заполнил Фор-де-Франс, верят, что им будет лучше, чем здесь, если начнется землетрясение?»

Для того чтобы придать ложным выводам комиссии особый вес, губернатор отдал войскам приказ возвращать беженцев в пределы города. А чтобы еще больше успокоить потенциальных избирателей, губернатор и его жена приехали из Фор-де-Франс в Сен-Пьер, где через день оба встретили огненную смерть. Консул США Томас Прентис отправил депешу, ставшую его последним посланием президенту Теодору Рузвельту. Понимая политические манипуляции губернатора и местной газеты, он с горечью заметил: «Отказаться от выборов было бы невысказано. Ситуация представляет собой кошмар, где никто, кажется, не может или не хочет видеть истинное положение вещей».

Весь день 7 мая Мон-Пеле непрерывно извергался. Но жите-

ли Сен-Пьера немного приободрились от новости, что вулкан Суфриер, находящийся в 145 км к югу, на острове Сент-Винсент, взорвался. Ложась спать в последнюю ночь своей жизни, жители Сен-Пьера думали, что взрыв Суфриера уменьшит давление на Мон-Пеле и все обойдется.

Рассвет 8 мая выдался ясным, день обещал быть солнечным. Столб пара из кратера Мон-Пеле поднялся выше обычного, но, кроме этого, не было ничего исключительного или странного в поведении вулкана. Около 6:30 британский корабль «Рорайма» с покрытыми пеплом палубами вошел в порт Сен-Пьера и стал на якорь рядом с 17 другими судами.

А в 7:50 Мон-Пеле разорвался на части. Точнее, прозвучали четыре взрыва, оглушающих, похожих на пушечные выстрелы. Они выбросили из главного кратера черную тучу, которую пронизывали вспышки молний. Но это был далеко не самый опасный выброс. Именно боковые выбросы — те, что с того времени будут называться «пелейскими», — послали с ураганной скоростью огонь и серу по склону горы прямо к Сен-Пьеру. За две минуты все из более чем тридцатитысячного населения Сен-Пьера, за исключением четырех человек, погибли. Они или мгновенно сгорели, или же мгновенно задохнулись.

Позже ученые установили, что именно произошло. Давление газа внутри вулкана достигло такой большой силы, что преодолело сопротивление очень вязкой лавовой массы у устья канала. Направленный в сторону взрыв разрушил часть выжатого купола в кратере. Прорвавшиеся газы увлекли за собой раскаленные глыбы, камни и их осколки. Вследствие внезапного падения давления заключенные в глыбах газы также освободились и смешались с кусками твердого раскаленного материала. Эта смесь была настолько тяжела, что не могла подниматься вверх и начала скатываться по склону вулкана. Состоявшая из пепла и каменных обломков черная, прорезаемая молниями туча скатилась по склону Мон-Пеле со скоростью почти 150 км/ч и смела с лица земли удаленный на 6 км город. Температура этой раскаленной тучи достигала, видимо, 800°C. Когда стих оглушительный гул, над кратером вулкана замечались гигантские языки яркого оранжевого пламени.

Все постройки Сен-Пьера взорвались или частично разрушились. С деревьев сорвало все листья и ветки, остались лишь голые стволы. Каменные и бетонные стены толщиной до метра разорвало на части, будто они были из тонкого картона. Шестидюймовые пушки на Норн д'Оранж сорвало с креплений, а статую Девы Марии, весившую не менее 3 т, поток отнес на

15 м от ее основания. На причалах и складах порта взорвались тысячи бочек рома, огненная жидкость растеклась по улицам и ручьями лилась в воду около пристани.

Уцелеть в этой геенне было нереально. Перегретый вулканический газ, из-за своей высокой плотности и большой скорости движения стлавшийся над самой землей, проникал во все щели и уголки, никому не оставляя шансов на спасение. Даже спустя 3,5 часа после выброса пылающий город настолько горячо «дышал», что корабль из Фор-де-Франса не смог подойти к берегу.

Сильный порыв ветра перевернул 16 из 18 кораблей в порту, а их команды и пассажиры погибли в кипящей воде. За день до этого самый, пожалуй, мудрый из капитанов в порту Сен-Пьера — неаполитанец по имени Марине Лебофф, командовавший итальянским барком «Орсолина», пренебрег решением портовых властей, не позволявших ему отплыть, и покинул порт. «Я ничего не знаю о Мон-Пеле, но если бы Везувий выглядел так, как выглядит сегодня утром ваш вулкан, я бы бежал из Неаполя что есть духу», — сказал он на прощание.

Пароход «Рорайма» оказался в самой гуще событий в гавани. Помощник эконома Томпсон вспоминал минуты перед извержением, когда команда вместе с капитаном, который позже погиб, собралась посмотреть на извергающийся вулкан. Томпсон рассказывал:

«Зрелище было просто фантастическим... Мы различали катившиеся и прыгающие красные языки пламени, которые в громадном количестве вырывались из горы. Огромные тучи черного дыма висели над вулканом. Затем столб пламени взметнулся прямо к небу, время от времени склоняясь на мгновение в одну или другую сторону и снова резко подпрыгивая еще выше. Слышался постоянный приглушенный грохот. Было похоже, что на вершине горы расположился самый большой в мире нефтеочистительный завод. Потом раздался ужасающий взрыв... Гора разлетелась на части. Все это произошло совершенно неожиданно. Склон вулкана откололся, и оттуда прямо к нам устремилась плотная стена огня. Она издавала звук, как от выстрелов тысячи пушек. Волна огня металась, как вспышка молнии. Она была похожа на огненный ураган, который катился прямо на Сен-Пьер и корабли. Город исчез у нас на глазах, а потом воздух стал удушающе жарким, и мы оказались в адском пекле. Где бы масса огня ни прикоснулась к морю, вода вскипала и появлялись огромные облака пара... До того, как взорвался вулкан, окрестности Сен-Пьера были переполнены людьми. После извержения ни одной живой души не было видно на берегах...»

Старший офицер «Рораймы» Эллари Скотт описал момент, когда произошел удар: «Наступила темнота чернее ночи. «Рорайма» качалась и кренилась, потом резким толчком легла на правый борт, погрузившись защитными поручнями глубоко под воду. Мачты, дымовая труба, оснастка — все было начисто смыто и скрылось за бортом. Железная дымовая труба оторвалась, а две стальные мачты сломались на расстоянии 60 сантиметров над палубой. Одновременно в нескольких местах вспыхнули пожары, и мужчины, женщины, дети погибли через несколько секунд».

Только двое из пассажиров — маленькая девочка и ее няня — остались в живых. Позже блестящий гарвардский геолог доктор Томас Джэгтер беседовал с ними. Особенно ярким был рассказ няни:

«...Стюард промчался (позже он погиб) мимо каюты, где я помогала детям одеться к завтраку, и крикнул: «Закройте дверь каюты — приближается лава с вулкана!» Мы закрыли дверь, и в тот же момент раздался ужасный взрыв, от которого чуть не лопнули барабанные перепонки. Судно поднялось высоко в воздух, а потом, казалось, все тонет, тонет. Удар сбил нас с ног, и мы сжались в одном углу каюты.

...Взрыв, казалось, раздался в небе над нашими головами, и прежде, чем мы успели подняться, на нас повалил горячий влажный пепел; он падал кипящими хлопьями, похожими на жидкую грязь без единого кусочка камней...

Следующим ощущением было удушье, но когда дверь распахнулась, внутрь ворвался воздух, и мы немного пришли в себя. Когда мы увидели лица друг друга, они были покрыты черной грязью, младенец умирал. Рита, старшая девочка, страшно мучилась, а у меня болело все тело. Горячая грязь скопилась около нас, и когда Рита опустила руку, чтобы оперевшись, встать, она обжигающей массой охватила ее руку до локтя...»

Огромная вулканическая туча накрыла район полного уничтожения, вторая зона разрушений охватила еще 60 км². Эта туча, образованная из сверхгорячего пара и газов, отяжеленная мириадами частиц раскаленного пепла и обломками горных пород, двигалась с чудовищной скоростью и имела температуру, способную расплавить стекло.

Спасатели смогли войти в Сен-Пьер только через четыре дня — когда спал невыносимый жар. В городе они увидели невыносимые картины ужаснейших разрушений. На перегонном заводе выгорели резервуары, представлявшие собой массивные баки из 6-миллиметрового железа, спаянные вместе. Один из

наблюдателей отметил: «Как будто по ним вели артиллерийскую стрельбу — они покрылись отверстиями самых разных размеров: от небольших трещин до огромных разрывов в 60—90 сантиметров».

Спустя две недели прибывшие на американском спасательном судне «Дикки» увидели, по словам Анджело Хейлирина, члена Филадельфийского географического общества, «перекрученные железные балки, огромные массы кровельного покрытия, намотанные, как тряпки, на столбы, на которые их бросил ветер; брусья, завязанные петлей и развешанные гирляндами, как будто они были сделаны из веревок».

В домах спасатели обнаружили обуглившиеся трупы людей, встретивших мгновенную смерть во время завтрака. По неведомому капризу тучи, убивавшей людей, столы и сервировка на них остались неповрежденными.

Была найдена обуглившаяся женщина с прижатым к губам абсолютно нетронутым платком. Многие тела лежали обнаженными — сильный порыв ветра сорвал с них одежду. В ювелирном магазине температура оказалась настолько высокой, что сплывала сотни часовых механизмов в один монолит, а неподалеку, на кухне, стояли целые и невредимые закрытые пробками бутылки с водой, рядом — такие же невредимые пакеты с крахмалом.

Только четверо горожан остались живы после катастрофы 8 мая 1902 года. Двое находились за городом.

Одна из них — девочка по имени Харвива де Ильфрайл. Она рассказала горестную историю о том, как на полпути в гору осмелилась заглянуть в «кипящее вещество», выходящее из так называемого «спирального кратера». Зрелище так испугало девочку, что она побежала к гавани, прыгнула в лодку брата и, повернувшись, увидела, что ее брат бежит впереди клубящейся тучи пепла. «Но он слишком опаздывал, — рассказывала девочка. — И я услышала, как он пронзительно закричал, когда поток сначала коснулся, а потом поглотил его».

Маленькая девочка каким-то чудом вывела лодку из гавани и добралась до небольшого грота, где когда-то играла с друзьями. «Но до того, как забраться туда, я оглянулась: весь склон горы, который был у города, казалось, раскрылся и кипящим потоком обрушился на людей; меня много раз обжигали камни и пепел, летавшие возле лодки, но я добралась до пещеры», — закончила она.

Другим уцелевшим жителем Сен-Пьера оказался 25-летний портовый грузчик Аугусте Кипари, который во время взрыва сидел в подземной тюрьме. Позже он рассказал свою историю

Джорджу Кеннану, а затем стал главной приманкой для зрителей в цирке «Барнум и Бейли». Находясь под защитой своей подземной темницы, он тем не менее получил обширные ожоги по всему телу. Кеннан назвал эти ожоги «невыносимо ужасными, чтобы их описывать».

8 мая 1902 года Ле Бри, капитан французского крейсера «Сюше», первого пришедшего на помощь, отправил в Париж по телеграфу следующую депешу: «Только что вернулся из Сен-Пьера. Город полностью уничтожен огнем, который обрушился на него сегодня около восьми часов утра. Полагаю, что все жители погибли. Принял на борт около тридцати спасшихся человек, членов экипажей и пассажиров кораблей, находившихся в гавани. Все суда, стоявшие там на рейде, сгорели и погибли. Извержение вулкана продолжается. Следую в Гваделупу за провизией».

С других частей острова Мартиника в Сен-Пьер хлынули грабители. Французские моряки с крейсера «Суше» застрелили 27 из них для того, чтобы восстановить порядок.

Прошли месяцы, прежде чем смогли похоронить всех жителей Сен-Пьера. За это время Мон-Пеле извергался еще раз — 20 мая — почти с такой же силой, как и 8 мая. Были разрушены немногие уцелевшие в Сен-Пьере строения, и погибли еще 2 тыс. человек. На этот раз почти все погибшие были спасателями, инженерами и моряками, доставившими помощь на остров.

Корабль с запасным продовольствием и учеными из США прибыл спустя несколько часов после второго извержения. Ученые остались на несколько месяцев, и Мон-Пеле дал им последний, более милосердный спектакль. Где-то в середине сентября куполообразная масса лавы, слишком густая, чтобы растекаться, образовала в кратере Этанг-Сек нечто вродеobelиска. Диаметр этого столба был 100–150 м, и через несколько месяцев он достиг высоты 310 м над основанием кратера или 1585 м над уровнем моря. Он был в два раза выше памятника Вашингтону и таким же большим, как пирамиды Гизы.

Но он был слишком неустойчивым, чтобы долго простоять. И к сентябрю 1903 года рухнул. К тому времени ученые с «Дикки» сфотографировали его, сохранив на века. А пока «obelisk» стоял, он казался ученому Анджело Хейлирину «природным памятником в честь 30 тыс. погибших, которые остались лежать в безмолвном городе у его подножия».

Город лежал в руинах, погребенный под слоем вулканического пепла и лавы. Единственным чудесным образом уцелев-

шим зданием оказался городской собор. Стрелки его башенных часов показывали время, когда оборвалась жизнь города, — без десяти минут восемь.

ВУЛКАН ЛАМИНГТОН, НОВАЯ ГВИНЕЯ 21 января 1951 года

«Нью арденте» — название, данное губительным ветрам ураганной силы, содержащим крайне горячие пепел и обломки, пар и перегретую грязь. Они сопровождали извержение вулкана Мон-Пеле в 1902 года. Потрясающая скорость (от 60 до 480 км/ч), с которой расплавленные массы извергались из вулкана и спускались по его склонам, почти исключала спасение. Это подтвердили чудовищные цифры жертв извержения Мон-Пеле.

Извержение Ламингтона в Новой Гвинее, произошедшее 21 января 1951 года, было точно того же типа, что и Мон-Пеле, — с «нью арденте», сметающими все на своем пути во время спуска по склону вулкана. В мгновение ока погибли 2429 человек. В данном случае причиной смерти, как полагают специалисты, стала наполненная паром горячая пыль. Поэтому те, кто укрылся от главного потока «нью арденте» в наглухо закрытых помещениях, выжили, хотя и пострадали.

Оставшиеся в живых позже так описали свое состояние во время катастрофы: боль во рту, горле и глазах, затем наступает ощущение жжения в груди, животе и, наконец, удушье. Точно такие же признаки называли и те четыре человека, которые остались в живых после извержения вулкана Мон-Пеле в 1902 года. Как и в Помпеях, и в Сен-Пьере, тела погибших затвердели из-за свертывания белков в мускульных тканях. Многие из тех, кто выжил, очень сильно обварились, но одежда спасла их от смерти.

Катастрофа, вызвавшая столь обширные разрушения и многочисленные жертвы, произошла в 10:40 21 января 1951 года. В газетах о ней говорилось как о «беде, грянувшей без предупреждения». Но Фред Буллард в своей исчерпывающей научной работе «Вулканы Земли» настаивает, что было очень много предупреждений в виде различных природных явлений, но на них, как и в случае с Мон-Пеле, никто не обратил внимания. Доктор Буллард, в частности, пишет: «Примерно за 6 дней до катастрофического извержения в кратере ощущалась активность, кото-

рую или вообще не заметили, или никак не связали с приближающимся извержением».

Оговариваясь, что Мон-Пеле все-таки был известен как вулкан, а гора Ламингтон — нет, доктор Буллард отмечает далее многочисленные оползни на стенах кратера и двухдневные выделения тонкой струи водяных паров, поднимавшихся из кратера. Данные признаки безошибочно указывали на Ламингтон как на действующий вулкан.

К 18 января из конуса стал вырываться наполненный пеплом газ, он поднялся на тысячи метров. Землетрясение усиливалось, пока толчки не стали почти непрерывными в городке Хигатуру, расположенном в 10 км от кратера.

К 19 января доктор Буллард зарегистрировал появление «голубых всплешек, языков пламени, зарниц и линейных молний». Он пишет: «20 января, за день до катастрофического извержения, туча постоянно извергаемого пепла поднялась на высоту 7600 метров, а возможно, и выше... Активность горы Ламингтон в течение шести дней, предшествовавших катастрофическому извержению, типична для извержений пелейского типа, и в будущем совершенно необходимо отмечать подобную активность, ценить ее значимость и обращать внимание на все предупреждающие знаки».

Доктор Буллард писал, правда, что преобладающее направление ветра отнесло выпадение пепла от населенных пунктов на северном и западном склонах Ламингтона, лишив, таким образом, жителей этого предупреждения, подобное которому произошло от Мон-Пеле в 1902 году население Сен-Пьера.

Как бы то ни было, заключительный смертоносный фейерверк произошел в утренние часы 21 января 1951 года. И когда это случилось, не осталось уже никаких сомнений в истинной природе горы Ламингтон. Серия чудовищных взрывов разорвала вершину и склоны, выбросив огромнейшую грибообразную тучу пепла, которая за 2 минуты поднялась на высоту 12 км, а спустя 20 минут достигла высоты 15 км. Взрыв был настолько сильным, что его услышали на побережье Новой Британии — за 320 км от Ламингтона.

Вырвавшись из склона горы, «нюю арденте» устремились вниз с огромной скоростью и чудовищной силой, сметая густые джунгли и не оставляя от них даже пней. Потоки обрушились на поселения с такой яростью, что потом не нашли ни крыш, ни полов, ни стен, ни людей. Сохранились лишь фундаменты, свидетельствуя, что здания все-таки существовали.

В радиусе более 3 км вокруг кратера почва была изрыта, будто по ней прошли гигантские грабли. На площади более 3 км²

кое-где в земле остались обугленные корни, немногочисленные деревья, которые устояли, представляли собой ободранные обгоревшие стволы.

Ураган огня действовал подобно волнам частотной модуляции, — он отскакивал от холмов и хребтов. И опять же, тем катастрофическим «ню арденте», что сровняли с землей Сен-Пьер, были характерны похожие отклонения.

В Хигатуру, на расстоянии 10 км от кратера, на вершинах двух ободранных деревьев остался висеть автомобиль в положении, более типичном для последствий смерча, нежели вулканического извержения. Позже ученые заключили, что огромная скорость, возникающая внутри смерчей, возможна и в «ню арденте», когда языки ветра вырываются перед основным фронтом и образуется настоящий вихрь. Поэтому при извержениях Мон-Пеле и Ламингтона с одних жертв была сорвана одежда, а с рядом лежащих — нет.

Дальнейшие опыты привели ученых к выводу, что температура внутри смертоносного, грохочущего облака в течение полутора минут достигала 200°C — этих полутора минут вполне достаточно, чтобы испепелить почву и все живое на ней. Многие долины, окружавшие гору, были заполнены плотными грудями горячего пепла, который сохранял тепло целые месяцы. Довольно часто можно было видеть, как бревно, несколько недель пролежавшее под пеплом, загоралось, когда его вытаскивали на воздух. В местах, где пепел оказался защищенным от проникновения грунтовых вод и выпадения дождей, поднимавшиеся от него струйки пара достигали температуры 90°C даже через два года после извержения.

После еще одного катастрофического выброса в 20:40 21 января вулкан Ламингтон прекратил видимую деятельность. В течение 15 лет растительность в окрестностях вернулась к нормальному состоянию, но склоны Ламингтона не заселены и по сей день.

ВУЛКАН СЕНТ-ХЕЛЕНС, ШТ. ВАШИНГТОН, США 18 мая 1980 года

62 человека погибли в результате грандиозного взрыва вулкана Сент-Хеленс в штате Вашингтон.

«Я думаю, людям необходимо иметь в виду подобные разру-

шения, — заметил биолог национального заповедника «Джиффорд Пинчор» Билл Рудигер после этого сильнейшего извержения. — Природа поступает так: каждые пару тысяч лет она избавляется от всех старых наносов. То, что мы имеем сейчас, — почти состояние зарождения».

Известная своей превозданной красотой гора Сент-Хеленс является самой юной и одной из самых небольших среди Каскадных гор, которые тянутся на 1125 км к югу от Канады до Калифорнии и входят в Тихоокеанский Огненный пояс. Ее высота всего лишь 2950 м. Гора была названа в 1792 году британским мореплавателем и исследователем капитаном Джорджем Ванкувером в честь британского посла в Испании барона Сент-Хеленса. Увидев вершину первый раз в 1805 году с того места, где сейчас находится Портленд, исследователь Уильям Кларк отметил в вахтенном журнале экспедиции «Девис и Кларк»: «Гора Сент-Хеленс, наверное, самая прекрасная вершина в Америке».

К тому времени, когда весной 1980 года гора взорвалась, она уменьшилась наподобие отломанного зуба. Когда-то симметричный и хорошо сложенный пик исчез. А вместо него, на 400 м ниже, появился своеобразный амфитеатр с отвесными 600-метровыми стенами и с бесплодной местностью под ними.

Ни одно другое крупное извержение не было так тщательно описано, как это. Энергия, освободившаяся при взрыве вулкана, соответствовала энергии 500 атомных бомб типа той, что была сброшена на Хиросиму, или 10 млн. т тротила. Площадь в 600 км² выгорела до состояния лунного ландшафта. Этот чудовищный взрыв унес жизни 62 человек. Некоторые из них были ученые, находившиеся здесь, чтобы наблюдать то самое бедствие, которое и погубило их. Но одна жертва особая: 84-летний старожил горы и владелец охотничьего домика на берегу озера Спирит-Лейк Гарри Труман встретил свою смерть потому, что отказался покинуть местность даже после получения приказа полиции штата. Когда землетрясение в 5 баллов разбросало вещи в его доме, Труман, по словам очевидцев, сделал глоток виски, собрал вокруг себя некоторых из своих 16 котов и отказался выходить. «Я — часть этой горы, — объяснил он. — А гора — часть меня». Власти, уступив, облекли его правами шерифа, узаконив, таким образом, самоубийство. Домик был похоронен под раскаленным пеплом. Тело Гарри так и не нашли.

Геологическая история горы Сент-Хеленс, по мировым стандартам, коротка. Исследователи слышали рассказы индей-

цев о ранних извержениях, но обычно игнорировали их, считая легендами. Но между 1800 и 1857 гг. произошла серия извержений, которые были детально описаны.

С 1857 по 1980 год гора Сент-Хеленс оставалась во всех отношениях очень тихим вулканом.

10 марта 1980 года четыре мощных подземных толчка потрясли местность. Это была первая серия всевозрастающих сейсмических ударов. 27 марта территорию всколыхнули 47 подземных толчков силой до трех баллов. А в полдень того же дня раздался оглушительный взрыв около самой вершины. Были посланы вертолеты исследовать вершину. Репортер Билл Стюард сообщал: «...на северной стороне вершины в снегу виднелась дыра, ее покрывал черный пепел. И вершина, особенно ее северная сторона, сотрясалась. Из-под снега проступали длинные зазубренные трещины».

На следующий день группа ученых, слетав еще на одном вертолете, подтвердила, что произошло паровое извержение, вызванное подземными водами, которые, просочившись вниз, попали на раскаленные камни и испарились. Под поверхностью Сент-Хеленса явно располагался перегретый очаг.

К середине апреля на дорогах установили заслоны. Из опасных зон около горы и под выпуклостью эвакуировали жителей. Исключение составили немногочисленные упрямы вроде Гарри Трумана и нескольких лесорубов. Остались также ученые и их семьи.

А 18 мая в 8:32 по горам прокатилось еще одно 5-балльное землетрясение, повлекшее за собой чрезвычайно опасное извержение.

Два геолога — Дороти и Кейт Штоффел — сели рано утром в легкий самолет и вылетели взглянуть на вулкан. Во время землетрясения они находились прямо над вершиной и наблюдали за сердцевиной кратера с высоты примерно 300 м. «Вся северная часть вершинного кратера начала двигаться как одна гигантская масса, — рассказывали они позже. — И эта масса сжималась и пенилась, но горизонтально не двигалась. Затем вся северная сторона вершины стала скользить к северу вдоль наклонной плоскости».

В действительности происходил третий направленный взрыв: выпуклость резко отделилась, приведя в движение обширные грязевые потоки, напигованные губительными обломками. В то же самое время из склона горы вырвался поток горячих, наполненных пеплом газов. А из конуса вертикально вверх

взметнулась туча пепла. Самолет геологов едва не попал в нее, хорошо, что они успели свернуть к югу.

Тем временем громадная лавина — самая большая из всех зарегистрированных, — площадью в 3 км², состоящая из обломков и льда, от соприкосновения с паровым выбросом превратилась в пар и кипяток. Под воздействием сжатого воздуха она понеслась вниз со скоростью 250 км/ч. Она прокатилась по озеру Спирит-Лейк, ударилась о нижний хребет и, сменив направление, ушла в северный рукав реки Таутл. Долину и озеро сразу же покрыли обломки слоем до 150 м. Слияние воды с оставшимся снегом и вулканическими обломками привело к образованию грязевого потока, который продолжил спуск по северному рукаву Таутл в реку Каулиц, а из нее — в реку Колумбия.

Грязевой поток, похожий на известковый раствор, нес кучи бревен, обломки мостов и домов. Один свидетель утверждал, что видел полностью загруженный бревнами грузовик, несущийся по поверхности потока. К тому времени, как грязевой поток достиг реки Колумбия, его скорость снизилась до 7—10 км/ч. Он оставил в реке Каулиц более 28 млн. м³ наносов. А грязь, переносимая Каулиц, полностью перекрыла судоходное русло Колумбии. В то же время из трещин вокруг выпуклости со скоростью до 400 км/ч хлынули потоки горячего газа и догнали лавину. Пока лавина катилась по склону, газ нагрел ее до 300°С. Смесь раскаленного пара и обломков вулканических горных пород сровняла с землей и испепелила мосты и сооружения на площади 550 км². Огромные деревья с диаметром стволов до 2 м были вырваны с корнем и смыты в эпицентре взрыва. Чуть дальше с деревьев сорвало ветви и кору, поломало стволы, как спички. В некоторых местах деревья лежали ровными рядами, их голые кроны были направлены в сторону, противоположную взрыву. В других местах похожие на смерчи вихри оставили беспорядочные нагромождения искалеченных деревьев.

Все живое на северном склоне горы было почти полностью уничтожено. Согласно заявлению отдела охоты штата Вашингтон, в бедствии погибли 5 тыс. чернохвостых оленей, 200 медведей, 1500 лосей, все птицы и мелкие млекопитающие. Жуткая тишина на долгое время установилась над пострадавшим районом.

Когда лавина достигла полной силы, громадная туча пепла и обломков с ревом вырвалась из кратера. За 10 минут туча (это она едва не поглотила самолет с наблюдателями) поднялась на высоту 19 200 м. День превратился в ночь. В городе Спокан, в 400 км от вулкана, едва эта туча достигла его, видимость упала

до 3 м. В Якиме, в 145 км от вулкана, выпал слой пепла толщиной до 12 см. В меньшем количестве пепел выпал в штате Айдахо, в центральной части штата Монтана и частично в штате Колорадо. Туча пепла обогнула земной шар за 11 дней. В течение нескольких недель пояс пепла окрашивал закаты, влиял на атмосферу. Как и в большинстве извержений, образовался лавовый купол высотой 183 м и диаметром 610 м. Из него начала изливаться лава. В течение всего 1982 года вулкан Сент-Хеленс извергался снова и снова, но с меньшей силой. Есть многочисленные научные свидетельства, что его жизнь как действующего вулкана далеко не закончилась.

ОЗЕРО НИОС, КАМЕРУН 24 августа 1986 года

В середине 80-х гг. в Камеруне произошло две трагедии, связанные с вулканической деятельностью, хотя извержения как такового не наблюдалось. В данный же раздел этот случай попал потому, что почти все источники толкуют эту катастрофу именно как извержение вулкана.

Ранним августовским утром 1984 года по дороге к камерунской деревушке Нжидун двигался автофургон. За рулем сидел молодой священник Фубу Жан, рядом — случайный попутчик. Вдруг Жан увидел на обочине дороги мотоциклиста. В его позе было что-то странное и неестественное. Священник остановил фургон и попросил своего спутника вместе с ним осмотреть мотоциклиста. Буквально через минуту они убедились, что тот был мертв.

Возвращаясь к машине, Фубу Жан внезапно почувствовал тошноту, головокружение и потерял сознание. Его спутник тоже едва держался на ногах, но помог пришедшему в себя священнику добраться до фургона, и они поспешно покинули это место...

Через несколько дней спутник Фубу Жана скончался, а сам он, едва поправившись, рассказал, что там, где все произошло, стоял странный запах, напоминавший запах жидкости, которую заливают в автомобильные аккумуляторы. Представители властей приняли решение осмотреть это место и окрестности и обнаружили еще около сорока погибших. Все они находились на

200-метровом отрезке дороги или рядом с ней. Главным образом это были местные жители, очевидно следовавшие в ближайший поселок на рынок.

Итак, 14 августа 1984 года на озере Монун произошло мгновенное выделение газа, и 37 человек, оказавшиеся неподалеку, погибли. При этом едва не погибли находившиеся на побережье французский геолог Р.-М. Шаврие и ее спутники, избегнувшие гибели только благодаря тому, что успели взобраться на вершину одного из окружающих озеро холмов.

Местный врач Ньюк Бата, осматривавший погибших, пришел к выводу, что у всех наступило «удушье в результате отравления». Но совершенно непонятным для врача оказалось происхождение обнаруженных на коже погибших ожогов первой степени, хотя их одежда совершенно не пострадала. Однако Ньюк Бата и бывший с ним на месте происшествия местный полицейский припомнили, что видели двигавшееся со стороны близлежащего озера клубящееся облако, а в воздухе в это время стоял горький запах, от которого они ощутили тошноту и головокружение. Переждав четыре часа в другом месте, врач и полицейский вернулись, когда воздух очистился. И тут увидели, что между дорогой и берегом озера валяются трупы животных, а вся растительность на берегу полегла.

Во время опроса жителей деревни Нжидун выяснилось, что вечером накануне они слышали со стороны озера громкий взрыв. Осмотр водоема, проведенный уже после трагических событий, показал, что его обычно чистые, спокойные и прозрачные воды приобрели коричневатую-бурую окраску и были замутнены. Приглашенные международными организациями специалисты вместе с камерунским вулканологом Феликсом Чуа провели научное расследование. Сначала было принято решение проверить, не произошло ли вулканическое извержение. Озеро Монун — одно из многих небольших водоемов, расположенных в кратерах давно потухших вулканов. Очевидно, вулканические газы, долго скапливавшиеся под дном озера, могли в конце концов прорваться наружу и образовать облако двуокиси углерода и других удушающих газов.

Через два года, 21 августа 1986 года, в Камеруне произошла страшная природная катастрофа: внезапно вырвавшееся из озера Ниос облако удушливого газа покрыло площадь более 25 км², погубив 1746 жителей округи и свыше 20 тыс. голов домашнего скота.

О трагедии власти узнали лишь 25 августа, по крайней мере, именно так было сказано в официальном заявлении президента

Камеруна Поля Бойя. Согласно официальной информации, смертельный газ вырвался со дна озера, где находился в кратере спящего, как считалось тогда, вулкана. Ветер отнес облако ядовитого газа к трем близлежащим деревням. Газ состоял из двуокиси углерода и водорода. Кроме того, в нем находилось довольно большое количество едкой кислоты, что привело к тому, что легкие вдохнувших этот газ были в буквальном смысле разъедены.

Озеро Ниос — одно из озер, расположенных по линии вулканической гряды, протянувшейся на 700 км по территории Камеруна и затем на 1400 км — под водами Атлантики. Эта гряда, которую местные жители называют «Колесницей богов», возникла в результате сейсмических катаклизмов, имевших здесь место около 10 млн. лет тому назад. Впоследствии в кратерах потухших вулканов возникали озера. Их насчитывается более тысячи. Одно из наиболее крупных — озеро Ниос — расположено на границе между осадочными и вулканическими породами четвертичного периода в кратере вулкана, извержения которого прекратились за несколько столетий до возникновения озера. Многокилометровая вулканическая гряда Колесница богов с ее озерами относится к зоне повышенной и в последние годы все возрастающей сейсмической активности, что увеличивает вероятность новых крупномасштабных катастроф в этом регионе. И опасность вполне реальна.

Не менее обоснованны предположения французского вулканолога Г. Тазиева, что катастрофы, подобные ниосской с ее трагическими последствиями, предстоят еще на шести озерах, причем три из них расположены близ поселка Вум, который населяют 24 тыс. человек. Поэтому важно определить причины происшедшей на озере Ниос катастрофы, чтобы спрогнозировать, а возможно, и предотвратить это грозное природное явление. Компетентные геологи отвергли первые предположения, что произошел выброс сероводорода или даже цианистого водорода, а сошлись на том, что имело место мгновенное выделение газообразной двуокиси углерода (проще говоря, углекислого газа). Данный случай в некоторой степени аналогичен тому, что бывает в так называемых «собачьих пещерах», где в скапливающемся на полу тонком слое двуокиси углерода, вдвое более тяжелой, чем атмосферный воздух, гибнут собаки и другие мелкие животные, а люди чувствуют себя хорошо, так как дышат чистым воздухом, расположенным над углекислым газом. В округе озера Ниос, по-видимому, образовался настолько большой слой двуокиси углерода, что погибли и люди. В то же время ос-

тались живы, например, женщины и дети, находившиеся на втором этаже местного родильного дома.

О причинах выброса газа со дна озера в печати высказывались различные мнения. В основном же они сводятся к тому, что двуокись углерода либо образовалась в результате какой-то химической реакции, или вырвалась из «газовой ловушки», либо произошел мгновенный фазовый переход растворенного в придонной воде газа в свободное состояние.

Через некоторое время исследователям действительно удалось обнаружить на дне озера вулканический кратер диаметром 350 м. Геохимики установили, что в глубинных слоях озерной воды содержится необычайно большое количество ионов двууглекислой соли. А изотопный анализ показал, что атомы углерода вполне могут иметь вулканическое происхождение.

И все же геохимики и вулканологи сделали другой вывод, обнаружив в этих водах чрезвычайно высокую концентрацию ионов двухвалентного железа, а в донных осадках — очень большое количество сидеритов, минералов, содержащих карбонаты железа. Исследователи считают, что обилие этого металла в озере обусловлено красноватой пылью, которую ветры приносят сюда из Сахары и полупустынной области Сахель. Когда насыщенный железом песок оседает на воду, ионы трехвалентного железа превращаются в двухвалентные. Это возможно только тогда, когда происходит разложение двуокиси углерода в двууглекислоту и повышается кислотность воды в озере, а затем образуются сидериты.

Ознакомившись со всеми полученными данными, ученые высказали предположение, что стойкое химическое равновесие в озере, высокая концентрация в его глубине двууглекислых солей привели к четкому разделению его вод на отдельные слои. Но что-то неожиданно нарушило это равновесие и перемешало их, выбросив насыщенную углекислотой воду на поверхность. Здесь уровень давления, естественно, значительно меньше, чем на глубине, и двууглекислый газ бурно высвободился, заставив озеро «вскипеть», как это бывает, когда открывают бутылку с газированной водой. Именно такой «взрыв», очевидно, и вызвал волну, которая заставила полечь растительность на берегу. А облако, насыщенное двуокисью углерода, западный ветер вынес на дорогу, где газ скопился в низине. Но до рассвета жители деревни видеть его не могли. Не исключено, что в облаке содержалась также азотная кислота — виновница кожных ожогов, обнаруженных у погибших.

Опубликованные материалы, ставшие известными оценки

специалистов позволяют выдвинуть гипотезу, что ниосская катастрофа подобна катастрофам, происходящим в совершенно иной сфере природы — в недрах Земли.

Явления, сопровождающие мгновенные выделения свободных газов (двуокиси углерода и метана), горнякам известны давно. Они происходят в угольных шахтах и называются внезапными выбросами угля и газа. Выделяющийся при этом газ вытесняет из горных выработок воздух и измельчает уголь. Образовавшаяся углегазовая смесь несется по подземным штрекам, засыпает и душит шахтеров.

Теорий, объясняющих эти явления, много, и, следовательно, нет общепринятой и всеобъясняющей. Но не во всех современных теориях учитывается совокупное действие четырех основных природных факторов: насыщенность угольного пласта газом; давление вмещающих угольный пласт пород; особая структура угля в том месте, где происходит выброс; начальный импульс, который дают горные работы.

Предполагается, что в озере Ниос двуокись углерода накапливалась не в воде, а в вулканической пористой породе, выстилающей дно озера, подобно тому, как газы насыщают каменный уголь, образуя твердые растворы.

Случаи незаурядные, но они привлекли внимание ученых потому, что в Африке — в области Восточно-Африканского разлома — есть и другие озера, где также возможны подобные выбросы. Предполагают, что причина этого — повышение сейсмической активности региона.

Тогда целесообразно следовать опыту предупреждения катастроф этого вида, с которыми приходится сталкиваться при проведении подземных горных работ. Одним из действенных мероприятий в борьбе с внезапными выбросами угля и газа в угольных шахтах является ослабление напряжения газонасыщенного угольного пласта. Это достигается либо предварительным (до проведения горных выработок) бурением скважин большого диаметра, либо так называемым сотрясательным взрыванием.

Сотрясательное взрывание — это небольшого объема взрывные работы, проводимые в отсутствие людей для ослабления напряжении в выбросоопасных угольных пластах. Такие небольшие взрывы провоцируют выбросы угля и газа, после чего пласт достаточно надолго становится безопасным.

Сотрясательные взрывы на дне озера ослабят напряжение насыщенного газом вулканической породы и, искусственно вызвав выброс газа, сделают местность безопасной.

ВУЛКАН ПИНАТУБО, ФИЛИППИНЫ

10–15 июня 1991 года

Примерно 200 человек погибли и 100 тыс. остались без крова в результате многочисленных извержений вулкана Пинатубо, расположенного на острове Лусон, в 88 км от Манилы. Эти извержения происходили с 10 по 15 июня 1991 года. Они превратили 150 тыс. человек в беженцев, заставили закрыть американскую военно-воздушную базу «Кларк» и эвакуировать всех служащих как с нее, так и с военно-морской базы «Сьюбик».

Из 37 вулканов мира, которые в настоящее время считаются действующими, 29 лежат в так называемом Тихоокеанском огненном поясе. Каждый из этих вулканов уходит под островами глубоко в недра, а оттуда к Тихоокеанской плите, на самое дно океана. На глубине около 95 км горные породы плавятся и, поднимаясь к поверхности, подпитывают расплавленной магмой вулканы.

Вулкан Пинатубо, расположенный на острове Лусон, высотой 1219 м; оставался довольно спокойным членом «Огненного пояса» ни много ни мало 611 лет, с 1380 года, когда он извергался и вызвал огромные разрушения. Но затем 300 тыс. филиппинцев обосновались на его склонах, выращивая рис, разводя животных, строя города и военные укрепления.

Тишина была нарушена в 1991 году. В апреле вулкан начал проявлять признаки активности. Из кратера на вершине повалили клубы дыма. В начале июня появились небольшие выбросы пара и пепла, а грохот внутри горы недвусмысленно предупредил сейсмологов, что должно что-то произойти. Они разослали предупреждения, и более 12 тыс. жителей получили приказ эвакуироваться.

10 июня произошло извержение средней силы. 16 тыс. американских солдат, размещенных на базе ВВС «Кларк», что в 18 км от вулкана, были эвакуированы на базу ВМФ «Сьюбик», расположенную на юго-запад от вулкана на расстоянии 50 км. На следующий день 900 военнослужащих изъявили желание вернуться, чтобы предотвратить грабежи.

12 июня в 8:41 вулкан Пинатубо взорвался, выбросив в числе ярко-синее небо серо-зеленую грибовидную тучу. Потоки газа, пепла и расплавленных до температуры 980°C горных пород хлынули по пышным склонам со скоростью до 100 км/ч. Они

сжигали все, что могло гореть, и заливали рисовые поля расплавленной массой.

На много километров вокруг, до самой Манилы, день превратился в ночь. А туча и выпадающий из нее пепел достигли Сингапура, который удален от вулкана на 2400 км. На поля, дома, животных опустился слой пепла, засыпая и сжигая их. Губернатор провинции Замбалек Армор Делозо, попытавшийся подойти к склону вулкана сразу после извержения, рассказывал потом корреспонденту «Нью-Йорк таймс»: «Я не смог дышать, потому что пепел набивался в нос. Шел дождь из вулканического пепла. Все растения были покрыты пеплом».

Дороги тут же оказались забиты автотранспортом и беженцами, везущими тележки с пожитками. В городе Анжелес, расположенном вблизи базы ВВС «Кларк», об опасности предупреждал звон церковного колокола, и некоторые жители останавливались в страхе при каждом его ударе. Но город находился за пределами опасной зоны, и страх горожан вскоре прошел. Ученые полагали, что магма внутри вулкана слишком густа, чтобы легко изливаться. Они не считали необходимым эвакуировать население Анжелеса. И в городе шли приготовления к параду в честь Дня Независимости Филиппин.

Поздно ночью 12 июня и рано утром 13 июня вулкан вновь начал извергаться. И даже с большей силой, чем прежде. Он выбросил пепел и пламя в воздух на 24 300 м. Охваченные ужасом жители поспешно загружали имущество в легковые машины, грузовики, на ручные тележки. И заторы на дорогах почти парализовали движение.

Хозяин ресторана вблизи базы ВВС, 53-летний американец Виктор Гомез сел выпить чашку утреннего кофе, когда снаружи раздались пронзительные крики. «Я выскочил из ресторана и увидел в небе огромное облако, — рассказал он позже. — Это было похоже на ядерный взрыв: огромное облако в виде гриба поднималось над вулканом». Сержант Ричард Джонсон, прослуживший на базе «Кларк» более двух лет, сказал корреспонденту: «У нас были землетрясения, попытки убийств, нападения террористов, а сейчас вот вулкан. Это место просто проклято. Возможно, следующее, что нас ждет, — приливная волна».

14 июня еще восемь извержений выбросили пепел и пар на высоту 49 км, забросали вулканическими обломками базу «Кларк» и залив Сьюбик.

Гигантский грязевой поток начал сползать к протекавшим рядом рекам. Весь день гора продолжала извергаться, посылая струи пепла на высоту до 19 км.

Рано утром 14 июня природа ударила с другой стороны. Тайфун со скоростью ветра 130 км/ч обрушился на восточное побережье острова Лусон, затопил местность, промочил толстый слой пепла и превратил его в белую грязь. Под тяжестью пропитавшихся водой вулканических обломков и пепла рухнула крыша автовокзала в Анжелесе. Сразу удалось извлечь 12 из 100 находившихся в здании вокзала человек, десятки были раздавлены.

Пока небольшие осколки вулканических пород падали с высоты, на них налипал пепел, они разрастались в размерах и превращались в каменные бомбы, убивавшие людей. Когда беженцы на дорогах поняли это, их охватил ужас.

Вулкан продолжал извергаться 15 и 16 июня. Грязевые потоки и наводнения были настолько мощны, что смывали дома.

Лихорадочно работал Красный Крест. В Маниле церкви, школы, военные лагеря и стадионы были оборудованы для приема десятков тысяч беженцев. Сидя на трибуне стадиона в Маниле, молодой человек по имени Анжело Лючиано рассказывал корреспонденту «Нью-Йорк таймс» о том, как дом рухнул на них с женой. «Соседи раскопали обломки и спасли нас», — говорил Анжело, удивленно покачивая головой.

Тем временем вулканологи предупредили о трехкилометровой трещине, образовавшейся между двумя кратерами вдоль южного склона вулкана. Нарастающего давления внутри горы вполне могло хватить, чтобы разорвать гору на части. Именно так произошло в 1980 году с вулканом Сент-Хеленс.

Получив предупреждение, правительство США эвакуировало 900 военнослужащих с базы ВВС и приказало всем служащим обеих баз отбыть домой. Семь кораблей ВМФ приняли на борт гражданских лиц и сразу же направились в США.

К счастью, вместо того, чтобы взорваться, вулкан постепенно осел и стал успокаиваться.

Произведенные извержениями разрушения оказались грандиозными. 200 человек погибли (большинство в разгар извержения), 100 тыс. человек лишились крова. Урожай риса был полностью уничтожен — его похоронил 30-сантиметровый слой пепла и горных пород. Крестьяне не знали, будет ли их земля вообще когда-нибудь плодоносить.

В Олонгапо, городе с 300-тысячным населением, были отмечены случаи грабежа, так как катастрофически не хватало продовольствия и воды. К 18 июня запасы питьевой воды почти полностью закончились, та, что оставалась, была загрязнена пеплом. Жители начали взламывать трубы, чтобы откачать остат-

ки чистой воды. Уличные торговцы получили немалую прибыль, продавая марлевые повязки по 35 центов за штуку, поскольку жители Манилы задыхались от вулканического пепла.

Склоны горы Пинатубо напоминали лунный ландшафт. В провинции Замбалес, самом пострадавшем регионе, все было покрыто 90-сантиметровым слоем пепла и вулканических обломков. «Не осталось ничего, — жаловался владелец небольшой фермы Леонардо Меркавадо. — И сейчас кругом один пепел и песок».

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ ИЗВЕРЖЕНИЙ ВУЛКАНОВ СТОЛЕТИЯ

(в скобках дано количество жертв)

- 1902, 8 апреля, вулкан Санта-Мария, Гватемала, (1 000).
1902, 7–8 мая, вулкан Суфриер, о-в Сент-Винсент, Малые Антилы, (1 565).
1902, 8 мая, вулкан Мон-Пеле, о-в Мартиника, Малые Антилы, (30 000).
1902, 24 октября, вулкан Санта-Мария, Гватемала, (6 000).
1906, 4 апреля, вулкан Везувий, Италия, (ок. 1 000).
1911, 30 января, вулкан Тааль, Филиппины, (1 400).
1919, вулкан Келуд, о-в Ява, Индонезия, (5 500).
1931, 13–28 декабря, вулкан Мерапи, о-в Ява, Индонезия, (более 1 300).
1944, 18 марта, вулкан Везувий, Италия, (1 000).
1944, июнь, вулкан Парикутин, Мексика, (3 500).
1951, 18–21 января, вулкан Ламингтон, Новая Гвинея, (3 000).
1980, 18 мая, вулкан Сент-Хеленс, США, (62).
1985, 13 ноября, вулкан Невадо-дел-Руиз, Колумбия, (22 940).
1986, 24 августа, оз. Ниос, Камерун, (более 1 700).
1991, 10–15 июня, вулкан Пинатубо, Филиппины, (200; 100 000 остались без крова).
1994, 13 февраля, вулкан Пинатубо, Филиппины, (800).
1997, вулкан Суфриер, о-в Монтсеррат, (19; остров почти полностью засыпан пеплом).

НАВОДНЕНИЯ И ЦУНАМИ

Наводнение — одно из самых катастрофических стихийных бедствий, известных человечеству. Так, в одном исследовании сообщается, что с 1947 по 1967 год от наводнений в результате только разлива рек погибли 173 170 человек; по другим данным в последние десятилетия наводнения ежегодно приносят материальные убытки до 10 млрд. долларов.

Причины наводнений на первый взгляд абсолютно ясны: тающие снега, частые штормы, обильные дожди.

Но эта очевидность лишь кажущаяся. Одним из множества факторов является проявляющаяся во времени неизбежность: морские приливы и отливы и бесконечный круговорот воды в природе. Уже на протяжении трех миллиардов лет общее количество воды на Земле и в ее атмосфере остается неизменным. А раз это количество оставалось неизменным в течение трех миллиардов лет, то можно смело предположить, что таковым оно останется и в течение следующих трех миллиардов лет. Конечно, если мы своим безрассудным отношением к мировой экосистеме не нарушим это равновесие, как некоторые другие природные феномены.

Водный баланс и его цикл обусловлены как воздействием солнечного тепла, так и силой земного притяжения, сочетание которых ведет к постоянному круговороту воды в природе. Жидкость испаряется и в виде пара попадает в атмосферу, где конденсируется и снова попадает на землю в виде осадков. И, как ни фантастически это звучит, можно предположить, что выпитая вами сегодня вода вполне могла плескаться в ванне Клеопатры. Но если такой образ вам несколько неприятен, то можно вообразить, что вода, находящаяся сейчас в вашей ванне, когда-то выпадала в виде снега на войска Ганнибала.

Существует интересное, хотя в какой-то мере противоречащее научной теории гидрологического цикла (круговорота воды в

природе) предположение, что если в какой-то момент вся вода из атмосферы вдруг окажется на земной поверхности, то она покроет землю всего на несколько миллиметров. Если этому верить (а большинство ученых придерживаются именно такого мнения), значит, Великого Потопа библейских времен, который затопил землю на многие метры, чему, кстати, есть археологические и исторические доказательства, просто никогда не было.

В природе гидрологический цикл никогда не проявляет себя регулярно в одном месте. Если бы все было сбалансировано, то мы не знали бы ни засух, ни наводнений. Эта нерегулярность проявляется в разных местах и в разное время. В одних местах воды испаряется больше, в других больше выпадает в виде осадков.

После такого рассуждения можно прийти только к одному выводу: если вы живете близ реки, то рано или поздно обязательно переживете наводнение.

Но тогда почему люди строят самые прекрасные города возле рек? Есть два ответа на этот вопрос, две логичные причины: торговля и пропитание. Начиная со времен царств Месопотамии, реки были торговыми артериями. Даже баротзелард, племена на северо-западных, подверженных разливам рек равнинах Замбии, переправляют товары по Замбези. А когда наступает сезон наводнений, они просто перебираются на возвышенности и пережидают его.

Что касается пропитания, то человечество всегда знало, что аллювиальные (образованные наносом воды) почвы являются самыми плодородными. Согласно одному исследованию, 1,5 млрд. человек, или одна треть населения земного шара, зависит от урожаев, выращенных на таких почвах. Поэтому нет ничего удивительного в том, что города, поселки, деревни и фермы, как правило, располагаются в речных долинах или на морском побережье. Только в США около 3800 населенных пунктов, в каждом из которых проживает не менее 2500 человек, расположены на территориях, периодически заливаемых водой.

Но очень часто в таких местах методы хозяйствования и строительства только усугубляют предрасположенность к наводнениям. Растительный покров удерживает осадки до проникновения в грунт и возвращает их в атмосферу. Уничтожение растительного покрова путем вытаптывания и скармливания пастбищ стадами домашних животных, проведения строительных работ, распахивания земель или бездумной вырубке лесов ведет к разрушению этого процесса.

Характер почв также влияет на наводнения. Если грунт крупнозернистый и состоит из песка и гравия, дождевые воды впи-

тываются быстро. Если же грунт мелкозернистый и состоит, например, из глины, то внутрь просачивается меньше влаги и ее избыток неизбежен. Случается, что, совершенно независимо от характера почвы, вода достигает уровня менее проницаемых пород, известного под названием уровня грунтовых вод, и начинается выходить на поверхность, также вызывая повышенный сток, который может привести к наводнению.

Нет ничего удивительного, что наименее проницаемой поверхностью земли становится в местах расположения различных сооружений. Почти сплошное бетонирование поверхности не позволяет воде впитываться в землю и, таким образом, в городах создается потенциальная опасность наводнения из-за повышенного стока воды.

Угроза наводнений заставила человека предусмотреть методы отведения (или сбора) воды, выпавшей с осадками, принесенной приливами, тающим снегом или цунами. Так были изобретены дамбы, плотины и системы отводных каналов. Но ни одно из этих сооружений не в состоянии противостоять крупной катастрофе. Внезапные наводнения или наводнения, произошедшие в результате прорывов дамб, являются самыми разрушительными и бедственными из всех наводнений. Во-первых, из-за непредсказуемости и, во-вторых, из-за того, что люди, живущие в зоне потенциальной опасности, как правило, совершенно пренебрегают средствами защиты от нее, развивая в себе чувство ложной безопасности.

От вырвавшейся на свободу воды практически нет никакой защиты. Достаточно привести два простых примера: литр воды весит около килограмма, а наполненная водой ванна ($0,76 \text{ м}^3$) весит три четверти тонны.

А теперь представьте себе, какой астрономически огромный объем этого тяжелого вещества приходится выдерживать бетонным и земляным стенам плотин и дамб. Резервуары водохранилищ вмещают колоссальное количество воды. Например, озеро Мид за дамбой Гувера на реке Колорадо имеет в длину 185 км, в нем содержится 10,5 триллиона галлонов (примерно 40 триллионов литров).

Все идет хорошо, если дамба удерживает это количество воды. Но кроме объема и веса движущаяся вода обладает еще одной характеристикой — силой. 25 мм дождя, выпавшего с высоты 300 м на территории в $2,5 \text{ км}^2$, имеет энергию, равную 60 тыс. т тринитротолуола. Это в 3 раза больше мощности атомной бомбы, сброшенной на Хиросиму. Когда такая энергия сосредоточена в одном потоке, он превращается в мощный таран, способный

разрушать каменные сооружения и мосты, ворочать многотонные обломки и швырять их, как детские кубики.

Катастрофы в данный раздел подбирались по двум параметрам: во-первых, наличие достаточного материала, так как информация о некоторых наводнениях сводится лишь к причине и количеству жертв, особенно это касается Китая, страны, которая была практически закрыта для остального мира до самого последнего времени, а именно там происходили самые страшные наводнения; и во-вторых, разрушительная сила стихии. Рассказы о некоторых из наводнений, вызванных ураганами или тайфунами, вы сможете найти в разделе «Циклоны», на который имеются соответствующие ссылки в «Списке наиболее значительных наводнений и цунами столетия».

КУРИЛЬСКИЕ ОСТРОВА, СССР 5 ноября 1952 года

Мощнейшее цунами обрушилось осенью 1952 года на Курильские острова и южную часть восточного побережья Камчатки. Причиной его стало подводное землетрясение. Волны быстро достигли Курильских островов и на острове Парамушир в некоторых местах поднимались на 18 м. На Парамушире в ночь с 4 на 5 ноября население было разбужено землетрясением. Разрушились печи, посуда и другая домашняя утварь падала с полок, выплескивалась вода из ведер. Перепуганные жители выбежали из домов.

После прекращения толчков, продолжавшихся несколько минут, люди стали возвращаться в дома. Однако те, кто знал, что после землетрясения вполне может прийти цунами, главным образом это были рыбаки, бросились к горам, несмотря на спокойное море.

Через 45 минут после землетрясения со стороны океана послышался громкий гул, и через несколько секунд на Северо-Курильск обрушилась огромная волна, двигавшаяся со страшной скоростью. Наибольшую высоту она достигла в центральной части города, где катилась по долине речки.

Через несколько минут волна отхлынула, унося с собой все разрушенное. Дно пролива обнажилось на протяжении нескольких сот метров. Наступило затишье.

Через 15–20 минут на город обрушилась вторая, еще большая волна 10-метровой высоты. Именно она нанесла особенно сильные разрушения. Позади волны на месте оставались лишь бетонные фундаменты домов.

Пройдя через город, волна достигла склонов гор, после чего начала скатываться обратно в котловину, расположенную ближе к центру города. Здесь образовался огромный водоворот, в котором с большой скоростью вращались обломки строений и мелкие суда. Откатываясь, волна ударила с тыла в береговой вал перед портовой территорией, на котором сохранилось несколько домов, и в обход горы прорвалась в Курильский пролив. На перемычке между островом и горой волна нагромоздила груды бревен, ящиков и даже принесла из города два дома.

Через несколько минут после второй волны пришла более слабая третья волна, которая вынесла на берег много обломков.

Начальник изыскательской партии Л. И. Дымченко во время землетрясения и последовавшего затем цунами находился на базе рыбозавода на восточном берегу Камчатки, южнее Петропавловска. Он рассказывал:

«5 ноября ночью я проснулся от сильной тряски. Проснувшись, я сообразил, что тряска — это землетрясение, и стал будить товарищей. Тряска продолжалась от трех до пяти минут, пока мы поднялись, оделись и зажгли свет, землетрясение прекратилось. Однако у меня и всех моих товарищей сохранилось ощущение тревоги. Мы пошли осматривать трещины, получившиеся от землетрясения. Трещины эти, шириной 30–40 см, начинались от нашей палатки, увеличиваясь, проходили по жиротопному цеху, примерно параллельно береговой черте, и шли дальше. Жиротопный цех был единственным зданием, которое землетрясением оказалось разрушенным до основания. У самого цеха трещины были шириной более метра. Недалеко от жиротопки по направлению к пирсу находился засольный цех — это был большой деревянный сарай длиной 25–30 м. Землетрясением этот сарай был сдвинут в воду и под влиянием небольшого западного ветра дрейфовал из бухты в море.

После конца землетрясения прошло не более 10–12 минут, когда мы вдруг увидели, что прямо на нас плывет обратно тот самый засольный цех, который только что относил в море, причем плывет теперь со значительно большей скоростью и против ветра. Я сообразил, что цех плывет под действием цунами. Раздумывать было некогда, нужно было спастись. Я на-

ходился от сопки в 700 метрах, а море было рядом. От меня метрах в 70 лежала на берегу шлюпка. Я бросился к шлюпке и добежал к ней уже по колено в воде. Только я успел прыгнуть в шлюпку, как ее подхватила волна и понесла по направлению к сопкам. Потом волна перегнала шлюпку, оставив меня примерно в том месте, где раньше находилось озеро. Через некоторое время волна отхлынула и смыла с косы, где размещался рыбозавод, шлюпку вместе со мной и массу самых различных предметов, начиная от бревен, крыш, полов, стогов сена и кончая ящиками с консервами, мешками с мукой, одеждой и прочим.

Эта первая волна была сравнительно небольшой высоты, около 4–5 м, и, главное, небольшой скорости. Перед волной наблюдался быстрый подъем воды, и потом уже налетела сама волна. Волна разрушила почти все дома поселка и потом, отхлынув в море, почти все смыла. Моя шлюпка наполовину была залита водой. Поймав обломок доски, я попытался грести по направлению к сопкам, на север, но с запада дул небольшой ветерок. Шлюпка была большая (грузоподъемностью более тонны), и обломком доски против ветра я не мог сдвинуть ее.

Немного позже, когда первая волна несколько успокоилась, катер Авачинского рыбокомбината прошел в море недалеко от меня, но с катера меня не заметили. Плавая в шлюпке с обломком доски при сильной зыби (зыбь в бухте появилась после первой волны, по-видимому, оттого, что волна последовательно отразилась высокими берегами бухты), я думал, что с катастрофой уже все покончено, и прикидывал, как бы мне попасть на сопку, где горели три костра, зажженные спасшимися людьми. Однако минут через 10–15 после первой волны я заметил, что со стороны моря в бухту движется огромное ледяное поле, покрытое снегом. Но то, что я принял за ледяное поле, оказалось второй волной, гораздо большей высоты (ориентировочно до 10 м), идущей с гораздо большей скоростью, с массой пены и водяной пыли. Волна со страшной силой налетела на меня (я даже почувствовал боль от удара воды), подхватила мою шлюпку, высоко подняла ее на гребень и перевернула. Некоторое время волна несла меня вместе с собой; я был под водой так долго, что начал задыхаться. Наконец вода перегнала меня, я оказался на поверхности и уцепился за плавающее бревно.

Вторая волна цунами, накрывшая меня, в своей верхней части состояла из громадных пенных барашков, и сами барашки, и пространства между ними были заполнены мельчайшей водяной пылью и брызгами.

Из всего пережитого самым страшным была встреча в бухте с этой второй волной. Увидев свою шлюпку, я перебрался в нее, но сдвинуться с места не мог. Я начинал замерзать, а помощи ждать было неоткуда.

Когда взошло солнце, я увидел, что катера, которые ночью при первом толчке ушли в море, идут обратно. Я стал им кричать, но меня не слышали из-за шума моторов. Тогда я поднял весло над головой и стал им махать до тех пор, пока один катер не повернул ко мне».

ВАЙОНТ, ИТАЛИЯ 9 октября 1963 года

Долина реки Пьяве расположена на севере Италии. Благодаря роману Э. Хемингуэя «Прощай, оружие!», она знакома миллионам людей. Во время Первой мировой войны здесь располагалась итальянская армия, действовавшая против австрийцев после их поражения при Капоретто. 9 октября 1963 года в 23:15 в этом регионе произошло страшное стихийное бедствие — вся долина реки Пьяве оказалась затопленной, при этом утонули свыше 4 тыс. человек. Поступили сообщения, что 260-метровая плотина Вайонт рухнула под натиском массивного оползня, образовавшегося в результате землетрясения.

Но самая высокая в мире плотина толщиной более 20 м устояла. Как вспоминают уцелевшие очевидцы катастрофы, грохот, раздавшийся перед тем, как огромный водяной вал обрушился на долину, произвела отнюдь не рухнувшая плотина — он исходил от горы, треснувшей по обе стороны от плотины. Есть свидетельство капитана Фреда Микельсона, пилота военного вертолета США, вывозившего жителей деревни Кассо, стоявшей над плотиной, которым грозила опасность в виде остаточных оползней. Он так описал событие: «Позади дамбы находилось озеро около двух километров длиной, но теперь его больше нет. Вершины скал по обе стороны от плотины свалились в озеро и заполнили его, вытолкнув воду».

Вытесненная из озера вода хлынула через плотину, разрушив ее верх, гигантским водопадом и с высоты 450 м под прямым углом хлынула в долину реки Пьяве.

«Видно было, как на протяжении 50 км вниз по течению

Пьяве и на 500 м по обе стороны река выплеснулась из берегов, — рассказал капитан Микельсон. — На расстоянии более 10 км не осталось никаких строений, даже их фундаментов. Не сохранилось ни единого признака, что здесь были поселения».

Лонгарон, деревня, находившаяся на пути водного потока, исчезла мгновенно. Погибли 3700 жителей из 4700. В Пигаро уцелели только колокольня, кладбищенская часовня и один дом. Сейчас деревни просто не существует, хотя эти три здания стоят до сих пор.

«Сначала я услышал громкий удаленный гул, потом задрожали оконные рамы, — вспоминал житель Лонгарона Алессандро Беллумчини, спасшийся только потому, что смотрел футбольный матч в таверне в Фаз, находившейся за деревней. — Я выбежал на улицу и увидел вспышки огней в горах в направлении долины Вайонт. Возможно, это были разряды падающих высоковольтных линий.

Все бросились бежать к горам и стали подниматься по склонам, чтобы уйти от смертоносных потоков. Но не успели пройти даже 300 м, как увидели нечто белое, несущееся в направлении долины с фантастической скоростью. Это все, что можно было разобрать в лунном свете. Буквально на глазах был сметен с лица земли наш маленький поселок. Это было ужасно».

Тела погибших находили в 80 км вниз по течению. Некоторых завалило камнями, принесенными селем.

Завернутый в армейское одеяло Сарิโอ Фаини, оставшийся в живых, потому что дом, в котором он и двое его сыновей спали, был затронут грязевым потоком и наводнением лишь слегка, рассказывал: «...мы почувствовали нечто, похожее на землетрясение. Я встал и начал быстро одеваться. Я слышал, что снаружи завывает свирепый ветер, похожий на смерч. Внезапно окна разбились вдребезги, и внутрь дома хлынула вода. Она сбила нас с ног...»

Его сын вспоминал, что «пихамы были буквально изорваны в клочья, и мгновение спустя, выбравшись через окна задней комнаты, мы уже мчались к горам, дрожа от холода».

Марио Лаведер, секретарь муниципалитета Лонгарона, ставший свидетелем такого бегства, вспоминал: «Жители деревни сломя голову неслись по улицам в сторону гор, пытались подняться по склонам. Но немногим удалось сделать это. Кого-то подхватил вихрь крутящейся воды, и они утонули. Остальные погибли под развалинами домов».

Американские вертолетчики из союзной штаб-квартиры, размещенной в Вероне, занимались спасением выброшенных на

берег и оставшихся в живых людей. Среди них оказалась беременная женщина. Несколько минут спустя после того, как ее доставили в безопасное место, она при помощи медсестры и экипажа вертолета родила девочку.

На следующее утро признаки опустошения были видны повсюду. Ужас от пережитого усугубляло ожидание новой смертельной опасности. Власти обратились по радио к местному населению с настоятельной просьбой воздержаться от употребления воды Пьяве как для приготовления пищи, так и для поения скота: пять тонн цианистого калия, вымытого с территории прибрежного химического завода, попали в воду реки, превратив ее в смертельный яд.

Американцы из союзной штаб-квартиры поставляли местному населению цистерны с питьевой водой емкостью в 6 тыс. л. Упорные спасательные работы длились несколько недель. Но многие деревни, стертые с лица земли могучими силами природы — землетрясением, оползнем и наводнением, так и не будут восстановлены.

ФЛОРЕНЦИЯ, ИТАЛИЯ 4–5 ноября 1966 года

Серым промозглым утром 5 ноября 1966 года писательница Кэтрин Тейлор, наблюдавшая за рекой Арно из своей квартиры, находившейся на верхнем этаже, так описала ее: «Ужасной скорости беспорядочный коричневый поток, закручивающийся в довороты встречным течением, что посылает воды вспять».

На протяжении многих веков Арно была рекой весьма капризной и своевольной, а ночью 4 ноября 1966 года она еще раз доказала, что Флоренция была возведена в чрезвычайно неудачном месте. За несколько часов река превратилась в грязный навозный поток. Были уничтожены тысячи бесценных произведений искусства, и несколько десятков тысяч были испорчены. В сельской местности во время наводнения утонули 114 человек, еще 53 человека погибли в самом городе. В его окрестностях осталось 500 тыс. т грязи, что составило 1 т на человека. Свыше 100 тыс. жителей этого тосканского рая оказались на несколько дней запертыми на верхних этажах зданий.

На протяжении 900 лет Арно регулярно и неотвратимо вы-

ходит из берегов. С 1177 года, когда было зарегистрировано первое наводнение, по 1761 год Арно выходила из берегов 54 раза, причем значительные наводнения происходили каждые 26 лет, а катастрофические — раз в 100 лет.

В 1545 году Леонардо да Винчи нарисовал план хитроумной сети плотин, озер и шлюзов, которые должны были предотвращать наводнение и отводить от города беду. Но его плану не суждено было воплотиться в жизнь. В августе 1547 года Бернарде Сеньи, описывая грандиозное наводнение, отметил: «Из-за того, что для строительства было вырублено огромное количество деревьев, почва ослабела и стала легко смываться водой и уноситься ручьями в реки, где оседала в виде ила. Таким образом, человек оказался повинен в этих бедствиях». После 3 ноября 1966 года наши современники к неразумной деятельности предков добавили свои не менее неразумные методы.

На их пути к катастрофе им всегда помогала природа. Весь октябрь 1966 года стоял пасмурный, непрерывно шли дожди. Но первые два дня ноября выдались сухими и ясными. 1 ноября, в годовщину окончания Первой мировой войны, в Италии все ожидали, что национальный праздник пройдет в благоприятной и радостной атмосфере. Но 3 ноября, после окончания празднований, хлынул ливень. За 48 часов над Флоренцией выпало 470 мм осадков, что составило более трети годовой нормы района.

Однако этот факт ни в коей мере не встревожил операторов на гидроэлектростанции Пенья, расположенной в 50 км вверх по течению реки. Несмотря на дожди, лившие предыдущие недели, они не стали спускать воду из водохранилища небольшими порциями. Ее спустили всю сразу. Это оказало невообразимое давление на стены плотины Леване, находившейся шестью километрами ниже. Операторы в Леване встали перед серьезной проблемой, открывать ли шлюзы, что, понятно, повлекло бы за собой затопление долины. Сеньора Ида Раффаэле, что жила ниже плотины, позже рассказывала представителям мировой прессы: «Увидев, что ворота медленно открываются и огромная стена воды устремляется в Арно и в нашу сторону, я очень испугалась, крикнула своей сестре, и мы бросились спасаться».

Им удалось спастись, а Арно с ревом понесла воды прямо на Флоренцию. Между 9 и 11 часами вечера 4 ноября в черте города река поднялась на 370 см. Ромильдо Чезарони, пожилой патрульный, следил за порядком в знаменитом Понте Веккио и был готов предупредить владельцев магазинов о любой опасности. К 11 часам вода достигла скорости 65 км в час и всего на 90 см была ниже уровня моста. Огромные стволы деревьев уда-

рялись о мост. Чезарони начал обзванивать владельцев магазинов, чтобы те прибежали спасать свои ценности.

К 3 часам ночи вода затопила мост. От ударов плавающих в воде автомобилей мост содрогался, его опоры, взорванные немцами во время Второй мировой войны и восстановленные лишь недавно, стонали. Мост уцелел чудом.

Теперь под водой стали скрываться низкие части города. Подземные трансформаторы начали сторгать, котельные взрываться. Древняя канализационная система, построенная 300 лет назад, под невероятным напором хлынувшей в нее воды не выдержала, и фекалии стали гейзерами вырываться из люков, наполняя город жутким зловонием. Нефть и масло из топок разлились по поверхности воды и оставляли на стенах домов грязные пятна. Расположенная на берегу реки старая часть города была местом жительства самых бедных горожан. Многие из них утонули. В тюрьме Санта Тереза вода поднялась до 4 м, и заключенных перевели на верхний этаж, где они сумели одержать верх над охраной. 80 заключенных потом выбрались на крышу, откуда под одобрительные крики флорентийцев, запертых наводнением в квартирах, пытались скрыться. Некоторые прыгали на проплывающие мимо стволы деревьев, другие пробовали ухватиться за обломки. Но повезло далеко не всем.

В парке Каскине, расположенном в другой части города, владельцы лошадей отчаянно пытались загнать в трейлеры 270 скакунов, чтобы перевезти их в безопасное место. Удалось спасти только 200 лошадей, 70 утонули. Двумя днями позже, когда вода спала, их трупы были обнаружены спасателями и сожжены из огнеметов на месте, чтобы предотвратить распространение болезней.

В 7:26 в городе остановились все электрические часы: на 24 часа прекратилась подача электроэнергии. Ведущие из города мосты были снесены, дороги разрушены, железнодорожные пути завалены наносами. Флорентийцы оказались изолированными от всего мира.

Но самый большой ущерб был нанесен хранилищам богатейших коллекций произведений искусства эпохи Ренессанса. Эти сокровища мирового значения были порваны, изломаны, перепачканы нефтью. На реставрацию уцелевших произведений ушли долгие годы и миллиарды лир.

Незадолго до рассвета катастрофа достигла расположенной в низкой части города Пьяцца древней церкви Санта-Кроче. В церкви вода поднялась на 6 м. Под ней скрылись могилы Галилея, Микеланджело, Макиавелли. Барельеф Донателло «Воз-

несение» был испачкан нефтью и отбросами. Рядом, в церковном музее, было безнадежно уничтожено пятиметровое «Распятие», расписанное великим деятелем итальянского искусства Джованни Чимбау, прибывающая вода поглотила его. В баптистерии на Пьяцца-дель-Дуомо с портала, названного Микеланджело «Врата Рая», было сорвано 10 монументальных бронзовых плит со сценами из Ветхого Завета Лоренцо Гиберти. В Институте и Музее истории науки его директор Мария Луиза Рижини-Бонелли 28 раз, невероятно рискуя, прошла по карнизу третьего этажа шириной всего несколько сантиметров для того, чтобы спасти музейные сокровища, среди которых были и телескопы Галилея из галереи Уффици. В подвале Центральной Национальной библиотеки в воде оказались сотни тысяч книг и рукописей, среди которых были и бесценные раритеты.

Тем временем в других частях города начались спасательные работы. Редактор местной газеты Франческо Ненчини видел, как вертолеты снимали с крыш спасшихся от наводнения людей. Одна старая женщина, ухватившаяся за сброшенную с вертолета веревку, не удержалась и сорвалась в бурлящие воды. Она утонула.

В больнице Сан-Джованни-ди-Дио, когда генераторы залило водой и лифты встали, пациентов перетаскивали на верхние этажи на руках. Продовольственные запасы тоже были затоплены загрязненной нефтью водой, и рабочие успели спасти только 20 куриных тушек и 20 бутылок воды. На этих продуктах больницы пришлось держаться до прибытия помощи извне.

Дождь продолжался весь день. Никаких признаков смены погоды не наблюдалось. Наконец в 6 часов вечера прибыла правительственная делегация из Рима. Редактор газеты «Нацционе» Энрике Маттеи, сопровождавший группу, так записал свои наблюдения: «Сквозь завесу льющегося дождя прорезанная бликами тусклого зловещего света площадь Сан-Марко походила на взбудораженное штормом озеро. В это озеро вливался мощный поток, идущий от площади Пьяцца-дель-Аннунчиата. Он ударялся о церковь и, закручиваясь в водовороты, устремлялся вниз по Виа-Кавоур в направлении Собора. В суровом рокоте воды мы едва слышали приглушенный гул людских голосов».

Эти голоса принадлежали спасшимся людям. 5 тыс. семей остались без крова. 6 тыс. из 10 тыс. магазинов были разорены.

Флоренция является жемчужиной мировой культуры. И весь мир немедленно откликнулся на ее беду.

Едва небо прояснилось, как начали прибывать команды спасателей из 10 европейских стран, а также из США и Бразилии.

Поступила материальная помощь из Англии, Германии, Австрии и Советского Союза. Из Шотландии поступили одеяла, водяные насосы и вакцины. США прислали продовольствие и одежду, генераторы и сборные дома. Из Голландии прибыли инженеры с оборудованием для обеззараживания воды. Израиль пригласил в свои кибуцы на рождественские каникулы более 100 лишенных дома детей.

Но распределения этой помощи было недостаточно, предстояло еще выполнить невероятно тяжелую работу по очистке и уборке города. К ее выполнению немедленно приступили студенты флорентийских филиалов университетов Стэнфорда, Сиракуз и Флориды. А поскольку они работали в джинсах, то флорентийцы ласково прозвали их «синими ангелами». В течение двух недель студенты расчищали завалы в подвалах Национальной библиотеки, передавая по живой цепочке на верхние этажи пропитанные водой книги и рукописи. Каждую книгу осторожно оборачивали специальной бумагой для поглощения влаги. Затем книги грузили на грузовики, предоставленные подразделениями армии США, и под присмотром реставраторов и ученых, специально для этого прибывших из разных стран мира, переправляли для просушки в печах в центральной части Италии, где обычно сушили табак.

Бесценные панели Гиберти были обнаружены под слоем грязи и отбросов. Их вернули на прежнее место на «Вратах Рая». Статуи Микеланджело покрывали толстым слоем гальки, потом тщательно чистили с помощью щеток и сильнодействующих моющих средств. После такой обработки они практически восстановили свою былую красоту. Древняя скульптура Марии Магдалины работы Донателло пятисотлетней давности после обработки растворителем и хирургическими скальпелями стала даже еще лучше, чем была до наводнения, так как с нее сняли заодно и многовековую грязь. Но «Распятие» Чимбау оказалось утраченным навсегда, как и бесценные фрески.

Во дворце Строцци была уничтожена вся мебель и архивы, некоторые экземпляры которых датировались шестнадцатым столетием. В подвалах галереи Уффици были уничтожены все 130 тыс. фотонегативов, сделанных с произведений искусства. Сами же картины, собранные на верхнем этаже, уцелели.

Более полумиллиона книг, испорченных во время наводнения, уже восстановлены и заново переплетены. Однако, хотя со времени катастрофы прошло уже более тридцати лет, в процессе реставрации все еще находятся многие фрески, картины и скульптуры. Все бы хорошо, но... За неимением достаточных де-

нежных средств проекты по сооружению дополнительных дамб вверх по течению Арно, план Леонардо — все это отложено в долгий ящик. А раз так, то в любой момент Флоренция снова, как это уже не раз случалось в ее истории, может стать жертвой наводнения.

МОНТИ-ЛОНГ, БАНГЛАДЕШ июль–август 1974 года

Свыше 2 тыс. человек погибли, 1 млн. получили ранения и несколько миллионов были оставлены без крыши над головой во время вызванного муссонами наводнения, которое разразилось в Бангладеш в июле–августе 1974 года.

Бангладеш — страна с самой высокой плотностью населения в мире и входит в первую десятку стран мира по количеству населения. К тому же она предрасположена ко всякого рода стихийным бедствиям. С грустью необходимо отметить, что различные бедствия и катастрофы случаются здесь практически каждый год. Муссонные дожди ежегодно заливают страну, самая высокая точка которой не поднимается более чем на 900 м над уровнем моря. Наводнения уносят десятки, а то и тысячи человеческих жизней, миллионы людей оставляют без крова, губят урожаи, приводят к болезням и голоду.

Реки Ганг и Брахмапутра несут свои воды к океану через Бангладеш, и страна фактически расположена в дельтах этих крупных рек. Поэтому даже в благоприятные времена Бангладеш фактически состоит из крохотных островков, окруженных реками, каналами и другими водными путями. С одной стороны, это весьма неплохо: облегчает орошение полей, а наносные земли достаточно плодородны, чтобы обеспечить обильные урожаи риса, орехов кешью и пряностей, на которых наряду с текстильной и бумажной продукцией базируется промышленность страны.

В прошлом естественное состояние дел вполне поддавалось контролю. Но в последние годы снежный покров в Гималаях, где берут начало обе реки, увеличился, так как идет интенсивная вырубка лесов в Непале. Наносные почвы беднеют, смываемые из года в год наводнениями, вызванными таянием снегов, а также грязевыми потоками и муссонными дождями.

В июле 1974 года муссоны были как никогда сильными. Местные жители отметили, что это были самые сильные дожди за последние 20 лет. Треть штатов Индии пострадали от серьезных наводнений. К началу августа избыток воды дошел до Бангладеш, и зона дельты, уже пропитанная муссонами, скрылась под водой. К середине августа три четверти страны были охвачены наводнением. При этом погибло 80% летнего урожая и практически полностью погибли посевы основного зимнего урожая. По официальным данным, из-за наводнения на 40% сократился годовой объем производства продуктов. Но эта статистика бледнеет по сравнению с человеческими лишениями, стойчески переносимыми жителями сотен деревушек, которые практически были разорены и смыты водой. Некоторые прозорливые семьи соорудили себе для жилья на близлежащих деревьях бамбуковые платформы.

Отрезанные от остального мира, с уничтоженными водой продовольственными припасами, люди, которые не утонули в августе 1974 года, страдали от голода и болезней. Всего в тот месяц свыше 2 тыс. человек погибли, более одного миллиона получили ранения и миллионы остались без крова.

В деревне Сунамганж, что в 200 км к северо-востоку от столицы Бангладеш Дакки, с репортером «Нью-Йорк таймс» разговаривал 45-летний крестьянин Мохаммед Ахмадулла. Его деревня, где проживали 4 тыс. человек, была погружена в воду на протяжении целого месяца, а сами крестьяне ютились на персиковых деревьях и в здании деревенской школы. Их скот, оставшийся стоять в воде, высота которой достигала 120 см, погиб или утонул, или от недоедания.

«Мы могли бы есть мясо, но нам негде было готовить, — жаловался отчаявшийся Ахмадулла западному репортеру. — У нас нет горючего. Наши запасы риса подошли к концу. Мы уже даже съели семена, отложенные для будущего урожая».

От недоедания снизилась сопротивляемость болезням. Жители Бангладеш стали жертвами тифа и холеры, начавших распространяться в результате застоя воды, ее загрязнения нечистотами. В 2 тыс. лагерей, открытых правительством страны и организациями помощи при ООН, смертность от болезней в августе составляла 100 человек в день. К октябрю 15 млн. голодающих бедствующей страны остались без жилья, еды и работы. Всего беда затронула судьбы 35 млн. человек.

Всемирная организация здравоохранения для борьбы с вспыхнувшей в сентябре эпидемией холеры учредила штаб-квартиру в Дакке. Правительство Бангладеш обратилось с призывом ко всем странам мира оказать помощь в борьбе с голодом.

Но помощь стала поступать не сразу, а через несколько месяцев, и к тому же малыми партиями. Люди продолжали страдать от голода и умирать вплоть до зимы 1974—1975 гг.

БЕНГАЛИЯ (ЗАПАД), ИНДИЯ сентябрь 1978 года

В сентябре 1978 года интенсивные муссонные дожди вызвали страшное наводнение в индийском штате Бенгалия. За 4 месяца в Бенгалии погибли 1300 человек и 15 из 44 млн. жителей остались без крова. Утонуло 26 687 голов скота, было разрушено 1,3 млн. жилых строений. Экономике был нанесен ущерб в 11,3 млн. долларов. Но по неофициальным данным, эти потери были больше в два, а то и в три раза.

Катастрофическое наводнение, случившееся летом-осенью 1978 года в Северной Индии, отразилось на каждом индийце. А началось оно с обычных муссонных дождей. К 5 сентября реки регулярно выходили из берегов в семи северных штатах, вынуждая сотни тысяч жителей покидать разоренные наводнением деревни. В Нью-Дели стали просачиваться слухи о том, что люди в Западной Бенгалии спасаются на деревьях и крышах домов. «Юнайтед Ньюс оф Индия» сообщили, что в округе Мидапур (западная Калькутта) первых больных холерой лечат на крыше местной больницы, потому что все этажи уже залиты водой.

На следующий день, который был Днем Ид (праздник мусульман, означающий завершение месячного поста), переполненная муссонными дождями река Ямуна перехлестнула через дамбу, сооруженную из мешков с песком, и затопила нижележащие окрестности Нью-Дели. Более 200 тыс. жителей были эвакуированы, но спасти удалось далеко не всех. Губернатор Д. Р. Холи в разговоре с представителем Ассошиэйтед Пресс сообщил, что, по крайней мере, 20 человек, включая женщин и нескольких детей, утонули во время операции спасения, когда армейская лодка при посадке людей перевернулась.

Воды затопили главный крематорий Нью-Дели и место кремации Джавахарлала Неру, которое являлось национальным памятником. 2 тыс. жертв наводнения, отвезенные на стадион к северу от Нью-Дели, были вынуждены спасаться бегством, когда вода подступила к зданию. Ведущие в Нью-Дели шоссе и

железные дороги перестали функционировать. Четыре главных моста через Ямуну были закрыты, а ведущая на северо-запад основная магистраль на протяжении 20 км была покрыта толстым слоем воды.

Наводнение быстро распространялось в южном направлении. Оно уже превысило рекордные отметки и затопило районы Ангры, территорию Тадж-Махала, гробницы Итимадуддаула XVII века, святые места Бенарес и Матутуру. Велись спешные работы по спасению Тадж-Махала: его стены со всех сторон обложили мешками с песком. На юго-восток от Тадж-Махала была затоплена территория Мадур. Знаменитый храм Дварадеш, главная достопримечательность одного из семи индуистских городов, считающихся в Индии святыми, скрылся под водами потопа. Двухэтажные дома возле Судамапаури и здание железнодорожного вокзала Матура Масаи также скрылись под несущими ил и грязь водами.

К середине сентября наводнение достигло своего пика. К счастью, Тадж-Махал не пострадал. Уцелел и храмовый комплекс Кришны Джанмы Бхуми в Матуре, который считается местом рождения бога Кришны и индуистской веры. Но тысячи пилигримов, размещенных в окрестных гостиницах, оказались надолго заключенными в помещениях.

Вода медленно пошла на убыль, и армейские подразделения, рассредоточившись по обширной территории, принялись развозить пострадавшим пищу и медикаменты. Но в конце сентября снова начались сильные дожди в районе Калькутты. В результате Ганг вышел из берегов, и жители семи районов Западной Бенгалии, как и армейские подразделения, пришедшие им на помощь, были отрезаны от мира. В Дургапуре, западной части Калькутты, оказалась повреждена электростанция, и город на 48 часов остался без электроэнергии.

В течение дня более 20 тыс. человек были эвакуированы из пострадавшего района. Около 300 деревень, расположенных в пострадавшем ранее от наводнения округе Миднапор, были фактически смыты водой.

К 29 сентября Калькутта оказалась полностью отрезанной от остальной Индии. Низменные места города были скрыты под трехметровым слоем воды. Рухнуло около 500 домов. Десятки тысяч людей, ставших бездомными, нашли пристанище в школьных зданиях. Основные железнодорожные магистрали были размыты, а главные шоссе дороги скрыты под слоем воды высотой не менее 30 см.

Но худшее было еще впереди. В течение нескольких дней

7 млн. человек — население Калькутты — оставались без поступлений продовольствия. Торговцы, у которых сохранились запасы риса и других продуктов, вдвое подняли цены, сделав приобретение жизненно необходимых продуктов абсолютно недоступным для бедняков.

В октябре снова выпали дожди, и наводнение опять поразило Западную Бенгалию. В некоторых районах уровень выпавших за трое суток осадков достигал 50 см. И снова только что восстановленные после предыдущего наводнения деревни подверглись разорению. В округе Миднапора, в 50 км западнее Калькутты, уцелело менее 10% из 30 тыс. глинобитных строений. «Катастрофа настолько всеохватывающая, что в книгах по оказанию помощи ничего не сказано о стихийных бедствиях такого масштаба», — высказался в беседе с Ассошиэйтед Пресс государственный представитель доктор Нитиш Сангупта.

С приходом нового испытания нехватка пищи оказалась драматической. Кое-где группы беженцев нападали на грузовики с продуктами, доставляемыми в пострадавшие районы. Отрядам вооруженной полиции пришлось взять на себя обязанности по сопровождению караванов с гуманитарной помощью. Работница агентства спасения Карен Кэндет жаловалась: «Это самое страшное наводнение из всех, которые мне пришлось наблюдать в этой стране, а ведь я работаю в агентстве уже 17 лет и видела много наводнений».

Пройдут еще долгие недели, прежде чем индийским и международным агентствам помощи удастся восстановить порядок и взять под контроль вспышки эпидемий. Но понадобятся месяцы, чтобы ликвидировать последствия нанесенного стихийным бедствием ущерб.

СТАВА, ИТАЛИЯ

19 июля 1985 года

Рухнувшая земляная дамба стала причиной молниеносного наводнения, произошедшего на итальянском курорте Става 19 июля 1985 год. Во время наводнения 250 человек погибли и около 1000 получили ранения.

Става — небольшое курортное местечко в Доломитовых Альпах, в 65 км на юг от австрийской границы. Ее живописнейший

пейзаж с хвойными лесами и раздольными зелеными лугами, альпийскими домиками, выходящими на извилистые, вымощенные необработанным булыжником улицы, петляющие вверх и вниз среди скалистых склонов, опрятные деревушки — все это превратило Ставу в привлекательное для туристов место отдыха, любимое как итальянцами, так и австрийцами.

В июле 1985 года наблюдался особенно большой наплыв туристов. Четыре местных гостиницы: «Эрика», «Става», «Мирамонти» и «Доломити» — были переполнены. Детские лагеря в этой сосновой тихой зоне долины Флемме тоже были заполнены до отказа.

Примерно в километре выше Ставы находилась плотина, возведенная для удержания воды в двух искусственных озерах, созданных для очистки добываемых в соседней фторовой шахте минералов. Фтор применяется для производства стекла, и Приальпийская добывающая компания, владеющая разработкой, являлась одним из самых преуспевающих в Италии производителей этого минерала.

На протяжении многих лет дамба продолжала расти, и на дне озер скопились огромные залежи химических осадков. Это, несомненно, увеличивало давление на стены дамбы. В течение предшествующих катастрофе нескольких месяцев в этой зоне интенсивно вырубали деревья с целью подготовки места для расширения резервуаров воды. А за несколько дней до 19 июля прошли сильные дожди.

В пятницу 19 июля в 12:20 дамба обвалилась с грохотом, напоминающим звук землетрясения. Невероятно мощная стена белой воды обрушилась на переполненный туристами курорт. «Я видел конец света, — рассказывал репортерам спасшийся человек. — Я видел, как на меня идет белая стена, но не знал, был ли это огонь или еще что-то».

Гигантский вал воды, сокрушающая сила которого только усилилась от находящихся в нем грязи и обломков, обрушился на Ставу. Первыми приняли удар три гостиницы: «Эрика», «Става» и «Мирамонти». Частично пострадала и «Доломити». Затем поток вторгся в соседний городок Тесеро. Он разрушил дома и мост через реку Авизно, которая приняла в себя всю массу воды, грязи, развалины домов, деревьев, тела погибших.

Промчавшийся по лесам и пастбищам поток воды оставил после себя в долине Флемме коричнево-зеленую полосу земли длиной 3–5 км, заваленную гольми, вырванными с корнями деревьями, разрушенными строениями, перевернутыми и зарытыми в грязь автомобилями.

Спасатели почти немедленно начали раскапывать эти завалы. Хозяйка гостиницы в Тесеро Альма Бернар сообщила репортерам: «Многие семьи остались в своих домах, снесенных потоком. Все это покрыто землей и грязью». Еще один очевидец происшедшего некий Пьетро сказал, что видел, как его 48-летний брат Лючио вскарабкался на дерево, чтобы спастись от грязевого потока. «Но потом вторая волна унесла его», — закончил Пьетро свой печальный рассказ.

Спасателям, работавшим на бульдозерах, грузовиках, машинах «скорой помощи», а также тем, кто раскапывал наносы вручную, открылось жуткое зрелище. Молодой солдат, проходивший службу поблизости и привлеченный к спасательным работам, рассказал об испытанном им ужасе, когда он, работая лопатой, наткнулся в грязи на мертвого ребенка с разможенной головой. Министр гражданской обороны Джузеппе Замберлетти сказал репортерам на пресс-конференции, что в 15 случаях тела жертв были так сильно изуродованы, что невозможно было определить даже пол погибших.

Спасатель из Больцано даже заплакал, когда его спросили о работе. «Я чувствовал себя таким беспомощным, — сказал он. — Я знал, что под этой движущейся массой грязи находилось много живых людей, что они задыхались. И я ничего не мог сделать, чтобы спасти их».

Но были и другие, более оптимистические истории. На расвете из-под развалин гостиницы извлекли живую Марию Асунту Каро, жительницу Сардинии. Она 18 часов провела под слоем грязи, которая доходила ей до самого рта.

На протяжении нескольких дней транспортные средства спасателей блокировали горные дороги Ставы. Трупы свозили в больницу Кавалезе, что в 5 км к юго-востоку от Ставы, и в школу Тесеро, которая временно была превращена в морг.

Сельский пейзаж напоминал зону прошедших боевых действий. Министр Замберлетти так прокомментировал увиденное им из вертолета: «Мне показали места, где когда-то стояли гостиницы и дома. Все выглядит так, как будто их там никогда не было».

Всего погибли 250 человек (по другим данным, количество жертв составило 361 человек), и около 1000 получили ранения. После 1963 года, когда рухнувшая дамба в Лонгароне, что в 50 км от Ставы, унесла 1800 жизней, это была самая большая в здешних местах трагедия.

Итальянский парламент, откликнувшись на многочисленные требования граждан, провел расследование с целью установле-

ния виновности как Приальпийской добывающей компании, так и местных властей, обязанных контролировать состояние дамбы. Ввиду сложности вопроса и большого числа ответственных лиц вкупе с недостаточностью доказательств по любому отдельному факту преступной халатности, обвинения были сняты.

БАНГЛАДЕШ

сентябрь–ноябрь 1988 года

Очередное опустошительное наводнение, которое постигло страну в сентябре–ноябре 1988 года, директор программы развития Бангладеш Международного фонда сельскохозяйственного развития Том Элхаут справедливо назвал «делом рук человеческих». Представители агентства спасения при ООН охарактеризовали его как «самое страшное стихийное бедствие нашего столетия».

Данные о человеческих жертвах варьируются в зависимости от источника. По оценкам директора благотворительной организации «Оксфам Америка» Джона Хэммока, погибли 5 тыс. человек. Министр иностранных дел Бангладеш Гамайл Рашид Гоудуру назвал 2100 человек. Оба источника сообщили, что водами было скрыто три четверти страны и что половина ее населения в результате половодья рек, вызванного проливными дождями в июне и необычно обильными муссонами в августе, сентябре и октябре, осталась без крыши над головой.

Для Бангладеш ежегодные муссоны являются и проклятием и благодатью одновременно. Они обеспечивают естественный полив посадок риса, составляющего основу питания населения Бангладеш. Но причиной катастрофы стало нарушение экосистемы Земли, вызванное в конце XX века деятельностью человека. Упомянувшийся уже Том Элхаут, комментируя наводнения 1987–1988 гг., с горечью отметил: «Этот феномен будет повторяться снова и снова. Это только первые два года непрерывной серии катастрофических наводнений».

Причиной наводнения в 1988 году явилась деятельность человека в Гималаях, в верховьях рек Бангладеш. В результате бесконтрольной вырубки лесов и вызванной этим эрозии почвы были уничтожены естественные барьеры, которые задерживали принесенную муссонными дождями воду. Плотины, построен-

ные для осуществления программ развития, только усугубили обстановку. Леса в Непале вырубались так же безответственно и полностью, как и девственные джунгли на Амазонке. С ростом населения в Непале значительно возросла потребность в древесине, леса стали вырубаться быстрее, чем замещались новыми насаждениями. Увеличивающееся поголовье скота вытаптывало пастбища, внося свой вклад в ускорение эрозии почвы.

Полноводные реки Непала, несущие тонны наносов, ежегодно сливались с реками и ручьями Бангладеш. Руслу последних засорялись, и они разливались, затопляя сухие участки. В низовьях рек вода, наконец, попадала в Бенгальский залив. Возникшие преграды замедляли течение рек до такой степени, что влекомые наносы не доходили до гавани Калькутты, а оседали на речное дно. Эти отложения, в свою очередь, способствовали задержке воды на территории страны и еще больше усугубляли предрасположенность к наводнениям.

Следует добавить, что дополнительные трудности создавались невозможностью сотрудничества между граничащими странами: Бангладеш, Индией, Непалом, Бутаном, Тибетом и Китаем. Они не могли договориться из-за нежелания Индии делиться своим влиянием в этом районе. Итак, предпосылки к катастрофе имели еще политическое происхождение.

Свои опасения высказал азиатский региональный менеджер одной из международных гуманитарных организаций Томас Драгман после того, как облетел на вертолете эту зону: «Мне очень не хочется пугать кого бы то ни было, но, похоже, что это станет самым крупным стихийным бедствием века».

Для деревенских жителей, которые нашли приют на крышах домов или верхушках деревьев и которым пришлось вести неустанную борьбу со спасавшимися там же ядовитыми змеями, так оно и было. В деревне Никозия (округ Бхола) 350 человек утонули, а остальные несколько дней обходились без пищи. Одиннадцатилетняя девочка по имени Фаджилатунеса рассказала репортерам «Нью-Йорк таймс», что она четыре дня продержалась на небольшой пачке печени, которая совершенно случайно оказалась у нее.

От голода тогда никто не умер, потому что в стране были сделаны большие запасы продуктов именно на такой случай. Но тысячи людей остались без крова, и тысячи погибли от болезней. В одной только Бхоле 70 тыс. человек лишились жилья. По оценкам специалистов, 3 млн. жителей страны страдали от расстройства желудка и дизентерии.

В результате наводнения более 85% населения потеряли ра-

боту. Из-за разрушений фабрик и заводов экономическая жизнь страны практически остановилась. Большая часть поголовья скота и урожая была уничтожена.

По злой иронии судьбы пронесшийся в это же время над Ямайкой ураган «Жильбер» привлек внимание большинства международных агентств оказания помощи, а нужды пострадавших в Бангладеш отступили, таким образом, на второй план. США выделили для гораздо менее пострадавшей Ямайки 125 млн. долларов и только 3,6 млн. — для Бангладеш. Япония оказала самую значительную помощь: она выделила 13 млн. долларов и послала в район бедствия спасателей. Те вместе с сотрудниками из частных агентств спасения и организаций при ООН внесли свой вклад в почти безнадежное дело восстановления и оживления страны.

9 ШТАТОВ ПО ТЕЧЕНИЮ РЕК МИССИСИПИ И МИССУРИ, США лето 1993 года

В 1992 году ураган «Эндрю» пролетел через страны Карибского бассейна, американские штаты Флорида и Луизиана за 72 часа. А Великое наводнение 1993 года (странно, почему, в отличие от ураганов, наводнениям не дают человеческих имен?) продолжалось около двух месяцев. Это дало возможность эвакуировать население, но после него целые города оставались в завалах грязи и их приходилось очищать по нескольку недель.

Фотографии, сделанные с лодок и вертолетов, наглядно демонстрируют глубину затопления. Круглые крыши силосных башен едва поднимались над водой, а несчастные животные спасались от затопления на крышах домов.

Фотографии со спутника продемонстрировали, насколько масштабным было это наводнение. Если сравнить реки на более ранних снимках, то их ширина тогда составляла от 250 до 500 м, теперь же они разлились на несколько километров. На восток от Канзас-Сити ширина реки Миссури достигала 15 км. Все низины были затоплены. Вице-президент Ал Гор сказал: «Такое впечатление, будто на карте Соединенных Штатов появилось еще одно огромное озеро».

И во всех населенных пунктах, расположенных по течению двух великих американских рек, люди мучились одними и теми же вопросами: «Когда река придет к нам? Насколько высоко поднимется вода? Не затопит ли она наши дома и поля?»

По течению Миссисипи больше всего пострадал регион от города Дэвенпорт на севере штата Айова до места впадения реки Огайо. Что касается Миссури, то здесь больше всего пострадала территория от Омахи в штате Небраска до места, где Миссури впадает в Миссисипи. К 19 июля Миссисипи разлилась на протяжении 742 км (от городка МакГрегор в штате Айова до Сент-Луиса), а Миссури — на протяжении 985 км (от Омахи до Сент-Луиса). Разрушения были в каждом из населенных пунктов, попавших в зону наводнения.

Например, Дэвенпорт, что в штате Айова, пострадал больше иных населенных пунктов, так как не имел противопаводковой защиты. В 70-х гг. городские власти не успели добиться от федеральных властей финансирования подобного строительства, а брать расходы на себя не желали. К тому же горожане хотели сохранить прекрасный вид на реку.

Столица штата Айова также сильно пострадала. Город расположен у места слияния двух небольших рек, впадающих в Миссисипи. Город окружали защитные валы, однако 11 июля во время наводнения один из валов был прорван. Оказался затоплен завод по очистке воды. Насосы и генераторы покрыла трехметровая толща воды, а системы очистки и фильтрации были полностью выведены из строя. В результате 250 тыс. человек в течение трех недель жили исключительно на привозной воде. Вышли из строя и все пожарные гидранты; только по счастливой случайности тогда не произошло ни одного пожара.

Город Ганнибал на реке Миссисипи, где провел детство Марк Твен, и ранее неоднократно затопливался. В свое время было вычислено, что на территории города раз в 500 лет уровень воды будет превышать нормальный на 10 м. Поэтому вокруг города возвели валы высотой 10,5 м. 3 июля вода начала резко подниматься. Власти приняли решение на метр нарастить валы мешками с песком. Эта мера оказалась спасительной, так как вода поднялась на 11 м.

Столица штата Миссури Джефферсон-Сити, расположенный в самом центре штата, больше всего пострадал 29 июля. Наводнение вывело из строя станцию по очистке сточных вод, и канализация хлынула в реку. В течение нескольких дней было закрыто шоссе № 54, основная дорога в столицу штата с севера, когда вода прорвала временный вал вдоль шоссе.

Миссисипи и Миссури сливаются в один поток в 35 км на север от Сент-Луиса. До этого они текут параллельно на протяжении еще 35 км, разделяемые небольшой полосой суши шириной в несколько километров. Эта полоса во время наводнения исчезла. К счастью, все жители нескольких городков и множества ферм, расположенных между двумя реками, были вовремя эвакуированы.

Самым крупным городом, подвергшимся наводнению, был Сент-Луис. Власти готовились к надвигающейся опасности, постоянно просчитывались возможные уровни воды, однако это не спасло город от разрушений. 20 июля мощным потоком, несшим более 1,5 млрд л воды в минуту, был сметен канализационный канал. Вода сорвала с крепежа 51 огромный бак с пропаном. Власти, опасаясь возможного взрыва, эвакуировали жителей 40 кварталов. Были вызваны аквалангисты, которые закрепили опасные баллоны. В аэропорту самолеты, которые не успели улететь, были прибиты водой к стенам ангаров и деревьям. 1 августа вода превысила нормальный уровень на рекордные 15 м, но бетонная дамба города выдержала.

Ниже по течению два исторических города Сент-Женевьев и Прерие-дю-Роше могли быть полностью затоплены, так как не имели ни защитных дамб, ни валов. Сент-Женевьев, основанный французами в XVIII столетии, является одним из красивейших образцов колониальной архитектуры. К тому же в этих небольших городках (население каждого составляло от 4000 до 4500 жителей) не было представителей инженерного корпуса, которые могли бы поставить временные заграждения. Узнав об опасности, грозящей национальному достоянию, начали прибывать добровольцы из других штатов. С их помощью было уложено 750 тыс. мешков с песком и 100 тыс. т камней. Оба города были спасены.

В Каире, расположенном на самом юге штата Иллинойс, река Огайо впадает в Миссисипи и чрезвычайно расширяется. Поэтому наводнение южнее Каира значительно ослабло.

Почти чудом кажется, что в Великом наводнении погибло только 50 человек. Большинство из них утонуло. Что касается материальных потерь, то они составили около 12 млрд. долларов. 70 тыс. человек потеряли жилье, а многие — еще и все средства к существованию. В 421 графстве девяти штатов было объявлено чрезвычайное положение.

Наводнение 1993 года было названо «наводнением века», которое повредило или полностью уничтожило 800 из 1400 противопаводковых валов. Кстати, для их укрепления или нара-

чивания во время наводнения было использовано 75 млн. мешков с песком. А причиной этой катастрофы явились проливные дожди, неделями лившие в штатах Среднего Запада.

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ НАВОДНЕНИЙ И ЦУНАМИ СТОЛЕТИЯ

(в скобках дано количество жертв)

1900, 8 сентября, наводнение в результате урагана, Галвестон, Техас, США, (5 000) (см. статью в разделе «Циклоны»).

1903, 14 июня, наводнение в Хеппнер, шт. Орегон, США, (325).

1911, сентябрь, разлив Чанцзян (Янцзы), Китай, (100 000).

1912, апрель, разлив Миссисипи, США, (250; 30 000 остались без крова).

1913, 25 марта, штаты Огайо, Индиана, Иллинойс, США, (500; 175 000 остались без крова).

1917, 26 июня, на о-ва Самоа обрушилось цунами высотой 11 метров.

1924, 23 сентября, наводнение в Ленинграде, СССР, (несколько сот, точная цифра неизвестна).

1927, апрель—июль, разлив Миссисипи, США, (500; 650 000 остались без крова).

1928, 13 марта, падение плотины Сен-Френсис, шт. Калифорния, США, (420).

1928, 13 сентября, наводнение на оз. Окичоби, шт. Флорида, США, (2 000) (см. статью в разделе «Циклоны»).

1931, август, разлив Хуанхэ в результате тайфуна, Китай, (3 700 000).

1933, 2 марта, на о-в Санрику, Япония, обрушилось цунами высотой более 29 метров.

1935, 4 июля, разлив Хуанхэ, Китай, (30 000; 5 000 000 остались без крова).

1937, январь, наводнение в шт. Огайо, США, (137).

1938, июнь, наводнение в долине Хуанхэ, Китай, вызванное искусственными запрудами, (ок. 500 000).

1939, сентябрь—ноябрь, наводнение в Северном Китае, (200 000).

1946, 1 апреля, цунами высотой 35 метров на Алеутских о-вах, (173).

1947, 17 сентября, наводнение на о-ве Хонсю, Япония, (1 900).

1948, 7 августа, наводнение в пров. Фуцзянь, Китай, (1 000; 1 000 000 остались без крова).

1950, август, разлив Хвэй и Янцзы, Китай, (489; 10 000 000 остались без крова).

1951, август, наводнение в Маньчжурии, (1 800).

1951, 2–19 июля, наводнение в шт. Канзас и Миссури, США, второе по значимости наводнение в истории страны, (41; 200 000 остались без крова, убытки превысили 1 млрд. долларов).

1952, 5 ноября, цунами высотой 18 м на Курильских о-вах, СССР.

1953, 1 февраля, прорыв дамб в Северном море, Западная Европа, (2 000, 100 000 остались без крова).

1954, 10 августа, разлив оз. Такри-Тзома, Тибет, Китай, (1 000).

1954, 17 августа, наводнение в Фарахзаде, Иран, (2 000).

1954, август, разлив Янцзы, Китай, (40 000; 1 000 000 остались без крова).

1955, 7–12 октября, наводнение в Индии и Пакистане, (1 700).

1959, 1 ноября, наводнение на западе Мексики, (2 000).

1959, 3 декабря, обвал дамбы во Фрежюс, Франция, (419).

1960, 22 мая, цунами в Чили высотой 25 м, (61).

1960, 10 октября, наводнение в Бангладеш, (6 000).

1960, 31 октября, наводнение в Бангладеш, (4 000).

1962, 17 февраля, шторм на побережье Германии, (343; 500 000 остались без крова).

1962, 26 сентября, наводнение, вызванное проливными дождями, Испания, (445).

1963, 9 октября, прорыв дамбы в Вайонт, Италия, (более 4 000).

1964, 28 марта, цунами в Аляскинском заливе высотой 70 м.

1966, 4–5 ноября, наводнение во Флоренции, Италия, (167; огромный материальный ущерб).

1967, 18–24 января, наводнение в Восточной Бразилии, (894).

1967, 19 марта, наводнение в Рио-де-Жанейро, Бразилия, (436).

1967, 26 ноября, наводнение в Лиссабоне, Португалия, (464).

1968, 7–14 августа, наводнение в Гуджарате, Индия, (1 000).

1968, 7 октября, наводнение в Северо-Восточной Индии, (780).

1969, 1–8 октября, наводнение в Тунисе, (500).

1970, 22 июля, наводнение в Гималаях, Индия, (500).

1970, ноябрь, наводнение на севере Индии в результате разлива Ганга и Брахмапутры, (более 1 000 000).

1972, 9 июня, наводнение, вызванное проливными дождями в Рапид-Сити, шт. Дакота, США, (273).

1972, 17 июля, наводнение, вызванное проливными дождями, Япония, (440).

1972, 19 августа, наводнение, вызванное проливными дождями, Южная Корея, (638; 144 000 остались без крова).

1973, 19—31 августа, наводнение в Пакистане, (1 500).

1974, 29 марта, наводнение в Губаро, Бразилия, (1 000).

1974, 25 апреля, наводнение в Перу, (более 1 000).

1974, 12 августа, наводнение в Монти-Лонг, Бангладеш, (2 500).

1976, 31 июля, наводнение в шт. Колорадо, США, (739).

1978, июнь—сентябрь, наводнение в Бенгалии, Северная Индия, (1 300; 15 000 000 остались без крова).

1979, 17 июля, наводнение на о-ве Ломблем, Индонезия, (539).

1979, 11 августа, наводнение в Морви, Индия, (5 000—15 000).

1979, 16 октября, цунами высотой 3 м, вызванное оползнем, Ницца, Франция.

1981, апрель, наводнение в Северном Китае, (550).

1981, июль, наводнение в провинции Сычуань, Китай, (1 300, 1 500 000 остались без крова).

1982, 23 января, наводнение в Лиме, Перу, (600).

1982, май, разлив р. Северная, пров. Квантун, Китай, (430; 450 000 остались без крова).

1982, 17—21 сентября, наводнение в Сальвадоре, Гватемала, (более 1 300).

1983, сентябрь—декабрь, наводнения в Таиланде, вызванные муссонными дождями, (10 000).

1985, 19 июля, прорыв дамбы в Северной Италии, (361).

1987, август—сентябрь, наводнение на севере Бангладеш, (более 1 300).

1988, 4—5 августа, наводнение в Хартуме, Судан, (около 200; 1 500 000 остались без крова).

1988, сентябрь, наводнение на севере Индии, (более 1 000).

1988, сентябрь—ноябрь, наводнение в Бангладеш, (5 000).

1988, ноябрь, наводнения в Таиланде, вызванные проливными дождями, (более 1 000; 100 000 остались без крова).

1 сентября 1992, цунами в Никарагуа высотой 11 м.

1993, 1 июля, цунами в Японии высотой 5 м.

1993, июль—август, великое наводнение в 9 штатах США, (50; убытки 12 млрд. долларов).

1994, 3 июня, цунами высотой 60 м на востоке о-ва Ява, Индонезия.

1994, 27 августа, наводнение в Молдове, вызванное проливными дождями, (более 50).

1997, лето, наводнение в Восточной Европе, (ок. 1000).

1998, 28 января, наводнение в пров. Ика, Пьюра и Тумба, Перу, (78).

1998, июль, серия цунами высотой более 7 м на северо-западе Гвинеи-Бисау, (более 3 000).

1998, июнь—июль, наводнения в Китае, вызванные проливными дождями, (более 1 000).

1999, 10—17 декабря, наводнение в результате проливных дождей, Венесуэла, (20 000).

СМЕРЧИ

По сравнению с циклоном смерчи, которые в Соединенных Штатах называют торнадо, охватывают относительно небольшую площадь, но они намного сильнее и разрушительнее. Что касается сконцентрированной энергии, то в природе очень мало явлений, равных этому виду ураганов. Кто хотя бы раз видел или слышал смерч (достаточно посмотреть кинофильм с одноименным названием (по-английски он называется «Twister»), в этом не сомневается.

Смерч грохочет, будто товарный поезд. Смерч возникает в грозовой туче и тянется к земной поверхности в виде страшного темного рукава, внутри которого яростно вращается воздух. Смерч поднимается и опускается, кружится и касается земли. Коснувшись земли, он производит мгновенные и огромные разрушения.

Диаметр рукава смерча колеблется от нескольких сантиметров до километра. Внутри смерча существует два типа ветров: ветры, вращающиеся с внешней стороны, и ветры восходящего потока в центре рукава. Первый тип ветров достигает скорости от 320 до 480 км/ч, восходящие же потоки движутся со скоростью до 320 км/ч.

Атмосферные условия, необходимые для возникновения смерчей, включают высокую влажность, температурную нестабильность и схождение в одной точке теплого влажного воздуха на нижних уровнях и прохладного сухого на большей высоте. Наличие этих условий предопределяется частое присутствие смерча внутри урагана или же рядом с ним. Смерч может пройти путь от нескольких метров до сотен километров, двигаясь обычно в северо-восточном направлении со скоростью до 30–65 км/ч. В США самая большая концентрация смерчей отмечается над центральными и южными равнинами и штатами близ Мексиканского залива. Кстати, смерчи почему-то чаще всего наблюда-

ются именно в Соединенных Штатах. Для других стран это явление относительно редкое. Чтобы убедиться в этом, достаточно посмотреть на список в конце раздела.

МОСКВА, РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ

29 июня 1904 года

29 июня 1904 года над центральной частью Русской равнины прошел циклон, шедший в обычном для такого явления северо-восточном направлении.

В его правой части, на очень большой высоте, возникло громадное кучево-дождевое облако. Когда оно проходило над окрестностями Москвы, на его нижней поверхности неоднократно возникали и исчезали смерчевые воронки.

На высоком, обрывистом правом берегу Москвы-реки, в районе деревни Беседы, восточнее линии Московско-Курской железной дороги, стоял учитель местной школы и с интересом наблюдал за надвигающейся с запада громадной грозовой тучей. На ее нижней поверхности небольшие, более светлые облачка как-то странно, хаотически двигались в разные стороны. Постепенно их движения становились спиральными, и вдруг из середины спирали свесилась серая остrokонечная воронка. Учитель взглянул на часы — 4:38 дня. Воронка была видна недолго и быстро втянулась обратно в облако.

Однако через несколько минут рядом появилась новая воронка, быстро увеличивающаяся в размерах и отвисающая к земле; навстречу ей с земли поднялся столб пыли, становившийся все выше и выше. Еще немного — столб и воронка соединились, и учитель с ужасом понял, что перед ним возник рукав смерча.

К счастью, смерч двинулся от него по направлению движения облака, к северо-востоку. Рукав сужался книзу, имел расплывчатые очертания и становился все шире и шире, довольно скоро достигнув ширины в полверсты (около 300 м). Вот этот рукав дошел до деревни Шашино — и в воздух взлетела первая изба, затем вторая, третья... Воздух вокруг воронки наполнился обломками строений и деревьев.

В это же время западнее, в нескольких километрах от первой, шла другая воронка, также сопровождавшаяся сплошными

разрушениями. Там же, где смерч проходил через Москву-реку, он вобрал в себя столько воды, что обнажилось дно. Он двигался вдоль Московско-Курской железной дороги и был отмечен на станциях Подольск, Климовск и Гривно.

Расплывчатые очертания воронок, их большая ширина, значительная площадь разрушений и низко ползшее так называемое материнское облако были причиной того, что люди не распознали в них смерч. Многие очевидцы принимали его за поднимающийся черный дым от пожара, даже в газетах и журналах его чаще всего называли ураганом, название «смерч» фигурировало сравнительно редко.

Главная воронка начала свои разрушения в Москве с Люблино, затем захватила Симонов монастырь, Рогожский район, причинила наибольшие разрушения Лефортовской части по обе стороны Яузы. Пройдя по Гаврикову (Спартаковскому) переулку, она, по-видимому, поднялась в воздух и снова опустилась перед Сокольниками. В Сокольниках, в парке, она проделала просеку шириной 200—400 м. Потом через Лосиноостровскую она вышла к Мытищам и через них ушла из Москвы.

Вторая воронка, возникшая у деревни Беседы, на Москверекке, прошла Грайвороново, Карачарово, Измайлово и Черкизово.

Ширина пути обеих воронок была значительной, как это обычно бывает у расплывчатых смерчей. Ширина просеки в Сокольниках, как мы уже отмечали, достигала 200—400 м, если принять шаг равным метру; ширина же воронки у Капотни — около 500 м. Для других пунктов приводятся цифры от нескольких сот до тысячи и более метров.

По данным метеорологов, скорость движения материнского грозового облака и обеих воронок была около 60 км/ч. Скорость вихря в воронке достигала 20—25 м/с. Правда, считается, что последняя цифра явно занижена. Изогнутая железная лестница, носившаяся по воздуху, доски, брусья и даже бревна и целые крыши, поднятые на десятки метров люди и домашние животные указывают на то, что скорость вихря была гораздо больше 25 м/с и не уступала скорости вихря в громадных расплывчатых смерчах в США, где она достигает сотен метров в секунду. Когда воронка надвигалась, становилось совершенно темно, будто ночью; на одной из улиц даже столкнулись две кареты. Темнота сопровождалась страшным шумом, ревом и свистом, заглушавшим все остальные звуки. При этом выпал град необыкновенных размеров и форм: градины были с куриное яйцо, а некоторые градины имели форму звезды и достигали 400—600 г. Градом

было убито несколько человек в пригородах и сильно повреждены посевы и сады. Правда, если бы не град, то жертв могло оказаться больше. Испугавшись огромных градин, люди укрывались непосредственно перед приходом смерча.

В одной из газет того времени своими впечатлениями поделился очевидец, старик, проходивший по Хапиловской улице, недалеко от Немецкого рынка: «Стало темно, и в небе сверкали молнии. Мне стало страшно, и я спрятался в каменной подворотне. В этот момент налетел такой вихрь, крутом пошел такой треск, вой и грохот, словно небо обрушилось. Мимо меня вдоль улицы полетели железные листы с крыш, сломанные деревья, куски бревен, доски, кирпичи, всякие обломки. Все это продолжалось не более двух минут и сразу же кончилось. Солидный каменный забор, стоявший напротив меня, обрушился; вся улица была завалена обломками, деревьями, досками, кирпичами, железными листами. Я вышел из-под арки и ахнул: громадная, толстая металлическая фабричная труба была смята и вершиной своей легла на мостовую». Разрушительная сила московского смерча казалась очевидцам ужасающей. В Капотне пострадало 200 домов, в Чагино — 150; большинство из них просто превратилось в развалины. Главная, западная воронка пересекла всю Москву. Большие, солидные каменные дома остались стоять: воронке не удалось свалить их, но крыши везде были сорваны, стропила поломаны, а местами поврежден верхний этаж. В Лефортово сильно пострадали многие старинные здания. У дворца петровских времен была сорвана крыша; сорваны крыши и пострадали верхние этажи у Кадетского корпуса и военного госпиталя. В Фельдшерской школе была полностью сорвана крыша, стропила сломаны, внутри царил страшнейший хаос. Массивная металлическая изгородь, державшаяся на каменных столбах, была опрокинута, громадный сад — уничтожен, барак, где жили воспитанники, разрушен. Один воспитанник погиб, многие получили ранения. Воспитанник Хвостенко был поднят в воздух, перенесен в сад на 80 м, брошен на траву, но, к счастью, отделался легкими ушибами.

Произведя такие же разрушения на ближайших улицах, смерч пролетел через Москву-реку, обнажив ее дно, и обрушился на район Немецкого рынка, расположенный севернее. Там дома были поменьше, похуже, нередко деревянные, поэтому срывало не только крыши, но и верхние этажи, а местами постройки разваливались целиком. Разрушалось фактически все, стоявшее на пути смерча.

Особенно наглядна и страшна разрушительная сила смерчей

была в садах, парках и лесах. В Лефортово великолепная Анненгофская роща из вековых деревьев, посаженных еще при Анне Иоанновне, в начале XVIII века, была уничтожена в несколько минут. «Вместо густых аллей из громадных деревьев открылись голые поляны с кое-где уцелевшими скелетами деревьев», — писал очевидец этой катастрофы.

В Люблино от векового леса остался сплошной бурелом, лишь кое-где торчали одинокие тонкие березки, которые устояли благодаря своей гибкости. Деревья падали, как трава под острой косой, причем оставались обломки примерно на одну пятую высоты дерева: вероятно, смерч не доходил вплотную до поверхности земли.

Еще более поразительна была подъемная сила московского смерча. Подъем и перенос крыш, больших деревьев, бревен и балок наблюдались неоднократно и в разных районах города, и в пригородах. Подъем и перенос людей и животных — явление, тоже многократно наблюдавшееся. На Немецком рынке городской попал в самый вихрь; его подняло высоко в воздух, сильно поколотило градинами и отбросило в сторону. Когда он пришел в себя, на нем лежали двое мужчин, женщина с разбитой головой и лошадь.

В Гавриковом переулке из окна вместе с мебелью был выброшен хозяин, но он отделался легкими ушибами. В этом же районе двое детей были подняты в воздух, перенесены через забор и опущены на мостовую без всяких повреждений.

Самый же удивительный случай произошел около Мытищ. Крестьянка Селезнева шла по полю вместе с тремя детьми, когда налетел смерч. Ее, старшего сына и грудного ребенка бросило в канаву, где они и спаслись. Другого мальчика, Петю шести лет, смерч подхватил и унес. Нашли его только на следующий день в Сокольниках, на расстоянии в несколько километров от того места, где он был поднят. Мальчик не помнил, что с ним было, его катило по полю, был страшный шум, он потерял сознание и очнулся в яме, образовавшейся от вывороченной с корнями громадной сосны. Петя был абсолютно невредим и только говорил, что очень хочет пить.

Были и трагикомические случаи. Так, в Лефортово смерч чисто опустошил кабинет участкового судьи. Все дела, заключения, решения, приговоры, квитанции, обвинения были рассеяны по дворам, садам и крышам окрестных зданий. Двое обвиняемых, которых должны были судить на следующий день, с радостью узнали, что все улики и материалы против них бесследно исчезли благодаря смерчу.

ШТАТЫ ИЛЛИНОЙС, ИНДИАНА И МИССУРИ, США 18 марта 1925 года

Обычно каждый смерч предупреждает о своем приближении характерной формой облака в виде рукава или хобота. Как правило, смерч движется со средней скоростью 70 км/ч на расстояние до 20 км, захватывая полосу не менее 400 м. Но смерч, пронесшийся 18 марта 1925 года по штатам Иллинойс, Индиана и Миссури, который очевидцы называли «возможно, самым ужасным смерчем в мире», «проигнорировал» все нормы и правила и действовал чрезвычайно нетипично. Он захватил полосу шириной более километра и прошел расстояние в 352 км. Хуже всего, что прикрывавшее его облако располагалось столь низко над землей, что вряд ли кто-то смог заметить спрятанный внутри его «рукав». Таким образом, 689 погибших, 2 тыс. раненых и более 50 тыс. человек, оставшихся без крова, так, вероятно, и не поняли, что же происходит, хотя смерч буйствовал 3 часа 15 минут.

Образованный пришедшей из Канады массой холодного воздуха с низким атмосферным давлением и теплым влажным воздухом тоже с низким давлением, пришедшим из Мексиканского залива, «трехштатный» смерч стал одним из восьми смерчей, возникших утром 18 марта 1925 года.

Впервые «хобот» коснулся поверхности земли примерно в час дня в графстве Рейнолдс (штат Миссури) и начал свой стремительный 97-километровый бросок на северо-восток. Пока смерч с ревом несся к реке Миссисипи, погибли 11 человек, рухнули многие здания, а вековые деревья были вырваны с корнем.

А за рекой смерч полностью разрушил город Горхом (шт. Иллинойс), где погибло 90 человек и 200 человек было покалечено.

Та же печальная участь ожидала и более крупный город Марфсборо. Через считанные секунды после налета смерча он превратился в руины. Из 200 городских кварталов более 150 были совершенно уничтожены, 234 человека погибли, придавленные зданиями, еще 800 человек получили травмы. На сортировочной станции были перевернуты 11 паровозов. Вспыхнули многочисленные пожары, которые вышли из-под контроля пожарных и к ночи оставили 8 тыс. человек бездомными. Смерч уничтожил также запасы воды в городе.

Город Де-Сото в полную меру ощутил на себе его ярость. Житель города Р. М. Хьюитт потом так описал смерч: «...бурлящая, кипящая масса облаков, цвет которых постоянно менялся. Сверху доносился грохот, как будто пронеслось сразу несколько поездов. Из этой тучи к земле тянулось конусообразное облако».

Деревянные дома разлетались, будто от взрыва динамита. Одна женщина с двухнедельным малышом на руках чудом осталась в живых: упавшие балки образовали над их кроватью своеобразный защитный «тент». Многие из 100 погибших в Де-Сото умирали жестокой смертью, расчлененные осколками стекла, которые ветер швырял в них с безумной силой.

Разрушения, казалось, только подпитывали смерч, он набирал все большую мощь и скорость. Возле города Зейглер (штат Иллинойс) он сорвал с бетонной основы центральный железнодорожный мост штата. В течение двух минут были разрушены 64 дома, погибли 127 человек. Для того, чтобы дать вам представление о силе этого смерча, отметим только, что четырехметровая обшивная доска, которую швырнул ветер, прошла, словно сквозь масло, сквозь металлический вагон.

В одном месте смерч подхватил огромную сноповязалку и протащил ее почти полкилометра. В другом — закружил автомобиль, поднял его на высоту 70 м и потом бросил вниз. Парикмахерское кресло нашли за несколько километров от парикмахерской, где оно находилось до начала смерча. Разрушив школьное здание, смерч поднял 16 учащихся, пронес по воздуху и опустил в 140 м от школы невредимыми.

Город Гриффин (штат Индиана) был разрушен полностью. Дома оказались настолько повреждены, что для оставшихся в живых не нашлось убежища. Там погибло 34 человека.

Наконец, в 16:18 недалеко от города Пристон (штат Индиана) смерч выдохся. Но прежде он проложил через город полосу разрушений, разбил множество зданий, разбросал мебель и домашние вещи. В одном месте сорвал дверь с машины, в которой сидело 4 человека, подхватил всех четверых и перенес их на обочину дороги, где опустил на землю, не причинив ни малейших увечий, а машину разбил на мелкие кусочки и разметал вдоль дороги на несколько километров.

УЭЙКО, шт. ТЕХАС, США 11 мая 1953 года

В 1953 году ученые-метеорологи только начали осознавать важность использования радаров для прослеживания пути смерчей и других ураганов. Служба погоды военно-воздушных сил установила радарную сеть, протянувшуюся от города Омаха (штат Небраска) до базы «Тинкер-Филд», расположенной в Оклахома-Сити. За неделю до 11 мая сеть была проверена и могла, по мнению ее создателей, стать полезной, подавая сигналы тревоги.

К концу дня 10 мая 1953 года бюро погоды США послало в центральный Техас сигнал, предупреждающий о том, что масса теплого влажного воздуха движется от Мексиканского залива на север, где, как ожидается, встретится с обширным фронтом сухого воздуха, идущего с севера. Эта встреча должна произойти где-то между Уэйко и Сан-Анджело.

Население Сан-Анджело, приняв предупреждение, обратило на него внимание, а жители Уэйко этого не сделали. Трагедия произошла, главным образом, из-за беспечности и неподготовленности людей.

Полицейские из центрального управления по безопасности Техаса зафиксировали ураган за три часа до того, как он обрушился на Сан-Анджело. Смерч двигался медленно, примерно со скоростью 25 км/ч. Он держался близ долины реки Кончо.

К 14:15, когда «хобот» смерча коснулся земли в Сан-Анджело, дети в школах района Лейк-Вью укрылись в коридорах или забрались под парты, подальше от окон, которые были открыты с противоположной смерчу стороны. Хотя крышу здания сорвало и вылетели окна, никто не пострадал.

Полиция начала спасательные работы еще до того, как утих ветер. Местные машины «скорой помощи» прибыли через 10 минут. К 15:15 национальная гвардия и персонал базы военно-воздушных сил «Гудфеллоу» организовали в городе временный командный пункт. И все же погибло 11 человек, а еще 66 человек получили серьезные ранения. Но жертв могло быть значительно больше, так как от административной части Сан-Анджело почти ничего не осталось.

Смерч же набрал скорость и направился к Уэйко, где, в отличие от Сан-Анджело, подготовка к нему была минимальной. Вряд ли хоть один из 90 тыс. жителей города слышал о том, что произошло в Сан-Анджело. Возможно, произошло это потому,

что многие верили в местную легенду индейцев о том, что «танцующий дьявол» никогда не пляшет между холмами, окружающими город. Вера была настолько сильна, что лишь немногие жители Уэйко ставили на жилища и автомобили защиту от ветра. И город был застигнут врасплох.

Смерч коснулся земли «хоботом» в юго-западной части Уэйко примерно в 16:45. Он проложил зловещую полосу к деловому центру, разрушив в считанные минуты 83 здания. В театре «Джой» зрители оказались похороненными под рухнувшей куполообразной крышей, а обломки фасада здания превратились в летающие орудия смерти. Кирпичи и целые цементные глыбы прошивали воздух в самых различных направлениях. Автомобили, кувыркаясь, летели вниз по улицам. Очевидно, смерч опустился прямо на крышу здания компании «Деннис Ферниче», у которого снес верхние четыре этажа и, искрошив их на куски, разметал по площади в пять кварталов.

В спортивном зале «Торрас Рекреэйшин», расположенном за театром «Джой», 25 старшеклассников и взрослых мужчин играли в бильярд. Многотонные обломки здания компании «Деннис Ферниче» обрушились сверху на крышу спортивного зала. Та рухнула под этой невероятной тяжестью и похоронила под собой всех играющих. Не уцелел ни один.

После смерча пошел сильный дождь. К 17 часам полиция трудилась в полную силу. Чтобы извлечь пострадавших из-под развалин, люди выстраивались цепью, передавая кирпичи и обломки.

За несколько минут, потребовавшихся смерчу для пересечения Уэйко, он разрушил 5 км² административного района города. Погибли 114 человек, были ранены 500. Материальный ущерб исчислялся 50 млн. долларов.

СПИСОК САМЫХ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ СМЕРЧЕЙ СТОЛЕТИЯ

(в скобках дано количество жертв)

1903, 1 июня, Гейнсвилл, шт. Джорджия, США, (203).

1904, 29 июня, Москва, Российская Империя.

1913, 23 марта, Омаха, шт. Небраска, США, (115).

1917, 26–27 мая, штаты Иллинойс, Миссисипи, Луизиана, США, (397).

1925, 18 марта, штаты Миссури, Иллинойс, Индиана, США, самый страшный смерч в истории страны, (689).

- 1932, 21 марта, шт. Алабама, США, (268).
1936, 5 апреля, штаты Миссисипи, Джорджия, США, (455).
1936, 6 апреля, Гейнсвилль, шт. Джорджия, США, (203).
1944, 23 июня, штаты Огайо, Пенсильвания, Западная Виргиния, Мериленд, США, (150).
1945, 12 апреля, штаты Оклахома, Арканзас, США, (112).
1947, 9 апреля, штаты Техас, Оклахома, Канзас, США, (169).
1952, 21 марта, штаты Арканзас, Миссисипи, Теннеси, США, (208).
1953, 11 мая, Уэйко, шт. Техас, США, (114).
1953, 8 июня, штаты Мичиган, Огайо, США, (142).
1955, 25 мая, штаты Канзас, Миссисипи, Оклахома, Техас, США, (115).
1965, 11 апреля, штаты Индиана, Иллинойс, Огайо, Мичиган, Висконсин, США, (271).
1968, 10 июля, Форгхейм, ФРГ, (около 100).
1971, 21 февраля, дельта Миссисипи, США, (110).
1974, 3-4 апреля, штаты Алабама, Джорджия, Теннеси, Огайо, Кентукки, США, (350).
1978, 16 апреля, шт. Орисса, Индия, (600).
1984, 9 июля, 6 областей европейской части СССР, (сведения о жертвах отсутствуют; огромные материальные потери).
1985, 31 мая, северо-восток США, (93).
1989, 26 апреля, Шатурия, Бангладеш, самый страшный и разрушительный смерч за всю историю человечества, (1 300).

ЦИКЛОНЫ И ДРУГИЕ АТМОСФЕРНЫЕ ЯВЛЕНИЯ

Циклон — общее название вихрей с пониженным давлением в центре, вращающихся в Северном полушарии против часовой стрелки и по часовой — в Южном. Это вихревое движение вызывается сочетанием двух сил: контрастом между низким давлением в центре или осью атмосферного давления и повышенным давлением вокруг него и силой Кориолиса, которая представляет собой стремление любого движущегося тела на земной поверхности или под ней отклоняться в сторону из-за вращения Земли. В Северном полушарии отклонение идет вправо от направления движения, а в Южном — влево. Сочетание этих двух сил образует так называемую «циклоническую модель».

Особенности систем низкого давления способствуют усилению разрушительных сил, властвующих в центре циклонов. На движущийся над земной поверхностью воздух оказывают влияние рельеф местности и встречающиеся на его пути предметы. Например, непосредственно на земной поверхности и близ нее существует сила трения, которая заставляет потоки воздуха завихряться внутрь к области низкого давления. Это, в свою очередь, создает циклонические формы. Они компенсируются воздушными потоками, поднимающимися вверх из центра области низкого давления. Эти восходящие потоки на высоте охлаждаются, что увеличивает влажность воздуха. Таким образом, в любом регионе низкого давления возникают облака и высокая влажность, являющиеся характерной чертой не только циклонов, но и вообще ураганов.

По мере усиления циклоны раздаются в стороны, иногда достигая в поперечнике 800 км и больше, хотя такие размеры относительно редки. Обычно циклоны подразделяют на две главные категории: среднеширотные и тропические (тайфуны).

Среднеширотные циклоны могут формироваться как над

водой, так и над сушей. Иногда их связывают с волнами или возмущениями, идущими вдоль полярных фронтов, и они обычно движутся с преобладающими ветрами с запада на восток.

Тропические циклоны образуются над теплыми тропическими океанами, в стадии своего формирования обычно движутся на запад вместе с потоком пассатов, а после окончания формирования изгибаются к полюсам.

Тропический циклон, достигший необычной силы, называется «ураганом», если он рождается в Атлантическом океане и примыкающим к нему морям; «тайфуном» — если в Тихом океане (или его морях); просто «циклоном» — если в регионе Индийского океана.

Ураган — это тропический циклон над северной частью Атлантического океана, характеризующийся скоростью ветра свыше 120 км/ч.

Достигая своей высшей стадии, ураган проходит в своем развитии 4 этапа: тропический циклон, барическая депрессия, шторм, интенсивный ураган. Ураганы формируются, как правило, над тропической частью северной Атлантики, зачастую они начинают путь от западного побережья Африки и набирают силу, двигаясь к западу. Большое число зарождающихся циклонов развивается подобным образом, но в среднем только 3,5% из них достигают стадии тропического шторма. Лишь 1–3 тропических шторма, обычно возникающих над Карибским морем и Мексиканским заливом, ежегодно доходят до восточного побережья США.

Многие ураганы зарождаются у западного побережья Мексики и движутся на северо-восток, угрожая прибрежным территориям Техаса.

Ураганы обычно существуют от 1 до 30 дней. Они развиваются над перегретыми территориями океанов и преобразуются в сверхтропические циклоны после длительного прохождения над более прохладными водами северной части Атлантического океана. Попадая на подстилающую поверхность суши, они довольно быстро угасают.

Такое бесстрастное описание отнюдь не соответствует характеру самого этого явления, а скорее прямо противоположно. Фактически в урагане средней мощности выделяется столько тепла и энергии при консервации пара, сколько дает взрыв четырехсот 20-мегатонных водородных бомб. К счастью для тех, кто оказывается на пути урагана, только 2–4% тепловой энергии переходит в кинетическую силу ветра. Но и этого более чем

достаточно, чтобы вызвать огромные разрушения. Вторичные же разрушения являются следствием нагона морской волны на берега и тропических ливней, обычно сопровождающих ураганы.

Условия, необходимые для зарождения урагана, до конца неизвестны. Существует проект «Штормы», финансируемый правительством США, для разработки способов разрядки ураганов в их источнике. В настоящее время этот комплекс проблем глубоко изучается. На сегодняшний день нам известно следующее: интенсивный ураган имеет почти правильную округлую форму, достигает иногда 800 км в поперечнике. Внутри трубы сверхтеплого тропического воздуха находится так называемый «глаз» — пространство чистого голубого неба диаметром примерно 30 км. Его окружает «стена глаза» — наиболее опасное и беспокойное место. Именно здесь завихряющийся внутрь, пропитанный влагой воздух устремляется вверх. При этом он вызывает конденсацию и выделяет чрезвычайно опасную скрытую теплоту, являющуюся источником силы шторма. Поднявшись на несколько километров над уровнем моря, энергия выбрасывается к периферийным слоям. В том месте, где расположена стена, восходящие потоки воздуха, смешиваясь с конденсацией, образуют сочетание максимальной силы ветра и чрезвычайно мощное ускорение.

Облака тянутся вокруг этой стены в форме спирали параллельно направлению ветра, придавая, таким образом, урагану характерную форму и меняя проливной дождь в центре урагана на тропический ливень по его краям.

Ураганы, как правило, движутся со скоростью 15 км/ч в западном направлении и часто набирают скорость, обычно отклоняясь при этом к Северному полюсу на линию 20–30° с. ш. Но нередко они развиваются по более сложной и непредсказуемой модели. В любом случае ураганы способны вызвать громадные разрушения и чудовищные людские потери.

В данный раздел были включены наиболее разрушительные циклоны (ураганы и тайфуны), а также другие атмосферные явления, приведшие к катастрофическим последствиям. Включены в этот раздел, по крайней мере в список, также снежные и ледяные лавины и оползни — как явления, причиной которых в основном являются различные атмосферные явления (например, дожди).

ГАЛВЕСТОН, шт. ТЕХАС, США 8 сентября 1900 года

6 тыс. человек — одна седьмая населения Галвестона — погибли и такое же количество получило ранения во время чудовищного урагана, обрушившегося на город 8 сентября 1900 года. Бедствие можно считать эталоном не только губительной силы тропических ураганов, но и впечатляющего контраста между методами предсказания погоды в 1900 году и современными способами.

В 1900 году бюро прогноза погоды США было совершенно не в состоянии обнаружить ураганы, пока они находились в море. Фактически лишь спустя пять лет, в 1905 году, корабли стали посылать сводки погоды прямо в бюро погоды, расположенное в Вашингтоне (округ Колумбия). Смогло бы или нет washingtonское бюро правильно оценить эти данные, если бы имело их в 1900 году, — другая сторона дела. Но тогда Айзек и Джозеф Клайн, два брата, работавшие в галвестонском бюро погоды, имели все основания сомневаться в этом.

Когда анализируешь факты из прошлого, создается впечатление, что ураган зародился где-то за Венесуэлой в конце августа. 30 августа он оборвал телеграфные линии на острове Антигуа, 2 сентября прошелся по Гаити и 3 сентября вылил 312 мм осадков в виде дождя на Сантьяго-де-Куба.

Как только ураган покинул Кубу, Вашингтон совершенно потерял его из вида. Метеорологи предполагали, что он повернет на север и обрушится на Флориду. Но вопреки прогнозу ураган направился на запад, к Галвестону.

К середине пятницы 7 сентября рев ударявшихся о берег волн был слышен всему городу. Доктор Айзек Клайн с братом Джозефом определили, что ветер дует с северо-запада, как было бы в случае, если бы ураган пришел с востока, а не с северо-востока.

В субботу 8 сентября к 5 часам утра прилив поднялся так высоко, что затопил четыре квартала города, несмотря на то что ветер дул против прилива. Люди пробирались к рабочим местам по щиколотку в воде, а к 8 часам утра еще и пошел дождь.

К 10 часам волны стали сильнее и выше. Группы любопытных, спрятавшись под зонтами, спустились к берегу поглазеть, как волны разбиваются о коттеджи на пляже и другие препятствия, выбрасывая фонтаны брызг на высоту до 6 м.

К этому времени доктор Клайн на телеге, запряженной лошастью, объезжал пляж, предупреждая любопытствующих и жителей о необходимости подняться повыше. Прилив уже на 1,5 м превысил отметку паводка и поднялся со скоростью почти 30 см/ч.

В 11:15 Джозеф Клайн получил из Вашингтона сводку, что направление ветра сменилось с северо-запада на северо-восток. «Ураган удержится на суше», — уверенно сообщила служба погоды США. Тем не менее, поступив против правил, доктор Клайн разослал предупреждения об урагане по всему побережью. Позже он записал: «...от работников вашингтонского офиса не было получено указаний об ураганной опасности как о критическом положении».

К полудню уже половина Галвестона находилась в воде. Телеграфные линии были оборваны, кроме одной, по которой Джозеф Клайн послал последнее сообщение в Национальное бюро погоды о том, что ураган находится над Галвестоном. Два соединявших город с материком моста обрушились, дамбу затопило. Город оказался совершенно отрезанным от внешнего мира.

К вечеру ветер окреп настолько, что срывал крыши и швырял балки и бревна с такой силой, что убил ими сотни людей, пытавшихся по затопленным улицам добраться до укрытий. Анемометр на крыше бюро погоды сорвало ветром, как только он зафиксировал скорость ветра 193 км/ч.

В городских казармах, расположенных в юго-западной части города, в форте Крокетт смыло все деревянные сооружения, а вместе с ними и семерых солдат, оставленных охранять объект. Огромные кучи всевозможных обломков, развалины строений, изувеченные останки людей плыли по улицам, течение несло их к заливу. В вестибюле гостиницы «Тремонт» собралась тысячная толпа, она поднималась по лестнице все выше и выше, по пятам преследуемая водой.

В тот вечер Айзек Клайн застал в своем доме, помимо членов семьи, еще 50 человек. Через мгновение после его прихода на первый этаж ворвалась вода, поднимаясь доктору Клайну до груди. Все находившиеся в доме забрались на второй этаж. В эту минуту железнодорожная эстакада обрушилась на дом, раздробила его на части и сбросила многих людей в бушующие потоки воды. Джозеф Клайн схватил двух детей своего брата и выскочил с ними через окно. Айзек Клайн с грудным ребенком на руках вскарабкался на один из проплывавших обломков. Его жена и еще 31 человек были завалены обломками и скрылись под водой.

Более 700 горожан спрятались в городской ратуше. Она рухнула, задавив насмерть 50 человек и ранив еще несколько сотен. Здание школы «Розенберг» осело, придавив около 20 человек, укрывшихся в ней. Когда рухнул лазарет «Св. Мария», из сотни его пациентов в живых остались только восемь.

С кладбищ вымывало гробы. Один из них — металлический, весом 90 кг — доплыл до Виргиния-Пойнт.

Океанский лайнер, стоявший в порту, сорвало с якоря. Он несся по каналу в сторону материка и протаранил три моста, буквально разрубив их на части, отрезав таким образом три основных пути к спасению людей из зоны бедствия.

Вдобавок к наводнению на несчастный город всего за 24 часа выпало 2 млрд. т дождя. В самом городе погибли 600 человек, еще 2 тыс. мертвых тел были разбросаны на целые километры по побережью. Многие трупы унесло в залив. Остальные в целях предотвращения эпидемий были сложены в погребальные пирамиды и сожжены.

Воцарился настоящий хаос. Некоторые из оставшихся в живых сошли с ума, некоторые, обнаружив трупы близких, от горя наложили на себя руки. В довершение ко всем бедам в город начали стекаться сотни грабителей, многие приплывали пароходом с материка. Были срочно вызваны дополнительные отряды полиции, и в течение двух дней сотни грабителей были казнены на месте.

Урон от урагана оказался ужасающим. Прежде четвертый по богатству город страны, Галвестон потерял половину облагаемой налогом собственности стоимостью свыше 20 млн. долларов.

Из того стихийного бедствия были извлечены два основных урока. Во-первых, между городом и заливом построили дамбу на 0,34 м выше самых высоких волн урагана 1900 года, которая стоит до сих пор. Во-вторых, бюро погоды США назначило доктора Айзека Клайна руководителем проекта по изучению ураганов на государственном уровне для того, чтобы в будущем ни один ураган не застал город врасплох. К слову сказать, ураган 1900 года был в истории США одним из последних с не отслеженным курсом.

Галвестон и теперь почти ежегодно испытывает на себе силу ураганов. Некоторые причинили городу значительный ущерб, однако благодаря мощной дамбе повреждения эти, по сравнению с разрушениями 1900 года, просто ничтожны.

ГОНКОНГ

18 сентября 1906 года

Отсутствие своевременных предупреждений вызвало огромное число жертв среди китайцев Гонконга во время тайфуна, который налетел 18 сентября 1906 года.

В порту Гонконга стоит специальная «тайфунная пушка», которая выстрелом дает сигнал о приближении тайфуна. 18 сентября 1906 года из пушки выстрелили слишком поздно, лишь в 20:40 — за 20 минут до прихода тайфуна в порт Гонконга, что, возможно, объясняет ошеломляюще большое число жертв — 50 тыс. человек.

Это был ужасный ураган. Скорость ветра превышала 160 км/ч, а штормовой волне вполне хватило сил, чтобы потопить 22 парохода средних размеров, 11 тяжелых кораблей и более 2 тыс. джонок.

Спустя полчаса после выстрела «тайфунной пушки» 2000-тонный американский пароход «Хичкок» сел на мель. А немецкий корабль «Петрарх» водоизмещением 1700 т ветер и волны бросали на пароходы «Эмма Люкен» и «Монтригл», корпуса которых были смяты, затем «Петрарх» всем своим весом обрушился на пристань и снес значительную ее часть.

Тяжелый пароход «Сан Чунг» произвел огромные разрушения, когда оборвалась его якорная цепь и он, будто злобный стальной монстр, носился по гавани, затопив при этом десятки судов. Его капитан, пытаясь схватить и удержать дико вращающееся рулевое колесо, сломал пальцы на руках.

В районе Коу-Лу сотни домов были разметены ветром, обломки их крыш, бамбуковых стен пронзали воздух, убивая и ранив людей. Их жертвами стали сотни человек. Некоторых рикш вместе с их пассажирами швыряло и носило в воздухе.

Жестокий ураган унес жизни 50 тыс. человек, из них только 20 были европейцами, поскольку кирпичные дома европейцев лучше выдержали удар урагана. К тому же в тот час лишь немногие из них находились на улице. Впоследствии европейцев вполне справедливо критиковали за отказ дать убежище китайцам.

И все же было немало и героических поступков. Огромный деревянный мост закрывал путь в лагуну, которая была прекрасным укрытием для бешено плясавших на волнах джонок, китайских лодок-сампанов и других суденышек. Тогда тысячи рабочих-кули подняли мост на руках, и сотни лодок прошли в

лагуну, однако, к несчастью, ярость тайфуна коснулась и лагуны: он разбил все до единой лодки, находившиеся там. На следующее утро по лагуне можно было пройти от одного берега до другого по обломкам лодок, не замочив ног.

В разгар тайфуна десятки китайцев храбро взбирались на разваливающиеся пирсы и бросали в ревущие волны бамбуковые шесты, давая тем самым возможность сотням тонущих лодочников и членам их семей ухватиться за шест и выбраться из воды или же перебраться в безопасное место.

Легендарный китайский наемник Биван, заметив, что ветер поднял одного кули, ударил о фонарный столб и швырнул в воду, сделал все возможное, чтобы спасти его. Попросив у полицейского тюрбан, размотав его и крепко ухватившись за один конец, Биван обмотал второй конец вокруг пояса и прыгнул в воду. Тонувший кули уже скрылся под водой окончательно, тем не менее Биван сумел вытащить его на берег. Кули пришел в себя и выжил. Биван же, в манере настоящих наемников того времени, исчез прежде, чем его успели отблагодарить.

ОЗЕРО ОКИЧОБИ, США 16 сентября 1928 года

В 1928 году еще не существовало системы контроля уровня воды вдоль берегов озера Окичоби, которая ныне защищает и национальный парк в Эверглейдс, и близлежащие фермы от наводнения. Окичоби — второе по величине пресное озеро в США. Чтобы убедить местное и федеральное правительства в необходимости принятия решительных мер по организации контроля за уровнем воды в озере, потребовался ураган 16 сентября 1928 года. Во время урагана утонуло 2500 человек (некоторые утверждали, что эта цифра значительно занижена). Контроль за уровнем воды необходим для того, чтобы Эверглейдс был в безопасности, оставаясь процветающим сельскохозяйственным районом.

Ураган оказался чудовищем, настоящим злобным убийцей уже с самого своего рождения на побережье Африки. 12 сентября он пронесся через Гваделупу, оставив после себя свыше 600 погибших и огромнейшие разрушения. На следующий день, в праздник Сан-Фелипе, его роковое присутствие почувствовал

Пуэрто-Рико на территории протяженностью 380 км. Ураган причинил материальный ущерб на 50 млн. долларов, его жертвами стали еще 300 человек, а без крова осталось 200 тыс. жителей.

Ночью 16 сентября ураган прошел через Уэст-Палм-Бич, где показания барометра упали до 685 мм рт. ст. — самой низкой отметки в то время. Было передано предупреждение, что Эверглейдс, а особенно территория примерно в 1900 км², включая озеро Окичоби, лежит прямо на пути урагана. В городок Мор-Хейвен об урагане можно было не сообщать: два года назад другой ураган-убийца сровнял его с землей. Но местечки типа Бэа-Вич, Лейк-Харбор, Белл-Глейд, Пеликан-Бей, Паоке и Кэнел-Пойнт в воскресный и солнечный день представляли собой оживленные курорты.

К 6 часам ветер стал настолько сильным, что переворачивал автомобили, срывал крыши с хижин и домов. В Белл-Глейде 500 человек собрались в отеле «Глейд», еще 150 прибежали в отель «Белл-Глейд». На озере Окичоби группа женщин и детей укрылась на барже.

Когда ураган забушевал в полную силу, в озере не осталось ни капли воды — ветер с силой швырнул ее на дамбу и городишко вниз. Нет необходимости говорить, что плотина рухнула под страшным напором воды и земли к югу от озера были полностью затоплены. Ни дерева, ни телефонного столба, ни единого дома — ничего не было видно над поверхностью воды от этого места до моря, расположенного на удалении 50 км.

В Белл-Глейд гостиницу «Белл-Глейд» сорвало с фундамента, но она не развалилась и продолжала защищать укрывшихся в ней людей от ураганного ветра. А вот «Глейд» затопило до второго этажа, но люди перебрались выше и остались в живых. Остальная часть города была уничтожена, 50 домов просто смыло в море.

В Пеликан-Бей утонули все — кто в домах, кто на дорогах при попытке спастись. На острове Ритта многих забравшихся в поисках спасения от наводнения на крыши домов придавило поваленными деревьями. Взобравшиеся же на деревья погибли от смертельных укусов водяных мокасиновых змей, просто-таки кишевших на стволах и всевозможных выступах, торчавших над бушующей водой. Женщины и дети на барже, о которых мы уже упомянули выше, слава Богу, остались живы.

На следующий день вода спала, но весьма незначительно. Собравшиеся в службе спасения полицейские и скауты вылавливали из солоноватых вод, покрывших всю территорию, тела людей и животных. Потом они связывали трупы вместе, и кате-

ра тянули их до железнодорожных станций. В братской могиле в Уэст-Палм-Бич были похоронены 700 человек. После четырех дней жары было принято решение сжечь мертвых на погребальных кострах.

УРАГАН «ФЛОРА», КАРИБСКОЕ МОРЕ сентябрь–октябрь 1963 года

Один из самых сильных тропических циклонов XX века получил ласковое женское имя «Флора».

Зародилась «Флора» 30 сентября 1963 года к востоку от Малых Антильских островов. В этот же день, перекрывая все передачи, в эфире раздалась торопливая дробь морзянки: три тире — три буквы «Т», экстренное штормовое предупреждение!

Судовые радисты, дежурные аэродромных радиостанций, служб погоды, диспетчеры буквально прильнули к приемникам. Диктор открытым текстом по-английски сообщил: «...ураган «Флора»... Время по Гринвичу... Координаты... Направление... Скорость ветра... Давление...»

Уже 1 октября разрушительную силу этого тропического циклона испытали жители небольшого острова Тобаго. Здесь скорость ветра достигала 60 м/с (220 км/ч). Разрушены жилища, прервана связь, потоками ливня и напором ветра были уничтожены посевы. Погибло около 40 человек, сотни людей получили ранения. очевидцы рассказывают, что остров в считанные секунды превратился в груду руин.

Значительно расширилась зона штормовых ветров, вызвавших на море сильное волнение с высотой волн более 4 м. 3 октября ураган дошел до островов Гаити и Куба, где обрушил свою мощь на американскую военно-морскую базу «Гуантанамо». Над Карибским морем циклон шел со скоростью 200 км/ч.

С 4 октября скорость циклона замедлилась до 120 км/ч, и он в течение пяти дней бушевал над островом Гаити, а затем над Кубой, захватил остров Ямайка и Доминиканскую Республику. Скорость ветра возросла до 65 и даже 70 м/с (250 км/ч). Это вызвало страшные жертвы и разрушения на Гаити, где погибло около 4 тыс. человек.

Из сообщения коммунистического правительства Кубы стало известно о размерах катастрофы и на этом острове. Ураган,

обрушившийся на страну, вызвал много человеческих жертв (правда, точные цифры сообщены не были) и причинил громадные разрушения. Антициклон, расположившийся в северной и западной частях острова, замедлил продвижение тропического циклона и обусловил его переменчивый курс. Вначале ураган проник в провинцию Ориенте, а затем повернул к юго-востоку и почти два дня свирепствовал между заливом Гуаканаяво и южной частью провинции Камагуэй. Ливневые дожди, а также воды, собравшиеся в горные потоки и внезапно хлынувшие в долины, вызвали невиданный по силе паводок. Центральная часть провинции Ориенте была полностью покрыта водой, которая поднялась до невиданного доселе уровня. Целые семьи вынуждены были искать убежища на деревьях.

Десятки тысяч семей остались без крова. Во всем районе погибли посевы и скот, почти все железные, шоссейные и проселочные дороги оказались разрушенными.

Только благодаря чрезвычайным усилиям удалось предотвратить гибель десятков тысяч людей. В дни, предшествовавшие урагану, и даже тогда, когда он свирепствовал в одной только провинции Ориенте, из районов бедствия было эвакуировано около 150 тыс. человек.

Но более тысячи человек все же погибло, стране причинен ущерб, исчисляемый сотнями миллионов песо.

Вечером 8 октября циклон, наконец, покинул Кубу и устремился на северо-восток, к Багамским островам. «Флора» вновь увеличила скорость движения. Теперь она свирепствовала над просторами Атлантического океана. 11 октября центр циклона находился уже в 2 тыс. км северо-восточнее Кубы.

БАНГЛАДЕШ 12 ноября 1970 года

12 ноября 1970 года, менее чем за полгода до образования государства Бангладеш, Восточный Пакистан пережил самое ужасное бедствие нашего столетия. Сочетание циклона-убийцы и приливной волны, достигавшей, по сообщениям, высоты 15 м, явилось причиной смерти от 30 тыс. до 150 тыс. человек (разные источники приводят разные данные). При этом самую большую цифру приводят именно правительственные чиновни-

ки, что довольно необычно. Ветры со скоростью до 240 км/ч промчались по побережью Восточного Пакистана, дельте Ганга и находящимся вдали от берега островам Входа, Хатия, Кукри-Мукри, Манпура и Рангабали.

Население Бангладеш составляет 95 млн. человек. Государство это граничит с Индией и Бирмой и представляет собой главным образом низменность, прорезанную реками Гангом и Брахмапутрой. До 1947 года территория относилась к Индии, затем стала частью Восточного Пакистана и оставалась в его составе до провозглашения независимости в марте 1971 года. Вдоль побережья тянутся аллювиальные заболоченные почвы. Монотонность пейзажа прерывается холмами лишь на крайнем юго-востоке. Климат на территории один из самых дождливых в мире, эта зона является чрезвычайно благоприятным местом для тропических муссонов.

Сначала сообщение о самом ужасном бедствии века было отброшено в связи с подозрением, что это ложная тревога. Произошло это потому, что примерно за месяц до этого, 23 октября 1970 года, небольшой циклон напугал жителей дельты Ганга, заставив их эвакуироваться, а все обошлось минимальными разрушениями. Ложная тревога породила легкомыслие, поэтому, когда 11 ноября 1970 года американский спутник предупредил о гигантском циклоне, направляющемся в этот регион, служба погоды Пакистана попросту проигнорировала сообщение. Ничего не подозревающее население огромного района спокойно спало, в то время как атмосферный монстр неумолимо приближался.

Ураган разразился посреди ночи 12 ноября. Циклонический ветер гнал приливную волну высотой по меньшей мере 6 м, а по некоторым сообщениям — 15 м. Волна направлялась к островам, самая высокая точка которых лежит на высоте всего 6,1 м над уровнем моря. Поэтому, когда волна обрушилась на крытые соломой хижины и рисовые поля, вода буквально поглотила их. Уцелели только вторые этажи домов состоятельных фермеров.

Большинство домов было разбито вдребезги и превратилось в кучи промокшей соломы, а спящие обитатели были смыты в море ревушим потоком. Спустя несколько секунд шторм обрушился на сушу. Скорость ветра при этом достигала 240 км/ч. В мгновение ока под напором воды и ветра рухнули дома, линии электропередач, прервались все виды связи с внешним миром. Пройдет два дня, прежде чем остальная часть Пакистана узнает о бедствии, а к тому времени трагедия достигнет ужасающих масштабов.

Приливная волна обрушилась на побережье и залила более 100 островов. Более 20 тыс. жителей острова Бхола исчезли в море без следа. Всего же на этом острове, принявшем на себя всю мощь цунами, погибло около 100 тыс. человек. Трупы покрывали землю так, что поверхности земли просто не было видно. Их смывало с островов в море и позже течением прибывало к суше. Уцелевшие жители, став в ряд вдоль берега, бамбуковыми шестами сталкивали трупы в море.

Стремительно распространялись болезни. Холера опустошила остров Рангбали. Рисовые плантации приобрели цвет крови. В воздухе тучами кружили стервятники, а запах разлагающихся трупов смрадной пеленой окутывал всю зону бедствия. Питьевая вода стала недоступной.

Источники продовольствия были разрушены или заражены болезнетворными микробами.

Через два дня началась переброска по воздуху медицинского персонала, медикаментов и продовольствия практически из всех стран мира. Америка и Великобритания в большом количестве поставили провиант и прислали специалистов для восстановления разрушенного хозяйства.

Потребовалось несколько месяцев, чтобы собрать мертвых с улиц разрушенного города Пагуакхали и окружающих полей и рисовых плантаций. И еще месяц, прежде чем Международному Красному Кресту удалось задержать массовое распространение холеры и брюшного тифа в регионе.

УРАГАН «ДАВИД», ВОСТОЧНЫЕ ШТАТЫ США

31 августа—8 сентября 1979 года

1350 человек погибли и сотни тысяч остались без крова в результате урагана «Давид». С 31 августа по 8 сентября 1979 года он прошел от острова Доминика в Карибском море через Пуэрто-Рико, Доминиканскую Республику и восточное побережье США (от Флориды до Новой Англии).

Свой первый удар ураган нанес 31 августа 1979 года по крошечному острову Доминика, расположенному в восточной части Карибского моря, где погибло 22 человека. Затем он устремился к Пуэрто-Рико, где унес еще 16 жизней, а 1500 человек оставил без крова. Оттуда двинулся к Доминиканской Республике, где

погубил свыше 1000 человек и лишил крова 150 тыс. человек, в том числе 90 тыс. — только в Санто-Доминго. Президент Рейган немедленно направил подразделения национальной гвардии в Пуэрто-Рико для оказания помощи.

Ветер, бушевавший со скоростью 240 км/ч, и гигантские морские волны вырывали из тротуаров огромные пласты, разбивали машины, находившиеся в порту, разрушали здания. Столбы электропередач были поломаны, а пальмы вырваны с корнем. Длинная бетонная аллея вдоль проспекта Джорджа Вашингтона была сокрушена, и ее обломки разбросаны по другим улицам. Волны врывались прямо в вестибюли гостиниц, стоявших на берегу океана.

В крошечном городке Падре-ля-Касас, лежащем в 120 км на юго-запад от Санто-Доминго в горах Окоа, 400 доминиканцев искали убежища в церкви и школе. Они утонули, когда потоки воды из разлившейся реки Якве захлестнули эти здания. Избежавшие смерти были вынуждены забраться на пирамидальную крышу церкви. В Сан-Кристобале — в 20 км на запад от Санто-Доминго — 15 человек погибли, когда от ветра рухнула церковь, построенная из бетонных блоков.

Сахарный тростник — главная ценность страны, приносящая основной доход, — к тому времени уже был собран и упакован. Он остался неповрежденным, а вот 90% урожая зерновых было уничтожено. Общий материальный ущерб превысил 1 млрд. долларов. Сюда вошли потери на 350 млн. в сельском хозяйстве, на 130 млн. — в строительстве и на 30 млн. — в электроснабжении. Спустя неделю после прохождения урагана 150 тыс. человек по-прежнему не имели крыши над головой, тысячи испытывали недостаток в пище, воде, медикаментах и одежде.

В то время как доставлялась помощь Доминиканской Республике, находившейся под угрозой вторжения второго урагана — «Фредерика», ураган «Давид» направился к Флориде. Он немного поутих, и, нанося удар по земле вдоль Палм-Бич, ветер в урагане вращался со скоростью «всего» 120–145 км/ч. И все же ураган захватил просторство в 350 км вдоль побережья, простираясь на север до самой Каролины.

Самому сильному удару подвергся район Саут-Мельбурн-Бич в графстве Бревард (штат Флорида), где ураган объединился со смерчем. Ветер сорвал крышу и заднюю стену кооперативного жилого дома «Опус-21», смыл там мебель.

К счастью, большинство из 220 тыс. жителей этого района уехали или были эвакуированы. Лишь некоторые отказались покидать дома (полицейский диспетчер в Дейтон-Бич в отчаянии

признавался: «Да они просто смеются над нами»). Плюс еще 27 неисправимых пьяниц остались в баре «Песчаная коса» на берегу Кокоа-Бич (Флорида). К счастью, их «ураганная вечеринка» имела хеппи-энд, если не считать жесточайшего похмелья.

В конечном итоге, во Флориде во время урагана погибло только четыре человека: двое скончались от сердечного приступа, один перевернулся в машине на залитом потоками дождя шоссе, еще один погиб от удара электротоком. А вот материальный ущерб измерялся десятками миллионов долларов.

После сокрушительного прохода через Флориду «Давид» снова направился к океану, набрал силу и 4 сентября обрушился на побережье Джорджии и Южной Каролины. Первым ударом он опустошил острова близ границы Джорджия—Южная Каролина, при этом скорость ветра достигала 110—145 км/ч. Потом нанес сокрушительный удар по Саванне (шт. Джорджия).

Улицы в нижней части этого колониального города с населением в 120 тыс. человек мгновенно стали непроходимыми, их перекрыли поваленные вековые деревья и исковерканное уличное оснащение. Огромный дуб был расщеплен на части, когда ураган с силой швырнул в него фонарный столб и светофор.

На шикарном курорте Хилома-Хед (штат Южная Каролина), находящемся в 50 км севернее Саванны, отдыхающие легкомысленно проигнорировали указания об эвакуации. Когда дамбы, соединяющие курорт с материком, исчезли под водой, пригнанной «Давидом», отдыхающие оказались отрезанными от внешнего мира.

В Чарлстоне (штат Южная Каролина) огромные волны в 19:15 пробили стену дамбы и затопили улицу Ист-Бей, захлестнув бушующей водой газоны и веранды старинных домов.

За Саванной фермы и дворы погрузились в воду. На 17 небольших островках неподалеку от Саванны, где проживали 18 тыс. человек, разрушения были просто разорительными. Береговая охрана покинула семидесятилетний маяк на Тайби-Айленд, но пятеро мужчин и женщины решили отсидеться на нем, набрав пива и сэндвичей. Правда, когда волны угрожающе забили о стену маяка, им пришлось спасаться бегством.

А «Давид» еще не закончил разрушения. Ослабев до уровня тропического циклона, он тем не менее смог унести жизни восьми человек и оставить без электроэнергии более 2,5 млн. жителей.

В это же время были чрезвычайно высокие приливы. Их сочетание с остаточными ветрами, достигавшими скорости 90 км/ч, а также сопровождавшими их смерчами стало причиной возник-

новения атмосферных бурунов, которые ударили по северо-восточному побережью, вырывая с корнем деревья, затапливая автострады, круша линии электропередач и вынуждая население вновь эвакуироваться. При этом погибло 16 человек, среди них — полицейский Элвин Уильямс, который нырнул в бурный поток воды в Вудбридже (Нью-Джерси), пытаясь спасти двух тонущих десятилетних мальчиков. Всех троих затянуло в водоворот, их тела так и не удалось найти.

Ураган повернул на север, оставив без электроэнергии более 300 тыс. человек в штате Коннектикут. Кроме того, он оборвал линию электропередач в штате Нью-Йорк, повалил немало деревьев. В конце концов ураган затих над Ньюфаундлендом.

В США погибло 19 человек. Но количество людей, на чью жизнь в той или иной мере повлиял ураган «Давид», исчислялось миллионами.

УРАГАН «МИТЧ», ЦЕНТРАЛЬНАЯ АМЕРИКА 22 октября—5 ноября 1998 года

Сезон ураганов в 1998 году запомнится тем, что он оказался одним из наиболее страшных за всю историю, и тем, что в это время случился самый сильный октябрьский ураган. В этом сезоне было зарегистрировано 14 тропических штормов, 10 из которых стали ураганами. Три из них были ураганами третьей, четвертой и пятой категорий по шкале Сафира-Симпсона. А за четырехлетний период с 1995 по 1998 год было зарегистрировано 33 урагана, что составляет абсолютный рекорд.

В 1998 году тропические циклоны погубили 11 629 человек, и 11 000 — на счету урагана «Митч». С 1780 года в Атлантике ни один ураган не собирал такой страшной жатвы.

Семь тропических штормов и ураганов обрушились на США, что более чем в два раза превышает среднюю цифру. А общий урон от них в Соединенных Штатах составил 6,5 млрд. долларов.

Сезон 1998 года начался несколько позже обычного, однако ураганы наверстали упущенное время. Начало сезона ознаменовалось тропическим штормом «Алекс» в конце июля. С 19 августа по 23 сентября появилось 10 тропических циклонов. В октябре сформировались «Лиза» и смертельный «Митч», а закончился сезон в конце ноября ураганом «Николь».

Ураган «Митч», сильнейший октябрьский ураган за всю историю, сформировался на юго-западе Карибского моря 21 октября как тропический циклон. Он медленно двигался на запад и усилился до тропического шторма. Потом «Митч» медленно пошел на север и северо-запад, постепенно набирая силу. Рано утром 24 октября «Митч» стал ураганом и начал резко набирать силу. В пиковый день ветер дул со скоростью около 280 км/ч. «Митч» был классифицирован как ураган пятой категории. 27 октября ураган начал постепенно слабеть, продвигаясь в западном направлении к островам у побережья Гондураса. С 27 по 29 октября «Митч» медленно продвигался над Гондурасом и Гватемалой. Над большей частью территории этих стран прошли проливные дожди, захватившие также Никарагуа. Дожди вызвали страшные наводнения и оползни. 1 ноября ослабленный циклон все еще заливал дождями страны Центральной Америки и восток Мексики. Утром 5 ноября «Митч» оказался на юге Флориды, но сила ветра была уже только 100 км/ч. К середине дня 5 ноября «Митч» превратился в сверхтропический циклон и перестал существовать.

Таковы сухие факты продвижения этого урагана по Центральной Америке. Вроде бы ничего особенного. Но обратимся к цифрам.

Согласно уточненным данным, в результате прохождения урагана в Гондурасе погибло 6420 человек, 6 000 пропали без вести, 11 762 получили ранения и пострадало еще около двух с половиной миллионов. В Никарагуа погибло 2863 человека, 884 пропало без вести, пострадало 867 752. В Гватемале погибло 258 человек и 120 пропало без вести. В Сальвадоре погибло 239 и пропало без вести 135, пострадало около 58 тыс. В Коста-Рике 4 тыс. погибло и столько же пропало без вести, 4 тыс. человек остались без крова.

Как видно, более всего пострадал Гондурас, правительство которого на следующий же день обратилось к мировому сообществу со следующим заявлением: «Ураган «Митч» обрушился на нас с огромной яростью и уже убил несколько сот человек, и эта цифра может составить несколько тысяч, так как шторм вызвал наводнения и оползни по всей стране. Территории северного побережья, где произрастает 70% сельскохозяйственной продукции страны, были полностью залиты водой. Уничтожены плантации бананов, кофе, риса, фруктов. Подобная ситуация наблюдается и в других провинциях. Была полностью нарушена инфраструктура, запас продуктов питания истощается. Ураган уже оставил без крова более миллиона человек. Питьевая вода

доступна только в 20% населенных пунктов, электричество — тоже. Разрушено более 70 тыс. жилых домов. Полностью уничтожено 50 крупных мостов и более 200 мелких».

За два дня, которые ураган провел в стране, он вызвал страшные наводнения. Практически все дороги были уничтожены, и в первую неделю помощь возможно было доставлять только по воздуху.

Грязевые оползни отрезали столицу от второго по величине города страны Сан-Педро-Сула, он стоял в воде, уровень которой достиг 1 м. Из пострадавших районов было эвакуировано около 120 тыс. человек.

В зону бедствия попала и Никарагуа, особенно центр и северо-запад страны, где проливные дожди шли непрерывно более недели. Было полностью прервано сообщение между Манагуа и северо-западными департаментами Матагальпа, Эстели, Хинотега, Леон и Чинандега. Уровень в реке Малакатойа поднялся более чем на 15 м. Река залила и уничтожила основные дороги. Образовались новые озера, а горы были смыты. Большая часть урожая была уничтожена. Погибло 80% урожая кофе.

Со склонов вулкана Каситас сошла страшная грязевая лавина. Грязь покрыла территорию около 40 км² на юго-запад от вулкана. Было полностью уничтожено несколько населенных пунктов между вулканом и городом Посолтега. Считается, что в грязи могло погибнуть более 1000 человек. 180 тыс. человек оказались без каких-либо средств к существованию.

На 6 ноября в стране был уничтожен 71 мост, 70% дорог были разрушены. Ураган разрушил 31 750 домов и повредил 113 950. Согласно докладу национальной комиссии, ущерб составил 1 млрд. 365 млн. долларов. В стране к концу ноября появилась угроза эпидемий холеры, тропической лихорадки и лептоспироза. Без крова осталось 415 тыс. человек.

В Гватемале ураган оказался 1 ноября, вызвав проливные дожди и сильные наводнения. Правительством эвакуировало около 6 тыс. человек перед приходом «Митча». В результате урагана наводнениями было уничтожено или сильно повреждено 32 моста и 40 дорог. Вода уничтожила или повредила около 19 тыс. жилых домов. 27 тыс. человек остались без крова. Наводнения серьезно повредили 8 мостов и 21 дорогу. Дожди привели к 75 оползням. Был нанесен урон 95% урожая бананов, от 25 до 60% урожая зерновых, бобов, кофе и сахарного тростника было уничтожено. Утонула треть поголовья скота.

Прошел «Митч» и через Сальвадор. По официальным данным, погибло 239 человек и 135 пропало без вести, по данным

же Красного Креста погибло 400 человек, а пропало без вести 600. Без крова осталось около 56 тыс. человек. Было разрушено 10 тыс. жилых домов.

Правительство Белиза эвакуировало 75 тыс. человек из столицы и близлежащих населенных пунктов. Однако, несмотря на прогнозы, «Митч» не ударил непосредственно по стране. Но из-за проливных дождей в прибрежных районах, а особенно в столице, наблюдались наводнения.

До Мексики «Митч» добрался в начале ноября, где в штате Юкатан вызвал наводнения и небольшие оползни.

В результате разрушительного урагана Центрально-американский коммерческий коридор, от которого зависело 90% сухопутного транспорта, был поврежден, что привело к полной остановке межрегиональных перевозок. Потеря урожая в Никарагуа и Гондурасе ударила и по соседним странам, таким, как Сальвадор, которые зависят от поставок зерновых. Практически во всех странах были отмечены вспышки респираторных заболеваний, диареи и конъюнктивита. Ущерб от урагана, когда готовился этот материал, еще не был подсчитан, однако, согласно предварительным данным, сельское хозяйство, инфраструктура и система поставок понесли такие убытки, что фактически было перечеркнуто несколько предыдущих лет их развития. Жизненный уровень населения этих стран снизился в несколько раз.

5 ноября президент США Клинтон объявил о предоставлении пострадавшим странам помощи размером в 70 млн. долларов со стороны правительства США. Всего же различные организации Соединенных Штатов выделили гуманитарной помощи на общую сумму 263 млн. долларов.

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ ЦИКЛОНОВ И ДРУГИХ РАЗРУШИТЕЛЬНЫХ АТМОСФЕРНЫХ ЯВЛЕНИЙ СТОЛЕТИЯ (в скобках дано количество жертв)

1900, август—сентябрь, ураган в Галвестоне, шт. Техас, США, (6 000).

1901, 9 марта, пыльные бури (выпало ок. 1 800 000 т пыли) в Европе.

1906, 18 сентября, тайфун в Гонконге, (10 000; по некоторым данным ок. 50 000).

1909, 27 августа, ураган в Тампико, Мексика, (1 500).

1910, 28 февраля, снежная лавина в Веллингтоне, шт. Вашингтон, США, (96).

1912, 6 сентября, тайфун на Тайване, (107; разрушено более 200 000 домов).

1916, 12–13 декабря, снежные лавины в Австрийских Альпах, (6 000).

1918, 30 сентября, тайфун в Токио, Япония, (1 619).

1926, 17 сентября, ураган в Майами, шт. Флорида, США, (500; материальный ущерб 760 млн. долларов).

1926, 20 октября, ураган в Гаване, Куба, (650).

1928, 6–20 сентября, ураган на юге Флориды, США, (1 836).

1931, 10 сентября, ураган в Белизе, (более 1 500).

1930, 3 сентября, ураган в Доминиканской Республике, (4 000).

1932, 9 ноября, ураган в Санта-Крус-дель-Сур, Куба, (2 500).

1933, 24 сентября, ураган в Тампико, Мексика, (несколько тысяч, точные данные не сообщались).

1934, 21 сентября, тайфун в Осаке, Япония, (4 000).

1935, 22 октября, ураган «Джереми» на Гаити, (более 2 000).

1938, 21 сентября, ураган на о-ве Лонг-Айленд, США, (1 494).

1942, 15–16 октября, ураган в Бенгале, Индия, (40 000).

1944, 13 октября, ураган в Гаване, Куба, и во Флориде, США, (несколько сотен).

1947, 26 декабря, снежная буря на востоке США, (55).

1951, 20 января, серия снежных лавин в Швейцарских Альпах, (245).

1952, декабрь, смог в Лондоне, Великобритания, (12 000).

1953, 25 сентября, тайфун во Вьетнаме, (1 300).

1953, 24 декабря, сель на о-ве Северный, Новая Зеландия, (более 150).

1954, 11 января, снежная лавина в Австрийских Альпах, (411).

1954, 26 сентября, тайфун в Хакодато, Япония, (1 600).

1954, 12 октября, ураган «Хейзел» на Гаити, (более 1 000).

1955, 4 августа, двойной ураган на востоке США, (310; ущерб составил более 1 млрд. долларов).

1955, 22 сентября, ураган в Гондурасе и Мексике, (500).

1956, 1–29 февраля, метели в Западной Европе, (1 000).

1956, 2 августа, тайфун «Ванда» в приморских провинциях Китая, (2 000).

1956, 22 сентября, ураган на о-ве Гренада, Малые Антильские о-ва, (200; разрушены почти все здания).

1958, 15–16 февраля, снежная буря на северо-востоке США, (более 500).

1958, 27–28 сентября, тайфун «Ида» на п-ове Идо, Япония, (более 6 000).

1959, 17–19 сентября, тайфун «Сара» в Японии и Южной Корее, (2 000).

1959, 26–27 сентября, тайфун «Вера» в Хонсю, Япония, (4 466).

1961, 31 октября, ураган «Хатти» в Гондурасе, (400).

1962, 10 января, ледяная лавина в Ранрахирка, Перу, (более 4 000).

1962, 3–7 декабря, смог в Лондоне, Великобритания, (137).

1963, 28–29 мая, ураганный ветер в Бангладеш, (22 000).

1963, сентябрь–октябрь, ураган «Флора» в Карибском море, (более 6 000; 275 000 остались без крова).

1963, 13–14 ноября, грязевые потоки в Гранд-Ривьера-дю-Норд, Гаити, (500).

1965, 18 февраля, ледяная лавина в Стюарт, Канада, (127).

1965, 11–12 мая, ураганный ветер в Бангладеш, (17 000).

1965, 1–2 июня, ураганный ветер в Бангладеш, (30 000).

1965, 15 декабря, ураганный ветер в Бангладеш, (10 000).

1966, 11–13 января, оползни в пригородах Рио-де-Жанейро, Бразилия, (239).

1966, 24–29 сентября, ураган «Инесс» в странах Карибского бассейна, (более 2 500).

1967, февраль, оползни в пригородах Рио-де-Жанейро, Бразилия, (259).

1967, 12 октября, циклон в шт. Орисса, Индия, (несколько тысяч).

1969, январь, оползни в пригородах Лос-Анджелеса, США, (ок. 100).

1970, 14–15 октября, тройной тайфун на Филиппинах, (1 500; 500 000 остались без крова).

1970, 12 ноября, циклон в Бангладеш, Восточный Пакистан, (300 000).

1973, июнь–август, муссонные дожди в Индии, (1217).

1974, 28 июня, оползень в каньоне Куадрабланка, Колумбия, (более 200).

1974, 19–20 сентября, ураган «Фифи» в Гондурасе, (2 000).

1975, 19 ноября, циклон в шт. Андхра-Прадеш, Индия, (7 000–10 000).

1979, 31 августа–8 сентября, ураган «Давид» на Карибах, восток США, (1 350).

- 1984, 2 сентября, тайфун «Айк» на Филиппинах, (1 363).
- 1985, 25 мая, циклон в островной части Бангладеш, (10 000).
- 1985, 22 октября, ураган на Гаити, (более 2 000).
- 1987, 27 сентября, грязевые сели в округе Медельин, Колумбия, (500).
- 1988, 11–14 марта, снежная буря на северо-востоке США, (400).
- 1988, 17–23 октября, ураган «Джоан», Карибское море, (500).
- 1989, середина сентября, ураган «Хьюго» на Виргинских о-вах, Пуэрто-Рико, (70; сотни тысяч остались без крова, материальный ущерб более 4 млрд. долларов).
- 1990, 25 января, 3 и 26 февраля, ураганные ветры в Западной Европе, (более 140; материальный ущерб более 1 млрд. долларов).
- 1991, 30 апреля, циклон в Бангладеш, (70 000, по иным данным более 138 000, уничтожено 80% сельскохозяйственных животных).
- 1994, 15 февраля, циклон на о-ве Маврикий, (более 1 200).
- 1995, 27 декабря, снежные бури в Казахстане, (92).
- 1998, 22 октября—5 ноября, ураган «Митч» в Центральной Америке, (ок. 11 000).

ЭПИДЕМИИ

Из всех стихийных бедствий эпидемии наиболее губительны для человечества, хотя другие катастрофы производят гораздо большее впечатление и причиняют больше ущерба чисто материального. Эпидемии же напоминают по своему эффекту нейтронную бомбу, которой в начале атомной эры ученые потрясли перед общественностью, бомбу, которая убивает людей, оставляя города нетронутыми. Эпидемии точно так же воздействуют на людей, и только на людей.

Кроме того, они чрезвычайно стойки и продолжительны. Смерч пронесется за секунды, вулканы извергаются минуты, землетрясения и ураганы длятся часами, наводнения могут бушевать неделями. По длительности же с эпидемиями могут состязаться только засуха и голод.

Раньше самыми страшными эпидемиями считались эпидемии чумы, или «черной смерти».

Бациллы чумы распространяются среди грызунов блохой, которая обитает в шерсти крыс. Блохи также не брезгают и кровью человека. Таким образом, эпидемия чумы обусловлена массовым передвижением крыс, которые любят селиться поблизости от человека. Когда крыса-«хозяин» погибает, ее блохи в поисках пропитания перебираются к человеку.

После укуса насекомого происходит инфицирование, у человека воспаляются лимфатические узлы, чаще всего в паху, образуя так называемые бубоны (слово произошло от греческого *boubon*, которое означает пах), отсюда и название «бубонная чума». Довольно часто, когда организм не поддается первичной инфекции, болезнь распространяется на легкие, вызывая легочную чуму — вторичную инфекцию, которая является более тяжелой, чем первичная. Обе формы заболевания характеризуются повышением температуры, бредовым состоянием, рвотой, кровотечениями. Исход смертельный.

На протяжении столетий бубонная чума прокатывалась и опустошала человечество с поистине мистической скоростью. Фактически связь между крысами, блохами и чумой была установлена только в конце XIX в., хотя даже в вавилонских записях упоминалось о несметных полчищах крыс, но никогда их нашествие не сопоставлялось с бушевавшей в это время болезнью. Описывавшие «черную смерть» средневековые историки также никак не связывали это с нашествием крыс.

Лишь только в XX в. историки медицины смогли увязать все факты воедино: массовые миграции крыс и блох, историю, размах и массовость заболеваний чумой.

Эпидемии могут возникать по разным причинам и передаваться разными путями. Во времена, предшествовавшие современной медицине, считалось, что эпидемии распространяются в результате вмешательства богов или посредством миазмов и испарений. Так, средневековые семьи часто запечатывали свои дома изнутри, в то время как инфекция бушевала в жилищах, расправляясь с обитателями.

Одной из наиболее стойких эпидемий является эпидемия холеры. Это заболевание передается через воду зараженных отбросами рек или городского водопровода. Для холеры характерны изнурительные поносы, рвота, мышечные судороги, почти полное обезвоживание организма с последующей потерей сознания. Особенно процветала холера в XIX в., но и сегодня мы не избавились от нее. В странах Африки и Азии эта болезнь встречается довольно часто.

Современной медицине удалось в значительной мере обуздать некоторые виды эпидемии, такие, как желтая лихорадка, сифилис, полиомиелит, грипп, энцефалит и родильная горячка (эпидемическое заболевание, вызванное госпитальной инфекцией). Но все же в условиях антисанитарии, недоедания, лишений еще могут возникать эпидемии, так как в таких условиях человеческий организм ослаблен и иммунная система не в силах противостоять болезням.

Несколько слов о том, что мы называем эпидемиями. Каждый год средства массовой информации сообщают об определенных эпидемиях, например, гриппа, вспыхивающих в том или ином регионе. Эти локальные эпидемии, конечно, достойны внимания и, увы, в ближайшее время будут неизбежно повторяться. Так, скажем, вирус гриппа имеет злобное свойство адаптироваться к новым вакцинам. Как только создается вакцина, чтобы отбить атаку одного вида микробов, сразу же развивается новый вид. Единственным светлым пятном в этой печаль-

ной картине будет то, что в наше время некоторые эпидемии имеют тенденцию к сужению и локализации.

Правда, существуют две инфекции, с которыми медицина пока не в силах справиться, и у них угрожающие возможности. Первая — это болезнь Лайма. На первичных стадиях она часто не определяется, скрываясь за симптомами менее опасных заболеваний — гриппа, аллергии и т. д. Это сравнительно молодая инфекция, влияние которой, возможно, еще предстоит ощутить миру. СПИД — вторая всеобъемлющая эпидемия сегодняшнего дня. Она уже вступила в пору юности и имеет все предпосылки к тому, чтобы превратиться в самую страшную и губительную пандемию в истории человечества. Если, конечно, в ближайшее время не будет найдено лекарство.

Одно из слов, только что употребленных нами, — «пандемия» — требует особого внимания, поскольку не раз порождало путаницу среди историков медицины и ученых. Под пандемией обычно понимают эпидемию или мор, который охватывает огромное количество людей на обширных территориях.

Общепринято считать, что первая из трех великих пандемий чумы (моровой язвы) началась в 15-й год правления римского императора Юстиниана (она так и называлась: «чума Юстиниана»). Она властвовала примерно 100 лет — с 531 до 650 г. н. э.

Вторая пандемия, с чем также согласно большинство ученых, известна под названием «черной смерти». Она началась в 1348 году и длилась свыше 300 лет, то есть до 1666 года и Великого лондонского пожара. Хотя некоторые историки считают, что стадия чисто пандемии длилась только четыре года.

Третья пандемия началась в Китае в 1892 году и, согласно оценке некоторых историков, закончилась 15 лет спустя. По мнению же других специалистов, она продолжалась до 1959 года. А вот Чарльз Т. Грег в своем великолепном труде по исследованию эпидемий «Чума!», опубликованном в 1978 году, утверждает, что она и сегодня еще не истреблена. «Чума — сегодня наша с вами соседка, — утверждает он без лишнего церемоний. — Для многих она всего в нескольких часах или одного дня пути. Чума — верная служанка голода и войны; а они и сегодня еще угрожают нам, возможно, даже в большей степени, чем когда бы то ни было. Бациллы чумы и ее носители проявляют все возрастающую сопротивляемость к антибиотикам и пестицидам. Все это превращает арсенал нашего самого мощного оружия против чумы в миф, который улетучивается именно в тот момент, когда мы нуждаемся в нем больше всего на свете».

Для данного раздела были выбраны две наиболее страшных эпидемии XX века. Кроме того, именно об этих двух эпидемиях имелось достаточное количество материала.

ВСЕМИРНАЯ ЭПИДЕМИЯ ГРИППА 1918—1919 год

В период с 1918 по 1919 год разразилась эпидемия так называемого «мамонтового» гриппа. Истинное происхождение болезни установить так и не удалось. Известно только, что ее распространению способствовали возвращавшиеся с фронта участники Первой мировой войны.

Гибельная по своему размаху и эффекту эпидемия гриппа, разразившаяся в 1918 и 1919 гг., унесла 22 млн. жизней практически во всех уголках земного шара. Эта цифра более чем в два раза превысила количество погибших на всех фронтах Первой мировой войны.

По одной из научных версий, этот вирус возник в форте Райли (США, шт. Канзас), откуда был занесен в Европу американскими солдатами. Но на протяжении всей истории человечества эпидемии всегда и без исключения распространялись с востока на запад, а не наоборот, поэтому данная версия не была принята в расчет.

Другие историки медицины полагают, что болезнь была ввезена в Европу китайскими трудовыми батальонами, которые высадились на побережье Франции. Третьи винят русских солдат, прибывших из Владивостока. Четвертые утверждают, что она развилась из бронхита, ранее отмеченного в Испании (он повсеместно назывался «испанкой»). Некоторые приписывают возникновение эпидемии скоплению — а значит, и взаимному перекрестному инфицированию — огромного количества американских, европейских и африканских войск на севере Франции. Но однозначного ответа на вопрос о происхождении эпидемии так и не было найдено.

По всей видимости, истинный источник великой эпидемии никогда не будет установлен. Хотя первое сообщение об эпидемии «испанского» гриппа пришло из Франции в начале июля 1918 года. Но какой бы ни была последовательность событий и откуда бы ни происходила болезнь, первое свое драматичное

появление пандемия отметила именно в США, в городе Бостоне 28 августа 1918 года, когда заболел один из матросов с транспортного корабля, стоявшего на якоре в бостонском порту. Медицинский историк Генри А. Дэвилдсон сообщил: «Она (эпидемия) набросилась на Новую Англию, как лесной пожар. Только в одном Массачусетсе эпидемия всего за 4 месяца унесла жизни 15 тыс. человек плюс неизвестное число умерших, смерть которых ошибочно приписывалась пневмонии, энцефалиту, менингиту и другим болезням».

За несколько дней эпидемия прошла по всему Восточному побережью, но это было только начало. Некоторые из моряков того же судна были переведены в Мичиган и Иллинойс. 23 сентября в Нью-Йорке было официально зарегистрировано 114 случаев гриппа среди гражданского населения. В сентябре-октябре 1918 года каждый пятый солдат из расквартированных в США был болен гриппом. 22 тыс. военных погибли (для сравнения: 34 тыс. погибли на фронтах Первой мировой войны).

В крупных городах и военных городках были развернуты импровизированные госпитали, но из-за только что закончившейся войны в них не хватало персонала. К счастью, вспышки заболевания носили кратковременный характер. В течение одной или двух недель болезнь быстро распространялась, потом следовали две-три недели смертельных исходов, и эпидемия быстро шла на убыль.

На третью неделю октября пришелся пик заболеваний в крупнейших городах Америки, особенно в Нью-Йорке, Новом Орлеане, Сан-Франциско, где смертность составила 28% от всех заболевших. В конце октября официальные представители Министерства здравоохранения США объявили, что эпидемия гриппа может привести к смерти как минимум 20 млн. человек во всем мире.

В самих же Соединенных Штатах эпидемия охватила 46 крупных городов, где всего за две недели октября умерло 40 тыс. человек. В день только в Нью-Йорке заболевало более пяти с половиной тысяч человек и умирало около 120.

В остальном мире дела тоже обстояли не лучшим образом. Страшная цифра в 12 млн. умерших характеризовала ситуацию только в одной Индии. В Аргентине этот показатель был меньше: 12 на 100 тыс. населения. В Англии и Уэльсе он подпрыгнул до 680, в Южной Африке — 2280 на 100 тыс. Все попытки создать вакцину оканчивались неудачей.

Особенно поразительной в этой пандемии была ее способность достигать самых удаленных уголков земного шара. На уеди-

ненных островах южной части Тихого океана грипп унес практически все население, которому до тех пор были неизвестны респираторные заболевания и поэтому у жителей не было к ним иммунитета. Вот как описывала «Сидней дейли телеграф» ситуацию в Самоа: «Поскольку одновременно беспомощными лежали 80–90% населения, многие из них умирали не от самой болезни, а от истощения, хотя могли бы поправиться. Когда для них поступали рис, молоко и другие продукты, у выживших просто не было сил, чтобы приготовить и распределить пищу».

В Новой Зеландии количество умерших от гриппа достигло 6 млн. человек, а на Аляске были поселения, полностью обезлюдившие.

СПИД с 1980 года до наших дней

После первых случаев, зафиксированных в США в 1980 году, СПИД успел распространиться по всему миру. По прогнозам, к началу следующего столетия от СПИДа будут страдать 40 млн. человек.

СПИД (синдром приобретенного иммунного дефицита) является вероятной пандемией XXI в. «Любой, кто в состоянии хоть как-то представить картину будущего, может предвидеть, какую угрозу таит в себе эта болезнь — такую, с какой человечеству еще не приходилось сталкиваться», — отметил в 1989 году доктор Уорд Кейтс из Центра борьбы с инфекционными заболеваниями США.

Эпидемиологи единодушно сходятся во мнении, что вирус СПИДа берет свое начало в Центральной Африке, где его первоначальными носителями были зеленые обезьяны, хотя первое время советские ученые утверждали, что этот вирус был разработан в секретных лабораториях Пентагона. Общепризнанная теория утверждает, что вирус каким-то образом мутировал и обрел возможность воздействовать на человека. По мнению доктора Майрона Эссекса из Гарвардской школы общественного здоровья, у этих обезьян, должно быть, развился некий механизм подавления вируса, инфицировавшего их. Они остаются здоровыми, а вот те, кого они кусают, инфицируются.

В общих чертах состояние здоровья африканцев в XX в. зна-

чительно ухудшилось, в то время как здоровье более преуспевающих народов улучшилось. Передача вируса СПИДа от человека к человеку началась в конце 70-х — начале 80-х гг., когда медицинские работники еще использовали многоразовые иглы для проведения инъекций. В 1986 году еженедельник «Ньюсуик» сообщил, что 10% запаса крови в Замбии были инфицированы вирусом СПИДа. Довольно легко было заразить им других людей во время переливаний.

Считается, что на ранних этапах передача вируса осуществляется в основном половым путем. Поскольку многочисленные и беспорядочные сексуальные контакты (некоторые инфицированные вирусом СПИДа африканцы имели в среднем по 32 половых партнера) и частые визиты к проституткам считаются в Центральной Африке в порядке вещей, болезнь начала распространяться с пугающей быстротой.

Из Африки, по мнению специалистов, болезнь распространилась на жителей Карибского бассейна, где ее почти сразу подхватили американские гомосексуалисты, для многих из которых Гаити с начала 70-х гг. превратилось в любимое место проведения отпуска. Власти Гаити, естественно, оспаривают это утверждение. Но ученые-медики из различных центров борьбы с инфекционными заболеваниями и Медицинской школы Майамского университета, а также врачи из Корнелльского университета выявили, что первые следы родственных со СПИДом заболеваний были обнаружены именно в Порт-о-Пренсе, столице Гаити, в 1979 году, что на два года опережает хорошо задокументированную регистрацию первых случаев заболевания в Сан-Франциско и Нью-Йорке, позже получившего название СПИД.

В 1981 году в Сан-Франциско за врачебной помощью обратился молодой гомосексуалист с сильной грибковой инфекцией, на которую иммунная система его организма никак не реагировала. Вскоре после этого у него развилась пневмония РСР — довольно редкая форма, которая вызывается протозоа — крошечными простейшими одноклеточными микроорганизмами. Открытая в 1955 году, эта пневмония сначала встречалась у страдающих от недоедания младенцев в лагерях для перемещенных лиц после Второй мировой войны. Позже она встречалась у раковых больных или людей с трансплантированными органами, чья иммунная система была ослаблена.

Только в 1982 году вирус получил название ВИЧ. Не сохранилось, кто первым дал ему это название. Но в 1980–1981 гг. доктор Майкл С. Готтлиб из Калифорнийского университета в

Лос-Анджелесе заметил, что несколько обследованных им людей страдали пневмонией РСР.

Примерно в то же время доктор Элвин Фридман-Кьен из Медицинского центра Нью-Йоркского университета поставил молодому мужчине-гомосексуалисту диагноз «саркома Капоши». Это чрезвычайно редкое медленно развивающееся раковое заболевание, встречающееся преимущественно у пожилых людей, выходцев из Средиземноморья. Этот редкий для США вид рака является опухолью кровеносных сосудов. Когда поражаются лимфатические узлы и внутренние органы, опухоль может перекрыть кровеносные сосуды. При этом конечности распухают, внутренние органы становятся гиперемированными и увеличиваются в размерах.

У пожилых людей этот процесс развивается на протяжении 8–30 лет. У молодых больных СПИДом (большинство из них 30-летние) болезнь приводит к смертельному исходу всего за три года.

Сначала считалось, что СПИД является болезнью гомосексуалистов и передается только половым путем. Позже было обнаружено, что вирус передается и через кровь. Список группы риска пополнился больными, получающими внутривенные инъекции лекарств, и больными гемофилией, которые вынуждены регулярно прибегать к переливаниям крови. К началу 1983 года в группу риска вошли и гетеросексуальные пациенты, которым было сделано переливание крови. Позже в Африке было обнаружено, что болезнь передается и при гетеросексуальных половых контактах.

Лишь в 1984 году вирус СПИДа был выделен двумя исследователями: доктором Робертом К. Галло из Национального института США и доктором Люком Монтанье из Института Пастера в Париже. (В 1990 году доктор Галло признался, что открытие ему помогли сделать некоторые ранние данные, полученные Монтанье, которые он использовал в своей работе. Он фактически признает, что вирус был выделен французскими исследователями.)

Полученные результаты показали, что вирус, воспроизводясь, убивает с возрастающей скоростью лимфоциты подгруппы белых кровяных телец, которые играют основную роль в защите организма от инфекций, подобных РСР и некоторым видам рака.

К несчастью, открытие СПИДа совпало в США с возрождением консервативной политической и религиозной философии. Тот факт, что болезнь поначалу связывалась только с гомосек-

суалистами, сыграл большую отрицательную роль в том плане, что правительство не стало ничего предпринимать. «Несчастливые гомосексуалисты, — сказал в 1983 году спичрайтер Никсона и член команды Рейгана Патрик Бьюканан. — Они объявили войну природе, и теперь природа требует ужасного воздаяния». Его преподавание Джерри Фоуэлл и его моральные последователи, наряду с другими делегатами от консерваторов, проповедовали такие средства, как создание колоний прокаженных XX в. и быстрое уничтожение жертв современной нарождающейся пандемии. Исторические параллели, несомненно, свидетельствуют о том, что поведение американских политиков сегодняшнего дня напоминает панику, сопутствовавшую «черной смерти» в средневековой Европе.

К тому времени доктор К. Эвретт Куп довел до сведения потрясенной администрации США данные, которые она так долго не желала признавать. Его доклад сводился к тому, что эпидемию нельзя контролировать голыми декларациями морального толка, что она уже набрала полную силу во всем мире. В США количество жертв возросло с одного в 1980 году до 12 тыс. в 1985-м и 38 312 в 1987 году. Из них 22 057 уже погибли. К 1989 году количество инфицированных лиц только в одном штате Нью-Йорк, где больше всего зарегистрированных случаев СПИДа, возросло до 400 тыс. Из этих 400 тыс., по оценкам ученых, от 88 до 90% останутся невыявленными и будут продолжать разносить болезнь. Национальный институт здоровья в 1989 году подсчитал, что в США должно быть до 1,5 млн. инфицированных вирусом СПИДа, и что к 1992 году количество погибших достигнет 262 тыс. человек. Их предсказание практически сбылось, хотя распространение эпидемии и удалось сдержать путем применения новых препаратов.

Статистика в Европе чуть менее тревожная. С каждым годом наблюдается рост заболевших во всех странах. В 1987 году эта цифра составила для Франции — 1980 и для Германии — 1298 человек. Ученые считают, что к концу 90-х гг. число инфицированных вирусом СПИДа во всем мире достигнет 40 млн. человек.

Специалисты всего мира продолжают поиски лекарств от этой страшной болезни. В разных государствах подход к этой проблеме разный — как с финансовой точки зрения, так и с морально-этической. К примеру, в США Управление по контролю качества пищевых продуктов и медикаментов ставит препоны для проведения испытаний новых лекарств, включая и тех, что направлены на облегчение симптомов заболевания. Не-

которые отчаявшиеся пациенты вместе с семьями в поисках чудесного исцеления отправляются в Мексику, в страны Европы.

Социальные программы не в состоянии облегчить финансовые затраты больных СПИДом. Лечение умирающего больного в среднем уже обходится в 125 тыс. долларов. Но с появлением новых препаратов некоторые фармацевтические компании еще больше накручивают на них цену.

Единственной надеждой на предотвращение развития самой суровой, самой грозной и катастрофической пандемии XXI в. является открытие вакцины. Исследователи настроены оптимистично.

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ ЭПИДЕМИЙ СТОЛЕТИЯ

(в скобках дано количество жертв)

1896–1907, эпидемия бубонной чумы в Индии, (ок. 3 000 000).

1903, эпидемия желтой лихорадки в Панаме.

1910–1913, эпидемия чумы в Китае и Индии, (ок. 1 000 000).

1918–1919, всемирная эпидемия гриппа, (22 000 000).

1921–1923, эпидемия чумы в Индии, (ок. 1 000 000).

1926–1930, эпидемия оспы в Индии, (несколько сотен тысяч).

1958, эпидемия оспы и холеры в Индии, (официальных данных не имеется).

1974, эпидемия оспы в Индии, (официальных данных не имеется).

1980 — до наших дней, всемирная эпидемия СПИДа, (официальных данных не имеется).

**КАТАСТРОФЫ,
ПРОИЗОШЕДШИЕ
ПО ВИНЕ ЧЕЛОВЕКА**

АВИАКАТАСТРОФЫ

Этот вид катастроф появился практически одновременно с появлением авиации. Поначалу количество жертв авиакатастроф было минимальным: обычно погибал один или два пилота, так как первые десятилетия самолеты были одно- и двухместные. Но с развитием авиации и появлением пассажирских самолетов масштабы авиакатастроф стали увеличиваться. Причиной этих катастроф в большинстве случаев является неисправность двигателей или ошибка пилота. Иногда к катастрофе приводит неосторожность пассажиров, как это случилось с «Боингом» в Саудовской Аравии, когда один из паломников прихватил с собой походную газовую плитку, вызвавшую сильнейший пожар. Весьма редко, но все же такое происходит — причиной авиакатастрофы служат неблагоприятные погодные условия.

Позже на пассажирские самолеты обратили внимание террористы, и воздушные лайнеры начали взрываться в воздухе. И если в случае ошибки пилота или неисправности самого самолета еще существует хоть какая-то надежда, то когда самолет разлетается на кусочки на высоте десяти километров, выжить просто невозможно. Хотя был один-единственный случай, когда стюардесса югославского самолета выжила, упав с высоты около 9 тыс. м. Этот случай до сих пор остается загадкой.

Бурный прогресс науки и техники привел к созданию фантастических по своим возможностям космических аппаратов, и именно в XX в. человек вышел в космос. Это зародило у людей веру в то, что наука может все. Но это далеко не так. Космос таит для человека немалые опасности, начинающиеся еще на земле. Об этом ярко свидетельствуют как аварии с «Аполло-1» на земле, так и с «Аполло-13» в воздухе. А о многострадальной космической станции «Мир» можно даже не говорить. Дошло до того, что она стала объектом злой пародии в фильме «Армагеддон».

При отборе катастроф для этого раздела автор руководство-

вался как масштабностью катастрофы, так и наличием материала. Например, что касается катастроф самолетов, случившихся в СССР и бывших соцстранах, то информации о них практически нет, кроме скурых фактов о дате, возможной причине и количестве жертв. В раздел были включены также самые значительные «космические» катастрофы, имевшие место во второй половине века. Возможно, катастрофу «Аполло-1» можно было отнести к пожарам, но так как произошло это с космическим кораблем, пусть и на Земле, она оказалась в данном разделе. Включены сюда и террористические акты, потому что они произошли в воздухе и практически всеми исследователями относятся к авиакатастрофам, а не к чисто взрывам.

ЛЕЙКХЕРСТ, ШТ. НЬЮ-ДЖЕРСИ, США 6 мая 1937 года

Первый в мире дирижабль конструкции графа фон Цеппелина поднялся в воздух в самом начале века — 20 июля 1900 года. С того дня началась эра «цеппелинов», как прозвали огромные воздушные суда. Первый дирижабль летел со скоростью 20 км/ч, приводимый в движение двигателем мощностью 16 л. с. С течением времени дирижабли становились все более популярным средством передвижения по воздуху, пока ровно через тридцать семь лет эра летающих гигантов не закончилась страшной трагедией в Лейкхерсте (шт. Нью-Джерси).

Конечно, это была не первая и не самая страшная катастрофа дирижабля. До 1937 года погибло несколько десятков дирижаблей и несколько сот человек. Самая кровавая катастрофа произошла с американским дирижаблем в 1933 году, когда из-за ошибки пилотирования и повреждения конструкции дирижабля погибло 73 человека. Зато катастрофа немецкого дирижабля описана гораздо более полно, так как во время катастрофы велась прямая радиопередача и производилась документальная съемка. К тому же именно после этой катастрофы эра дирижаблей практически закончилась.

Этот жуткий эпизод, произошедший в Нью-Джерси, был не просто несчастным случаем, он был неизбежностью, столкновением двух миров — мира техники и мира политики.

«Гинденбург» был настоящим воздушным отелем. К услугам

пассажиров предлагалась комната отдыха с легким алюминиевым фортепьяно, бар и курительная комната. Спали пассажиры в 25 кабинах, в каждую из которых подавалась горячая и холодная вода. Билеты на перелет через Северную Атлантику в оба конца стоили 810 долларов — столько же, сколько автомобиль среднего класса. Полет на дирижабле отнюдь нельзя было назвать безопасным, однако Германия за 6 лет пассажирских перелетов на этих воздушных кораблях приобрела репутацию единственной страны, чьи дирижабли абсолютно безопасны.

Поначалу все шло гладко. Огромный воздухоплавательный корабль благополучно приземлялся на глазах у сотен жителей американского городка Лейкхерст, а буквально вся страна слушала прямой репортаж по радио. «Гинденбург» совершил к тому времени уже десять успешных перелетов через Атлантику, перевезя более тысячи пассажиров.

И вдруг произошел взрыв. Воздушный корабль охватило пламя. Зрители бросились врассыпную. Прозвучал взрыв еще большей силы, и огромный аппарат упал на площадку приземления. Пламя поднималось на 150—200 м.

В результате погибло 32 человека (по другим данным, погибших было 36). «На земле было жуткое месиво, из него поднимались черные клубы дыма, запах был невыносим, горели кожа и волосы, — так описал катастрофу дирижабля очевидец. — Из дирижабля вылез один из членов экипажа, на нем не было ни нитки, он обгорел с головы до ног». Спаслись пожилая пара и мать с двумя детьми, выпрыгнувшие из иллюминатора; ее муж и третий ребенок погибли, как и остальные пассажиры.

Прекрасная сага о легком воздушном судне, проплававшем над землей более тридцати лет, закончилась весьма трагически.

Инженерный гений графа фон Цеппелина, его новаторские открытия, развивавшиеся в годы Первой мировой войны, нашли свое наивысшее выражение в «Гинденбурге» — огромном летучем лайнере, способном перевозить через просторы воздушного океана пассажиров и грузы. Это было поражающее впечатление техническое достижение, создателями которого являлись немцы, что сыграло свою роль в пропаганде недавно пришедшего к власти нацистского правительства Гитлера.

Сначала дирижабль и был назван «Адольф Гитлер», однако суеверный фюрер передумал, и имя поменяли на «Гинденбург». Гитлер не хотел, чтобы его имя было связано с тем, что потенциально могло потерпеть крах. Худшие опасения фюрера подтвердились почти восемь лет спустя после несчастья с «Гинденбургом». 11 мая Гитлер запретил использование дирижаблей.

Размеры дирижабля приводили людей в трепет: он имел в длину 270 м, — четыре гигантских двигателя мощностью 1200 л. с. каждый несли эту махину по небу с крейсерской скоростью — 77 узлов (144 км/ч). Если бы поместить «Гинденбург» рядом с современным реактивным самолетом, разница в размерах была бы более чем очевидна — причем не в пользу самолета. «Гинденбург» был исполином даже по сравнению с роскошным, трагически знаменитым океанским лайнером «Титаник». И сравнивать этих красавцев колоссов можно не только из-за размеров...

«Гинденбург» регулярно летал через Атлантику в Соединенные Штаты и обратно. В понедельник 3 мая 1937 года в 8 часов 15 минут «Гинденбург» вылетел из Франкфурта. 36 пассажиров, заплативших за билет в одну сторону более 400 долларов (огромные по тем временам деньги), с восхищением взирали на окружающую роскошь. К их услугам была просторная столовая, пища готовилась на электрическом кухонном оборудовании. В связи с опасностью возгорания все спички и зажигалки у пассажиров перед отлетом были конфискованы. Курить разрешалось лишь в специальном салоне. У членов экипажа были даже сняты металлические скобочки со шнурков, чтобы случайно не высечь искру.

Трехдневный перелет прошел нормально, и в четверг утром «Гинденбург» появился в небе Нью-Йорка. Над Лейкхерстом шел сильный дождь, и «Гинденбург» задержался с окончательным приземлением до его прекращения. Внизу специальная бригада ждала приземления, а пассажиры на борту праздновали завершение этого чудесного перелета.

7 часов 25 минут вечера. То, что случилось дальше, является необъяснимой загадкой. Когда «Гинденбург» подлетел к стоянке, почему-то не удалось сразу прикрепить нос воздушного корабля к стояночной мачте. Примерно в трехстах метрах от носа один из членов наземной бригады, которая помогала дирижаблю приземлиться, увидел яркое оранжевое свечение внутри дирижабля, оно походило на большой огненный шар. И внезапно этот шар разорвался! И когда двигатели переключили на обратный ход, чтобы легче было прикрепить дирижабль к стояночной мачте, произошел еще один кошмарный взрыв. Огонь вылетел из носа дирижабля гигантским факелом. Пожар был недолгим: за 34 секунды все было кончено.

Несмотря на все меры предосторожности, воздушный чудокорабль погиб. Так кто же был виноват в этой катастрофе?

Несколько комиссий, расследовавших причины катастрофы, пришли к единодушному заключению, что с технической

стороны дирижабль перед посадкой был исправен. Кроме того, было установлено, что сама посадка осуществлялась в полном соответствии с инструкциями. В заключениях комиссий отмечалось, что наиболее вероятной причиной пожара было воспламенение от разряда статического электричества газовой смеси. Разряды могли способствовать сброс причальных канатов и послезрозное состояние атмосферы.

Официально нацистское правительство сообщило, что произошел несчастный случай, но все-таки провело чрезвычайно тщательное расследование, чтобы выявить возможный террористический акт.

Не исключено, что «Гинденбург» был уничтожен бомбой замедленного действия, спрятанной на его борту. Поскольку «Гинденбург» являлся своеобразным символом нацизма, о чем недвусмысленно свидетельствовала свастика на его хвосте, вполне возможно, что бомбу подложил человек, ненавидевший нацизм и сочувствовавший Сопротивлению. При этом террорист хотел уничтожить только сам дирижабль и не убивать пассажиров. Однако он не рассчитал время, аппарат задержался, и взрыв произошел до приземления. Называют даже его имя — Эрик Шпеель, он сам смог выпрыгнуть из горящего дирижабля, но от полученных ожогов вскоре скончался.

Немцы по политическим мотивам были полны решимости дать случившемуся иное объяснение, ибо, признай они, что кто-то уничтожил корабль, а они не смогли этому помешать, нацизм, как новый и жесткий порядок, выглядел бы не лучшим образом.

Американская комиссия, параллельно проводившая расследование, пришла к выводу, что произошла утечка водорода, который воспламенился в результате разряда статического электричества.

«Гинденбург» был заполнен легковоспламеняющимся водородом, и его создатели знали, что газ небезопасен. Однако только в одной стране имелось достаточное для экспорта количество безопасного гелия — в США, но в 1936 году там был принят закон, запрещающий экспорт этого невоспламеняющегося газа. Немцы умоляли продать им гелий, но получили отказ.

«Гинденбург» покоится в озере Херст, в штате Нью-Джерси. В результате падения пылающего дирижабля на земле был убит лишь один человек, но все очевидцы помнят ужас этого вечера, когда, как они говорили, взорвалось само небо.

Катастрофа «Гинденбурга» стала похороном для всей отрасли, с тех пор дирижабли не соперничали с самолетами как

транспортное средство. Тем не менее место для современных дирижаблей в небесах все-таки есть. Сегодня существует технология, позволяющая создавать экономичные, безопасные и достаточно совершенные дирижабли. Не исключено, что эра «цепелинов» была лишь прервана этой страшной катастрофой, но не прошла навсегда.

МЫС КЕННЕДИ, США 27 января 1967 года

В один из последних январских дней 1967 года экипаж первого космического корабля серии «Аполло» вместе с техническим персоналом проводили пробный отсчет времени для проверки аппаратуры и отработки операций для запуска корабля, назначенного на следующий месяц. Экипаж был готов к началу отсчета, двигатель запущен, кабина была заперта и заполнена чистым кислородом. Экипаж состоял из Виджила Гримсона, Эдварда Уайта и Роджера Шафи. Они были в скафандрах и проводили стандартные операции перед запуском.

Около половины седьмого вечера, после пяти часов проводочек и исправления мелких неполадок, случайная искра, возникшая внутри кабины, воспламенила горючий материал и небольшое пространство кабины было почти сразу полностью охвачено огнем.

Астронавты, оставаясь на своих местах, пробовали воспользоваться системой аварийной эвакуации, но она оказалась заблокирована порталом подъемного крана, поддерживавшего ракету «Сатурн-1» на пусковом блоке № 34.

К тому времени как рабочие открыли дверь снаружи (прошло не более пяти минут), экипаж задохнулся.

Точный источник искры и возгорания так и не был установлен; также в случившемся не был обвинен никто из техников или организаций, поставивших оборудование. Позже был сделан вывод, что пожар вызвала совокупность нескольких причин: перенасыщение атмосферы кислородом; легковоспламеняющиеся материалы, такие как бумага, скафандры, другое оборудование; большое количество внешней электропроводки, которая представляла собой потенциальный источник искрения; а также дизайн самого летательного аппарата.

В результате пожара в дизайне летательного аппарата были проведены значительные изменения, изменились также процедуры проверки оборудования. Кардинально изменилась и сама программа «Аполло». Многие из этих изменений были проверены во время непилотируемых полетов аппаратов «Аполло-4», «Аполло-5» и «Аполло-6». Проверка показала, что изменения привели к значительному улучшению работы оборудования и вся система работала без сбоев в течение практически всей программы «Аполло» (за исключением миссии «Аполло-13»; закончившейся, к счастью, без жертв).

ТЕНЕРИФЕ, КАНАРСКИЕ ОСТРОВА 27 марта 1977 года

И на сегодняшний день эта авиакатастрофа остается крупнейшей в мире по количеству человеческих жертв. Крушение произошло в туманное воскресенье — тот день выдался весьма напряженным в аэропорту Санта-Крус, было много суеты и дополнительных полетов. Вся эта сумятица случилась после того, как в зале ожидания аэропорта Лас-Пальмас, на близлежащем острове Гран-Канар, взорвалась бомба, заложенная террористами из так называемого Движения за независимость и автономию Канарских островов. В результате многие самолеты были посажены в Санта-Крус, и теперь экипажи с нетерпением ожидали разрешения на взлет. Среди этих самолетов были два суперлайнера «Боинг-747»: нидерландской авиакомпании KLM и американской «Пан-Америкэн». 370 американских пассажиров на борту «Пан-Америкэн» и 229 голландских пассажиров на борту KLM проявляли беспокойство, поскольку никак не могли вылететь в Лас-Пальмас.

Лишь около 17 часов из контрольной башни поступило указание готовить самолеты к взлету. Из-за большой загруженности рулевой полосы оба самолета получили команду занять главную взлетную полосу, куда лайнеры KLM и «Пан-Америкэн» прибыли одновременно. После выруливания к взлетной точке на дальнем конце главной взлетной полосы самолет KLM оказался впереди.

Получив команду диспетчера, капитан Якоб ван Зантен, командир голландского лайнера, проделал несколько маневров и

направил нос корабля в плотный туман, зависший над взлетной полосой впереди него, а также над кораблем «Пан-Америкэн», который, невидимый в тумане, начал встречное движение.

Вскоре лайнер KLM начал разбег. Второй пилот американского самолета Роберт Брэгг первым из экипажа заметил приближение голландского «Боинга». Позже он рассказывал: «Сквозь туман я увидел впереди огни. Я сначала подумал, что это KLM стоит в конце полосы. Но потом я понял, что огни приближаются». Брэгг закричал: «Прочь с полосы, прочь!» Командир американского экипажа капитан Граббс резко повернул свой самолет на 30°, стараясь сойти с дороги надвигающегося лайнера. Но было поздно. Самолет KLM двигался слишком быстро и не мог ни остановиться, ни свернуть.

В последнюю минуту капитан ван Зантен поднял нос своего корабля. На взлетной полосе осталась канава, прорытая хвостом голландского самолета, когда командир старался заставить его перепрыгнуть через самолет «Пан-Америкэн». Но через две секунды после взлета голландский гигант врезался в американский на скорости около 265 км/ч, снеся носом крышу пилотской кабины и отсека первого класса. Тут же в американский самолет врезались двигатели, подвешенные под крыльями. Правый двигатель пропорол задний отсек, в долю секунды лишив жизни почти всех находившихся в нем пассажиров. KLM перелетел через американский «Пан-Америкэн», а затем все, что осталось от «голландца», покатило по взлетной полосе, взрываясь и разлетаясь на сотни обломков. Из пассажиров KLM не спасся ни один.

В американском лайнере выжили те, кто находился на передних местах и на левой, дальней от удара, стороне самолета. Левая сторона была частично разрушена, и пассажиров либо выбросило наружу, либо они сами выбрались через проем.

В диспетчерской в течение нескольких секунд никто ничего не знал. Но внезапный порыв ветра смахнул пелену тумана, и тогда с контрольной башни на мгновение открылось жуткое зрелище пылающих лайнеров. Очень скоро на место катастрофы прибыла небольшая аварийная команда, дежурившая в аэропорту. К тому моменту в живых остались только те, кто спасся в первые пару минут. Работница «Пан-Америкэн», 35-летняя Дороти Келли, проявила себя настоящей героиней. Она сумела вытолкнуть на полосу капитана Граббса со сломанными ногами. Взрывы продолжали корезить американский лайнер, а она металась туда и обратно, оттаскивая контуженных пассажиров прочь от самолета, пока не убедилась, что спасти больше некого.

Один из пассажиров «Пан-Америкэн», 37-летний калифорниец Дим Найк, находился в салоне первого класса, когда случилась трагедия. Он рассказывал: «Я сидел рядом с женой Элзи, когда вдруг произошел взрыв. Пламя охватило весь самолет. Я схватил Элзи и стал выбираться с ней наружу, но тут провалился потолок и прямо на нас стали падать люди из верхнего салона. Обломок потолка упал на мою жену. Новым взрывом меня выбросило на полосу. Я побежал к самолету, чтобы спасти Элзи, но тут увидел выпавшее из него мертвое тело. Это была моя жена».

Британец Джон Купер, 53-летний механик, служащий «Пан-Америкэн», летел в качестве пассажира, но при столкновении находился в кабине экипажа. Его выбросило из самолета, и он отделался царапинами. «Это был безумный шок. Не хочется вспоминать. Люди дико кричали — женщины, дети, объятые пламенем. У меня в ушах постоянно стоит этот крик».

35-летний калифорниец Джон Амадор вспоминал: «Я выглянул в иллюминатор и увидел самолет, мчащийся прямо на меня. Я упал на пол, а когда взглянул вверх, наш самолет был разломан на три части. Я боялся, что буду заживо изжарен». Он, к счастью, сумел выпрыгнуть и спасся.

То же сделала и миссис Тери Браско из штата Орегон. Она рассказывала: «...все кричали. Мой муж Роланд вытолкнул меня через дыру в боку самолета, и затем мы выгнали его мать. Моя свекровь была вся в огне. Мы потащили ее по полю, стараясь сбить пламя».

Из 370 пассажиров и 16 членов экипажа лайнера «Пан-Америкэн» в первые же минуты погибло более 300 человек и более 60 получили серьезные травмы. На голландском самолете погибли все 229 пассажиров и 15 членов экипажа. В их числе была некая дама из Голландии, которая дома сообщила мужу, что едет отдохнуть к друзьям в Испанию. Вместо этого она полетела навстречу своей смерти — с любовником, лучшим другом своего мужа. И еще один трагический обман вскрылся после крушения: голландский бизнесмен сказал жене, что летит на совещание в Швейцарию; вместо этого он полетел на KLM в Лас-Пальмас, чтобы провести каникулы с хорошенькой соседкой. Перед отъездом он написал жене открытку и попросил приятеля отправить ее из Цюриха. Открытка, полная нежных слов, была доставлена через два дня после его смерти.

Пилоты американской машины увидели надвигавшийся на них KLM за 9 секунд до столкновения. Каких-то 10 секунд — и их самолет покинул бы полосу...

Трудно кого-либо винить в данной ситуации. Однако есть человек, без участия которого ничего подобного не произошло бы, — Антонио Кубилло, лидер сепаратистского движения Канарских островов. Бомба, взорвавшаяся в Лас-Пальмесе, была заложена по его приказу, но он, бежав в Алжир, заявил: «Испанцы не хотели, чтобы туристы видели разрушения в Лас-Пальмесе. Это их вина, что самолеты столкнулись. Я не считаю, что 582 смерти лежат на моей совести».

ДНЕПРОДЗЕРЖИНСК, УКРАИНА, СССР 17 августа 1979 года

17 августа в 13:35 на высоте 8400 м в районе Днепродзержинска столкнулись два самолета «Ту-134А». На борту машин находилось 179 человек — 13 членов экипажей и 166 пассажиров, в том числе футболисты команды «Пахтакор», летевшие на игру чемпионата СССР с минским «Динамо». В живых не осталось никого.

Один из самолетов следовал из Воронежа в Кишинев, другой — из Ташкента в Минск с посадкой и дозаправкой в Донецке. Столкновение произошло в сплошной облачности, в отсутствие видимости. Однако и в этих сложных условиях летчики действовали безукоризненно, выдерживая эшелон полета. На диспетчерском посту юго-западного сектора харьковского районного центра в ту роковую субботу дежурило 3 человека. На двух параллельных трассах Харьков—Одесса и Кременчуг—Донецк находилось 8 самолетов, включая те, которые потерпели катастрофу. Военных машин в зоне ответственности диспетчеров не было. Не наблюдалось и грозových явлений.

Молодой диспетчер Н. Жуковский, недавно окончивший училище, был допущен к самостоятельной работе за два месяца до происшествия. Он отработал всего несколько смен, да и то в часы, менее всего загруженные авиадвижением, в присутствии более опытного коллеги. В тот раз на подстраховке был диспетчер В. Сумской, имеющий первоклассную квалификацию, отработавший шесть лет в Заполярье и допущенный к инструкторской работе. Пульта диспетчеров был оборудован индикатором радиолокационной станции с нанесенными на экран контурами подконтрольных участков воздушных трасс, а также средствами

радиосвязи. Расчет взаимного расхождения самолетов производился вручную на основе докладов экипажей.

В 13:17 — за 18 минут до столкновения — на связь с диспетчером Жуковским вышел первый из роковой пары. Доложив о входе в зону ответственности районного центра на высоте 8400 м, он запросил эшелон 9600 м. Диспетчер ответил отказом: на той же высоте уже находился самолет. Экипаж в течение нескольких минут пытался убедить диспетчера дать разрешение, но снова получил отказ. Последующие 7 минут, вплоть до момента столкновения, экипаж на связь не выходил, выдерживая прежнюю высоту. Второй самолет вышел на связь с Жуковским, находясь на высоте 5700 м, и также запросил 9600 м.

Жуковский разрешил ему набор высоты 7200 м, а после доклада о занятии этого эшелона сразу же дал команду набрать высоту 8400 м, уже занятую подходящим с севера к Днепродзержинску другим «Ту-134». Эта грубейшая ошибка была допущена из-за того, что диспетчер не проанализировал взаиморасположение самолетов на экране и не оценил схождение двух экипажей на одинаковом эшелоне.

Через три минуты первый из самолетов доложил о выходе на Днепродзержинск на эшелоне 8400 м и получил «добро» от Жуковского. В этот момент всю опасность ситуации осознал диспетчер-инструктор Сумской и сразу же взял управление на себя. Он скомандовал одному из самолетов занять 9600 м. Сразу после ответа: «9600 метров — 676-й занял», — Сумской подал за минуту до столкновения спасительную, как он был уверен, команду второму самолету. Но в этот момент на эту же частоту вышел с сообщением экипаж второго самолета. Его обращение забило конец последней команды диспетчера. Поэтому самолет с бортовым номером 735 не воспринял команду и не выполнил набор высоты до 9 тыс. м.

Более того, «незабиту» информационную часть сообщения диспетчера принял на свой счет экипаж того борта, который по команде диспетчера увеличил высоту с 9 тыс. до 9600 м. Он ответил всего за 65 секунд до столкновения: «Понял, 676-й».

Здесь сработала еще одна, психологическая, ловушка, характерная для стрессовых ситуаций: оба диспетчера восприняли в этом ответе позывной «735» вместо прозвучавшего «676», потому что они ждали ответа только от 735-го... Последняя минута перед столкновением была занята репликой диспетчера Сумского, обращенной к молодому коллеге: «Понял, что могло случиться?» — а затем переговорами с тремя другими самолетами, которые тоже нужно было развести. Через минуту пилот самолета

та «Ан-2», летевшего на гораздо меньшей высоте, доложил диспетчерам: «Что-то падает сверху...»

Расследование оказалось сложным. И дело было не столько в технических трудностях, сколько в межведомственном противостоянии заинтересованных сторон. В этой трагедии столкнулись не только самолеты, но и интересы министра обороны Дмитрия Устинова и министра гражданской авиации Бориса Бугаева. Оба диспетчера были приговорены к 15 годам лагерей каждый.

САХАЛИН, СССР 1 сентября 1983 года

Летним днем 1985 года «Боинг-747» Японских авиалиний рейсом Токио—Париж, через Москву, летел по воздушному коридору, известному как «Ромео-11». Из-за сильного западного ветра он был вынужден немного отклониться от курса. Когда первый пилот был занят обходом мощной облачности, его помощник установил навигационную систему неправильно. Результат не заставил себя ждать. Вскоре в поле видимости появилась пара советских «МИГов».

«Боинг» оказался в 100 км от положенного курса и быстро приближался к Сахалину, воздушное пространство которого было полностью закрыто для полетов иностранных самолетов. Истребители покачали крыльями и выдали всю систему сигналов «срочно вернитесь на свой курс». Экипаж «Боинга» понял ошибку, принес по радио извинения и быстро вернулся на свой курс. Никто не пострадал, дипломатического кризиса тоже не было, единственной жертвой стал первый пилот самолета — его понизили в должности за допущенную ошибку.

Вскоре после этого был опубликован доклад капитана Хидемаро Нагано, в котором, в частности, говорилось, что с развитием электроники пилоты самолетов становятся все более беспечными и допускают самые нелепые ошибки, что приводит к отклонению от курса и другим инцидентам.

Если прислушаться к доводам капитана Нагано, то можно найти хотя бы часть ответов на вопросы, вставшие после гибели южнокорейского авиалайнера, имевшей место 1 сентября 1983 года. Он был сбит перехватчиком «Су-15» во время перелета из Анкориджа (шт. Аляска) в Сеул. Все 269 человек, находившиеся

на борту, погибли. А сбит он был недалеко от острова Сахалин. Первый пилот корейского «Боинга» тоже совершил ошибку, отклонившись от курса на 500 км. Но, в отличие от японского экипажа, он или не видел или просто проигнорировал предупреждения советских самолетов.

Рейс KAL-007 вылетел из международного аэропорта имени Кеннеди в Нью-Йорке ночью 31 августа. Он должен был приземлиться в Анкоридже, после чего проследовать в Сеул. На борту самолета находилось 28 японцев и 81 американец, остальные пассажиры были корейцами.

Полет до Анкориджа прошел спокойно. Здесь поменялся экипаж. План полета, разработанный компанией «Континентал эйрлайнз» в Лос-Анджелесе, был передан в Анкоридж по телексу, как это часто практикуется. На одной из страниц были отмечены радиомаяки, над которыми самолету предстояло пролететь на пути в Сеул.

Тот, кто сказал, что самое короткое расстояние между двумя точками это прямая линия, явно ничего не знал о навигации. Начнем с того, что наша земля круглая. Отрезок от Анкориджа до Сеула носит название «Ромео-20». Если пользоваться магнитным компасом (а их на том самолете было два, но только для экстренных случаев), то курс необходимо постоянно менять. Но командир корабля Бунг-ин, как и большинство пилотов авиалайнеров, имел нечто более совершенное — инерционную навигационную систему.

Грубо говоря, эта система может чрезвычайно точно определить местоположение самолета, его высоту и дать задание автопилоту. На пути самолета находятся радиомаяки. За минуту до подлета к такому маяку в кабине пилотов загорается оранжевая лампочка, которая гаснет через две минуты после того, как самолет минует радиомаяк. За это время командир корабля должен передать свое местоположение и время подлета к следующему маяку. Если он не сделал этого, объявляется тревога.

Однако эти маяки не подсказывают командиру, что он отклонился от курса: когда отклонение не превышает 350 км, оранжевая лампочка исправно загорается. Поэтому существует вероятность значительного отклонения от курса, чего первый пилот не будет знать. Так и произошло с Бунг-ином.

Командир корейского самолета был опытным пилотом. Свою карьеру он начал в армии пилотом самолета-истребителя. В 1983 году ему исполнилось 45 лет. В корейской авиакомпании Бунг-ин служил с 1972 года, налетал 6619 часов за штурвалом

«Боинга-747», и этот трансокеанский перелет был для него 88-м. Самолет рейса 007 был построен в 1972 году для «Люфтганзы» и через семь лет продан Южной Корее. Самолет налетал 36 718 часов и совершил 9237 посадок.

Когда самолет вылетел из Анкориджа, первый радиомаяк не действовал: за 12 часов до этого его выключили для плановой профилактики. Впрочем, тогда это не считалось большой проблемой. Радар местного аэропорта действовал на расстоянии 280 км, а в Бетеле, в 600 км, радиомаяк работал.

Самую первую ошибку корейский пилот совершил еще на земле. Скорее всего, он задал неправильные координаты (такие ошибки случаются со всеми). Это стало ясно почти с самого начала. Когда самолет уже удалялся от зоны действия радара, он летел в 10 км от коридора «Ромео-20». Эту небольшую ошибку Бунг-ин, по идее, должен был быстро исправить, и повода для беспокойства не имелось. Но уже над Бетелем отклонение составляло 60 км, и пора было встревожиться, тем более что существовала тенденция к его увеличению. Если не предупредить командира, то отклонение увеличится до 350 км и уже потухшая оранжевая лампочка сигнализирует об ошибке. Но этого сделано не было. Рейс 007 продолжал лететь своим неправильным курсом, а его экипаж свято верил, что в 5:33 утра по местному времени самолет приземлится в Сеуле.

Если бы коридор «Ромео-20» не пролегал в непосредственной близости от советской закрытой зоны, то ошибка Бунг-ина не привела бы к трагедии. Когда при приближении к радиомаяку не зажглась бы оранжевая лампочка, пилот сверил бы местоположение и обнаружив, что залетел не туда, вернулся бы на правильный курс. Самолет бы опоздал, но ничего более страшного не случилось бы. Воздушный коридор «Ромео-20» проходил в опасной близости от строго засекреченных зон СССР: на Камчатке находилась база атомных подводных лодок и арсенал баллистических ракет. Непрошенных гостей здесь не любили. На Сахалине расположена военно-морская база. По трагическому совпадению именно в тот день подразделения Советской Армии в Петропавловске собирались проводить ракетные учения. Обычно советские власти информировали об этом Токио, а также авиадиспетчеров в Анкоридже. Но в тот раз такой информации не было.

Правда, Пентагон что-то подозревал и выслал в тот район самолет-разведчик RC-135, используемый для сбора электронной информации. Для выполнения задания ему не было необходимости входить в воздушное пространство СССР. Так получилось, что самолет-разведчик оказался поблизости именно в то время, ког-

да «Боинг» невольно вторгся на советскую территорию. Оба самолета летели на одинаковой высоте с одинаковой скоростью и находились так близко друг от друга, что в течение 10 минут на экране советского радара они сливались в одну точку.

После выполнения своей миссии RC-135 спокойно повернул на базу. «Боинг» же продолжал лететь навстречу гибели. На земле в это время русские решили, что игра затянулась. Учения были отменены, и навстречу нарушителю из Петропавловска поднялись перехватчики. Летчики доложили, что «Боинг» летит с выключенными бортовыми огнями, но это была неправда. «Боинг», хотя и сбился с курса, других нарушений не допускал.

В этой операции никто не собирался стрелять. Пилоты «Су-15» качали крыльями, сигналили огнями и даже вышли на аварийную радиочастоту, чтобы связаться с экипажем корейского самолета. По необъяснимой причине экипаж лайнера оказался слеп и глух ко всем знакам со стороны советских самолетов и упрямо продолжал удаляться от заданного курса. Перехватчики, у которых кончалось топливо, повернули на базу.

В это самое время «Боинг» должен был пролететь мимо очередного радиомаяка, который находился в 300 км, как раз в границах 350-километровой зоны. В кабине загорелась оранжевая лампочка.

В сторону «Боинга» были высланы истребители. Один из них дал предупредительную очередь трассирующими пулями для привлечения внимания. Вполне можно предположить, что командир корейского авиалайнера не увидел ее по той простой причине, что находился на связи с Токио, испрашивая разрешения подняться еще на 1,5 тыс. м. «Добро» было получено, но тут есть одна неувязка. К тому времени самолет явно находился на радарх токийских авиаслужб, но никому и в голову не пришло поинтересоваться, что самолет делает так далеко от курса, тем более что командир, по их расчету, не мог не понять, что углубился в опасную зону.

Надо отдать должное советским пилотам-истребителям. Они сделали все возможное, чтобы привлечь внимание экипажа рейса 007, но безуспешно. К тому же они, в отличие от своих коллег из Петропавловска, сообщили, что «Боинг» летит с бортовыми огнями. Но это не спасло командира Бунг-ина, 13 членов экипажа и 246 пассажиров. На военно-воздушной базе «Долинск-Сокол» кто-то уже принял решение — сбить самолет. Это было настолько неожиданно, что пилот «Су-15» попросил повторить приказ...

В «Боинг» ударили две ракеты, буквально разорвав его на

части. Радист едва успел послать сообщение, что самолет падает. «Боинг» рухнул в море на границе советских территориальных вод. Не спасся никто из находившихся на борту. По иронии судьбы самолет как раз должен был пролетать над очередным радиомаяком, который находился уже в 350 км и сигнальная лампочка не загорелась бы.

Кстати, подобный инцидент, когда гражданский самолет вторгся в воздушное пространство СССР, уже имел место. В тот раз его заставили сесть на одном из аэродромов и после короткого допроса экипажа и пассажиров освободили. Никто не пострадал.

В случае с корейским «Боингом» американская администрация всю вину возложила на Советский Союз. Да, возможно, принятое решение об уничтожении самолета было поспешным и ошибочным. Но непонятным остается тот факт, почему экипаж «Боинга» в течение довольно долгого времени не реагировал на более чем явные предупреждения советских военных самолетов. Но как бы то ни было, действия советского правительства в то время не отличались особой корректностью. Поначалу Москва напрочь отрицала факт уничтожения самолета, и только 6 сентября была организована пресс-конференция, на которой советская сторона изложила все факты.

В 1997 году бывший высокопоставленный сотрудник японской разведки Иосиро Танака заявил, что южнокорейский «Боинг» выполнял задание американских спецслужб. Подробности этого события отставной офицер, руководивший до выхода на пенсию электронным прослушиванием военных объектов СССР со станции слежения в Ваккане, на самом севере острова Хоккайдо, изложил в книге «Правда о полете KAL-007». Свои утверждения Танака основывал на анализе данных о крайне странном маршруте лайнера, а также на сведениях о советских радиопереговорах в связи с этим инцидентом, которые Россия представила в ИКАО в 1991 году.

ИРЛАНДСКОЕ МОРЕ, ИРЛАНДИЯ 22 июня 1985 года

22 июня 1985 года взорвалась бомба, установленная в «Боинге-747» компании «Эйр Индия», когда самолет пролетал над

Ирландским морем. Все находившиеся на его борту пассажиры, а также члены экипажа погибли во время взрыва этого гигантского авиалайнера, ставшего первым объектом доказанного террористического акта на авиалиниях мира.

За две недели до этого, 6 июня 1985 года, произошло кровавое столкновение между сикхами и индусами в Золотом Храме Амритсар в индийском штате Пенджаб. Тогда припадении частей индийской армии на храм было убито 1200 человек. Среди них оказался и бывший президент так называемой Сикхской студенческой федерации — боевой террористической организации, объявленной индийским правительством вне закона. Лидеры этой организации поклялись отомстить за него, и, хотя достоверных доказательств обнаружено не было, предполагается, что именно Сикхская студенческая федерация ответственна за установку бомбы, на куски разорвавшей «Боинг-747» компании «Эйр Индия» над Ирландским морем 22 июня 1985 года.

Самолет, следовавший рейсом на Лондон, благополучно вылетел из Торонто вечером 21 июня.

На следующее утро, в 8 часов, когда «Боинг» входил в воздушное пространство Ирландии, авиадиспетчеры аэропорта «Шэннон» связались с экипажем авиалайнера. Было дано «добро» на следование в Лондон. Но через восемь минут самолет внезапно исчез с экранов радарного наблюдения аэропорта «Шэннон».

Сигналов бедствия от авиалайнера получено не было. Просто самолет мгновенно исчез. А ведь даже одновременный отказ всех четырех двигателей оставил бы время, чтобы послать сигнал бедствия.

В район предполагаемой катастрофы были немедленно отправлены спасательные лодки и вертолеты. Погода была плохая, облака висели на высоте около 150 м, дождь лил как из ведра. Вначале все считали, что причиной аварии стала плохая погода. Но прибывшие на место спасатели сразу отвергли эту версию, так как обломки «Боинга», найденные ими, были разбросаны в радиусе до восьми километров. Это явно указывало на то, что самолет взорвался задолго до падения в море.

На извлеченных из воды трупах не было спасательных жилетов, и это указывало на неожиданность взрыва. Обломки авиалайнера были не меньше 20 м², что говорило о чудовищной силе детонации.

В тот же день в «Нью-Йорк таймс» позвонил неизвестный, представившийся членом 10-го полка Сикхской студенческой

федерации и взявший на себя ответственность за данный взрыв. По его словам, он совершил это в знак протеста против индуистского империализма. Аналогичные звонки поступили в редакции многих европейских и индийских газет.

Непонятно, каким образом бомба оказалась на борту самолета, так как Канада незадолго до этого происшествия усилила контроль безопасности в международных аэропортах Монреаля и Торонто, и особенно строги эти меры были при отправлении самолетов компании «Эйр Индия», поскольку в службу аэропорта поступали звонки с угрозами.

Взрыв авиалайнера, ставшего первым объектом террористического акта на авиалиниях мира, унес жизни 329 человек.

МЫС КАНАВЕРАЛ, США 28 января 1986 года

«Челленджер» должен был совершить 25-й полет по программе так называемых «челночных» полетов. Его старт был отложен на три дня из-за плохой погоды. А в день трагедии время взлета было перенесено на два часа из-за того, что обледенели некоторые детали самого «челнока» и некоторое наземное оборудование. Однако не это явилось причиной самой страшной в истории американской космонавтики катастрофы.

«Челленджер» взлетел 28 января 1986 года в 11:38 утра и пролетел 74 секунды. Затем на высоте около пятнадцати километров, когда основные двигатели летательного аппарата должны были включиться на полную мощность, корабль превратился в огненный шар. Последними словами, услышанными с «Челленджера», были: «Понял вас, включаю двигатели». Огненный шар превратился в два столба белого дыма, а потом с неба посыпались обломки. Сначала лишь немногие из нескольких тысяч туристов, репортеров, официальных лиц и других зрителей, среди которых находились родители, двое детей и муж Кристи МакОлиф, поняли, что же произошло. И только когда ярко-оранжевый огненный шар в небе погас, вокруг наступила мертвая тишина.

Экипаж космического корабля состоял из семи человек: командира Фрэнсиса Скоби, пилота Майкла Смита, астронавтов Джудит Резник, Рональда МакНера, Эллисона Онизука, Грег-

ри Джарвиса и Кристи МакОлиф, учительницы средней школы из городка Конкорд (шт. Нью-Хэмпшир), которая должна была стать первым гражданским лицом в космосе. Она была выбрана на конкурсе, в котором участвовали тысячи претендентов. Ее ученики собирались смотреть сеанс связи со своей учительницей, проведенный из космоса.

На пресс-конференции, состоявшейся через несколько часов после катастрофы, глава программы «Шаттл» Джесс Мур заявил о создании специальной комиссии по расследованию причин, приведших к аварии. Все записи, все компьютерные программы, все оборудование, заверил он, будут проверены самым тщательным образом. Одновременно он опроверг утверждения, что на руководство НАСА оказывалось давление из Белого Дома с целью ускорить запуск космического корабля. «Не оказывалось никакого давления для того, чтобы форсировать выполнение данного проекта. В нашей программе безопасность экипажа всегда стояла на первом месте».

Президент Рональд Рейган лично объявил о создании комиссии по расследованию причин катастрофы, которую возглавил бывший госсекретарь США Уильям Роджерс. За четыре месяца работы комиссия опросила более 6 тыс. человек, связанных с подготовкой «Челленджера».

Поначалу причины катастрофы назывались следующие: холодная погода на мысе Канаверал; повреждение во внешнем топливном баке, в котором находилось более миллиона литров жидкого водорода и полмиллиона литров жидкого кислорода; пробоина в топливопроводе. При тщательном просмотре записи старта был обнаружен небольшой огонь в нижней части внешнего топливного бака. 2 февраля НАСА заявило, что ускорители на твердом топливе не были оборудованы надежной системой оповещения на случай поломки. 8 февраля стало известно, что еще за год до катастрофы «Челленджера» НАСА предупреждали, что оболочка ракетных ускорителей на твердом топливе может не выдержать, и подобное происшествие во время старта может привести к катастрофе.

9 марта военные водолазы, которые более месяца проводили интенсивные поиски, обнаружили капсулу с останками экипажа «Челленджера».

9 июня 1986 года был опубликован 256-страничный доклад специальной комиссии по расследованию причин катастрофы «Челленджера». В нем указывалось, что непосредственной причиной катастрофы стали неполадки в одном из элементов твердотопливного ускорителя, которые должны были быть устране-

ны еще на стадии производства. В докладе также указывалось, что штаб-квартира НАСА в Вашингтоне имела достаточно информации для того, чтобы потребовать устранения дефектов в элементах твердотопливных ускорителей. Было направлено 11 просьб об исправлении различных недостатков в конструкции ракеты, однако реакция на них никак не контролировалась, а компания «Мортон Тиокол», производящая ракеты для запуска, не предпринимала никаких действий для исправления недостатков. Было весьма точно установлено, что конкретно произошло в момент старта. Брак в прокладке топливного бака плюс воздействие холода привели к утечке горячих газов. Через это отверстие вырывались язычки пламени, которые увеличили его. Позже огонь прожег внешний топливный бак корабля, а также один из ускорителей. Это привело к отрыву ускорителя сразу после старта, он столкнулся с баком, пробив его. Жидкие водород и кислород смешались и вспыхнули. Взрыв буквально разорвал «Челленджер» на части.

Затем в период простоя программы были внесены сотни изменений как в дизайн аппаратуры, так и в систему безопасности. Программы безопасности НАСА были полностью пересмотрены. Был создан отдельный отдел по безопасности при НАСА, внимательно отслеживающий все, даже самые мелкие проблемы, возникающие в работе над космическими программами.

Полеты по программе «Шаттл» были возобновлены 28 сентября 1988 года, или более чем через два года после катастрофы «Челленджера».

ЛОКЕРБИ, ШОТЛАНДИЯ, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ 21 декабря 1988 года

Ни одна террористическая организация не взяла на себя ответственность за взрыв авиалайнера компании «Пан-Америкэн», вылетевшего из Лондона в Нью-Йорк 21 декабря 1988 года. При взрыве упавшего на землю авиалайнера погибло 259 человек, находившихся на борту самолета, и одиннадцать, находившихся на земле.

«Боинг-747» компании «Пан-Америкэн», рейс 103, вылетел из лондонского аэропорта «Хитроу» с опозданием на 25 минут в

18:25 21 декабря 1988 года. На его борту находилось 249 пассажиров и 10 членов экипажа, среди пассажиров было 35 студентов Сиракузского университета, обучавшихся за границей и возвращавшихся домой на рождественские каникулы, а также швед Brent Кариссон, главный представитель совета ООН по Намибии. Кариссон летел в Нью-Йорк, чтобы подписать Договор о предоставлении независимости Намибии.

Через 52 минуты, когда самолет, занимая высоту 10 тыс. м, пролетал над маленькой деревенькой Локерби, расположенной на юге Шотландии, на его борту взорвалась бомба, замаскированная под багаж и находившаяся в грузовом отделении.

Самолет взорвался настолько неожиданно и с такой силой, что экипаж не успел даже послать сообщение о происшествии. Обломки самолета были разбросаны по местности в радиусе 120 км. Тела лежали на полях, обезображенные до неузнаваемости.

Основная часть самолета, подобно объятый огнем ракете, рухнула рядом с бензозаправочной станцией на окраине Локерби. При этом загорелись бензоколонка, 12 близлежащих домов и несколько автомобилей, проезжавших в этот момент по автострате А-74 в Глазго.

Это была самая страшная авиакатастрофа в истории Великобритании и самая крупная за все время существования компании «Пан-Америкэн».

Компания Би-Би-Си напрямую транслировала ужасающие картины опустошающих пожаров, обугленных автомобилей и обломков самолета.

«Авиалайнер упал в 400 м от моего дома, — рассказывал репортерам пенсионер, полицейский Боб Кластер. — Огненный шар поднялся на высоту 100 м, а с неба посыпались обломки. Когда дым немного рассеялся, я увидел лежащие на дороге трупы. Было разрушено по крайней мере 12 домов».

Еще один свидетель катастрофы, Майк Карнахам, так описал ее: «Все небо вспыхнуло, и пошел огненный дождь».

Уже через неделю после катастрофы следственная комиссия установила, что причиной трагедии стал взрыв мощной бомбы, заложенной в переднем грузовом отсеке. На обломках были обнаружены микрочастицы пластиковой взрывчатки «Семтекс» чехословацкого производства, которую невозможно обнаружить с помощью обычных детекторов, применяемых в аэропортах. Следствие также выяснило, как бомба попала на борт самолета. Она находилась в коробке из-под японского телевизора, которую несколько вежливых молодых людей вос-

точного вида попросили доставить для своего друга двух студентов.

Трагизм катастрофы усугублялся тем, что и руководство компании «Пан-Америкэн», и правительственные круги были предупреждены о готовящемся взрыве, более того, имели время, чтобы его предотвратить, и не воспользовались этой возможностью.

Рейс 103 вылетал из Франкфурта на «Боинге-727»; в Лондоне транзитные пассажиры с багажом пересеживались в «Боинг-747», более подходящий для длительного перелета в Нью-Йорк.

Позднейшее расследование выявило, что пассажиры этого рейса подверглись более тщательному таможенному досмотру. Персонал посольства, планировавший вылет именно на этом самолете, был предупрежден об угрозе и сдал билеты. Но остальных пассажиров не предупредили и обрекли на гибель. Нашелся лишь один счастливчик, избежавший трагической участи: американский бизнесмен индийского происхождения Ясвант Сингх Басута засиделся в баре и прослушал объявление о посадке.

В течение многих месяцев после исследования остатков пластиковой взрывчатки вину возлагали на две палестинские террористические группировки: главное командование Народного фронта освобождения Палестины, возглавляемое Ахмедом Джабрилом, и революционный совет «Фатах» под предводительством Абу Нидала.

Позднейшее расследование Скотленд-Ярда, однако, привело к выводу о явно проиранском характере террористической группировки, организовавшей взрыв.

В ноябре 1990 года было установлено, что американское агентство по борьбе с распространением наркотиков регулярно пользовалось рейсом 103 для переброски осведомителей и чемоданов с героином с Ближнего Востока в Детройт.

Назир Халид Джафар из Детройта находился на борту «Боинга-747» и был задействован в операции. Как выяснилось позже, загрузка багажа во Франкфурте производилась без обычного таможенного досмотра, для того чтобы беспрепятственно транспортировать героин. Это делалось по взаимной договоренности между американским агентством по борьбе с наркотиками и властями Германии. Таким образом, вполне вероятно, что Джафар, бывший агентом или осведомителем агентства по борьбе с распространением наркотиков, сам того не ведая, доставил на борт самолета смертоносный груз.

Позднейшие результаты расследования не подтвердили эту

версию и привели к выводу, что бомба была установлена ливийскими террористами в отместку за рейд американских ВВС против ливийского лидера полковника Муамара Каддафи в 1986 году.

США и Великобритания потребовали выдачи двух ливийцев — офицеров разведки аль-Амина Халифа Фимаха и Абдельбассета Али Мохамеда аль-Меграхи. Именно эти двое, как к ноябрю 1991 году установило расследование, подложили бомбу, ставшую причиной гибели авиалайнера компании «Пан-Америкэн», в чемодане на Мальте.

Оба государства обратились в начале 1992 года в ООН с требованием ввести санкции против Ливии в том случае, если полковник Каддафи не выдаст террористов.

В марте 1992 года Совет Безопасности принял резолюцию № 731 с требованием к Ливии выдать двух подозреваемых для суда на территории Британии и США, а также предоставить доказательства, которые можно будет использовать против них.

Полковник Каддафи отказался, затем, согласившись выдать Фимаха и аль-Меграхи Лиге арабских государств, вновь изменил свое решение.

В конце марта Совет Безопасности ООН дал полковнику две недели на выполнение резолюции № 731, в противном случае Ливии грозили санкции, значительно сокращавшие воздушное сообщение с этой страной и ограничивающие ее дипломатическое присутствие в мире.

В ответ полковник Каддафи пригрозил прекратить поставки ливийской нефти в страны, поддерживающие данную резолюцию ООН.

Родственники и адвокаты погибших заявили, что интересы международной политики, а в особенности значение Сирии в войне в Персидском заливе, не позволяют следствию предать гласности все, что им стало известно о взрыве «Боинга-747», и тем более действовать на основании этих знаний.

Заявления президента США Буша о том, что Сирия получила пинок под зад, просто не вязались с фактами. В «Нью-Йорк таймс» от 30 марта 1992 года журналисты А. М. Розенталь и Стивен Эмерсон, написавшие в 1990 году в соавторстве с Брайном Даффи книгу «Падение авиалайнера рейса 103», заявили: «Бесспорные факты свидетельствуют, что базирующаяся в Сирии террористическая группировка под предводительством лидера Народного фронта освобождения Палестины главнокомандующего Ахмеда Джабрила запланировала и организовала

ряд террористических актов против авиалайнеров США, Англии и Израиля в октябре 1988 года.

Руководство операцией и ее финансирование осуществлялись из Ирана, стремившегося отомстить за сбитый американцами летом 1988 года иранский аэробус, в результате чего погибло около трехсот человек. В соответствии с данными разведки представители Ирана приезжали в Германию для контроля за операцией, чтобы лично убедиться, что взрывчатка и бомбы будут переданы по назначению.

Но их планы были нарушены арестом немецкой полицией сирийских террористов в октябре 1988 года. Джабрил, деятельность которого последние два года финансировалась Ливией, передал руководство и исполнение операции Ливии, имевшей собственную разветвленную террористическую инфраструктуру в Европе».

Международные эксперты позднее реконструировали последовательность событий. Иран финансировал этот террористический акт. Базирующиеся в Сирии террористы спланировали его. Ливийцы привели в исполнение. Почему выбрали именно рейс 103 «Пан-Америкэн»? Если верить Винсенту Канистраро, возглавлявшему расследование катастрофы со стороны ЦРУ и покинувшему Управление в 1990 году, группа Джабрила выбрала именно этот рейс потому, что, по их наблюдениям, его багаж обычно не подвергался тщательному таможенному досмотру во Франкфурте.

До сих пор никто так и не был осужден за взрыв самолета над Локерби, хотя виновные установлены.

В конце 1998 года дело, казалось, сдвинулось с мертвой точки, когда в Ливию с посреднической миссией направился глава ООН Кофи Ананд. Однако и тогда полковник Каддафи, который накануне пообещал выдать двух террористов, изменил своему обещанию.

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ, РОССИЯ

7 декабря 1995 года

Утром 7 декабря 1995 года Хабаровск был потрясен известием об исчезновении самолета «Ту-154». На его борту находилось 87 взрослых пассажиров, 1 ребенок и 8 членов экипажа.

В 2:43 ночи, с задержкой рейса на 7 часов по метеоусловиям, авиалайнер вылетел из Южно-Сахалинска, выполняя обычный рейс. Через час он должен был сесть в Хабаровске на дозаправку, а далее лететь на Улан-Удэ и Новосибирск.

Полет выполнялся экипажем хабаровского авиаотряда. Командир экипажа считался одним из самых опытных летчиков отряда.

Последняя связь с самолетом состоялась в 3:02. «Ту-154» находился в 148 км от Южно-Сахалинска, прошел порт Советская Гавань и находился на высоте 10 600 м. Не подав больше никаких сигналов и сообщений, лайнер просто исчез со всех радаров. По первоначальной информации, техническими средствами в небе было засечено горящее пятно. Если в 3:02 ночи было точно известно, что с самолетом все в порядке, то в 3:15 он уже пропал. Экипаж попрощался над Татарским проливом с диспетчерами Сахалина, отметил на вспомогательном пункте в Советской Гавани. Наступил десятиминутный интервал, когда наземные гражданские службы не видели его, а время очередной связи еще не подошло. «Ту-154» был единственным бортом, который летел в это время по этой трассе. За два часа до него по той же самой трассе нормально прошел «Ил-62».

Более десяти дней велись интенсивные поиски. Обломки самолета были найдены только 18 декабря; экипаж вертолета поисковиков обнаружил место падения «Ту-154». Пилоты увидели глубокую воронку 30 на 40 м, были обнаружены колеса, мелкие фрагменты авиалайнера, разбросанные по периметру воронки. По мнению специалистов, удар самолета в землю был почти перпендикулярным.

Был найден один из «черных ящиков» — тот, который записывает параметры полета. Он представляет собой ярко-оранжевый шар и находится в хвостовой части самолета. Второй «черный ящик», записывающий переговоры и команды экипажа, — такой же оранжевый шар — располагался под кабиной пилотов и так и не был обнаружен.

Ночью техническая комиссия вскрыла шар. Он был деформирован, записывающая лента имела разрывы, но информация на ней сохранилась. Поскольку это являлось важнейшим и единственным документом, «черный ящик» был направлен в Москву в научно-технический центр Межгосударственного авиационного комитета.

Весь снег на сопке Бо-Джауса, в которую врезался самолет, и вокруг нее был в буквальном смысле просеян. Первоначальное обследование места катастрофы дает веские основания пола-

гать, что ситуация на борту самолета перед гибелью была экстремальной и события развивались стремительно. Исходя из печального опыта прошлого, в таких ситуациях экипажи обычно на связь не выходят, пытаются справиться с бедой самостоятельно. Траектория падения лайнера составляла угол в 50° по отношению к крутому склону горы. В момент столкновения с землей он шел не от направления на Хабаровск, а наоборот, то есть падал 1–2 минуты, поворачиваясь по спирали. Самолет врезался в сопку в направлении, обратном полетному маршруту. Из-за быстрой потери высоты давление внутри самолета было выше, чем снаружи, — этим и объясняется колоссальный разрыв фюзеляжа. Топливо из баков испарилось, поэтому пожара на месте падения не было, а возникали лишь небольшие очаги возгорания при соприкосновении распыленного керосина с горячими деталями двигателей.

По найденным остаткам «Ту-154» специалисты определили, что в момент удара о землю он был совершенно целым.

Прокуратура, ФСБ и техническая комиссия до сих пор продолжают работать над версиями гибели самолета. Не исключаются террористический акт, столкновение с посторонним объектом, поражение боевым оружием, ошибки экипажа, технические факторы и, наконец, влияние природных сил.

ИРКУТСК, РОССИЯ 6 декабря 1997 года

6 декабря в 14:40 в Иркутске потерпел катастрофу военнотранспортный самолет «Ан-124» «Руслан». Погибли в самолете и сгорели на земле более 70 человек.

«Руслан» совершал рейс по маршруту Москва—Иркутск—Владивосток—Вьетнам. На борту самолета находилось 2 штурмовых самолета «Су-27», стоимостью около 30 млн. долларов каждый, проданных во Вьетнам, и экипаж «Руслана» в составе 16 пилотов и 30 техников. Самолет был максимально заправлен горючим, общий объем которого превышал 140 т.

Через 20 секунд после взлета с аэродрома иркутского авиазавода произошло непоправимое — самолет с выключенными двигателями упал на поселок авиастроителей, полностью распылившись при ударе о землю. Пилоты, несмотря на отказ трех

из четырех двигателей, до последнего пытались удержать машину. Впереди по курсу были многоэтажки, и экипаж сделал все возможное, чтобы исключить удар в дома, где находились тысячи человек. Летчики старались направить самолет, как минимум, в пространство над широкой улицей, а еще лучше — дотянуть до пустыря. Дотянуть не удалось, но тяжелую машину смогли отвернуть от многоэтажек. «Руслан» накренился влево. При падении левое крыло зацепило деревянный двухэтажный дом, от этого машину развернуло на 180°, и она рухнула на кирпичное четырехэтажное здание, задев стоящий рядом детский дом. Горючее из баков самолета разлилось по земле и тотчас воспламенилось.

По рассказам очевидцев, самолет падал совершенно бесшумно. В детском доме в это время был «тихий час», и все дети находились в здании. Из детей погибли от удушья 2 девочки, еще несколько детей были перевезены в ожоговый центр. Во дворе дома, куда упал самолет, стояла детская горка, на которой было 6 или 7 детей. Все они погибли прямо на глазах очевидцев. Пострадавшие здания и задний двор примыкающей к месту событий школы были моментально охвачены огнем. Практически никому не удалось спастись, очевидцы заметили только одного мужчину, прыгавшего с верхнего этажа здания.

В доме по адресу Гражданская, 45, который был полностью разрушен, проживало 108 человек. Первоначальная информация о 150 погибших, прошедшая по телевизионным каналам, подтверждения, к счастью, не получила. За неделю до катастрофы в поселке отключили подачу газа, что позволило избежать больших жертв и разрушений.

К утру 7 декабря пожар был локализован, однако отдельные очаги, в основном перекрытия зданий и несгоревшее топливо, еще дымились и периодически загорались.

Хвостовая часть самолета, оставшаяся практически неповрежденной, опиралась на соседнее со сгоревшим домом здание и создавала угрозу для работающих спасателей. Днем было принято решение сбросить хвост самолета на землю. Вечером 7 декабря из Москвы вылетел самолет с группой подрывников, чтобы по окончании спасательных работ обрушить стены домов. 8 декабря практически все остатки разрушенного самолета были убраны.

По официальным данным, в результате катастрофы погибло более 70 человек. Проведенные исследования начисто исключили ошибку пилотов и сняли скоропалительные обвинения в их адрес, поскольку и командир экипажа В. Иванов, и помощник

командира В. Федоров, считавшиеся высококлассными военными летчиками, в экстремальных условиях сделали все возможное, чтобы увести падающий самолет от жилого массива. Из 8 версий катастрофы, выдвинутых вначале, на сегодня осталось всего 3.

Первая, и основная, касается конструктивных особенностей двигателя Д-18Т, который установлен на этой уникальной машине. Могучий мотор, созданный конструктором Лотаревым, оказался подвержен помпажу, при котором нарушается плавный поток воздуха во входное сопло, что приводит к мгновенной его остановке. К сожалению, внутренние переговоры экипажа не сохранились — оба бортовых самописца оказались в эпицентре пожара и сгорели. На магнитофоне руководителя полетов осталось несколько эпизодов переговоров с «Русланом». 16-я минута с момента начала работы магнитофона: командир экипажа самолета запросил разрешение на взлет. Руководитель полета: «005, у земли тихо, взлет разрешаю». Через 1 минуту 20 секунд с земли проинформировали: «005, с левого двигателя выхлоп пламени». Ответить экипаж не успел. Через 7 секунд самолет рухнул. В эти короткие мгновения сидящие за штурвалом, возможно, переговаривались между собой, но речевой самописец сгорел. Подверженность двигателей самолета «Ан-124» помпажу известна давно. Первая в биографии гигантского судна катастрофа, 15 лет назад под Киевом, случилась именно по этой причине. За полтора десятка лет эксплуатации «Русланов» произошло около 30 случаев помпажа. По мнению специалистов, это единственное слабое место у воздушных гигантов, аналогов которым в мире нет.

Вторая версия, на которой настаивают некоторые члены комиссии, — отказ электронной топливно-регулирующей аппаратуры, что привело к остановке трех двигателей.

И наконец, третья версия, пока ни подтвержденная, ни опровергнутая окончательно, — качество самого топлива. Наиболее склонны ее придерживаться представители запорожского завода «Мотор-Січ» — производители моторов Д-18Т, — которые участвуют в работе комиссии в качестве экспертов. Тем не менее к иркутскому топливу претензий не было. Правда, доставленные из Вьетнама образцы горючего подтвердили, что в самолете заправка на треть оказалась без соответствующих зимних присадок. Поскольку «Руслан» больше суток стоял на морозе с полупустыми баками, вода, содержащаяся в горючем, превратилась в лед. Часть его осталась в топливе, а часть осела в виде инея на стенках топливного бака. При дозаправке горючее

еще больше перемешалось со льдом. А после запуска двигателей кристаллы начали оседать на решетке топливного фильтра. Образовавшаяся ледяная пробка при переводе силовых установок в форсированный режим работы сорвалась и заклинила механизм распределения горючего. Это могло привести к остановке сразу трех двигателей. Хотя, по словам специалистов, в конструкции Д-18Т предусмотрен автоматический обогрев фильтров. Кроме того, в системе имеется обходной путь поступления топлива в двигатель в случае их засорения.

Есть еще две версии, которые нельзя начисто отвергать. У одной из них немало сторонников, особенно среди иркутских авиастроителей. Они рассуждают просто: раз власти из всех вариантов сразу исключили диверсию, значит, это не случайно, стало быть, «Руслан» погиб по чьему-то злому умыслу. Во время загрузки самолета вокруг было много народу, и при желании любой мог сделать все, что угодно. По странному совпадению, все катастрофы с «Русланами», кроме первой, случившейся во время испытаний, происходили накануне выгодного контракта или в период его выполнения.

Еще одно неожиданное предположение сделал старейший сотрудник радиоэкологического мониторинга Гидрометеослужбы. «В день катастрофы, — писал он, — температура воздуха в Иркутске была 26 градусов ниже нуля при полном воздушном штиле. В таких погодных условиях над городом формируется атмосфера с малым процентным содержанием кислорода, то есть воздух насыщен выхлопными газами и смогом большого города (известно, что недалеко от места падения самолета находится ТЭЦ). Низкие температуры не дают массам горячего воздуха подниматься вверх, вследствие чего на границе аэродрома с городом создается разность температур и состава воздуха. По многочисленным наблюдениям специалистов, огромные «пузыри» теплого воздуха и смога висают над городом на высоте от 90 до 300 м, как раз на траектории взлета воздушного лайнера». При наличии всех этих обстоятельств, как полагает метеоролог, мог произойти срыв пламени.

По мнению специалистов, эта версия выглядит весьма правдоподобно, но для ее подтверждения или опровержения следовало бы провести натуральное моделирование ситуации путем задувки соответствующей смеси в двигатели прямо на стоянке. Возможно, это в какой-то степени помогло бы приблизить к выявлению истинных причин катастрофы.

ГАЛИФАКС, КАНАДА 2 сентября 1998 года

Новая реклама знаменитой авиакомпании была более чем необычной. Крупное фото: черный молитвенник с крестом, лежащий на крышке гроба. И подпись: «Самое подходящее чтение в дорогу. Для тех, кто летает на других, более дешевых авиалиниях». Во всем мире только одна компания — «Суисэйр» — могла позволить себе подобный черный юмор.

А все потому, что за последние тридцать лет ни один самолет с ярким швейцарским крестом на фюзеляже не разбился — это был поистине мировой рекорд безопасности! «Суисэйр» точна, как золотые часы, с гордостью говорили про свою знаменитую авиакомпанию швейцарцы. Но эти самые знаменитые золотые часы дали сбой 2 сентября 1998 года. Совершенно исправный «Макдонел-Дуглас» без каких-либо видимых причин упал в море. Трагедия произошла практически на следующий день после появления жутковатой рекламы на страницах одного из цюрихских журналов.

Это поистине мистическое обстоятельство стало первым в ряду странностей, связанных с катастрофой лайнера, следовавшего рейсом номер 111 из Нью-Йорка в Женеву. Причем по мере расследования причин его гибели количество загадок отнюдь не уменьшалось, их становилось все больше и больше. Оказалось, что в салоне первого класса погибшего пассажирского лайнера собрались очень непростые люди. Ближневосточный принц, родственник бывшего иранского шаха, два всемирно известных специалиста по борьбе со СПИДом, два физика из засекреченной лаборатории, два сотрудника ООН с довольно бурным и противоречивым боснийским прошлым. Более того, лайнер следовал в Швейцарию с довольно внушительным грузом бриллиантов, золота, ювелирных изделий, свежееотпечатанных банкнот!..

Можно с полной уверенностью сказать, что ни одна катастрофа последнего времени не вызывала столь бурной реакции всякого рода предсказателей, колдунов и звездочетов на Западе. «Марс находился в жесткой коллизии с Ураном, а потому самолет был обречен», — говорят теперь астрологи. «Великий Нострадамус предупреждал о падении ста одиннадцати ангелов в море», — заявляют прорицатели (вспомним номер рейса). «Аэробус погиб в районе традиционной сезонной активности НЛО», —

настаивают уфологи. В виртуальных кафе в сети Интернет бушуют споры, на страницах изданий, предпочитающих «развесистую клюкву» фактам, целыми гроздьями вызревают самые фантастические домыслы. При этом особенно часто сравнивают гибель «SR111» с другой трагедией, которая произошла приблизительно в том же районе всего два года назад.

Тогда, в 1996 году, из нью-йоркского аэропорта им. Кеннеди рейсом номер 800 вылетел гигантский аэробус авиакомпании «TWA». Время вылета — 20:18, количество пассажиров на борту — 229. Спустя несколько минут обломки взорвавшейся машины упали в залив. Проходит два года, и опять-таки ровно в 20:18 из того же аэропорта вылетает швейцарский аэробус «SR111». Через час он обрушивается в залив Пегги Коув, обрывая жизнь всех пассажиров и членов экипажа. И вновь число жертв составляет 229!

Этих двух совпадений уже достаточно для самых невероятных предположений. Но есть и третье совпадение, о котором стало известно относительно недавно. Среди погибших пассажиров лайнера «TWA» был Боб Миллер, мэр города Тенафли в Канаде. Не успели жители Тенафли оплакать покойного главу муниципалитета, как жестокая судьба отняла у них нового мэра — Торкильда Албертсена, который находился на борту «SR111». «Возможно, новому мэру нашего города не стоит летать на самолетах», — грустно шутили местные газетчики...

Многие отмечали, что телерепортаж о подъеме с океанского дна затонувших остатков швейцарского аэробуса иногда напоминал съемки двухгодичной давности. Тогда искали «черные ящики» «TWA800», теперь — «SR111». И тогда, и теперь — мрачная, тягостная обстановка: хмурый вечер, лодки спасателей медленно двигаются сквозь густое месиво плавающих в мутной холодной воде обломков дерева и пластика.

Сходство двух трагедий заставляет очень многих пытаться постичь тайный смысл этих событий. Все чаще слышны голоса о «роковой обреченности» швейцарского лайнера, о том, что 229 человеческих жизней были будто бы «принесены в жертву», будто бы никто на борту аэробуса уже не надеялся спастись и просто готовился к самому худшему...

И это действительно подтверждается бесспорными фактами. Оказывается, узнав о неполадках на борту, пассажиры «SR111» в течение долгих 16 минут сохраняли необычное, почти противостественное спокойствие, хотя почему в подобных случаях надо немедленно впадать в панику, тоже непонятно. «Нет, никакой паники не наблюдается», — доложила командиру экипажа Урсу

Циммерману старшая стюардесса (эта фраза хорошо различима в записи бортового магнитофона, обнаруженного на дне залива вместе с «черными ящиками»). «Пассажиры остаются на своих местах?» — уточнил пилот и получил утвердительный ответ.

А вот что действительно удивительно, так то, что мало кто из пассажиров надел спасательный жилет. Они уже знали, что самолет будет совершать экстренную посадку — скорее всего, на воду. У них было целых 16 минут для подготовки к этому. И только несколько человек воспользовались жилетами. Неужели настолько непоколебима была вера в надежность «Суисэйр»? Настолько невозмутимы оставались стюардессы? Или всему виной необъяснимый приступ апатии, непонятого оцепенения, которое сковало буквально всех находившихся на борту, включая пилотов?

Сегодня многие родственники погибших обвиняют команду экипажа Циммермана в том, что он слишком поздно начал снижение, слишком долго колебался, принимая жизненно важные, в прямом смысле этого слова, решения. Так, судя по записи его переговоров с землей, расшифрованной после обнаружения «черных ящиков», Циммерман сначала «забыл», что поблизости, всего в 75 км, находится аэропорт города Галифакса. Обнаружив неполадки, он собирался поворачивать самолет на Бостон, до которого было более 350 км! Чем можно объяснить столь внезапный приступ крайней несообразительности у опытного пилота с 20-летним стажем? Да и пассажиры «SR111» вели себя вовсе не так, как свойственно людям в минуту смертельной опасности. Они практически не проявляли признаков беспокойства. В хвостовом салоне экономического класса многие продолжали спокойно доедать свой ужин! Более того — в момент столкновения лайнера с поверхностью океана в салоне работали экраны нескольких телевизоров. Демонстрировался фильм, как это обычно принято на сверхдальних рейсах. То есть ни экипаж, ни пассажиры к экстренному приводнению не готовились.

А за штурвалом самолета в это время никого не было. Когда обломки самолета были извлечены из морских глубин, стало понятно, что пилоты покинули кабину перед крушением: один из них вышел в пассажирский салон, а другой, вероятно, спустился в грузовой отсек. Зачем? Возможно, пилоты пытались отыскать источник дыма.

Запах гари впервые ощутили в кабине за те самые 16 минут до гибели самолета. За это время второй пилот и стюардессы несколько раз прошли по салонам, безуспешно пытаясь обнаружить, откуда же распространяется неприятный запах перегорев-

шей электропроводки. Примечательно, что среди пассажиров швейцарского «Макдонел-Дугласа» находилась Мэрилин Джунод — один из самых известных в Соединенных Штатах экспертов по запахам из корпорации «Интерн Флэйворс энд Фрейгрансиз». Благодаря своему обостренному за пятнадцать лет дегустаторской практики обонянию эта дама заслужила славу «одного из лучших носов в Нью-Йорке». «Запах дыма? Да она почуяла бы его за милю!» — заявил журналистам ее коллега Билл Долтон. Возможно, в голливудском фильме тонкое обоняние Мэрилин Джунод помогло бы спасти 229 жизней. В реальности же этого не произошло.

В кино обычно происходит и другое «чудо»: в самый напряженный момент один из пассажиров поднимается с места и объявляет, что он — военный летчик высочайшего класса. И готов принять на себя управление аэробусом. По иронии судьбы в салоне первого класса был именно такой человек. В списке пассажиров он зарегистрировался под именем Бандара аль-Сауда. Полное же его имя звучало так: принц Бандар бин Сауд бин Саад бин Абдул Рахман. Ему было 43 года, он приходился внучатым племянником ныне правящему королю Саудовской Аравии. Принц Бандар бин Сауд по праву считался одним из лучших летчиков королевства, он пилотировал не только спортивные самолеты и истребители, но и крупные транспортные воздушные суда. Он имел все те же 16 минут на то, чтобы предложить помощь экипажу. Принц остался сидеть в своем кресле... Итак, пассажиры замерли в странном оцепенении. А может, они не знали об опасности? Самолет медленно снижается, кабину постепенно заволакивает клубами дыма. Наконец, за шесть минут до столкновения с поверхностью воды полностью отключается вся электроника — вплоть до «черных ящиков». Люди в темном аэробусе утрачивают всякую возможность хоть как-либо влиять на происходящее.

Очень многие сегодня пытаются понять, почему жестокой судьбе было угодно обрушиться в море гигантский аэробус. Уже на следующий день начались разнообразнейшие спекуляции на теме и «независимые журналистские расследования» с единственной целью — вычислить того единственного пассажира, из-за которого якобы пострадал все остальные. Сезон «охоты на ведьм» был открыт неонацистами. По каналам всемирной сети Интернет были распространены циничные «поздравительные открытки». Лидеры неонацистских группировок из Скандинавии, США и Австралии поздравляли мировое сообщество с гибелью человека по имени Джонатан Манн. «Его смерть означа-

ет, что в мире теперь станет еще меньше гомосексуалистов и наркоманов», — гласил текст этого послания.

Доктор Манн, хоть и не наследный принц, был, пожалуй, самым знаменитым из пассажиров погибшего лайнера. В 1980 году он вошел в историю человечества как человек, который первым предупредил мир о глобальной угрозе эпидемии СПИДа. В научных кругах его называли «первооткрывателем» этой страшной болезни. Он проработал несколько лет в Африке и был одним из первых европейцев, столкнувшихся с загадочным в то время вирусом. Тогда Джонатан Манн призвал всех медиков планеты к крестовому походу против новой заразы. В 1986 году он возглавил программу Всемирной организации здравоохранения по борьбе со СПИДом. Тогда же профессор Манн начал вести исследования по разработке вакцины. Ему помогала супруга Мари-Лу Клеменс, которая в свое время сделала очень многое для открытия вакцины, обуздавшей эпидемию гепатита. Мир с надеждой следил за их опытами — супругов Манн журналисты прозвали «ангелами анти-СПИДа».

Никто не мог оспорить негласный титул Джонатана Манна — «человек номер один в борьбе с чумой XX века». Однако всемирная известность доктора основывалась не только на его профессиональных достижениях. В отличие от многочисленных снобов в белых халатах он не брезговал общением с лидерами общественных движений гомосексуального толка, которые проводили шумные акции в защиту ВИЧ-инфицированных. Доктор Манн постоянно подчеркивал, что гомосексуалисты страдают от СПИДа неизмеримо чаще, чем остальные общественные прослойки. «Этих людей нельзя отвергать, необходимо помогать им, завоевывать их доверие и дружбу», — говорил профессор. Однажды он даже принял активное участие в акции протеста в Вашингтоне, в ходе которой представители сексуальных меньшинств бросали через ограду Белого Дома урны с пеплом своих друзей, умерших от СПИДа.

Незадолго до рокового дня 2 сентября 1998 года Джонатан Манн сделал чрезвычайно важное открытие. Он пришел к выводу, что следующий 1999 год будет ознаменован небывалой прежде вспышкой эпидемии СПИДа. «Это будет страшный удар по человечеству, — заявил Манн журналистам. — Нужно подготовиться к натиску заразы, нужно предупредить мир». Именно с этой целью профессор и вылетел из Нью-Йорка в Женеву, где собирался выступить с тревожным докладом на конференции ООН по поводу поиска вакцины против СПИДа. Даже в пути знаменитый ученый продолжал работать: включив

портативный компьютер, он делал наброски к предстоящему докладу.

Но доктору и его супруге не суждено было долететь до Женевы — примерно через час после взлета в салоне запахло дымом... Профессор Манн так и не успел предупредить мир. Его останки были обнаружены и опознаны только к утру следующего дня.

Неподалеку от супругов Манн в салоне первого класса находился еще один человек, имевший немало врагов. Принц Бандар бин Сауд — тот самый военный летчик, который мог бы предложить свою помощь экипажу. Лидеры антисаудовской оппозиции объявили, что гибель принца Бандара стала «заслуженной карой небес за грехи» и, следовательно, повлекла за собой гибель остальных неповинных людей. Согласно версии недоброжелателей принца, он чересчур неводержанно вел себя в Нью-Йорке, куда приехал погостить к своему влиятельному родственнику принцу Бандару бин Султану (нынешнему послу Саудовской Аравии в Вашингтоне), поэтому всемогущий Аллах положил конец беспутствам аравийского плейбоя: «демоны мщения растерзали пассажирский самолет».

В другой трактовке трагических событий 2 сентября «демоны мщения» уступают место разгневанным инопланетянам. Эту гипотезу выдвинул известный американский уфолог Бенджамин Хастингс. Он обратил внимание общественности на то, что в списке пассажиров рейса номер 111 были имена двух известных ученых-физиков — доктора Киндер-Гейгера и доктора Спанне. Эти имена хорошо знакомы всем, кто хоть раз слышал довольно живучую легенду о том, что в пятидесятых годах в штате Нью-Мексико были якобы обнаружены обломки инопланетного космического корабля, потерпевшего крушение; эти обломки, а также тела погибших пришельцев были тайно перевезены в засекреченную лабораторию исследовательского центра Брукхавен в штате Нью-Джерси.

Доктор Киндер-Гейгер был ведущим специалистом в группе теории ядра в Брукхавене. Там же работал и доктор Спанне — известный специалист по рентгеновскому излучению. Согласно версии уфолога, инопланетяне решили уничтожить этих ученых в отместку за гибель своих соплеменников.

А вот предположения тех, кто обращает внимание не на список пассажиров погибшего лайнера, а на его груз, выглядят гораздо менее фантастическими. Известно, что сразу после катастрофы район падения воздушного судна в море был блокирован военными сторожевыми судами и вертолетами. Правительство Канады выступило с резким предупреждением в адрес

«охотников за сокровищами», которые как стервятники немедленно слетелись в Канаду со всего мира. «В отношении аквалангистов и ныряльщиков, пытающихся вести поиски груза погибшего воздушного судна, будут приниматься самые жесткие меры», — указывалось в правительственном заявлении.

Однако совершенно не удивительно, что охотники за сокровищами, не смотря на риск, пытаются пробраться к месту катастрофы. Как мы уже упоминали, в грузовом отсеке швейцарского самолета были деньги — свыше пятидесяти килограммов банкнот крупного номинала в специальных несгораемых контейнерах. Валюта предназначалась для отделения «Америкэн Бэнк» в Женеве. Точная сумма сообщена не была — известно лишь, что деньги до сих пор не найдены. Помимо толстых пачек долларов и швейцарских франков на борту «SR111» был еще металлический ящик с бриллиантами и несколько контейнеров с золотыми часами. Кроме того, в списке утраченных драгоценностей значатся пять килограммов ювелирных украшений из золота и платины.

И все же валюта, золото и бриллианты — не главная ценность, которую перевозили в грузовом отсеке швейцарского аэробуса. «Художник» — так называлась утраченная ныне картина Пабло Пикассо. Она находилась в обычном (не противоударном и водонепроницаемом) контейнере и была застрахована на смешную сумму в 20 долларов — словно самый заурядный груз. «Картина, по-видимому, безвозвратно утрачена», — говорится в пресс-релизе авиакомпании «Суисэйр». Так что любителям искусства остались только репродукции на страницах альбомов да электронные копии в Интернете.

Известие о том, что шедевр Пикассо находился на борту разбившегося лайнера, потрясло многих. И не только потому, что пропало бесценное произведение искусства. Знатоки напомнили, что эта картина имеет роковую историю. «Ни в коем случае не следовало брать ее с собой в самолет!» — заявил известный нью-йоркский искусствовед Патрик Макгонелл. По его сведениям, по меньшей мере четверо бывших владельцев «Художника» умерли насильственной смертью. Среди них, в частности, был известный британский коллекционер барон Тотенберг.

«Достаточно взглянуть на изображение — и вы почувствуете пронзительную грусть, болезненную раздвоенность образа», — так отзывается о «Художнике» автор искусствоведческой энциклопедии, изданной в Лондоне в 1997 году. «От картины веет каким-то возвышенным, небесным холодом», — признавался покойный барон Тотенберг. После гибели очередного владельца портрет был в 1995 году продан на аукционе Кристи за 800 тыс.

фунтов стерлингов (около полутора миллионов долларов) анонимному покупателю. Не исключено, что новый владелец картины тоже находился на борту швейцарского лайнера в тот роковой вечер 2 сентября.

Бесспорно, история погибшего самолета богата загадками и пугающими совпадениями. Однако, рассуждая о каком-то «высшем смысле» и «безжалостной логике судьбы», нельзя забывать о личной трагедии каждого из 229 пассажиров и их близких, наблюдавших жестокий эпилог трагедии по каналу теленовостей. О том, что наряду с принцами и великими учеными билеты на роковой рейс приобрели самые обычные люди. Милая старушка Джей Джэйсен, ветеринар с 40-летним стажем, безвозмездно работавшая в клинике для бездомных животных. Старенький доктор Уильямс, летевший на конференцию по проблемам сердечно-сосудистых заболеваний. Лори Моран, тренер по фигурному катанию, чью смерть оплакивали десятки нью-йоркских ребятишек из спортивной секции. Их всех не стало в одночасье — осталось только многокилометровое пятно керосина на поверхности залива и страшные приметы катастрофы — плавающие среди обломков самолета страничка из школьной тетрадки по математике, потертый докторский саквояж, размокшие фотографии...

3 сентября напротив здания ООН в Нью-Йорке были спущены флаги всех 185 государств — членов этой организации. На борту лайнера находились швейцарцы, американцы, англичане, иранцы, французы, афганцы, немцы, греки, граждане Югославии, Китая и Канады.

И все же у этой жуткой истории, которая сильно напоминает мрачный «готический» роман о роковом проклятии, есть неожиданное счастливое продолжение. Только одна деталь, но она будто подает надежду на то, что удар судьбы можно предотвратить. Вскоре после гибели аэробуса выяснилось, что одному из более чем двухсот обреченных, имевших на руках билет на рейс 111 компании «Суисэйр», все-таки удалось остаться в живых.

Этого человека зовут Марк Россе. Он — первая ракетка Швейцарии, олимпийский чемпион по большому теннису, завоевавший высшую награду игр в Барселоне в 1992 году. Вечером 2 сентября двухметровый рыжеволосый швейцарец уже вышел из отеля — у подъезда его ждал желтый нью-йоркский таксомотор, готовый отвезти в аэропорт, откуда вылетал рейс 111 в Женеву. И внезапно Россе передумал.

В его случае рецепт выживания был прост: лишний бокал мартини, полминуты раздумий и обычное человеческое нежела-

ние ехать в аэропорт, стоять в очередях на паспортном контроле, потом несколько часов томиться в салоне огромного летающего лайнера. Зато Марку очень захотелось прямо сейчас пойти на корт «Флашинг Медоуз» и сыграть партию с хорошим приятелем. И он отправил роковое такси восвояси. А сам пошел играть в теннис.

О катастрофе он узнал лишь спустя несколько часов из выпуска новостей по телевизору. «Я был в шоке, — вспоминал он позже. — Я всю ночь провел перед телевизором». Иногда ему казалось, что он находится не в уютном гостиничном номере, а там, в заливе Пегги Коув, — среди обломков «Макдонел-Дугласа». «Теперь я верю в судьбу», — заявил он журналистам. Звезда тенниса был бледен, небрит и растерян, но абсолютно убежден в главном: «Теперь я точно знаю, что надо жить, радуясь каждой минуте».

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ АВИАКАТАСТРОФ СТОЛЕТИЯ (в скобках дано количество жертв)

1913, 17 октября, дирижабль LZ-18 взорвался в воздухе, Иоханнисталь, Германия, (28).

1921, 24 августа, английский дирижабль разломился на две части и упал в реку Хамбер, (44).

1922, февраль, итальянский дирижабль Т-34 потерпел катастрофу из-за ошибки экипажа, (34).

1923, 21 декабря, французский дирижабль «Диксмуде» потерпел катастрофу из-за удара молнии, (50).

1930, 5 октября, дирижабль R-101 взорвался в Бёвэ, Франция, во время своего первого полета, (44).

1933, 4 декабря, упал в воду и разрушился американский дирижабль «Акрон», самая страшная катастрофа дирижабля, (73).

1935, 18 мая, на московском Центральном аэродроме потерпел катастрофу самолет «Ант-20» «Максим Горький», Москва, СССР, (47).

1937, цеппелин «Гинденбург» сгорел при посадке в Лейкхерсте, США, (36).

1946, 30 мая, катастрофа американского транспортного самолета в штате Нью-Йорк, США, (42).

1953, 3 мая, во время сильной бури разбился первый в мире реактивный лайнер «Комета-1 G-ALYV», Калькутта, Индия, (43).

1953, 18 июня, самолет «С-124» ВВС США в результате отказа двигателей упал и сгорел под Токио, Япония, (129).

1956, 30 июня, два самолета столкнулись над Большим Каньоном, Аризона, США, (128).

1958, 14 августа, на западе Ирландии разбился самолет компании KLM, (99).

1958, 17 октября, в районе города Канаши, Чувашия, СССР, потерпел катастрофу «Ту-104», (65).

1960, 16 декабря, «DC-8» и грузовой самолет столкнулись над Нью-Йорком, США, (137).

1962, 16 марта, «Летающий Тигр» бесследно исчез в районе Тихого океана, (107).

1962, 3 июня, французский «Боинг-707» разбился при взлете в Париже, (130).

1962, 22 июня, французский «Боинг-707» разбился в шторм, Гваделупа, (113).

1963, 3 июня, «DC-7» разбился в Тихом океане недалеко от Британской Колумбии (101).

1963, 29 ноября, «DC-8F» разбился сразу после вылета из Монреаля, (118).

1965, 20 мая, пакистанский «Боинг-720В» разбился в каирском аэропорту, (121).

1966, 24 января, «Боинг-707» разбился на склонах Монблана, на границе Франции и Италии, (117).

1966, 4 февраля, «Боинг-727» японских авиалиний упал в Токийский залив, (133).

1966, 29 февраля, «Боинг-707» авиакомпании «Фуше» загорелся в воздухе и врезался в гору, Перу, (123).

1966, 5 марта, «Боинг-707» разбился на склоне горы Фудзи, Япония, (124).

1966, 24 декабря, «СL-44» армии США упал на деревню в Южном Вьетнаме, (129).

1967, 27 января, «Аполло-1» сгорел с экипажем во время предполетных тестов, (5).

1967, 20 апреля, швейцарский самолет разбился в Никосии, Кипр, (126).

1967, 11 ноября, под Свердловском, СССР, из-за неисправности локатора потерпел катастрофу «Ил-18», (130).

1968, 20 апреля, южноафриканский «Боинг-707» упал при взлете в Виндхуке, Намибия, (122).

1969, 16 марта, самолет «DC-9» разбился после взлета из Маракайбо, Венесуэла, (155).

1970, 15 февраля, доминиканский «DC-9» из-за резкого па-

дения мощности двигателей рухнул в море после вылета из Санто-Доминго, (102).

1970, 3 июля, британский авиалайнер упал недалеко от Барселоны, Испания, (112).

1970, 5 июля, канадский «DC-8» упал недалеко от международного аэропорта в Торонто, (108).

1970, 9 августа, перуанский самолет упал после вылета из Куско, Перу, (101).

1971, 30 июля, «Боинг-727» и боевой самолет «F-86» столкнулись над городом Мориока, Япония, (162).

1971, 30 июня, «Союз-11», разгерметизация при возвращении на Землю, (3).

1971, 4 сентября, «Боинг-727» разбился на склоне горы недалеко от Жюно, шт. Аляска, США, (111).

1972, 18 июня, в окрестностях Лондона, Великобритания, разбился самолет «Трайидент» авиакомпании BEA, (118).

1972, 14 августа, «Ил-62» восточногерманских авиалиний разбился при взлете в Берлине, (156).

1972, 13 октября, «Ил-62» восточногерманских авиалиний разбился под Москвой при заходе на посадку в сложных метеоусловиях, (176).

1972, 3 декабря, испанский авиалайнер разбился сразу после вылета с Канарских островов, (155).

1972, 29 декабря, пассажирский лайнер «Локхид Тристар» разбился при подлете к международному аэропорту Майами, (101).

1973, 22 января, «Боинг-707» вспыхнул и сгорел при посадке в аэропорту Кано, Нигерия, (176).

1973, 21 февраля, ливийский авиалайнер сбит израильскими истребителями над Синаем, АРЕ, (108).

1973, 10 апреля, британский самолет разбился во время снежной бури в Базеле, Швейцария, (104).

1973, 3 июня, советский сверхзвуковой самолет «Ту-144» разбился во время показательного полета недалеко от Гуссанвиль, Франция, (14).

1973, 11 июля, бразильский «Боинг-707» разбился при подлете к аэропорту «Орли», Париж, (122).

1973, 23 декабря, французский авиалайнер «Каравель» разбился в Марокко, (106).

1974, 3 марта, турецкий «DC-10» разбился недалеко от Парижа из-за разгерметизации грузового отсека, (346).

1974, 23 апреля, «Боинг-707» компании «Пан-Америкэн» разбился в Бали, Индонезия, (107).

1974, 27 апреля, на взлете в ленинградском аэропорту «Пулково», СССР, потерпел аварию «Ил-18В», (118).

1974, 14 августа, сгорел «Ил-62» авиакомпании «Интерфлут», Шенефельд, ГДР, (156).

1974, 4 декабря, голландский «DC-8» разбился в шторм недалеко от Коломбо, Шри-Ланка, (191).

1975, 4 апреля, «Гэлэкси С-5В» ВВС США, с детьми-сиротами на борту, разбился после взлета недалеко от Сайгона, Вьетнам, (172).

1975, 24 июня; «Боинг-727» разбился во время бури в аэропорту им. Кеннеди, Нью-Йорк, США, (113).

1976, 3 августа, «Боинг-707» врезался в склон горы недалеко от Агадира, Марокко, (188).

1975, 20 августа, чехословацкий «Ил-62» разбился при посадке в Дамаске, Сирия, (126).

1976, 5 марта, во время снижения для захода на посадку в Воронеже, СССР, при разгерметизации салона потерпел катастрофу «Ил-18», (127).

1976, 10 сентября, британский «Трайидент» и югославский «DC-9» столкнулись недалеко от Загреба, Югославия, (176).

1976, 19 сентября, турецкий «Боинг-707» разбился в горах на юге Турции, (155).

1976, 13 октября, боливийский «Боинг-707» разбился в Санта-Круз, Боливия, (100).

1976, 28 декабря, советский «Ту-104» разбился в аэропорту Шереметьево, Москва, (72).

1977, 13 января, советский «Ту-104» взорвался над Алматы, Казахстан, (90).

1977, 27 марта, два «Боинга-747» столкнулись на взлетно-посадочной полосе аэропорта Тенерифе на Канарах, (582).

1977, 19 ноября, «Боинг-727» разбился на Мадейре, (130).

1977, 4 декабря, малазийский «Боинг-737» был захвачен террористами и взорвался в воздухе над проливом Джохор, Малайзия, (100).

1978, 1 января, индийский «Боинг-747» взорвался и упал в море под Бомбеем, Индия, (123).

1978, «Боинг-727» и «Сессна-172» столкнулись в воздухе над Сан-Диего, шт. Калифорния, США, (150).

1978, 15 ноября, чартер «DC-8» разбился недалеко от Коломбо, Шри-Ланка, (183).

1978, 23 декабря, в 3 км от Палермо, Италия, упал в море «DC-9», (108).

1979, 25 мая, «DC-10» разбился после взлета в международном аэропорту «О'Хара», Чикаго, США, (275).

1979, 17 августа, два самолета «Аэрофлота» «Ту-134А» столкнулись в воздухе над Украиной, СССР, (179).

1979, 26 ноября, пакистанский «Боинг-707» разбился недалеко от Джидды, Саудовская Аравия, (156).

1979, 28 ноября, новозеландский «DC-10» врезался в гору Эребус в Антарктиде, (257).

1980, 21 января, иранский «Боинг-727» разбился в горах недалеко от Лакстарака, (128).

1980, 25 апреля, «Боинг-727» разбился в аэропорту Санта-Круз-де-Тенерифе на Канарских островах, (146).

1980, 7 июля, в районе Алма-Аты, СССР, сразу после взлета разбился «Ту-154Б-2», (163).

1980, 19 августа, самолет «Тристар» саудовских авиалиний сгорел после аварийной посадки в Рияде, (301).

1981, 1 декабря, югославский «DC-10» врезался в гору на Корсике, Франция, (174).

1982, апрель, китайский авиалайнер рейсом из Кантона разбился под Гулином, (112).

1982, 8 июня, бразильский самолет разбился под Форталезой, (137).

1982, 28 июня, в Белоруссии, СССР, потерпел катастрофу «Як-42», (132).

1982, 9 июля, «Боинг-727» компании «Пан-Америкэн» разбился после взлета в аэропорту «Кеннер», Луизиана, США, (153).

1983, 1 сентября, южнокорейский «Боинг-747» сбит советским боевым самолетом после нарушения советского воздушного пространства, (269).

1983, 8 ноября, над городом Лубанго, Ангола, по ошибке был сбит ракетой пассажирский «Боинг-737», (130).

1983, 27 ноября, колумбийский «Боинг-747» разбился недалеко от аэропорта «Барахас», Мадрид, Испания, (183).

1984, 15 октября, на взлетно-посадочной полосе аэропорта города Омска, СССР, «Ту-154» столкнулся с топливозаправщиком, (более 150).

1985, 19 февраля, испанский «Боинг-727» врезался в телевизионную вышку на горе Оиз, Испания, (148).

1985, 3 мая, в небе над Львовом, Украина, СССР, столкнулись «Ту-134» и «Ан-26», (94).

1985, 22 июня, индийский «Боинг-747» упал в море на юге Ирландии, (329).

1985, 10 июля, под городом Учкудук, Узбекистан, СССР, разбился «Ту-154Б-2», (200).

1985, 2 августа, самолет компании «Дельта» разбился в между-

народном аэропорту Даллас—Форт Уорт, шт. Техас, США, (133).

1985, 12 августа, японский «Боинг-747» врезался в гору Огура, Япония, (520).

1985, 12 декабря, «DC-8» компании «Эрроу» разбился после взлета в Гэндэр, шт. Ньюфаундленд, Канада, (256).

1986, 28 января, космический корабль «Челленджер» взорвался сразу после старта с мыса Канаверал, США, (7).

1986, 31 марта, мексиканский «Боинг-727» разбился на северо-западе от Мехико, (166).

1987, 9 мая, сразу после взлета из варшавского аэропорта разбился «Ил-62» польской авиакомпании «ЛОТ», (183).

1987, 16 августа, «MD-82» компании «Нортвест» разбился и упал на оживленную улицу Детройта, шт. Мичиган, США, (156).

1987, 26 ноября, южноафриканский «Боинг-747» упал в Индийский океан недалеко от о-ва Маврикий, (160).

1987, 29 ноября, северокорейские террористы взорвали южнокорейский «Боинг-747», самолет упал в море недалеко от Бирмы, (115).

1988, 19 января, китайский «Ил-18» разбился в горах, (108).

1988, 17 марта, «Боинг-727» авиакомпании «Авианка» разбился после взлета, США, (136).

1988, 3 июля, иранский аэробус «А-300» сбит огнем корабля ВВС США «Винсенн» над Персидским заливом, (290).

1988, 19 октября, во время захода на посадку разбился «Боинг-737» авиакомпании «Индиан эйрлайнз», (130).

1988, 21 декабря, «Боинг-747» компании «Пан-Америкэн» разбился под Локерби, Шотландия, (270).

1989, 8 февраля, «Боинг-707» разбился в горах на Азорских островах, Португалия, (144).

1989, 7 июня, суринамский «DC-8» разбился недалеко от аэропорта «Парамарибо», Суринам, (166).

1989, 19 июля, «DC-10» компании «Юнайтид» разбился при посадке из-за неисправной гидравлики в Сиу-Сити, шт. Айова, США, (111).

1989, 3 сентября, недалеко от Гаваны, Куба, разбился кубинский «Ил-62», (214).

1989, 19 сентября, французский «DC-10» взорвался в воздухе над Нигером по пути из Чада в Париж, (171).

1989, 21 октября, в Лас-Меситасе, Гондурас, врезался в гору «Боинг-727», (131).

1990, 2 октября, китайский «Боинг-737» был угнан террористами и разбился при заходе на посадку в Кантоне, США, врезавшись в самолет на земле, (120).

- 1990, 21 ноября, советский «Ил-62» разбился в Якутске, (176).
- 1991, 26 мая, австрийский «Боинг-767-300» взорвался через 16 минут после взлета из Бангкока и упал в тайландские джунгли, (223).
- 1991, 11 июля, нигерийский «DC-8» разбился при посадке в Дждиде, Саудовская Аравия, (261).
- 1992, 31 июля, аэробус «А-310» авиакомпании «Тай эйруэйз» врезался в скалу в Непале, (113).
- 1992, 27 августа; советский «Ту-134» разбился при заходе на посадку недалеко от города Иваново, Россия, (83).
- 1992, 28 сентября, во время захода на посадку в аэропорт Катманду, Непал, разбился аэробус «А-300» пакистанской авиакомпании, (167).
- 1992, ноябрь, из-за вибрации правого двигателя разбился «Боинг-737», Китай, (141).
- 1992, 22 декабря, недалеко от Триполи, Ливия, ливийский «Боинг-727» столкнулся в воздухе с истребителем «МиГ-23», (157).
- 1993, 8 февраля, в небе над Тегераном, Иран, столкнулись «Ту-134» иранской авиакомпании и истребитель-бомбардировщик «Су-24», (134).
- 1993, 19 мая, в Колумбии взорвался в воздухе «Боинг-727», (133).
- 1993, 21 ноября, в горах Македонии, в районе аэропорта города Охрид разбился «Як-42», арендованный македонской компанией у саратовского авиапредприятия, (115).
- 1994, 3 января, российский «Ту-154» разбился после взлета в 3 км от Иркутска, (124).
- 1994, 6 июня, в окрестностях Сианя, Китай, разбился «Ту-154М» китайской авиакомпании «Сибэй», (159).
- 1994, 8 сентября, при посадке в Питтсбурге, США, потерпел катастрофу «Боинг-737», (132).
- 1995, 7 декабря, «Ту-154» компании «Хабаровские авиалинии» разбился в 200 км от Хабаровска при невыясненных обстоятельствах, (96).
- 1995, 18 декабря, в Анголе упал заирский самолет «Локхид Электра», (141).
- 1995, 20 декабря, в окрестностях города Кали, Колумбия, врезался в гору «Боинг-757» авиакомпании «Америкэн эйрлайнз», (160).
- 1996, 8 января, при взлете в аэропорту Ндоло близ Киншасы, Заир, «Ан-32» «Московских авиалиний» потерпел аварию и упал на рынок, (350).

1996, 6 февраля, доминиканский «Боинг-757» упал в Атлантический океан, (189).

1996, 1 марта, в Лиме, Перу, загорелся в воздухе и упал на скалы «Боинг-737», (123).

1996, 10 мая, через несколько минут после взлета из Майами, США, «DC-9» упал в болото в национальном парке «Эверглейдс», (110).

1996, 17 июля, «Боинг-747» авиакомпании «TWA» взорвался и упал в море вскоре после вылета из аэропорта им. Кеннеди, Нью-Йорк, США, (228).

1996, 29 августа, при заходе на посадку в аэропорту города Лонгйир, Шпицберген, Швеция, врезался в гору «Ту-154» российской авиакомпании «Внуковские авиалинии», (141).

1996, 7 ноября, в Нигерии по неизвестной причине упал в залив «Боинг-727», (141).

1996, 12 ноября, после взлета из аэропорта Дели, Индия, «Боинг-747» саудовской авиакомпании столкнулся с «Ил-76» компании «Казахские авиалинии», заходившим на посадку, (372).

1997, 5 августа, при заходе на посадку в аэропорту города Аганья, о-в Гуам, США, потерпел катастрофу южнокорейский «Боинг-747», (226).

1997, 26 сентября, в горах недалеко от города Медан, о-в Суматра, Индонезия, разбился индонезийский аэробус «А-300-В4», (234).

1997, 6 декабря, в Иркутске, Россия, потерпел катастрофу военно-транспортный самолет «Ан-124» «Руслан», (более 70).

1997, 15 декабря, при подлете к аэропорту города Шарджа, Объединенные Арабские Эмираты, взорвался «Ту-154» таджикской авиакомпании, (85).

1997, 18 декабря, в районе Салоники, Греция, разбился украинский «Як-42», (73).

1997, 19 декабря, в восточного побережья о-а Суматра, Индонезия, разбился сингапурский «Боинг-737», (104).

1998, 2 февраля, «DC-9» компании «Себу Пасифик» врезался в гору недалеко от города Кагайан-де-Оро, о-в Минданао, Филиппины, (104).

1998, 16 февраля, в международном аэропорту Тайбэя, Тайвань, из-за ошибки экипажа разбился тайваньский аэробус «А-300», (204).

1998, 2 сентября, аэробус «Макдонел-Дуглас» швейцарских авиалиний упал в море недалеко от Галифакса, Канада, (229).

ВЗРЫВЫ

Взрывы, пожалуй, являются самыми зрелищными и драматическими катастрофами, происходящими по вине человека.

В чем-то они напоминают извержения вулкана, так как, подобно извержению происходят внезапно, сопровождаются страшным шумом и очень часто — большим количеством жертв.

Люди, оказавшиеся в эпицентре взрыва, умирают мгновенно, но страшной смертью. Из последствий взрывов самыми распространенными являются пожары. Поэтому уцелевшие после самого взрыва часто погибают в огне. При взрывах на шахтах избежавшие мгновенной смерти погибают от отравления газами или от удушья, вызванного недостатком кислорода.

Исторически сложилось так, что чаще всего самые страшные по последствиям взрывы случаются именно в шахтах. Работа там грозит людям наибольшей опасностью. Даже современные шахтеры не застрахованы от взрывов, происходящих под землей, хотя прогресс в применяемых мерах безопасности бесспорен.

Разработанные в XX веке методы открытой добычи полезных ископаемых практически безопасны. А вот подземные разработки, получившие широкое распространение примерно с XVII века, при которых уголь добывается через систему штреков, проделанных в породе, были и остаются крайне опасными. Преждевременная потеря здоровья, легкие, почерневшие от угольной пыли, и ухудшение зрения — это еще не все последствия, к которым приводит работа под землей. Тяжелые условия труда, отсутствие систем безопасности, низкая зарплата ожесточали сердца шахтеров и служили поводом к многочисленным забастовкам. Сегодня ситуация во многих странах только ухудшилась.

С самого начала подземных разработок полезных ископаемых постоянная угроза взрыва на них стала кошмаром для шахтеров и их семейств.

Уголь обычно добывали двумя способами. Первый — доволь-

но трудоемкий и медленный, при котором уголь откалывают пластами от стен шахты и транспортируют на поверхность. Вторым способ — более опасный, но широко распространенный, заключается в том, чтобы сверлить дыры в породе, вставлять в отверстия взрывчатку и с помощью взрыва откалывать уголь большими глыбами. При этом расчеты должны быть предельно точны, и малейшая ошибка, приводящая к тому, что взрывается не уголь, а шахта, послужила причиной не одной трагедии.

Именно ошибки и просчеты людей играют главную роль во взрывах как на шахтах, так и в других местах. Взрывы, как правило, вызываются присутствием ядовитых и горючих газов. Это делает подобные катастрофы, в определенном смысле, комбинированными, где действуют как человеческий, так и природный факторы.

Несмотря на то что необходимость постоянной вентиляции шахт была всем и всегда очевидна, она нередко не обеспечивалась. В старину, чтобы усилить циркуляцию воздуха, под землей топили печи, но рискованность подобного способа не вызывает сомнений.

Позднее с подобной целью стали использовать ручные и электрические вентиляторы. Но даже современные методы вентиляции не всегда достаточно эффективны, чтобы рассеять скопления удушливых и огнеопасных газов, которые на шахтерском жаргоне называются дампом.

Слово «дамп» происходит от немецкого «дампф», что означает «пар» или «туман». Дамп, как правило, образуется при добыче угля и является побочным продуктом выработки полезных ископаемых. Существуют различные виды дампа, и все они более чем небезопасны.

Огненный дамп состоит из метана и других огнеопасных газов, обычно смешанных с воздухом. *Остаточный дамп* представляет собой смесь газов, остающихся после взрыва огненного дампа. *Удушливым дампом* обычно называют любую смесь газов с чрезвычайно малым содержанием кислорода, вызывающую удушье.

Скорее всего, именно эти смеси становятся главной причиной многочисленных жертв при взрывах в шахтах.

Взрыв губителен не только своей силой, но и тем, что заваливает шахту породой. Газы и угольная пыль вызывают одновременно со взрывом обширные пожары. Это становится причиной накопления остаточного дампа, переходящего в удушливый, который, в свою очередь, становится причиной гибели горняков, сумевших пережить взрыв и пожар.

Неизбежное присутствие дампов в шахтах всегда было насто-

ящей напастью для работников горнорудной промышленности, и в течение веков разрабатывались и применялись различные методы для выявления опасных газов. В качестве одного из первых детекторов использовали клетки с канарейками, которые держали в глубине рудников. У птиц низкая переносимость ядовитых газов, и гибель канареек предупреждала шахтеров об опасности.

Лампа Дэви была одним из первых детекторов ядовитых газов, не требующим уничтожения птиц, против которого в наше время возражали бы многочисленные общества защиты животных. Цвет и высота пламени в лампе показывали наличие в воздухе огненного дампа. Если пламя гасло, это был верный признак накопления удушливого дампа. На современных шахтах для выявления огненного дампа применяются цветометрические детекторы и метанометры.

Но любое самое совершенное детекторное оборудование не в состоянии предотвратить последствия человеческих ошибок. Даже беглый обзор взрывов на шахтах или вне их указывает на ошибки, просчеты и халатность как на главные причины катастроф, а скопление газа или взрывчатки практически всегда являются вторичными факторами.

Избыток взрывоопасной пыли, небрежность в обращении со спичками или электроприборами, хранение старых боеприпасов на корабле, стоящем на приколе в оживленном порту, решение школьного совета использовать для отопления школы дешевый, но весьма опасный газ из отходов производства, перегрузка судна или неправильное прочтение сигналов лоцманом корабля — все это ошибки людей, приведшие к катастрофам.

В последнее время все чаще причиной взрыва становятся террористические акты и недобросовестное отношение людей к своим обязанностям. Типичное проявление такой недобросовестности послужило причиной жуткого происшествия в Башкирии, когда сгорели два пассажирских поезда.

Главными критериями, по которым отбирался материал для данного раздела, являются большое количество жертв и сила взрыва. Кроме взрывов, произошедших по халатности или неосторожности, в раздел были включены также крупнейшие террористические акты последнего времени.

ШАХТА «КУРЬЕРС», ФРАНЦИЯ

10 марта 1906 года

Самый ужасающий взрыв шахты за всю историю Франции, произошедший 10 марта 1906 года на руднике «Курьерс», расположенном на севере страны, был вызван сочетанием тлеющего горения пород и скопившимися газами. При этом погибло 1060 горняков, сотни были ранены.

Рудник «Курьерс» был частью огромного комплекса угольных шахт, на которых в то время работало 2 тыс. взрослых мужчин и подростков. Расположенные в районе пролива Па-де-Кале шахты представляли собой ряд подземных тоннелей с многочисленными выходами в нескольких городах. Шесть выходов находились в районе Ленса, остальные — близ Курьеров, Вердена и других, более мелких шахтерских поселков.

Добываемый в шахтах уголь был чрезвычайно взрывоопасен и применялся в газовой и парфюмерной промышленности. В 15 часов, за сутки до катастрофы, в забое «Сесиль» приблизительно на глубине 270 м начался тлеющий пожар угля.

Попытки погасить огонь оставались безуспешными вплоть до следующего утра, когда было принято поистине роковое решение изменить тактику и, перекрыв выход из забоя, ограничить в него доступ кислорода. Таким образом в замкнутом пространстве скопилось большое количество взрывоопасных газов.

В 7 часов утра, когда в шахте работало 1795 человек, забой взорвался. Клетки и крепежи вылетели из ствола шахты на поверхность, убив нескольких человек и лошадей, находившихся рядом. Крышу шахтоуправления снесло взрывной волной. Спасатели немедленно приступили к работе, вытаскивая раненых, большинство которых имело страшные ожоги. Изю всех выходов шахты на поверхность вырывались языки пламени, не давая спасателям возможности приблизиться.

Родственники шахтеров бежали к месту аварии, и, хотя кордон полиции остановил их, того, что они увидели, было достаточно, чтобы похоронить все надежды на спасение шахтеров.

Леон Серф, один из немногих выживших в этой катастрофе, описал происходившее под землей в интервью газете «Нью-Йорк таймс»: «Я был в забое с бригадой, когда произошел взрыв. Десятник приказал немедленно следовать за ним, и мы бросились к выходу, но тут последовал взрыв ядовитых испарений, который, к счастью, не причинил нам вреда. Мы оставались под землей око-

ло восьми часов. Затем, чувствуя, что нас охватывает удушье, попытались выбраться. Мы ползли вверх по стволу шахты, несколько человек упали мертвыми, в том числе мой сын и десятник. 40 минут я нес на спине племянника, и мне удалось его спасти. Чтобы выбраться на поверхность, нам понадобилось четыре часа».

До многих шахтеров, попавших под землей в ловушку, спасатели не могли добраться из-за многочисленных завалов и опасных остаточных и удушливых дампов. Одна из групп спасателей, спускавшаяся вниз в клетки, ясно слышала стук по трубам, указывающий на то, что где-то поблизости есть попавшие в завал шахтеры. Прибывшие на место инженеры, послушав стук, развеяли все надежды на спасение заваленных, подсчитав, что понадобится около восьми дней, чтобы разобрать завал в этом направлении. К тому времени, как утверждали специалисты, горняки погибнут либо от голода, либо от удушья. В течение нескольких последующих часов спасательных работ стук становился все тише, а затем прекратился совсем. Спасатели продолжали работать всю ночь.

Группа из сорока человек спустилась в шахту, которая внезапно обвалилась и засыпала спасателей тоннами породы, похоронив их заживо.

Был развернут большой полевой морг, а в помощь полиции отправлено 400 солдат, чтобы сдерживать бьющихся в истерике родственников, желающих видеть тела погибших. Некоторые из спасателей спускались в забой многократно, пока сами не теряли сознание. Один из них, поднятый на поверхность без сознания, был отправлен домой в крытом фургоне. Группа шахтеров, подозревая, что в фургоне трупы, разбила его окна, причинив дополнительные увечья и без того пострадавшему спасателю.

Когда через неделю спасательные работы были прекращены, а последние надежды на спасение оставшихся под землей потеряны, общий список жертв составил 1060 человек. Авария на шахте «Курьерс» стала самой страшной катастрофой не только Франции, но и всей Европы того времени.

ГАЛИФАКС, КАНАДА 6 декабря 1917 года

Восемь тысяч тонн тринитротолуола стали причиной самого страшного в мировой истории случайного взрыва, когда воен-

ный грузовой корабль с боеприпасами «Монблан» столкнулся с судном «Имо» в гавани Галифакса 6 декабря 1917 года.

В интервью лондонской «Таймс» сразу после катастрофы полковник Гуд заявил, что не видел такого даже на полях сражений во Франции. «До самого горизонта простирались горящие руины, улицы были завалены обломками металлических конструкций и битым кирпичом. Повсюду лежали мертвые тела», — рассказывал он.

Во время Первой мировой войны Галифакс был пунктом сбора трансатлантических конвоев. Галифакская гавань, имевшая около 10 км в длину и около полутора в ширину, обеспечивала безопасную швартовку судов во время отлива и прилива. Все корабли находили здесь удобную пристань, и потому 6 декабря 1917 года их там было, как обычно, много. Во главе с британским крейсером «Хай Флаер» они должны были пройти по кишасей немецкими подводными лодками Атлантике в охваченную войной Европу.

Несколькими днями раньше французский сухогруз «Монблан», зафрахтованный армией, принял на борт в Нью-Йорке 4 тыс. т тринитротолуола, 2300 т пикриновой кислоты, ружейный хлопок и бочки с бензином. Загрузка корабля водоизмещением 3121 т была максимальной.

В четверг, 6 декабря, утро выдалось туманным. При почти нулевой видимости лишь опытные лоцманы могли провести корабль в порт. «Монблан» прибыл в 8:40, а к тому времени солнце практически рассеяло туман. Все, что требовалось от лоцмана, — это провести корабль через часть акватории, представляющую собой узкий канал шириной около километра.

На его южном берегу лежал район Галифакса Ричмонд, на северном — городок Дартмут; сразу за ним находился пирс, предназначенный для временной швартовки «Монблана». Внезапно из-за поворота показался бельгийский корабль «Имо», он выходил из гавани в открытое море.

«Имо» шел прямым курсом на «Монблан». Капитан «Монблана» затем так описывал случившееся в газете «Лондон Таймс»: «В ответ на сирену «Монблана» с «Имо» просигналили, что судно движется по нашей стороне. Делать маневр было уже слишком поздно, и потому мы застопорили двигатели, чтобы «Имо» мог нас обойти. Но на бельгийском корабле тоже застопорили двигатели. Так как «Имо» был пустым, по инерции он продолжал движение. Видя, что столкновение неизбежно, мы не стали двигаться, так как предпочли, чтобы удар пришелся по отсекам с пикриновой кислотой, а не по находившимся чуть дальше отсекам с тринитротолуолом».

Решение было правильным, но оно не сработало. «Имо» пробил в корпусе «Монблана» огромную дыру, и возникшие искры воспламенили бензин. Пламя распространялось с ужасающей быстротой. Капитан знал, что, как только оно достигнет тринитротолуола — произойдет катастрофа, и немедленно отдал приказ всем покинуть судно. На восьмом пирсе, куда должен был пришвартоваться «Монблан», тоже не сидели сложа руки. Завыла сирена пожарной тревоги, и к месту происшествия поспешила бригада пожарных.

В это время капитан английского корабля «Пикту», пришвартованного к все тому же восьмому пирсу, поняв смертельную опасность создавшейся ситуации, тоже приказал команде немедленно покинуть судно. Обе команды, выбравшись на берег, побежали к удаленному от прибрежных скал лесу.

Рабочие в доках, заметив бегущих и что-то кричащих матросов, присоединились к ним и стали карабкаться по скале к «Цитадели» — старинной крепости Галифакса.

О том, чтобы предотвратить взрыв, подумал лишь капитан крейсера «Хай Флаер», но его героическое решение, к сожалению, не помогло избежать катастрофы. Он приказал команде из 23 человек пробраться на «Монблан» и попытаться затопить судно, прежде чем оно взорвется. Однако команда едва успела причалить к «Монблану», когда он с чудовищным, словно при массивной бомбардировке, грохотом взорвался, подняв высоко в небо обломки металла, огненные брызги и раскалившиеся добела ящики с боеприпасами. Взрыв вызвал гигантскую волну, сорвавшую с якорей огромные корабли и выбросившую их на берег.

Уильям Бартон, завтракавший в то время в отеле Галифакса, так описал катастрофу: «Все было кончено через десять секунд. Низкий гул. Удар, как при землетрясении, затем все завибрировало, послышался неопикуемый грохот, после которого с потолка посыпалась побелка и из окон вылетели все стекла. Кто-то закричал: «Немецкая бомба!»

Ричмонд, находившийся по другую сторону гавани, был накрыт ударной волной, двигавшейся со скоростью урагана. Район в радиусе двух с половиной миль был полностью стерт с лица земли.

Взрыв ощущался даже на расстоянии 200 км. Потому неудивительно, что в его эпицентре было уничтожено практически все. Вокзал на железнодорожной станции — огромное здание из камня и кирпича — мгновенно рухнул. Обвалившиеся своды погребли находившуюся в зале ожидания толпу. Сотни рабочих были убиты взрывом на фабрике по рафинированию сахара, расположенной рядом с доками.

Как раз в это время начинались занятия в школах. Взрыв уничтожил все школы, из 550 школьников Галифакса в живых осталось лишь семеро.

Начался пожар, но все пожарные были мертвы, их трупы лежали среди обломков пожарного оборудования в районе доков. В результате взрыва и последовавших за ним пожаров без крова остались 25 тыс. человек.

Однако все могло быть значительно хуже, если бы не вызванная взрывом приливная волна, резкая перемена погоды и героизм людей. Волна окатила склады с боеприпасами, находившиеся в гавани, в результате огонь не смог перекинуться туда, и они не взорвались.

Начальник тыла морской службы Дж. В. Харрисон поднялся на борт оставленного командой британского корабля «Пикту», стоявшего на приколе восьмого пирса, и открыл кингстоны. Через несколько минут загруженный боеприпасами «Пикту» затонул вместе со смертоносным грузом. Если бы этого не было сделано, то жертв оказалось бы значительно больше.

Через час после взрыва внезапно похолодало и пошел сильный снег. Пурга затушила пожары в большей части Галифакса.

Тем не менее практически весь город лежал в руинах. К полудню заработала городская милиция. Начали прибывать поезда с помощью из Нью-Йорка и Бостона, в уцелевших зданиях были открыты пункты для приема бездомных и раненых. Развернулись полевые госпитали Красного Креста.

Оценки количества жертв варьировали от 1200 до 4 тыс. человек. По официальным данным, в результате этой катастрофы погибло 1654 человека и было ранено 8 тыс. Любопытно, что лишь 12 солдат из Галифакса погибло на полях сражений в Европе за всю Первую мировую войну.

НЬЮ-ЛОНДОН, шт. ТЕХАС, США 18 марта 1937 года

Взрыв природного газа, уничтоживший школу в Нью-Лондоне, шт. Техас, 18 марта 1937 года, был вызван так называемым «сырым» газом, использовавшимся в целях экономии средств и взорвавшимся от случайной искры. Было убито 297 учеников и преподавателей, 437 человек получили ранения.

На школьной доске, уцелевшей после страшнейшей катастрофы за всю историю существования государственных школ США, детским почерком было написано: «Нефть и природный газ — основные природные богатства Восточного Техаса. Без них не было бы этой школы, и никто из нас не смог бы учиться»...

Нью-Лондон был совсем не бедным местечком, и здешняя школа практически ни в чем не нуждалась. В ясный день из ее окон было видно множество нефтяных скважин, которых в округе насчитывалось до 10 тыс. 11 из них находились непосредственно на школьной территории. Надо ли объяснять, что при таком развитии нефтедобычи городок буквально купался в деньгах. Школа, рассчитанная на 1500 учеников, была оборудована по последнему слову техники. Ее постройка и оборудование обошлись в 1 млн. долларов по ценам 1937 года. В январе того же года местный школьный совет принял весьма практичное, но одновременно и весьма неблагоприятное решение, впоследствии обернувшееся чудовищной катастрофой. До этого времени компания «Юнион Газ» продавала нью-лондонскому школьному совету природный газ. Этот газ, из которого путем очистки удалялись все примеси, был абсолютно безопасным, и его обычно называли «сухим газом». Он отнюдь не был дорогим — за газовое отопление школа платила от 250 до 350 долларов в месяц (сравните с миллионом, потраченным на строительство).

Но школьный совет решил сэкономить и подключить школьную отопительную систему к трубопроводу, по которому шли отходы газа с завода, принадлежавшего «Пэрэйд ойл компани». Этот газ, содержащий множество примесей, обычно называли «сырым», или «мокрым», он имел нестабильную температуру нагрева и воспламенения и потому был далеко не таким безопасным, как «сухой» газ. Его использовали во многих домах Нью-Лондона, и члены школьного совета посчитали возможным его применение и для отопления школы. Контракт с компанией «Юнион Газ» был расторгнут, а система отопления школы подключена к трубопроводу с «сырым» газом.

В заключении, данном уже после случившейся трагедии, эксперт Техасского университета И. П. Шох утверждал, что одна из главных отопительных линий школы разогревалась в течение половины дня, что и создало условия для взрыва.

В 15:05 в четверг, 18 марта 1937 года, незадолго до конца урока вместо звонка для 694 старшеклассников и 40 учителей, находившихся в то время в здании, прозвучал чудовищный взрыв, снесший крышу школы, обрушивший стены, похоронивший всех находившихся в здании под тоннами битого кир-

пича и железных перекрытий и вызвавший настоящее землетрясение в радиусе 60 км. Затем последовало несколько меньших по мощности взрывов.

Спасатели, большинство из которых были рабочими-нефтяниками и родителями погребенных в развалинах детей, в ужасе поспешили к месту катастрофы. Мужчины бросились разбирать завалы, и оттуда удалось извлечь чрезвычайно перепуганных, но живых школьников.

Один из спасателей наткнулся на огромный, прижатый к стене книжный шкаф. В шкафу он обнаружил десятерых дрожащих от страха, но не получивших ни единой царапины детей. Но это были лишь счастливые исключения. Согласно первому сообщению агентства Ассошиэйтед Пресс, количество жертв составило 455. Слава Богу, оно оказалось неточным — в действительности погибло 297 учителей и учеников.

Многие погибли мгновенно, и на их мертвых лицах застыла улыбка. Другие скончались от ужасных травм, их трупы были изуродованы до неузнаваемости. Извлеченные из-под обломов мертвые тела уложили сначала на школьном дворе, а затем перевезли в развернутые неподалеку полевые морги.

437 человек пострадавших, но оставшихся в живых, были доставлены в битком набитые больницы «скорой помощи» в Нью-Лондоне и близлежащих городках.

Непосредственной причиной катастрофы было признано скопление «сырого» газа, воспламенившегося от искры. Откуда она взялась, экспертами так и не было установлено, но одна из наиболее правдоподобных версий утверждает, что искра могла возникнуть от замыкания электропроводки или от заряда скопившегося статического электричества. Из трагедии в нью-лондонской школе был извлечен урок: многие штаты приняли закон, запрещающий нефтяным компаниям поставлять для отопления помещений «сырой» газ. Отныне он должен был сжигаться непосредственно на месте добычи.

ГАВАНЬ БОМБЕЯ, ИНДИЯ

14 апреля 1944 года

Саботаж? Сброс бомбы с неопознанного японского самолета? Несчастный случай при разгрузке одного из многочислен-

ных судов, стоявших в бомбейских доках?.. Причина взрыва корабля «Форт Стайкин» с боеприпасами в доке «Виктория» бомбейского порта, имевшего место 14 апреля 1944 года так и не была установлена.

Бомбейский док «Виктория» называли воротами в Индию. Построенный в годы британского правления, он был оснащен по последнему слову техники того времени и предназначался для связи Индии с остальными странами мира морским путем.

В 1944 году, в самый разгар Второй мировой войны, гавань Бомбея была очень оживленным местом. Повсюду ощущалось присутствие союзных армий. Корабли, транспортирующие армейские части, грузовые суда, загруженные снаряжением, самолетами, орудиями и снарядами, постоянно пришвартовывались в доках порта и отбывали оттуда. 14 апреля 1944 года здесь находилось не менее 27 кораблей.

Двумя месяцами раньше сухогруз «Форт Стайкин» покинул Англию и в сопровождении конвоя с грузом, состоящим из золотых слитков на сумму миллион фунтов стерлингов, двенадцати разобранных самолетов-истребителей «Спитфайер» и 1395 т взрывчатых веществ, отправился в долгий путь.

Любая попавшая в сухогруз торпеда неприятеля могла превратить его в настоящий извергающийся вулкан, и поэтому после выхода из Средиземного моря капитан «Форт Стайкин» держался на большом расстоянии от конвоя, чтобы не привлекать излишнего внимания.

Переход из Англии в Карачи прошел без происшествий. В этом порту, принадлежавшем тогда Индии, истребители были выгружены, а вместо них на борт был принят маскировочный груз из 8700 тюков хлопка-сырца, нескольких сотен баррелей смазочного масла, груды металлолома, а также рыбных отходов, предназначенных для переработки в пищу скоту. Все это было загружено, так как, по законам военного времени, ни один грузовой корабль не имел права на выход в море, не будучи загруженным полностью. Капитан корабля Александр Найсмит возражал против погрузки хлопка и масла, поскольку перевозить такие легковоспламеняющиеся вещества вместе с боеприпасами было чистым безумием. Однако его протесты не были услышаны. Кроме того, хлопок загрузили в один трюм с боеприпасами, что являлось вопиющим нарушением всех правил погрузки. Но как будто и этого было недостаточно, поверх хлопка поместили 1089 бочек с маслом (согласно общепринятым правилам, вместе с хлопком можно перевозить не более 250 бочек масла). Кстати, боеприпасы, перевозимые на корабле,

принадлежали к классу «А» — т. е. являлись наиболее взрывоопасными.

Когда корабль покинул 9 апреля Карачи, капитан сказал своим офицерам: «Мы перевозим предельно пожароопасный груз, и единственное, что мы можем сделать, это увеличить количество учебных пожарных тревог».

Дальнейшее путешествие сопровождалось изрядным звоном, и поэтому по прибытии 13 апреля в гавань Бомбея разгрузку начали именно с рыбных отходов, хотя по всем правилам в первую очередь должны были быть выгружены боеприпасы. Однако для разгрузки взрывчатых веществ класса «А» требовались специальные лихтеры, на которые и производится разгрузка, а уже с них опасный груз переносится на склад. Но эти лихтеры подошли только во второй половине следующего дня. Выгружали также бочки с маслом, некоторые из них протекали, сообщить о чем грузчики не посчитали нужным. На следующий день индийские докеры, продолжая разгрузку, заметили, что из корабельного грузового отсека № 2, где хранились боеприпасы, поднимается легкий дымок. Причины его возникновения ни сразу, ни потом установлены не были. Возможно, кто-то из грузчиков, несмотря на запрет, курил и выбросил тлеющий окурок прямо в трюм. А возможно, это была диверсия.

Были вызваны пожарные, немедленно прибывшие на место происшествия, но уже через несколько секунд стало ясно, что необходимо подкрепление: у прибывших пожарных шланги были чересчур короткими, и вода не доставала до трюмов. К несчастью, посланный за подкреплением человек включил сигнал тревоги, оповещающий о пожаре малой силы, в то время как море пламени уже подобралось к боеприпасам. Вспыхнули тюки с хлопком, и, хотя пламя заливали пеной и водой целых 32 брандспойта, морякам стало ясно, что корабль вот-вот взлетит на воздух. При этом причиной все больше разгоравшегося пожара стала именно вода. Горящие тюки с хлопком не тонули, а плавали на поверхности, поднимаясь с водой все выше к палубе. Уже начали взрываться ящики с патронами, и некоторые из пожарных спешно покинули палубу корабля.

Капитан горящего судна Найсмит должен был срочно принять решение — или вывести корабль в гавань подальше от доков и других кораблей, или затопить его. Он отдал приказ команде покинуть борт и оставался на палубе, пока последний матрос не сошел на берег. После этого он со старшим помощником направился к трапу, но сам спастись не успел, потому

что уже в 15:30 прозвучал первый из серии мощнейших взрывов. Капитанский мостик снесло, а капитан был убит. Обломки корабля и шрапнель полетели в воду и воздух.

Стометровая «Джалападма», пришвартованная рядом с «Форт Стайкин», была сброшена на 20 м в воздух. Судно приземлилось на крыше портового склада, вызвав в нем пожар.

Все находившиеся на палубе корабля и в непосредственной близости от него в доках были либо убиты, либо получили чрезвычайные тяжелые ранения. Правда; некоторые каким-то чудом не получили даже царапины, хотя взрывной волной с них сорвало одежду. Однако худшее было еще впереди.

Спасатели пытались оттащить раненых подальше от корабля, но второй, гораздо более мощный взрыв уничтожил остатки судна, равно как и бомбейского порта. 27 пришвартованных в гавани кораблей тут же затонули. Осколки и золотые слитки взмыли в воздух на высоту более одного километра.

Слитки, пролетев довольно приличное расстояние, приземлились в центре Бомбея, словно бомбы, убив и покалечив десятки человек.

Металлолом был еще опаснее. Гигантское облако, вызванное взрывом, поднялось на высоту в тысячу метров и обрушило на землю смертоносный металлический град. Некоторые наиболее крупные обломки, упав на припаркованные автомобили, расплющили их, убив находящихся в салонах людей. Другие буквально разбомбили дома в центре города.

В полутора километрах от эпицентра взрыва британский капитан Сидни Килли был фактически разрезан надвое упавшим с неба куском железа.

Было совершено еще несколько трагических ошибок. Одна из них — решение покинуть два дока, в которых складировались боеприпасы. Посчитали, что спасти их невозможно, но прошло довольно много времени, пока огонь добрался до этих доков. И если бы рабочие порта вынесли боеприпасы, то жертв было бы значительно меньше.

Жителей Бомбея взрыв привел в неопикуемый ужас. Все, что находилось в доках — склады, здания, корабли, — было сокрушено взрывом до основания. Несколько дней понадобилось индийской пожарной бригаде, усиленной 7 тыс. солдат союзных армий, чтобы погасить пожар, отправить раненых в госпитали и пересчитать убитых.

В этой, одной из самых страшных, катастрофе погибло 1376 человек и было ранено более 3 тыс. человек. Впрочем, официальные данные считаются заниженными. Многие пола-



Голод в Восточной Африке (Судан, Эфиопия), 1983-85 гг.



Засуха в Южной Африке (Намибия), 60-е годы



Землетрясение в Сан-Франциско (США), 18 апреля 1906 г.



Землетрясение в Сан-Франциско (США), 18 апреля 1906 г.



Землетрясение в Спитаке (Армения), 1988 г.



Рельсы железной дороги после землетрясения (Япония), 1956 г.



Землетрясение в Турции, лето 1999 г.



Мост после землетрясения в Турции, лето 1999 г.



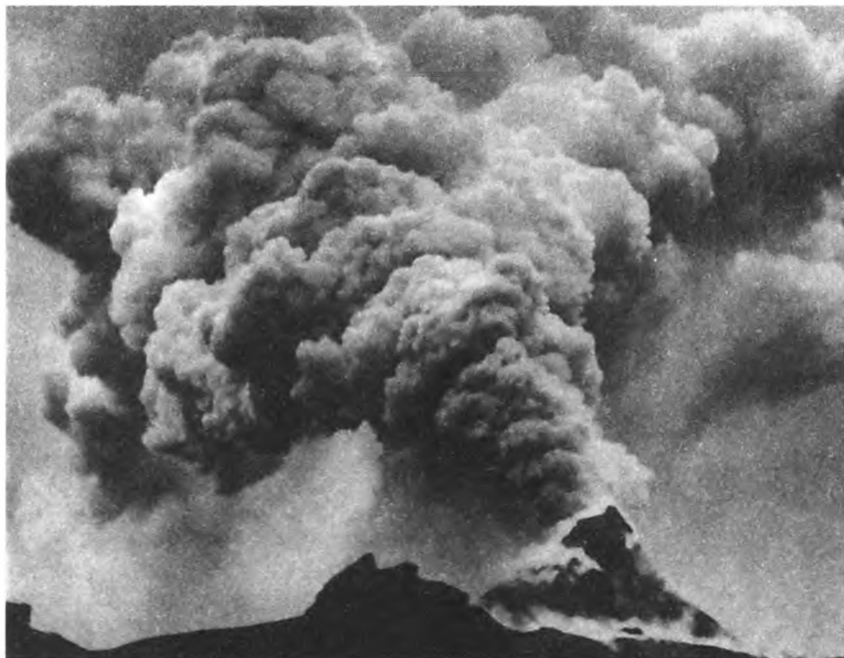
Землетрясение в Турции, лето 1999 г.



Землетрясение в г. Гельджюк (Турция), лето 1999 г.



г. Сен-Пьер после извержения вулкана Мон-Пеле (о-в Мартиника), 1902 г.



Извержение Везувия близ Неаполя (Италия), 1941 г.



Засыпанная пеплом деревня после извержения вулкана на о. Ява (Индонезия), 1982 г.



Рождение вулкана (Камчатка, СССР), 70-е годы



Сильные паводки (Норвегия), 1962 г.



Наводнение на Эльбе (Гамбург, Германия), 1962 г.



Циклон (Бангладеш), 12 ноября 1970 г.



Последствия цунами, вызванного землетрясением в Ниигате (Япония), 1964 г.



г. Гриффит после суперторнадо (штат Индиана, США), 18 марта 1925 г.



г. Галвестон после циклона (штат Техас, США), 8 сентября 1900 г.



Смерч (штат Оклахома, США), 1966 г.



Последствия торнадо в г. Ксения (штат Огайо, США), 3 апреля 1974 г.



Наводнение (Бангладеш), 1970 г.



Цунами высотой 12 метров (Гавайские о-ва), 1977 г.



Цунами (Гавайские острова), 1977 г.



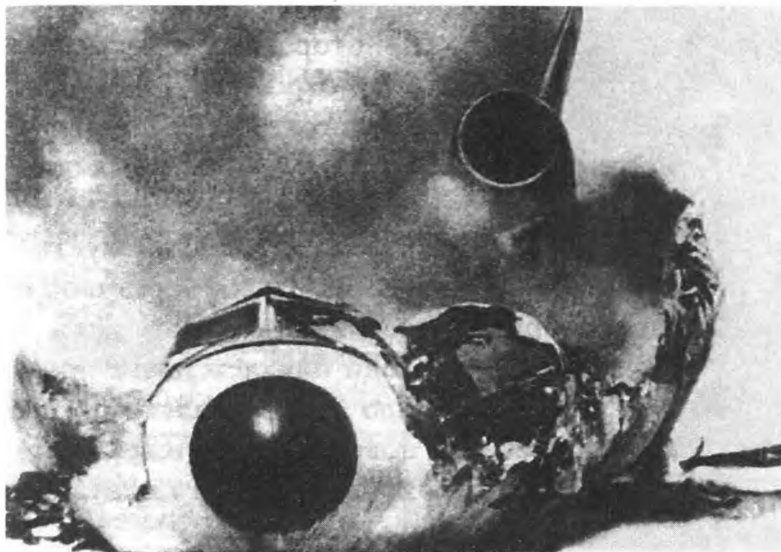
Наводнение, вызванное муссонными дождями (Индия), 1998 г.



*Взрыв дирижабля «Гинденбург» в г. Лейкхерст
(штат Нью-Джерси, США), 6 мая 1937 г.*



*Место падения пассажирского лайнера «Комета-1»
(Калькутта, Индия), 1953 г.*



Догорающий «Дуглас DC-10» (Малага, Испания), 1982 г.



Взрыв космического корабля «Челенджер» после старта с мыса Канаверал (США), 28 января 1986 г.



*Развалины жилого дома после падения «Боинга-747»
(Амстердам, Нидерланды), 1992 г.*



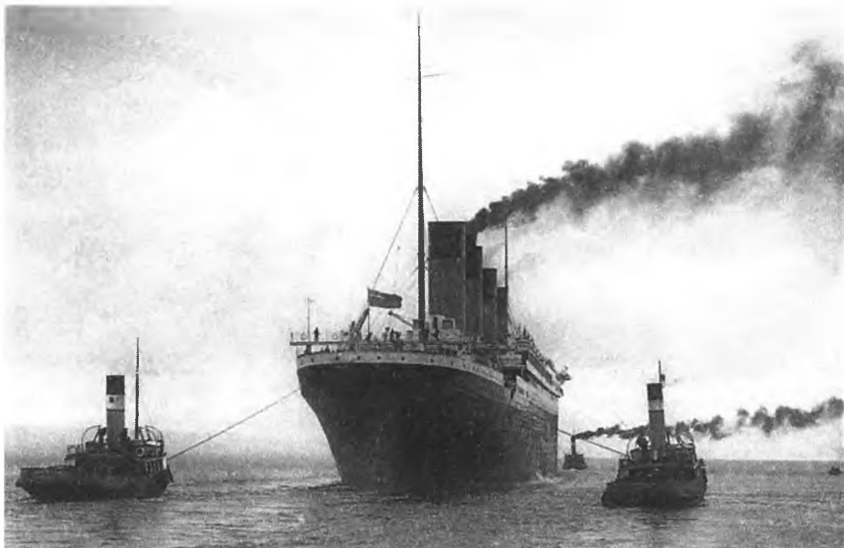
Обломки «Боинга-747» после взрыва топливного бака (США), 17 июля 1996 г.



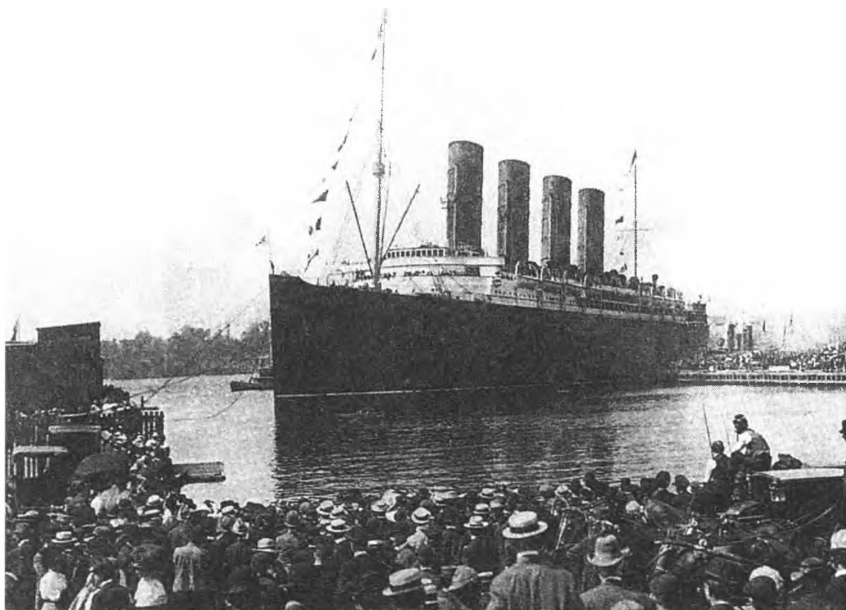
Столкновение двух поездов в тоннеле около Суассона (Франция), 16 июля 1972 г.



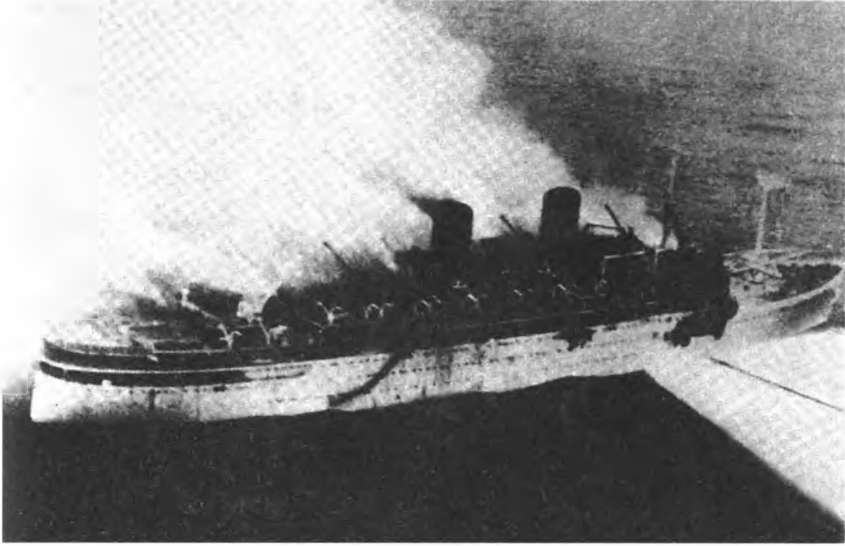
Сошедший с рельс поезд «Нордпилен» (Швеция), 1964 г.



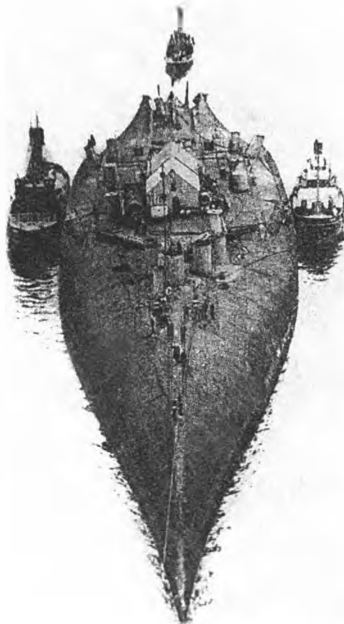
*Выход в море парохода «Титаник» из
порта Белфаст (Северная Ирландия), 1912 г.*



*Отплытие лайнера «Луизитания» из Нью-Йорка
(США), сентябрь 1907 г.*



Пожар на греческом судне «Лакония» в открытом море, 1964 г.



*Перевернувшийся линкор «Новоросийск»
(Севастопольская бухта, СССР), 29 октября 1955 г.*



Гибель транспортного судна «Толедо» в Северной Атлантике, 28 апреля 1990 г.



Столкновение двух судов в порту Нью-Йорка (США), 1966 г.



Деревня в Японии после пожара, возникшего в результате землетрясения, 1978 г.



Пожар на заводе «Марилу Крэкер» (Рио-де-Жанейро, Бразилия), 1968 г.



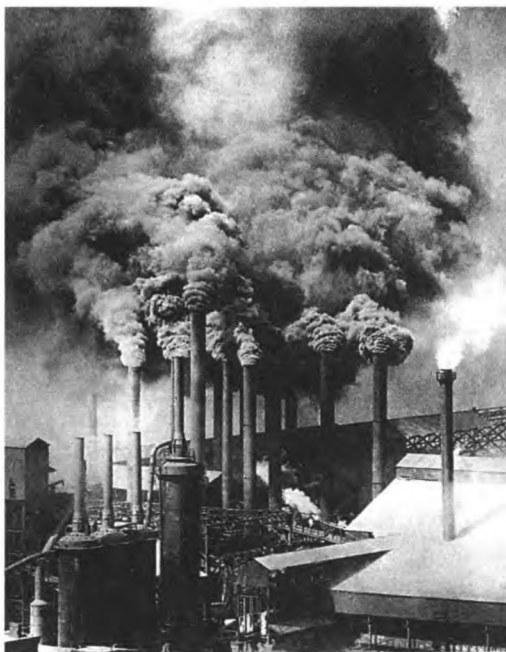
Последствия пожара в автотоннеле близ горы Блан (Швейцария), 1999 г.



Последствия пожара в автотоннеле близ Зальцбурга (Германия), 1999 г.



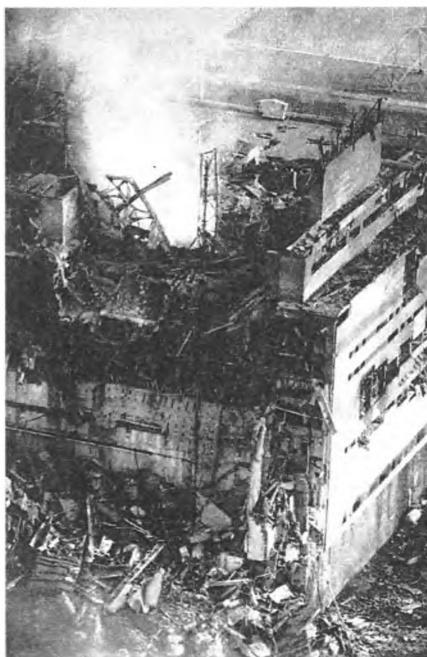
Нашествие саранчи (Южная Дакота, США), 1936 г.



Загрязнение атмосферы заводами, 1900-е годы



*Уничтоженная вулканическим пеплом растительность
(Камчатка, СССР), 70-е годы*



4-й блок Чернобыльской АЭС после взрыва (СССР), 26 апреля 1986 г.

тают, что реальное количество раненых и убитых было в несколько раз больше. Материальные же потери исчислялись сотнями миллионов долларов.

ТЕХАС-СИТИ, шт. ТЕХАС, США 16–18 апреля 1947 года

Обыкновенная человеческая глупость вызвала самый страшный за всю историю Соединенных Штатов Америки взрыв в морском порту. Французский корабль «Гранкамп» взлетел на воздух в гавани Техас-Сити 16 апреля 1947 года. При этом было убито 772 человека. 3 тыс. человек, находившихся на берегу и соседних кораблях, были ранены.

Эта страшнейшая портовая катастрофа растянулась ни много ни мало на три дня и уничтожила треть Техас-Сити, небольшого городка, расположенного в 20 км от Галвестона.

«Ради Бога, пришлите Красный Крест, здесь тысячи людей умирают!» — кричала после происшедшего взрыва оператор одной из телефонных линий, связывавших Техас-Сити с остальным миром.

Французский корабль «Гранкамп», использовавшийся во время Второй мировой войны для перевозки боеприпасов из США к театру военных действий, кроме прочих грузов, имел на борту удобрения, предназначавшиеся для французских фермеров. Удобрения были размещены в четвертом отделении трюмов, а рядом с ними, в пятом, как позднее выявила комиссия по расследованию, располагались боеприпасы.

Других подробностей репортерам, прибывшим на место катастрофы, сообщено не было.

16 апреля 1947 года в 8 часов утра судовой плотник Жюльен Гериль обнаружил, что один из мешков с удобрениями тлеет. Гериль попытался его потушить, однако безуспешно. Вскоре после этого капитан корабля Шарль де Гильебо приказал закрыть все доступы воздуха в трюм и включить паровые двигатели на полные обороты, что было обычным способом тушения пожара. Решение капитана, к несчастью, оказалось абсолютно ошибочным. Нитрат аммония разлагается и, как правило, с оглушительным взрывом, при 190°C. Пар же довольно быстро поднял температуру в трюмах именно до этой отметки. Удобрение про-

должало гореть, что вынудило капитана связаться с пожарным отделением Техас-Сити. Через 10 минут на место происшествия прибыли пожарные. Но вода из брандспойтов не потушила огонь, а только вызвала задымление. Появление клубов черного дыма, вырвавшихся из трюмов «Гранкампа», привлекло внимание сотен любопытных, столпившихся на берегу гавани.

И вот в 9:12 «Гранкамп» взорвался, уничтожив всех находящихся на борту и зевак, собравшихся в доках. Это был ужасный взрыв, который услышали за 250 км от эпицентра, по силе он равнялся взрыву небольшой атомной бомбы. Основной удар взрыва пришелся на корабль и район доков, где 32 моряка и 227 пожарных и случайных свидетелей были уничтожены в одно мгновение. Их просто разорвало на части.

Целый район города, насчитывавший 240 домов, был мгновенно снесен до основания. Кусок корабельного винта весом в тонну, пролетев 4 тыс. м, смел ворота частного дома. Выглядит просто-таки фантастически, но два пролетавших в момент взрыва над местом катастрофы на высоте 300 м самолета рухнули вниз, будто сбитые огнем ПВО. Однако это было только начало кошмара. Компания «Монсанто» построила в Техас-Сити гигантский комплекс, и ее цистернохранилище, содержащее продукты с газообразной основой, находилось всего в 700 м от эпицентра. Хранилище немедленно вспыхнуло, окутав округу едким черным дымом.

Чуть ниже дока располагалось нефтехранилище компании «Хамбл Стоун энд Репаблик», запылавшее так, что огонь поднялся в небо на сотни метров.

От высоких температур железные конструкции завода «Монсанто» стали коробиться и рассыпаться, похоронив под собой рабочих, не успевших убежать или не выброшенных взрывом через окна.

В общей сложности 3300 зданий в Техас-Сити было фактически стерты с лица земли. Прорвало водопровод, и пожарным командам оказалось нечем тушить повсеместно возникшие пожары. Портовые строения исчезли, словно их и не было.

Железнодорожный вокзал Техас-Сити также сгорел дотла. В городской школе, где находилось 900 детей, при взрыве повывлетали оконные стекла, изранив учеников и преподавателей осколками. В городе были уничтожены линии электропередач и все, кроме одной, телефонные линии.

Город лежал в руинах. Ударная волна достигла даже поселка, находившегося в нескольких километрах от эпицентра.

Городские улицы были просто усыпаны частями человече-

ских тел, и именно это сразу бросилось в глаза отрядам Красного Креста, прибывшим на место катастрофы из Сан-Антонио, Галвестона, Порт-Артура, Хьюстона, Далласа и Бьюмонта.

Спасатели делали все, что могли, в адском пламени пожара, охватившего Техас-Сити. Уцелевшее здание мэрии было превращено в полевой госпиталь.

«Весь день я собирал куски человеческих тел, — вспоминал один из спасателей в интервью «Нью-Йорк таймс», — но не думаю, что из них можно было составить хоть два целых трупа».

Тем временем в доках назревало продолжение кошмара. Корабль «Хайфлаер», пришвартованный рядом с «Гранкампом» и доверху нагруженный боеприпасами, также загорелся и мог взорваться в любую минуту.

Существуют два предположения о его последних мгновениях. По одной версии, выход судна из гавани был заблокирован другим судном, а по другой — мэр города обратился к команде буксира, чтобы та срочно вывела корабль в открытое море, но экипаж буксира, зная, что «Хайфлаер» полон боеприпасов, отказался.

Так или иначе «Хайфлаер» продолжал гореть в порту и ровно в 13:10 17 апреля взорвался, при этом погибла почти вся его команда и еще несколько сотен жителей города. Техас-Сити горел до утра. Большинство из оставшихся в живых жителей городка, подобно пережившим знаменитый Чикагский пожар, приготовились эвакуироваться из города. В течение ночи и следующего дня команды спасателей продолжали прочесывать город в поисках оставшихся в живых. Гараж Макгара — крупнейшая в городе автомобильная мастерская — стал главным городским моргом. 552 тела, точнее их фрагменты, были разложены на полу гаража. 3 тыс. человек получили ранения, 200 пропали без вести, и скорее всего они были просто испепелены двумя мощными взрывами. В денежном выражении ущерб составил 100 млн. долларов.

УФА, СССР
3 июня 1989 года

Прорыв газопровода, по которому шел сжиженный газ, стал причиной страшного взрыва. Предположительно, нако-

пившийся в низине газ воспламенился от искры, возникшей при прохождении поблизости поезда. Это случилось недалеко от Уфы 3 июня 1989 года.

Рано утром в воскресенье примерно на полпути между двумя башкирскими городами Оша и Уфа, находящимися в районе Уральских гор, прорвало газопровод со сжиженным газом. Контроль за подачей газа с нижеуртовского нефтяного месторождения на очистительные сооружения в Уфе осуществлялся операторами дежурной смены, которых было меньше, чем в будний день.

Приборы показали резкое падение давления в системе, что явно свидетельствовало об утечке. Однако по неизвестной причине вместо того чтобы немедленно определить место утечки, как этого требует инструкция, операторы газопровода включили на полную мощность насосы, перекачивающие газ, и гремучая смесь пропана, бутана и паров бензина потекла в низину, прилегающую к железной дороге.

К тому времени, когда газовые пары окутали окрестности железнодорожного полотна, они в основном состояли из метана — весьма неустойчивого газа, вызывающего большинство взрывов в шахтах.

Вечером того же дня два пассажирских поезда, двигавшихся в противоположных направлениях, проходили мимо друг друга в окутанной газом низине. Заполненные отпускниками, одни из которых возвращались домой, а другие направлялись на южные курорты, поезда не должны были встретиться в это время в этой точке, но один из них опаздывал, и судьбе было угодно, чтобы они вошли в ложбину одновременно. Тяжелый запах газа сразу же почувствовали машинисты обоих составов и немедленно прибавили ходу. И тут искра, вырвавшаяся из-под колес, воспламенила газ, который взорвался с оглушительным грохотом и ярко-оранжевой вспышкой пламени.

Это случилось в 22:14 по московскому времени на 1710-м километре от Москвы, на перегоне Улу-Теляк—Оша Самарской железной дороги. Огонь мгновенно охватил вагоны.

Силой взрыва, равнявшейся, как позже установили эксперты, 10 тыс. т тринитротолуола, были повалены все деревья в радиусе около пяти километров, а оба локомотива с 38 вагонами были сброшены с рельсов. Вагонные окна были выбиты металлическими осколками. Была разрушена контактная сеть, повреждены линия связи и железнодорожное полотно на протяжении нескольких сот метров. Пламя, от которого плавилось железо, мгновенно охватило всю округу, испепелив не успев-

ших выбраться из покореженных вагонов пассажиров. Время было позднее (второй час ночи по местному времени), и большинство пассажиров в этот трагический момент спали. Многих взрывной волной выбросило из вагонов, что спасло им жизнь.

Пожар удалось потушить через несколько часов. Оставшийся в живых после катастрофы офицер Советской Армии рассказывал в интервью агентству ТАСС, что стоял в тамбуре перед открытым окном и, как только поезд въехал в лошину, обратил внимание на сильный запах газа. «Я понял, что здесь что-то не так, но прежде чем успел что-либо сделать, последовала вспышка и грохот взрыва».

Офицеру удалось выбраться из горящего вагона через выбитое стекло.

По мнению специалистов, на участке трубопровода Западная Сибирь—Урал неподалеку от железнодорожной станции Оша происходила утечка сжиженного газа пропан-бутана. Здесь трубопровод идет по горной местности. В течение довольно долгого времени газ накапливался в двух глубоких ложбинах и в конце концов взорвался, фронт взметнувшегося пламени составлял примерно 1,5—2 км. Потушить огонь непосредственно на трубопроводе удалось лишь после того, как выгорел весь углеводород, собравшийся в месте разрыва.

При расследовании выяснилось, что еще задолго до взрыва жители близлежащих населенных пунктов чувствовали сильный запах газа. Он распространился на расстояние от 4 до 8 км. От населения поступили сообщения об этом, почти одновременно обнаружилось падение давления в продуктопроводе. Однако, вместо того чтобы разобраться, в чем дело, организовать поиск, ликвидировать утечку, давление в продуктопроводе подняли, и газ продолжал растекаться по ложбинам.

Из Уфы и Оши на место катастрофы были направлены спасательные команды. День и ночь из Москвы самолетами перебрасывались хирурги, специалисты по лечению ожогов и медикаменты. Мало кто из пассажиров злосчастных поездов не пострадал от высокотемпературного огня, мощнейшего удара при крушении или отравления ядовитыми газами, образовавшимися при возгорании внутренней обшивки вагонов.

Общее число жертв составило 190 убитых и 720 получивших серьезные ранения; 270 пропавших без вести также решено было считать погибшими. Согласно же неофициальным данным, число погибших составило более 650 человек.

НАЙРОБИ, КЕНИЯ 7 августа 1998 года

7 августа 1998 года в 10:30 утра по местному времени террористы подорвали грузовик с огромным количеством взрывчатки, стоявший рядом с американским посольством в столице Кении Найроби. Согласно первоначальным данным, погибло 213 человек, из которых работниками посольства были 44 человека (12 американцев и 32 гражданина Кении). Еще десять американцев было серьезно ранено, равно как и 11 кенийцев — работников посольства. Около 170 кенийцев, находившихся недалеко от посольства, погибли и 4 тыс. получили ранения.

Разрушения внутри посольства были огромны, хотя само здание из армированного бетона пострадало мало. Были выбиты все окна и разрушены почти все внутренние перегородки. В основном ранения, полученные персоналом посольства, были вызваны как раз осколками стекла и обломками внутренних стен. Большая часть убитых и раненых кенийцев оказалась под обломками находящегося неподалеку от посольства здания «Уфунги» и здания Кооперативного банка. Пострадали также водители и мотоциклисты, проезжавшие мимо посольства в момент взрыва.

Сначала террористы попытались проехать на территорию посольства в грузовике со взрывчаткой, однако охранники их не пустили. Тогда один из террористов начал стрелять, а второй бросил осветительную гранату. Невооруженные охранники кинулись к телефону, чтобы вызвать морских пехотинцев, но безуспешно: охрана посольства имела лишь одну телефонную линию, которая оказалась занята. В это время некоторые работники посольства, услышав выстрелы, подошли к окнам. Именно они погибли или получили тяжелые ранения в результате взрыва.

Произошло это потому, что в посольстве не проводился инструктаж по действиям персонала в случае террористического акта, направленного против посольства. Если бы сотрудники немедленно легли на пол, а не столпились у окон, жертв среди них было бы меньше. Стоит вспомнить, что подобный случай имел место в Ливане за пятнадцать лет до этого, когда точно такой же бомбой террористы-камикадзе взорвали казармы американских морских пехотинцев.

Здание посольства было построено из прочного армированного бетона, но, к несчастью, расположено оно было на перекрестке двух самых оживленных улиц Найроби и стояло вплот-

ную к другим зданиям, что и привело к огромным жертвам среди населения.

До 7 августа 1998 года Найроби считался городом «средней» опасности в плане террористических актов, и система безопасности посольства полностью соответствовала этому уровню. Однако совершенный террористический акт показал на некоторые недостатки в системе. В результате проведенного расследования было выявлено, в частности, следующее:

- бомба была взорвана террористами с целью разрушения здания посольства и убийства как можно большего количества работников посольства;

- системы безопасности в посольстве были на должном уровне, а некоторые даже выше уровня, требуемого при «средней» степени террористической угрозы;

- местные охранники сделали все возможное, не пустив террористов на территорию посольства;

- посольство не имело специальной радиочастоты для системы охраны, что привело к определенному сбою в системе. Кенийские власти, несмотря на постоянные запросы, отказывались выделить дополнительную частоту для посольства;

- мер безопасности оказалось недостаточно для защиты посольства в случае террористического акта с использованием заминированного автомобиля; управляемого террористом-камикадзе.

Государственный департамент и ФБР, а также другие американские организации немедленно начали расследование, выслав около 100 лучших следователей в помощь кенийской полиции. Кроме того, в Кению была направлена специальная команда спасателей графства Ферфакс и собаки, натренированные для поисков пострадавших в развалинах зданий. США предоставили около 25 тонн специального оборудования, в том числе генераторы, прожекторы, гидравлическое оснащение, телескопические камеры, системы прослушивания. Было послано также большое количество медицинского оборудования и медикаментов.

Каждый год американские посольства во всем мире получают более 30 млн. угроз. В связи с этим была разработана система уровней опасности, согласно которым принимаются и определенные меры безопасности. После террористического акта в Кении эти меры были значительно усилены. Также установили, кто стоял за данным преступлением. Это был известный арабский террорист, скрывающийся на одной из своих баз на территории Афганистана и находящийся под защитой талибов. Американское правительство объявило о награде в 2 млн. долларов

за его поимку или за предоставление информации, которая способствует аресту террориста.

Всего же, по окончательным данным, в результате взрыва в Найроби погибло более 250 человек и более 5 тыс. получили ранения.

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ ВЗРЫВОВ СТОЛЕТИЯ

(в скобках дано количество жертв)

- 1900, 1 мая, шахта в Скофилде, шт. Юта, США, (200).
1902, 19 мая, рудник в Коал-Крик, шт. Теннесси, США, (184).
1902, 10 июля, шахта в Джонстауне, шт. Пенсильвания, США, (112).
1903, 30 июня, шахта в Ханна, шт. Вайоминг, США, (169).
1904, 25 января, рудник в Чезвике, шт. Пенсильвания, США, (179).
1905, 20 февраля, рудник в Вирджиния-Сити, шт. Алабама, США, (112).
1906, 10 марта, рудник «Курьерс», Франция, (1 060).
1907, 6 декабря, рудник «Мононга», шт. Западная Виргиния, США, (362).
1907, 19 декабря, шахта «Дарр» в Джэкобс-Крик, шт. Пенсильвания, США, (239).
1908, 28 ноября, рудник в Марианне, шт. Пенсильвания, США, (154).
1909, 13 ноября, рудник в Черри, шт. Иллинойс, США, (259).
1910, 21 декабря, рудник «Литтл-Халтон», в Халтоне, Великобритания, (360).
1911, 8 апреля, шахта в Литтлтоне, шт. Алабама, США, (128).
1913, 14 октября, угольная разработка «Юниверсал» в Сингхениде, Уэльс, Великобритания, (343).
1913, 22 октября, рудник в Доусоне, шт. Нью-Мексико, США, (263).
1914, 28 апреля, шахта в Экклс, шт. Западная Виргиния, США, (181).
1915, 2 марта, шахта в Лейланде, шт. Западная Виргиния, США, (112).
1917, 10 апреля, завод боеприпасов в Эддистоуне, шт. Пенсильвания, США, (133).

1917, 27 апреля, рудник в Гастингсе, шт. Калифорния, США, (121).

1917, 8 июня, шахта в Батте, шт. Монтана, США, (163).

1917, 6 декабря, гавань Галифакса, Канада, (1 654).

1918, 18 мая, химический завод в Оакдейле, шт. Пенсильвания, США, (193).

1921, 20 сентября, завод анилиновых красителей в Оплау, Германия, (500).

1923, 8 февраля, шахта в Доусоне, шт. Нью-Мексико, США, (120).

1924, 8 марта, рудник в Касл-Гейте, шт. Юта, США, (171).

1924, 28 апреля, шахта в Бенвуд, Западная Виргиния, США, (119).

1928, 19 мая, шахта в Матер, шт. Пенсильвания, США, (195).

1931, 12 февраля, шахта в Манчжурии, (ок. 3 000).

1935, 26 октября, арсенал в Ланьчжоу, Китай, (2 000).

1937, 18 марта, школа в Нью-Лондоне, Техас, США, (297).

1942, 25 апреля, угольная шахта «Хонкейко», Манчжурия, Китай, (1549).

1944, 14 апреля, гавань Бомбея, Индия, (1376).

1944, 17 июля, порт Чикаго, шт. Калифорния, США, (322).

1944, 21 октября, цистерна с сжиженным газом в Кливленде, шт. Огайо, США, (135).

1947, 25 марта, шахта в Центральной, шт. Иллинойс, США, (111).

1947, 16 апреля, пирс в Техас-Сити, шт. Техас, США, (772).

1948, 28 июля, лакокрасочная фабрика в Людвигшафен, Германия, (184).

1949, 29 ноября, урановый рудник в Йоханнгеоргендштадте, ГДР, (3 700).

1951, 21 декабря, шахта в Вест-Франкфорте, шт. Иллинойс, США, (119).

1955, 29 октября, линкор «Новороссийск», Черное море (см. статью в разделе «Катастрофы на воде»).

1956, 17 августа, конвой с динамитом, Кали, Колумбия, (1100).

1958, 19 февраля, шахта в Асансол, Индия, (183).

1960, 4 марта, бельгийский корабль с боеприпасами, Гаваина, Куба, (100).

1962, 7 февраля, шахта «Луизенталь» в Фольклингене, Западная Германия, (298).

- 1964, 23 июля, склад с боеприпасами в гавани Боун, Алжир, (100).
- 1965, 28 мая, угольная разработка «Дхарбад», Индия, (375).
- 1965, 1 июня, угольный рудник «Яmano», Фукуока, Япония, (236).
- 1965, 7 июня, рудник «Какани», Югославия, (128).
- 1972, 6 июня, угольные шахты Уонки, Родезия, (427).
- 1975, 27 декабря, шахта в Часнала, Индия, (431).
- 1978, 11 июля, цистерна с полипропиленом, кемпинг в Испании, (150).
- 1980, 1 августа, вокзал в Болонье, Италия, (84).
- 1982, 2 ноября, туннель Саланг, Афганистан, (1 000—3 000).
- 1983, 23 октября, казармы морских пехотинцев в Бейруте, Ливан, (241).
- 1984, 25 февраля, нефтепровод в Кубатао, Бразилия, (508).
- 1984, 21 июня, склад боеприпасов в Североморске, СССР, (более 200).
- 1984, 19 ноября, газохранилище в пригородах Мехико, Мексика, (334; по др. данным ок. 500).
- 1985, 22 июля, «Боинг-747» авиакомпании «Эйр Индия», Ирландия, (329) (см. статью в разделе «Авиакатастрофы»).
- 1988, 4 июля, взрыв на станции Арзамас, СССР, (91).
- 1988, 6 июля, нефтяная платформа в Северном море, (167).
- 1988, 21 декабря, «Боинг-747» авиакомпании «Пан-Американ», Шотландия, (270), (см. статью в разделе «Авиакатастрофы»).
- 1989, 3 июня, газопровод в Башкирии, СССР, (более 650).
- 1992, 3 марта, угольная шахта в Козлу, Турция, (более 270).
- 1992, 22 апреля, канализация в Гвадалахаре, Мексика, (190).
- 1995, 19 апреля, федеральное здание в Оклахома-Сити, шт. Оклахома, США, (168).
- 1998, 7 августа, американское посольство в Найроби, Кения, (более 250).
- 1999, 4 сентября, жилой дом в Буйнакске, Россия, (62).
- 1999, 8 сентября, жилой дом в Москве, Россия, (92).
- 1999, 13 сентября, жилой дом в Москве, Россия, (116).

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КАТАСТРОФЫ

Может показаться странным, но наиболее скудна информация именно о железнодорожных катастрофах. Если в СССР сведения о них в течение долгого времени просто скрывались, то во всех остальных странах почему-то дается немногим более фактов. По необъяснимой причине власти упорно не желают (за весьма редким исключением) раскрывать подробности, касающиеся происшествий на железной дороге. Практически во всех имеющихся источниках указывается лишь дата катастрофы и количество жертв. Узнать хоть что-либо о причине, приведшей к катастрофе, невозможно. Даже в специальном интернетовском сайте, посвященном железнодорожным катастрофам, изложены далеко не все самые известные катастрофы. В описаниях некоторых из них приведены лишь иллюстрации и основные факты.

Поэтому в данный раздел вошли лишь рассказы о тех катастрофах, о которых известно нечто большее, чем несколько сухих цифр. К сожалению, о многих из самых страшных катастроф найти достаточную информацию не удалось. Автор постарался дать информацию о том, что катастрофы происходили как с неисправными и перегруженными поездами в начале века, так происходят и с суперсовременными, сверхскоростными локомотивами, все детали которых изготовлены с применением точнейших технологий.

МОДАН, ФРАНЦИЯ 12 декабря 1917 года

В тот день произошла самая страшная в мировой истории железнодорожная катастрофа. Поезд, перевозивший 1000 солдат, отправлявшихся в отпуск, упал под откос. Первоначальными причинами аварии были названы высокая скорость и перегрузка состава. Вину за крушение уместно возложить и на самих военных, которые, несмотря на предупреждения железнодорожников, приказали отправить поезд.

Вполне вероятно, что железнодорожные катастрофы, происходящие в военное время, имеют свои особенные причины. И случаются они обычно с теми поездами, в которых люди едут в отпуск с фронта или возвращаются на родину из концлагерей (как это произошло в Германии в июне 1945 года).

Сначала солдаты должны были ехать из Турина в Лион на двух поездах, но из-за нехватки локомотивов эти два состава объединили в один из девятнадцати вагонов, которые тянул паровоз средней мощности. Вес состава в несколько раз превышал допустимый. По инструкции паровозы такого типа могли перевозить составы, имевшие вес в четыре раза меньше. Из девятнадцати вагонов первые три имели автоматические тормоза, приводимые в действие машинистом, остальные либо совсем не имели тормозов, либо только стоп-кран.

Машинист прекрасно знал, что подобное путешествие чрезвычайно опасно. И не столько потому, что паровозу трудно тянуть такой состав, сколько потому, что остановить его будет весьма трудно. Сперва машинист отказался вести поезд. В обычных условиях он получил бы поддержку от властей, и поезд остался бы на вокзале. Но это были военные времена, и машинисту пригрозили трибуналом за саботаж. Обреченный поезд покинул Турин.

Основная железнодорожная ветка между Турином и Лионом пересекает Альпы по туннелю и выходит на французской стороне у городка Модан. Оттуда ветка начинает спускаться в долину, а кюветы при этом находятся под углом в 33°. Как только состав начал спускаться, машинист включил тормоза. Однако тормоза первых вагонов не могли сдерживать огромный вес всего состава. И поезд постепенно набирал скорость. Тормоза перегрелись, из-под колес вырывалось пламя. Поезд летел вниз со скоростью около 120 км/ч на протяжении 6 км, и в это время первый вагон сошел с рельсов. Остальные вагоны врезались в него и вспыхну-

ли, так как были из сухого дерева. В результате мощнейшего пожара из 800 погибших 425 тел так и не смогли опознать.

ГРЕНВИЛЬ, АВСТРАЛИЯ 18 января 1977 года

Утренний пригородный поезд из Блю-Маунтинз до Сиднея считался важным поездом. Несколько сот человек ежедневно ехали на нем на работу в столицу Нового Южного Уэльса. Кроме того, этот поезд связывал несколько пригородных районов Сиднея и был головной болью местных властей. Пассажиры постоянно жаловались, что вагоны грязные, сиденья без обшивки и так далее. Власти же старались, чтобы поезд, пусть и в таком плохом состоянии, следовал точно по расписанию. А достичь этого было непросто: по одному и тому же перегону почти одновременно проходило несколько поездов, и железнодорожники должны были внимательно следить, чтобы поезда не столкнулись. В одном из пунктов разница между поездами составляла всего три минуты, и если бы пригородный оказался впереди экспресса, то тот опоздал бы минимум на полчаса. Для соблюдения расписания на повороте недалеко от Гренвиля было введено ограничение скорости, которое, однако, на 10 км/ч превышало ограничения на других подобных поворотах.

В 6:09 утра 18 января 1977 года поезд № 108 отправился в ежедневный маршрут. Поезд состоял из восьми вагонов, которые тянул электровоз № 4620. Обычно расстояние в 126 км поезд покрывал за 2 часа 20 минут и должен был прибыть в Сидней в 8:32.

Поезд почти не выбивался из расписания. Только в Блэкбурне он задержался на лишние три минуты, поэтому из Параматты в Стрэтфилд ехал с максимально разрешенной на том участке скоростью (80 км/ч). Но при подъезде к Гренвиллю машинист начал снижать скорость до 20 км/ч, как того требовало ограничение. Когда поезд на скорости 78 км/ч оказался на левом повороте, он сошел с рельсов. Всего в 50 м находился пешеходный мост, поддерживаемый шестнадцатью стальными опорами. Когда поезд сошел с рельсов, первые два вагона расцепились. Локомотив с первым вагоном ударили в опоры, и одна из них рухнула на крышу вагона, в котором находилось 73 пассажира.

8 человек было убито и 34 получили ранения. Локомотив же, упав на бок, остановился в 70 м за мостом. Второй вагон прорвался под мостом и остановился недалеко от первого. К счастью, никто из пассажиров в нем не пострадал. Остальные вагоны удержались на рельсах и остановились под мостом так, что под ним оказалась задняя часть третьего вагона и передняя часть четвертого. Мост из-за повреждения опор едва держался и буквально через минуту обвалился на два вагона. Около 570 т бетона и железа раздавили вагоны в лепешку. Более половины пассажиров в третьем и четвертом вагонах погибли.

На место происшествия немедленно прибыли спасатели и большое количество полицейских. Около 250 стражей порядка сдерживали почти 5-тысячную толпу зевак, однако у спасателей все-таки пропало мелкое оборудование, а одно из тел было ограблено. Спасательные работы по извлечению раненых продолжались около десяти часов, а последнее мертвое тело было извлечено из-под обломков только в 15:20 на следующий день. Погибло 83 человека и 212 человек получили ранения.

Причиной аварии были названы высокая скорость и чрезмерный вес локомотива. Электровозы такого же типа, что и № 4620, около десяти раз сходили с рельсов из-за того, что их вес приводил к «расширению» колеи.

ЭШХЕДЕ, ГЕРМАНИЯ 3 июня 1998 года

В этот день произошла одна из самых страшных железнодорожных катастроф в Европе и самая страшная катастрофа в Германии за последние 50 лет. Скоростной поезд «Интер-Сити экспресс», курсировавший по маршруту Мюнхен—Гамбург, в момент аварии ехал со скоростью около 200 км/ч. Неожиданно поезд сошел с рельсов, и четыре первых вагона на всей скорости врезались в опору моста, рухнувшего на вагоны. Всего с рельсов сошло 13 вагонов из 14.

Одними из первых на место аварии прибыли британские солдаты под командованием старшего сержанта Фила Форсайта. Он сказал, что пять или шесть вагонов врезались друг в друга, образовав гору покоренного металла. Одна из свидетельниц катастрофы Ханнелоре Домкевиц, жившая совсем рядом с же-

лезной дорогой, принесла одеяла и простыни, чтобы прикрыть раненых и убитых. «Некоторые из выживших куда-то брели с багажом в руках, — рассказала она. — Они были в шоке».

Британский художник-декоратор Эндрю Дэвидсон совершенно случайно оказался буквально в нескольких метрах от места катастрофы. «Как раз перед крушением произошла автомобильная авария и одна из машин упала с моста на рельсы, — рассказывал он. — И в это время неожиданно появился поезд. Он не смог остановиться, раздался страшный грохот, длившийся, как всем показалось, вечность. Смятые вагоны были завалены обломками моста. Как будто ребенок разбил игрушечный поезд. Вагоны громоздились один на другой, а упавший мост практически полностью раздавил три последних вагона».

Авария произошла с одним из наиболее популярных поездов, перевозящих до 65 тыс. пассажиров ежедневно. Поезда «Интер-Сити» курсируют в Германии между крупнейшими городами и могут развивать скорость до 280 км/ч. Этот тип поезда был разработан в Германии огромным консорциумом, в состав которого входит компания «Сименс». В 1985 году этот экспресс стал первым в мире железнодорожным транспортным средством, превысившим скорость 400 км/ч. Регулярные рейсы начались в 1991 году и значительно уменьшили время переезда. Например, расстояние между Мюнхеном и Гамбургом (850 км) поезд теперь преодолевал на два часа быстрее — всего за 5 часов 37 минут.

В Германии эксплуатировалось более 100 поездов такого типа, и до июньской аварии уровень безопасности на них считался высочайшим. После введения скоростных поездов в эксплуатацию количество пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом, выросло на 30%. Пресс-секретарь министерства транспорта заявил, что на этих экспрессах установлено самое современное оборудование для предупреждения аварий.

Что касается причины аварии, то поначалу считалось, что ее вызвало столкновение поезда с автомобилем, упавшим с моста на рельсы. Однако в результате тщательного расследования выяснилось, что никакого столкновения не было. Разбитый автомобиль действительно был найден на месте катастрофы, но он упал уже после того, как поезд врезался в мост. Эксперты пришли к выводу, что несколько задних вагонов оторвалось от поезда перед катастрофой. Эта версия подтверждается показаниями машинистов. Один из них почувствовал резкий толчок и немедленно нажал на тормоз. Выглянув из окна, машинист увидел, что состава за локомотивом не было. Поезд буквально

разорвало на две части. Первая часть проскочила мост, а вторая ударилась об опору, и мост рухнул.

Один из выживших пассажиров сказал, что минут за десять до катастрофы пассажиры почувствовали, что с поездом творится что-то неладное, когда они услышали «неприятный громкий стук». Вольф-Рудигер Шлибнер, пассажир одного из последних вагонов, рассказывал, что у него «было ощущение, будто что-то лежит на рельсах, люди в шоке переглядывались». Потом стук прекратился на некоторое время и возобновился непосредственно перед аварией. Согласно последним данным, причиной аварии оказался дефект в изготовлении колеса одного из вагонов. Компания немедленно сняла с линий все вагоны, изготовленные одновременно с дефектным, для проверки и замены колес.

Всего в этой аварии погибло более 100 человек из 400, находившихся в поезде.

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КАТАСТРОФ СТОЛЕТИЯ

(в скобках дано количество жертв)

1915, 22 мая, Гретна, Шотландия, самая страшная железнодорожная катастрофа в истории Великобритании, (227).

1917, 12 декабря, Модан, Франция, самая страшная железнодорожная катастрофа в мировой истории, (по официальным данным 543, по неофициальным — ок. 800).

1918, 9 июля, два пассажирских поезда столкнулись на дороге между Нэшвиллом и Сент-Луисом, шт. Теннесси, США, самая страшная железнодорожная катастрофа в истории страны, (101).

1937, 16 июля, Патна, Индия, (107).

1939, 22 декабря, Магдебург, Германия, (132).

1939, 22 декабря, Фридрихсхафен, Германия, (99).

1944, 16 января, пров. Леон, Испания, (500).

1944, 2 марта, Салерно, Италия, (521).

1945, июнь, Асслинг, Германия, (102).

1946, 20 марта, Аракаху, Мексика, (185).

1949, 22 октября, Двур, Польша, (более 200).

1952, 4 марта, Рио-де-Жанейро, Бразилия, (119).

1952, 9 июля, Жепин, Польша, (160).

1952, 8 октября, Хэрроу, Великобритания, (112).

1955, 3 апреля, Гвадалахара, Мексика, (300).

1957, 1 сентября, Кендал, Ямайка, (178).

- 1957, 29 сентября, Монтгомери, Пакистан, (250).
1958, 8 мая, Рио-де-Жанейро, Бразилия, (128).
1960, 14 ноября, Пардубице, Чехословакия, (110).
1962, 3 мая, Токио, Япония, (163).
1967, август, Магдебург, ГДР, (94).
1970, 1 февраля, Буэнос-Айрес, Аргентина, (236).
1972, 16 июня, Верзи, Франция, (107).
1972, 6 октября, Салтильо, Мексика, (208).
1974, 30 августа, Загреб, Югославия, (153).
1977, 18 января, Гренвиль, Австралия, (83).
1981, 6 июня, Бихар, Индия, (более 500).
1982, 27 января, Эль-Аснам, Алжир, (130).
1982, 11 июля, Тепик, Мексика, (120).
1983, 19 февраля, Эмпалме, Мексика, (100).
1985, 13 января, Эфиопия, самая страшная железнодорожная катастрофа на Африканском континенте, (392).
1988, 12 декабря, Лондон, Великобритания, (115).
1989, 15 января, Майзди-Хан, Бангладеш, (более 110).
1989, 3 июня, Уфа, СССР (см. статью в разделе «Взрывы».)
1990, 4 января, пров. Синдх, Пакистан, (более 210).
1998, 3 июня, Эшхеде, Германия, (более 100).
2000, 24 января, Норвегия, самая страшная железнодорожная катастрофа за всю историю страны, (30).

КАТАСТРОФЫ НА ВОДЕ

Данный раздел получил название «Катастрофы на воде», так как в нем описываются не только кораблекрушения, но и другие катастрофы, имевшие место на воде, как, например, пожар пассажирского парохода «Вольтурно» в Атлантическом океане или авария на нефтедобывающей платформе в Северном море. Оказались здесь и некоторые катастрофы, произошедшие на войне. В эту книгу практически не включались катастрофы, непосредственно связанные с военными действиями. Однако одну катастрофу времен Первой мировой войны автор посчитал возможным включить в книгу как по причине огромного количества жертв («Титаник» — это далеко не рекордная катастрофа на воде), так и потому, что эта катастрофа представляет большой интерес из-за ее истинной причины. Какой — вы узнаете, прочитав статью о гибели парохода «Лузитания».

Кораблекрушения не являются прерогативой XX века. Они известны с того времени, как человек впервые вышел в море. Однако именно наш век принес самые страшные катастрофы на воде. Поистине поверишь в утверждение одного из исследователей, что чем выше технологии, тем больше риск для человека, использующего их. Тонут теоретически непотопляемые корабли, переворачиваются «абсолютно устойчивые» морские платформы.

Некоторые из катастроф, связанных с морем, описаны в других разделах (например, в разделе «Взрывы»). Попали они туда потому, что, по мнению автора, того требуют непосредственные причины происшествий. Однако упоминание о них имеется в списке в конце раздела. Ведь часто довольно трудно определить, что это было на самом деле: взрыв, пожар или кораблекрушение. Но будем надеяться, что это не доставит большого неудобства читателям.

«НОРДЖ», ШОТЛАНДИЯ 28 июня 1904 года

Скандинавские рыбаки именуют эту скалу по-разному: Скала, Гранитный Клык, Каменный Утюг. Она и вправду похожа на одинокий зуб, торчащий из ненасытной пасти Северной Атлантики, и чем-то напоминает утюг: Само ее название Роколл (Rockall) в переводе с английского языка означает «весь камень» или «всё — камень». Высота скалы составляет 21 м, ее основание у воды имеет около 30 м в длину и 24 м в ширину. Восточный склон скалы почти отвесный и имеет небольшую вогнутость, остальные склоны немного выпуклы. Северо-восточный верхний угол Роколла носит следы разрушения океаном.

На счастье для мореплавателей, природе угодно было распорядиться так, что Роколл оказался в стороне от морских дорог и обитаемых берегов. Его координаты: 57°35' с. ш., 13°48' з. д. Это в 300 км от островов Сент-Килда — самых западных островов Шотландии, в 575 км от Фарерских островов, и в 700 — от самой южной точки Исландии.

В странах Северной Европы о Роколле ходили легенды. Но видеть его доводилось в основном лишь рыбакам, хотя взглянуть на эту удивительную скалу хотелось многим.

22 июня 1904 года из Копенгагена в Северную Америку отправлялся в очередной рейс пассажирский пароход «Нордж». Это был небольшой пароход — водоизмещением всего 3320 т. Корабль был построен 23 года назад в Шотландии, на верфях Клайда, судостроительной компанией «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 и никогда не узнает, кто из них сумел уговорить капитана Ганделла проложить курс вблизи Роколла. До этого в течение почти двадцати лет «Нордж», обслуживая регулярную Скандинавско-Американскую линию, никогда не приближался к Гранитному Клыку ближе, чем на 160 км. Но что бы там ни было, на шестой день плавания, 28 июня, перед рассветом «Нордж» оказался на подходе к Роколлу. Небо со всех сторон было затянуто облаками, дул крепкий норд-вест, и Атлантический океан величаво катил размеренную зыбь. Накануне штурманы парохода не сумели определиться по звездам из-за низкой облачности, и сейчас судно шло по счислению со скоростью 8,5 узлов.

Капитан Ганделл поднялся на мостик и ждал появления Роколла. Он приказал вахтенному штурману объявить пассажирам, что с минуты на минуту по правому борту они смогут увидеть чудо природы.

Часы в штурманской рубке показывали 7:45, когда судно дрогнуло и почти потеряло ход. Через секунду второй удар в днище сотряс корпус парохода так, что люди не смогли устоять на ногах. «Нордж» остановился. Его носовая часть поднялась из воды, но машины продолжали работать на передний ход. Капитан приказал механикам переключить двигатели на задний ход. Только после этого он распорядился, чтобы измерили лотом глубину и произвели замеры в льялах.

Именно так и была совершена трагическая непоправимая ошибка. Однако Ганделл — не первый и не последний капитан, который ее допустил. Отдавая команду отработать задний ход, он не еще знал характера повреждения подводной части судна. Лот показал глубину всего два метра, и капитан понял, что судно наскочило на один из подводных рифов Роколла — риф Хэлле.

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 толшилось около восьмисот человек: 703 пассажира и 71 член экипажа.

У «Норджа» было шесть водонепроницаемых переборок. Ганделл распорядился немедленно задраить их, хотя знал, что это не спасет судно от гибели: вода поступала одновременно в два больших отсека — трюмы № 1 и № 2, не считая форпика.

Словно насмехаясь над тонущими людьми, в эту минуту сквозь поредевшие облака по правому борту предстал в своем угрюмом величии Гранитный Клык. Он будто хотел сказать «Норджу»: «Ты меня искал — я здесь, я никогда не покидаю своего места, теперь смотри на меня и любуйся».

Но Роколл уже никого не интересовал: на пароходе все поняли, что случилось непоправимое. Палуба дрожала от больших оборотов машины, которая работала на задний ход. За кормой вихрились разводы и воронки. 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, что форпик, первый и второй трюмы залиты водой на уровень человеческого роста. Днище и второе дно были пробиты, видимо, в

нескольких местах сразу. Из-за плотно уложенного груза и прибывающей воды пробоины заделать было нельзя.

Шлюпочная палуба «Норджа» походила на растревоженный муравейник. Над океаном слышались крики, стоны, рыдания и проклятия.

Вот что сообщил на суде спасшийся матрос первого класса Карл Матъессен: «Стоя на палубе с третьим штурманом, я спустил на воду шлюпки. На первой из них заело тали, и она пошла носом вниз так круто, 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 шлюпку. За нами шла толпа плачущих женщин с детьми... Офицеры и команда совершенно не знали, по каким шлюпкам они расписаны, и все время бегали от одной к другой, только усиливая панику. 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 не знал, что нужно делать».

«Нордж» погружался носом. Зыбь перекачивала свои могучие валы через его палубу. Люди отступали к корме, которая все выше и выше поднималась из воды. На воду удалось спустить семь спасательных шлюпок и сбросить все плоты, но места хватило немногим, большинство людей остались на борту тонущего «Норджа». Люди пытались спасаться вплавь. Пассажирка Катерина Силландер позже писала: «Сначала с палубы в воду прыгнул один человек, потом второй, третий... Вскоре после этого можно было насчитать сотни плававших в воде человек. Люди предпочитали погибнуть 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 воде всего 12 минут. Он исчез в волнах, на несколько мгновений высоко задрал 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 Матъессен сумели спустить на воду небольшую рабочую шлюпку. С палубы тонущего парохода они видели, что на воде плавало всего две шлюпки, в которых находилось около 200 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 Олеена командование шлюпкой и направил ее в сторону Сент-Килда. Шлюпка была сильно перегружена (в ней находился 61 человек), а имевшийся 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 Сент-Килда. 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 заметили с английского рыболовного траулера «Сильвия», приписанного к порту Гримсби. Приняв на борт спасшихся, рыбаки полным ходом пошли к Роколлу, надеясь обнаружить там живых людей. Но нашли лишь обломки и плавающие в спасательных жилетах трупы.

Маленькая рабочая шлюпка была спасена пароходом «Сернова». Таким образом, из 774 человек пассажиров и членов экипажа «Норджа» остались в живых только 120. Неумное любопытство и ошибка капитана Ганделла обошлись в 634 человеческие жизни.

«ТИТАНИК», АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН 14–15 апреля 1912 года

Едва ли в мире найдется хотя бы еще один корабль, о котором были бы написаны сотни книг, тысячи статей, поставлены пьесы и снято несколько кинофильмов, последний из которых, в постановке Дж. Камерона, получил рекордное количество «Оскаров», созданы многочисленные радио- и телепередачи.

Мы не будем утомлять вас ненужными подробностями и пикантными историями, так или иначе связанными с трагедией «Титаника». Все это можно прочитать в многочисленных книгах, посвященных исключительно этой трагедии, а в нашей книге для этого просто нет места. Изложим лишь основные факты.

Катастрофа, постигшая «Титаник», невероятно не только своими масштабами, но и целым рядом удивительнейших совпадений и просто-таки мистических случайностей. Так, за 14 лет до катастрофы писатель-фантаст Морган Робертсон написал роман под более чем странным для фантастического романа названием «Тщетность». Фабула его вкратце сводилась к следующему.

В Великобритании был построен небывалой величины океанский лайнер, которому дали имя «Титан». Он считался непотопляемым, самым комфортабельным, самым роскошным и самым быстроходным в мире. Право совершить на нем первое плавание через океан выпало на долю «сильных мира сего» — миллионеров Старого и Нового Света. Холодной апрельской ночью «Титан» на полном ходу врезался в айсберг и затонул. Спасательных шлюпок на борту гигантского корабля не хватило, и большая часть пассажиров (а всего их было около двух тысяч) погибла...

Прошло несколько лет, и на первой полосе лондонской «Таймс» появилось официальное правительственное сообщение, в котором говорилось о том, что «...пароход «Титаник» компании «Уайт Стар», выйдя 11 апреля 1912 года в свое первое плавание, столкнулся с айсбергом и затонул... По последним сообщениям есть основания полагать, что из 2800 человек спаслось менее 700...».

Вот основные данные «Титаника», спущенного на воду в Белфасте менее чем за год до катастрофы, 31 мая 1911 года: водоизмещение 66 тыс. т, регистровая вместимость 46 328 т, длина 268 м, ширина 28,2 м, осадка 10,54 м. Максимальная мощность силовой установки составляла 55 тыс. л. с.

Спущенный на воду «Титаник» являлся на тот момент самым большим судном в мире. Он имел 11 палуб, соединенных между собой 9 электрическими лифтами. Высота от поверхности воды до шлюпочной палубы равнялась 18,5 м, расстояние от киля до верха дымовых труб — 54 м. Диаметр дымовых труб — 7,3 м.

На пароходе были разбиты зимние сады, поражали роскошью огромные вестибюли в дворцовом стиле, вычурные, как в замках королей, каминны, широкие лестничные проходы, отделанные дубовым и ореховым деревом, великолепные балюстрады с причудливыми узорами чугунных элементов. Стоимость проезда в каюте «суперлюкс» только в один конец составляла 4350 долларов (примерно 50 тыс. долларов по современному курсу). «Уайт Стар» оборудовала на своем чудо-детище поле для игры в гольф, теннисный корт, каток, турецкие бани, казино.

Экипаж «Титаника» насчитывал почти 900 человек, из ко-

торых 500 являлись стюардами, горничными, поварами и прочим обслуживающим персоналом. Лайнер мог принять 3500 пассажиров, размещенных в трех классах.

«Титаник» имел двойное дно и был разделен на отсеки водонепроницаемыми переборками. Нижняя часть корпуса корабля разделилась 15 переборками на 16 отсеков. Проект корабля предусматривал, что при аварии он останется на плаву даже в случае полного затопления любых двух водонепроницаемых отсеков.

Капитаном нового судна был назначен один из ветеранов британского торгового флота — Эдвард Джон Смит. Ему было уже шестьдесят с небольшим, тридцать из которых он верой и правдой прослужил компании «Уайт Стар».

Отправлявшийся из Англии в свой первый рейс «Титаник» не только представлял собой фешенебельный плавучий отель, но и оказался местом встречи представителей высшего общества Старого и Нового Света: билеты на «Титаник» купили полтора десятка миллионеров и нефтяных, угольных, стальных и железнодорожных «королей».

3 апреля 1912 года «Титаник» прибыл в Саутгемптон, где принял на борт часть пассажиров, уголь и запас продовольствия на рейс в Америку и обратно.

На борту «Титаника» находилось 1316 пассажиров и 891 член экипажа (один кочегар дезертировал с судна за пять минут до отхода), всего 2207 человек. 11 апреля 1912 года, в 14:00 он начал свое роковое плавание...

14 апреля корабль, как считают многие, шел с опасной для ледяного поля скоростью в 21 узел (около 40 км/ч). Светящийся циферблат часов на ходовом мостике «Титаника» показывал 23 часа 40 минут. Внезапно один из впередсмотрящих, Фредерик Флит, увидел прямо по курсу корабля нечто более темное, чем ночная тьма. Трижды ударив в сигнальный колокол, он снял телефонную трубку и сообщил на мостик: «Прямо по носу айсберг, сэр!» В ответ послышался спокойный голос первого помощника капитана Уильяма Мэрдока: «Благодарю». Тут же последовала его команда стоявшему у штурвала рулевому: «Лево на борт!»

Прошло ровно 38 секунд, прежде чем нос парохода начал медленно отклоняться влево. Курс изменился на два румба. Судно слегка дрогнуло, и стоявшие на мостике почувствовали какую-то странную вибрацию огромного корпуса корабля. «Титаник» буквально прогладил айсберг своим правым бортом, при этом на носовую палубу справа от фок-мачты упало несколько тонн льда.

Получилось так, что форштевень «Титаника» прошел сво-

бодно в нескольких метрах от ледяной горы, а вот подводная часть правой скулы судна в районе форпика столкнулась с острым подводным выступом айсберга, так называемым «шипом», в результате чего обшивка парохода на протяжении почти 100 м была испорчена льдом, словно консервная банка.

Вернемся к событиям на «Титанике», происходившим после удара об айсберг. Не прошло и пяти минут, как на мостик прибежал судовой плотник Хатчинсон и доложил капитану, что в нижних помещениях корабля появилась сильная течь. В это же время появившиеся на мостике почтовые чиновники сообщили, что почтовая кладовая заполняется водой.

Капитан Смит вместе с ними спустился в нижнее помещение лайнера, где они осмотрели поврежденный борт. Оказалось, что прорезанная льдом щель шла ниже ватерлинии.

В 00:10 с антенны лайнера в ночной эфир полетели сигнал бедствия и координаты судна.

Пассажиры же практически не почувствовали губельного удара. Некоторые ощутили лишь легкую дрожь корабля и продолжали спокойно одеваться к ужину.

Вот как описывал последние минуты «Титаника» 25-летний преподаватель Дулвичского колледжа Кембриджа Лоренс Висли, переживший эту трагедию, в своем письме, помещенном в газете «Таймс» от 20 апреля 1912 года. Рассказав, где он был в момент столкновения с айсбергом и как попал в одну из шлюпок, Висли пишет: «Было около 1 часа ночи. Ночь стояла звездная, совершенно ясная, луны не было и было темно. Море было спокойное, как пруд, шлюпку слегка покачивало на зыби. Ночь была прекрасная, но холодная. Издали «Титаник», выделяясь на ясном звездном небе, казался громадным, все иллюминаторы и окна в салонах сияли ярким светом, нельзя было и подумать, что произошло что-то неладное с таким левиафаном, если бы не заметный наклон на нос, где вода доходила до нижнего ряда иллюминаторов. Около 2 часов мы увидели, что наклон на нос быстро увеличивается, мостик целиком погрузился под воду. Пароход медленно поднимался кормой вертикально вверх, причем внезапно свет в салонах исчез, затем на несколько мгновений опять блеснул, после чего исчез совсем. В то же самое время послышался грохот, который можно было бы слышать за несколько километров, — это котлы и механизмы сорвались со своих мест; это был самый грозный звук, когда-либо слышимый среди океана. Но конец еще не наступил. К нашему удивлению, корабль оставался стоять вертикально в течение довольно продолжительного времени, которое я оцениваю в пять

минут; во всяком случае, наверное, в течение нескольких минут «Титаник», подобно башне высотой около 50 м, стоял вертикально над уровнем моря, выделяясь черным на ясном небе. Тогда мы услышали самый страшный вопль, который когда-либо достигал слуха человека, — это были крики сотен наших сотоварищей, борющихся со смертью в ледяной воде и призывавших на помощь, которую мы не могли им оказать, ибо наша шлюпка была уже загружена полностью».

«Титаник» скрылся под водой в 2 часа 20 минут. Вместе с ним под воду ушел капитан корабля и некоторые офицеры, другие члены команды и многие пассажиры. Несколько женщин отказались сесть в шлюпки — они предпочли умереть вместе с мужьями.

Получив сигнал бедствия «Титаника», капитан «Карпатии» Артур Рострон изменил курс и приказал старшему механику поставить двойную вахту кочегаров и идти на предельной скорости. В 4:10 на борт «Карпатии» были приняты первые пассажиры шлюпок с «Титаника». Из 2207 человек, находившихся на судне, было спасено всего 745. Возможно, спаслось бы больше, однако спасательные шлюпки могли вместить максимум половину пассажиров и экипажа. Хотя даже шлюпки отнюдь не гарантировали спасения. Две полные шлюпки были затянуты под воду в воронку, образовавшуюся, когда «Титаник» пошел ко дну. Кроме того, находившийся ближе всех корабль «Калифорниэн» не пришел на помощь по весьма банальной причине: радист корабля спал и не принял сигнал бедствия.

Останки «Титаника» были обнаружены лишь спустя 73 года после катастрофы. Французские и американские исследователи 1 сентября 1985 года сообщили, что огромный корабль найден ими на глубине около 4 тыс. м к югу от Ньюфаундленда. Корабль обнаружили подводные роботы, оборудованные телевизионными камерами. В то время точное местонахождение «Титаника» держалось в секрете, чтобы оградить его от мародеров.

В 1996 году новая экспедиция отправилась к месту нахождения «Титаника» с целью выяснить истинную причину катастрофы. К тому же была предпринята попытка поднять на поверхность часть корпуса корабля, однако штормовая погода не позволила сделать это. Эта экспедиция установила, что первоначальное утверждение Эдварда Уилдинга, знаменитого кораблестроителя, что пробоина от айсберга составляла не более 1 м², было абсолютно правильным. Шесть тонких разрезов, сделанных айсбергом, имеют площадь как раз около 1 м², однако расположены они таким образом, что вода хлынула одновременно в

шесть отделений корабля из шестнадцати. Но и это было бы поправимо, имей матросы «Титаника» хоть немного смекалки. Так как пробоина по площади была небольшой, вполне можно было закрыть ее матрасами, что позволило бы кораблю продержаться на воде гораздо дольше. Такую теорию выдвинул известный американский конструктор Уильям Гардски.

Однако проведенное компьютерное моделирование показало, что сталь корпуса «Титаника» в холодной воде потеряла упругость, в результате чего корабль после удара айсберга разломался на три части. В 1998 году после еще одного анализа стали, поднятой со дна моря, выяснилось, что в ней находились добавки, которые также способствовали ослаблению корабельной обшивки.

Таким образом, столкновение с айсбергом явилось лишь толчком, приведшим в действие страшный механизм последствий от ошибок, допущенных при строительстве лайнера.

Кстати, у «Титаника» были два брата-близнеца — «Олимпик» и «Британик». Первый сошел со стапелей за год до своего печально знаменитого брата, а второй — годом позже. И оба эти корабля имели не самую счастливую судьбу. «Олимпик» в 1911 году потерпел аварию, которая, к счастью, не закончилась трагически. А вот «Британик» имел такую же страшную участь, что и «Титаник». Он погиб 21 ноября 1916 года в Средиземном море, унеся на дно около тысячи человек.

«ВОЛЬТУРНО» 9 октября 1913 года

Грузо-пассажирский пароход «Вольтурно» был построен в 1906 году в Шотландии на верфи «Файерфилд» по заказу Канадской Северной пароходной компании. Он имел валовую вместимость почти 3600 т, длину 130 м, ширину 13 и глубину трюма 7. Паровая машина тройного расширения позволяла развивать скорость до 13 узлов. Сразу же после ходовых испытаний приписанное к лондонскому порту судно было зафрахтовано фирмой «Ураниум Стимшип и Ко» и стало перевозить эмигрантов из портов Северной Европы в Северную 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. Так что это был более чем интернациональный рейс.

Первую неделю погода не благоприятствовала плаванию «Вольтурно» — дул сильный северо-восточный ветер, временами переходящий в 7–8-балльный шторм. Из-за ветра, дождя и холода эмигранты вынуждены были целыми днями оставаться на деревянных нарах в твиндеках.

9 октября в 6:50 тревожный стук в дверь каюты разбудил капитана Инча. Докладывал старший помощник Миллер: «Вставайте, сэр! Немедленно! В первом трюме пожар, и, кажется, сильный».

Первым пожар обнаружил молодой немец из Ростока Фридрих Бадтке. Проходя рано утром по палубе, он заметил, что из-под брезента на люке первого трюма струится желтый дым и наружу пробиваются языки пламени. Огонь распространился настолько быстро, что спавшие на твиндеке пассажиры с трудом смогли спастись, выбравшись по кормовым трапам на палубу. В пламени погибли трое взрослых и один ребенок, многие получили сильные ожоги.

Капитан незамедлительно объявил пожарную тревогу, приказал обоим радистам быть на местах и запросить все суда, находящиеся поблизости. Инч безошибочно оценивал ситуацию: северо-восточный ветер силой 8 баллов, пылающий трюм, на борту более 600 человек и груз. Самое страшное — груз... Вот что числилось помимо генерального груза на «Вольтурно»: 360 бочек с нефтью, 127 бочек и 287 стеклянных сосудов с химикатами, 1189 кип с торфяным мхом, кипы с джутом, машинное масло, рогожная тара (мешки), пенька, окись бария и джин. Все это превращало корабль в настоящую огненную бомбу. Согласно приказу капитана, начальник радиостанции парохода Седдон в это время передавал в эфир азбукой Морзе: «SOS SOS Пароход Вольтурно координаты 49-12 северной 34-51 западной. Сильный пожар в носовой части. Пылают два трюма. Необходима срочная помощь». В течение часа радиостанция горящего парохода получила девять сообщений от судов, которые приняли его SOS.

Тем временем капитан Инч, распорядившись раздать всем

пассажирам спасательные жилеты, вместе со вторым штурманом Эдуардом Ллойдом и матросами руководил тушением пожара в трюме. Однако не помогли ни углекислотные огнетушители, ни недавно поставленная на судно система пожаротушения. Единственное, что осталось сделать Инчу, — это опустить 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 клотику фок-мачты. Через считанные секунды произошел еще один, на этот раз гораздо более сильный взрыв. И если бы после первого взрыва тушившие пожар моряки не успели бы отойти к корме, то никто из них не остался бы в живых. Второй взрыв был настолько сильным, что котелок главного путевого компаса слетел с карданного подвеса. Машинный телеграф вышел из строя, а правая рулевая машина сломалась. В центральном пассажирском салоне и в лазарете обрушилась подволока.

Неимоверными усилиями экипажа пламя на короткое время удалось сбить. Судовые часы показывали 8:30. Огонь в носовых трюмах едва начал стихать, когда на палубе появился покрытый страшными ожогами второй механик Малкомсон и доложил капитану: «Пламя перекинулось в бункеры. Мы не можем его сбить из-за газа. Подача угля к топкам прекращена».

Это означало, что давление пара в котлах упадет, машина остановится, и горящее судно будет плыть исключительно по ветру.

Огонь продолжал отвоевывать у людей и без того ограниченную территорию жизненного пространства. Большая часть судовых помещений была заполнена едким дымом, палуба раскалилась настолько, что человек, даже обутый в ботинки на толстой подошве, с трудом мог на ней стоять. Самым ужасным при сложившихся обстоятельствах была вспыхнувшая среди шести сотен пассажиров паника. Она усилилась по мере того, как разгоралось пламя над носовыми трюмами парохода. Кто-то пустил слух, что в носовой части парохода прогорели борта и судно с минуты на минуту затонет. Послышались крики: «Спускайте шлюпки! Садитесь в шлюпки!» И снова началась страшная давка и неразбериха.

Не дожидаясь разрешения капитана, пассажиры стали стаскивать со шлюпок брезент и занимать в них места. Однако как спустить шлюпки за борт и как пользоваться таями, эмигранты совершенно не знали.

Видя, что толпу, охваченную паникой, от шлюпок уже не отогнать, капитан вынужден был отдать команду спускать их на

воду. С большим трудом матросам удалось навести кое-какой порядок и начать посадку людей в шлюпки. Командование шлюпкой № 2, которую спускали первой, Инч поручил старшему помощнику Миллеру. В ней разместили 22 женщины с детьми, нескольких стюардесс, старшего стюарда, гребцов из числа палубной команды и старшего рулевого. Едва коснувшись воды, шлюпка неожиданно накренилась под углом почти 90°, и все, кто в ней был, 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 ветер и волны отнесли шлюпку в сторону, и она скрылась из виду. Больше о ней и ее пассажирах ничего не известно, так же, как и о еще двух шлюпках, тоже неудачно спущенных вслед за ней. В 12:30 среди седых волн на фоне свинцовых туч показался двухтрубный лайнер «Кармания». Капитан Барр подвел свое огромное судно на 100 м к горящему пароходу, сбросил на воду шесть шлюпок, несколько штормтрапов, приготовил бросательные концы и спасательные круги. Капитан «Кармании» рассчитывал, что часть людей с «Вольтурно» будет спасаться вплавь и он сможет поднять их к себе на борт. Но с палубы горящего парохода прыгнуть в воду никто не рискнул. Как уже говорилось, шторм усилился, высота волн достигала 10 м, ветер срывал их гребни. «Кармания» медленно кружила вокруг обреченного парохода, один раз она прошла за кормой «Вольтурно» всего в 15 м, но никто из стоявших на его палубе так и не отважился прыгать во вздыбленную пучину.

После неудачи со шлюпками капитан Барр сбросил на воду шесть деревянных спасательных плотов в надежде, что ветром их прибьет к борту «Вольтурно», но просчитался в своем маневре. «Вольтурно», израсходовав весь уголь, не имел хода, не мог маневрировать, и плоты отнесло в сторону.

В 16:00 положение дел на «Вольтурно» стало критическим. Пожар в носовых трюмах бушевал по-прежнему, оба борта парохода светились вишневым цветом, судно было окутано белым дымом, который сильным северо-восточным ветром относил в сторону бака.

Эмигрант из России Герман Ремер, переживший эту катастрофу, писал: «Видя трагедию со шлюпками, которые с людьми разбивало о борт парохода, я не выдержал и прыгнул в воду. Вода как-то освежила меня, и я уже не слышал страшных криков женщин и детей. Вскоре я стал слабеть и окоченел. Мне посчастливилось схватиться за свисавшую с борта парохода веревку. Ожидая спасения, я держался за нее семь часов».

В 5:30 утра в пятницу эскадра спасателей пополнилась еще одним судном. Прибыл американский танкер «Наррагансетт». Когда он принял сигнал о помощи с «Вольтурно», расстояние между судами составляло 230 миль. Он подошел на помощь самым последним. Капитан Харвуд поставил танкер с подветренной стороны от борта «Вольтурно» и приказал откачать в море 30 т невоспламеняющегося смазочного масла. Не имевший уже хода и потерявший управление «Вольтурно» ветром отнесло в район огромного масляного пятна, разлившегося по поверхности воды. Здесь ветер уже не срезал верхушки с гребней волн, и дела у спасателей пошли успешнее. За три с половиной часа с «Вольтурно» сняли оставшихся людей.

Общими усилиями было спасено 523 человека, погибло же и пропало без вести свыше 100.

«ИМПЕРАТРИЦА ИРЛАНДИИ», КАНАДА 29 мая 1914 года

Часы показывали 1:15 ночи, когда капитан Кендалл поднялся на мостик. Начинался день 29 мая 1914 года. К мысу Фатер, что на реке Святого Лаврентия, подходил огромный двухтрубный пароход «Императрица Ирландии» водоизмещением 20 тыс. т, длиной 167, шириной 20 м. Этот гигант имел 5 палуб, где могли разместиться с комфортом почти 2 тыс. человек, и паровую машину мощностью 18 900 л. с., которая обеспечивала ему скорость в 20 узлов. На комфортабельном лайнере, помимо шикарных кают и просторных салонов, были даже поле для крикета и площадка для детей.

Впереди, чуть справа, уже отчетливо виднелись огни двух небольших пароходов. Кендалл знал, что один из них, «Леди Эвелин», — правительственный почтовый пакетбот, который должен был принять с лайнера почту из Монреаля и Квебека и доставить на его борт последнюю партию государственных депеш для Великобритании. Вторым была «Эврика», она должна была принять с борта «Императрицы» Камиля Берние — лоцмана, который сейчас стоял рядом с Кендаллом на мостике.

В 1:30 Кендалл передал механикам машинным телеграфом: «Стоп машина». «Леди Эвелин» подошла к борту «Императрицы

Ирландии». Лоцман, пожав руку капитану и пожелав ему благополучного плавания через океан, сошел по трапу на пакетбот, чтобы на нем добраться до «Эврики».

Перегрузка почты успешно закончилась, матросы сбросили швартовы на палубу «Леди Эвелин».

Для капитана Кендалла этот рейс был не совсем обычным. Во-первых, помимо важных правительственных пакетов, два дня назад в Монреале на борт «Императрицы Ирландии» погрузили несколько тонн серебряных слитков, которые, по курсу того времени, оценивались в миллион канадских долларов. Под ходовым мостиком на пяти палубах лайнера располагался своеобразный плавающий город с населением почти полторы тысячи человек: 420 членов экипажа и 1057 пассажиров.

Примерно в 2 часа ночи со стороны побережья Квебека на залив внезапно опустился белесый туман. Видимость ухудшалась. 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, который расположен в десяти километрах от мыса Фатер. Видя, что туман гущается, Джонс послал вахтенного матроса за капитаном.

Едва Кендалл вошел в штурманскую рубку, как с фок-мачты раздался звон колокола и послышался крик впередсмотрящего: «Полтора румба справа по носу вижу верхние огни парохода». Капитан приказал изменить курс на 26° вправо с таким расчетом, чтобы встречное судно оказалось у него в 3–4 румбах слева по носу.

Кендалл скомандовал: «Полный задний ход» — и дал три коротких гудка. В ответ из тумана послышался один длинный гудок. Его подал норвежский пароход «Сторстад», который шел навстречу, в Монреаль. Это грузовое судно валовой вместимостью 6028 регистровых тонн было зафрахтовано канадской фирмой «Доминион Коал компани» и с грузом 11 тыс. т угля сейчас подходило к мысу Фатер, чтобы взять лоцмана для следования вверх по реке. Вахту на «Сторстаде» нес старший помощник капитана Альфред Тофтенес. Сам капитан, Томас Андерсон, в эту минуту находился у себя в каюте с женой. Старпом имел указание в случае ухудшения видимости немедленно вызвать капитана на мостик. 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». Но при этом он даже не сообщил капитану, что за пе-

ленной тумана идет встречное судно, с которым нужно разойтись!

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

В это время на «Императрице Ирландии» капитан приказал застопорить работавшие на задний ход машины и дал один длинный гудок, показывая этим встречному судну, 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 ста метров. Капитан Кендалл положил руль на левый борт и дал машине полный ход вперед. Но уйти с дороги неизвестного парохода «Императрице» не удалось. Прямой форштевень «Сторстада» ударил под углом 35° в правый борт лайнера, войдя в его корпус почти на 5 м. Удар пришелся в 4 м позади водонепроницаемой переборки, разделявшей котельное отделение парохода на два отсека. В момент удара появился сноп искр, раздался сильный металлический скрежет. Инерция «Сторстада» была значительна, и его носовая оконечность, усиленная набором мощных шпангоутов для плавания во льдах, разворотила борт канадского лайнера. При этом правый становой якорь «норвежца» сыграл роль гигантского консервного ножа, он вспорол обшивку лайнера на несколько метров. Подводная часть форштевня «Сторстада» вошла внутрь продольной угольной ямы парохода, а верхняя его часть произвела страшные разрушения в жилых помещениях второго класса. Несколько человек на борту лайнера в этот момент были раздавлены.

Площадь пробоины в борту «Императрицы» составляла более 30 м². Каждую секунду внутрь судна вливалось около 300 т воды. Приняв тысячи тонн воды в помещения, расположенные со стороны пробитого борта, пароход стал быстро крениться.

Капитан Кендалл хорошо знал лоцию реки Святого Лаврентия и решил посадить тонущее судно на мель у ближайшего мыса Нок-Пойнт. Он отдал команду: «Приготовиться покинуть судно» — и велел старшему помощнику проследить, чтобы радисты дали SOS на мыс Фатер.

Чтобы читатель мог яснее представить себе, что происходило в эти минуты на тонущем лайнере, приведем одну цитату из воспоминаний Джеймса Гранта — врача-хирурга лайнера: «Катастрофа была настолько внезапной, что десятки пассажиров так и остались в постелях, а другие оказались пленниками в сво-

их каютах, словно мыши в западне, — пассажиры провели на судне всего один день и не успели ознакомиться с расположением его помещений. Во вспыхнувшей панике многие не смогли даже найти выход из коридоров на верхние палубы. Это в основном и явилось причиной того, что число жертв катастрофы оказалось столь ужасающе великим».

Судовой врач дал точное объяснение большому числу жертв. Позже было подсчитано, что из 717 пассажиров нижних палуб около 600 человек так и не смогли выбраться наверх из лабиринта бесчисленных проходов, коридоров, тупиков и трапов: лайнер, заливаемый водой, начал тонуть и опрокидываться на борт. Одни пассажиры погибли, даже не успев проснуться, другие стали жертвой своей медлительности: они долго одевались или складывали в чемоданы вещи; третьи оказались сбиты с ног и затоптаны бежавшей толпой, едва только вышли из кают. Многие не смогли открыть изнутри двери своих кают, потому что дверные стойки перекошились из-за крена судна, и пассажирам пришлось спасаться, вылезая в иллюминаторы, что было не так уж просто.

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

На борту «Императрицы Ирландии» имелось 36 спасательных шлюпок, рассчитанных на 1860 человек. На верхней палубе находилось около десятка деревянных спасательных плотов. Но и шлюпки, и плоты были столь прочно прикреплены к палубе, что на воду удалось спустить только шесть шлюпок — те, у которых капитан своевременно освободил стопоры. Спуск первой шлюпки закончился трагично: она сорвалась со шлюпбалки вниз, и все, кто в ней сидел, оглушенные ударом, оказались в воде.

Пассажиры спасались по-разному. Одним спасение досталось ценой невероятных усилий и мучений от долгого пребывания в ледяной воде, другие попали в шлюпку, даже не замочив ног.

«Императрица Ирландии» продержалась на плаву ровно 17 минут. Шесть шлюпок лайнера и еще четыре со «Сторстада» могли принять лишь небольшую часть находившихся на лайнере людей.

Спешившие на помощь «Эврика» и «Леди Эвелин» прибыли слишком поздно. Когда они подошли к нужному месту, из воды торчали только мачты и верхушки труб «Императрицы Ирландии».

К 3 часам ночи «Эврика» доставила на мыс Фатер 32 спа-

сенных. В шлюпках «Сторстада» спаслись 338 человек, которые были доставлены на борт. Несколько человек умерло уже на борту «Сторстада».

Катастрофа «Императрицы Ирландии» унесла больше тысячи человеческих жизней. Было подсчитано, что из 1477 человек, которые находились в момент столкновения на борту лайнера, были убиты ударом, насмерть обварены паром, утонули 1012, из них 840 пассажиров и 172 члена экипажа. Из экипажа, кроме капитана, его первого помощника и двух радистов, погибли все офицеры корабля. Всего спаслось 465 человек. Из 138 находившихся на борту детей было спасено всего 4, из 310 женщин — 41, из 609 пассажиров-мужчин — 172 и из 420 членов экипажа — 248 человек. Таковы официальные цифры, названные расследованием, которое провело правительство Великобритании. Неофициальные источники дают цифры 1023 и 1027 человек.

«ЛУЗИТАНИЯ», ИРЛАНДСКОЕ МОРЕ 7 мая 1915 года

Во время Первой мировой войны корсарство, хотя и в сильно видоизмененном виде, было возрождено. Теперь морских пиратов (правда, термин «пират» здесь уже не совсем подходит, так как подобные действия считались боевыми, хотя и проводились против мирных судов) называли рейдерами, и в Балтийском и Северном морях в этих операциях особенно отличились немецкие подводные лодки серии U.

Одним из наиболее удачливых рейдеров был капитан-лейтенант Вальтер Швигер, командир подводной лодки «U-20». Славу этот моряк добыл себе в первом же боевом походе, о чем и пойдет речь ниже. В начале мая 1915 года его подлодка вместе с десятком других субмарин патрулировала британские морские коммуникации к юго-западу от Ирландии.

Практически вплоть до Первой мировой войны к подводным лодкам относились несерьезно, считая их хотя и интересным, но не очень рациональным изобретением. Однако они уже в самом начале войны доказали свою полезность, когда стали препятствовать неприятельской торговле. 20 октября 1914 года начало этому было положено потоплением у берегов

Норвегии английского парохода «Глитра» подводной лодкой «U-17». Команде парохода, как того требовали нормы международного права, была предоставлена возможность спастись (впрочем, это один из весьма редких случаев соблюдения немецкими рейдерами международных правил). Через шесть дней торпедой был поврежден французский пароход «Адмирал Гантом». В ноябре подлодка «U-21» потопила два парохода, а в январе следующего года еще три. «U-20» только 30 января 1915 года потопила сразу три парохода: «Ориоль», «Токомару» и «Эйкариа».

Конец апреля—начало мая 1915 года были особенно удачными для немецких рейдеров в Северном и Балтийском морях. С 28-го по 31 апреля подводная лодка «U-23» уничтожила три английских угольных транспорта и один русский пароход. В это же время в Северном море был потоплен датский пароход «Катэй», неподалеку расстрелян из пушек английский траулер «Стреттон» (его команде предоставили возможность высадиться на шлюпки). У ирландского побережья был торпедирован траулер «Мери Айлингтон», а недалеко от Шотландии — пароход «Дан». Паровой траулер «Беннингтон» сумел уйти от немецкой субмарины, однако через несколько дней был торпедирован недалеко от Абердина.

За два дня до своего самого значительного «подвига» подводная лодка «U-20» настигла большую парусную шхуну «Эрлов Латам», следовавшую в Ливерпуль с грузом картофеля, яиц и бекона. Пройдя вдоль борта шхуны, Вальтер Швигер предупредил в мегафон о своих намерениях и предложил команде покинуть судно. Когда шлюпки с людьми отошли достаточно далеко, шхуна была расстреляна из палубного орудия и затонула. Тем же вечером Швигер промахнулся торпедой по трехтысячетонному норвежскому пароходу, но наверстал упущенное на следующий день.

6 мая подлодка Швигера без предупреждения торпедировала и затопила два пассажирских лайнера, принадлежавших компании «Хэррисон Лайн», — «Центурион» и «Кандидат». Лишь по счастливой случайности жертв почти не было.

7 мая подводная лодка Швигера находилась на поверхности, подзаряжая аккумуляторы и проветривая помещения. Экипаж этой подлодки состоял из 38 человек, на их вооружении была палубная пушка и торпеды, способные нести сто пятьдесят килограммов тротила на расстояние почти семь километров. Около двух часов пополудни Швигер, находившийся на мостике, заметил небольшое темное пятно, появившееся из-за гори-

зонта на западе. Поначалу было решено, что это два эскадренных миноносца, однако чуть позже определили, что это большой пассажирский пароход с четырьмя трубами и двумя мачтами. Лодка погрузилась на глубину 11 м и полным ходом пошла на сближение с пароходом. Когда она приблизилась, немецкий капитан опознал «Лузитанию», 32-тысячетонный пассажирский лайнер.

В момент встречи с немецкой подводной лодкой на борту «Лузитании», лайнера, считавшегося самым быстроходным в мире (он мог развивать скорость до 25 узлов) и способного обогнать любой немецкий корабль, в том числе подводный, находилось 1257 пассажиров и около 700 членов экипажа. В 15:10 в правый борт «Лузитании», сразу позади мостика, попала торпеда. Удар был весьма силен, к тому же взрыв торпеды вызвал внутренний взрыв в машинном отделении, в результате чего была разрушена носовая часть судна. Более поздние исследования показали, что торпеда Швигера нанесла относительно небольшие повреждения и кораблю удалось бы дотянуть до берега. Однако вторичный взрыв от перевозимых лайнером боеприпасов привел к быстрому затоплению судна. Из почти двух тысяч человек, находившихся тогда на борту «Лузитании», погибло 1198, в том числе 785 пассажиров. Спасательные работы были организованы из рук вон плохо. Спуск спасательных шлюпок кончился тем, что половина оказалась разбита вдребезги. К тому же корабли, стоявшие в гавани, не поспешили к тонущей «Лузитании» на помощь. Только несколько ирландских рыбацких шхун, оказавшиеся поблизости, подняли на борт немногих оставшихся в живых.

А капитан-лейтенант Швигер привел подлодку «U-20» в порт Вильгельмсхафен шесть дней спустя. Ему был оказан восторженный прием, хотя сам кайзер, оценив реакцию в мире на происшедшее, был не очень-то и доволен. Всего же за время войны Швигер потопил вражеские суда общим тоннажем почти двести тысяч тонн, а закончилась его карьера 7 сентября 1917 года, когда подводная лодка «U-88», которой он в то время командовал, подорвалась на mine у берегов Дании.

Что же касается самой «Лузитании», то с ней связано несколько так и не раскрытых тайн. Британское адмиралтейство, первым лордом которого в то время был молодой Уинстон Черчилль, утверждало, что второй взрыв произошел в результате пуска второй торпеды. Кроме того, как уже упоминалось, «Лузитания» была быстроходнее любой подводной лодки и могла легко избежать попадания торпеды, что было продемон-

стрировано в начале 1915 года. Так почему же корабль снизил скорость, когда обнаружил немецкую субмарину? Другим загадочным фактом было то, что многие знаменитые пассажиры «Лузитании» накануне ее отплытия получили телеграммы, в которых им советовалось не плыть именно тем рейсом. Не означало ли это, что корабль был обречен еще до выхода из Нью-Йорка? Что же касается груза боеприпасов, то в основном это были ружейные и pistolетные патроны, взрыв которых не мог причинить большого вреда. А вот в 313 ящиках сыра и 325 тюках мехов, как считают многие специалисты, и была заложена взрывчатка, что привело к трагедии.

По мнению некоторых специалистов, покушение на «Лузитанию» преследовало цель втянуть в Первую мировую войну Соединенные Штаты. Ведь среди погибших было 128 американцев. Однако, даже если это и так, то попытка не удалась: США вступили в войну только через два года...

«ИСТЛЕНД», ЧИКАГО, США 24 июля 1915 года

Одним из самых быстроходных и популярных среди отдыхающей публики пассажирских пароходов в начале нашего века считался «Истленд». Он был спущен на воду в 1903 году. Это стальное судно имело 82 м в длину, 11 м в ширину, осадку 4,3 м и было снабжено тремя гребными винтами. Жители приозерных городов почтительно называли его «Королевой скорости».

Это был экскурсионный пароход водоизмещением 1960 т с очень острыми обводами подводной части корпуса. Несмотря на сравнительно небольшую мощность паровых машин (1300 л. с.), он мог развивать ход до 40 км/ч.

Поначалу пароход был приписан к порту Чикаго, откуда он совершал экскурсионные дневные рейсы к Кедровому мысу на острове Мичиган или недельные плавания на озеро Эри. Потом портом его приписки стал Кливленд.

Особенно любила кататься на «Истленде» молодежь. Видимо, ее привлекал установленный на верхней палубе паровой орган, под который во время плавания в хорошую погоду устраивались танцы. Об этом органе ходили легенды, говорили, что в тихую погоду звук его был слышен на несколько километров вокруг.

В течение 1913 года владельцы «Истленда» продали на него двести тысяч билетов. В следующем году «Королева скорости» снова вернулась на родное озеро Мичиган — теперь пароход принадлежал фирме «Сен-Джозеф Чикаго Стимшип Компани». Им по-прежнему командовал его первый капитан Гарри Петерсен.

Летом 1915 года «Истленд» был зафрахтован для экскурсий по озеру Мичиган фирмой «Вестерн Электрик Компани».

В субботу 24 июля, в 7 часов утра к причалу на реке Чикаго, где был пришвартован «Истленд», начали стекаться экскурсанты. Почти все пассажиры несли с собой плетеные корзины с провизией для пикника. Билет на экскурсию стоил всего 75 центов. К тому же, для привлечения семей с детьми правление компании разрешило брать на пароход детей до десяти лет без билета. «Истленд» был рассчитан на перевозку в дневные рейсы 1000 человек. На этот раз было продано 2500 билетов. Видимо, капитан Петерсен об этом не знал, так как контролеры у схода счет пассажирам не вели — они просто надрывали билеты. Так на «Истленде» пассажиров оказалось на 300 человек больше, чем на «Титанике» в его роковой рейс...

«Истленд» стоял у причала правым бортом, по носу у него был пришвартован паровой буксир, который должен был вывести его из реки на просторы озера Мичиган.

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

Но почему же «Истленд» стал крениться не на правый борт, который был ошвартован у причала, а на противоположный? Тот, кто когда-либо совершал путешествия на речных судах, провожал, встречал их, вероятно, замечал, что при отходе или подходе к причалу пассажиры скапливаются у ближайшего к причалу борта. Это вполне естественно: люди ищут глазами в толпе тех, кто их встречает или провожает.

«Истленд» же стал крениться на дальний от причала борт по

той простой причине, что его прогулочный рейс был рассчитан на один день и экскурсантов никто не провожал. А какой интерес пассажирам смотреть на причал, который они и так уже видели? Любопытнее было взглянуть на реку, посмотреть, что там делается. Возможно, что-то еще привлекло в этот момент внимание пассажиров. Так или иначе, «Истленд» стал крениться на противоположный от причала борт.

Когда крен достиг 30°, даже те, кто никогда не бывали на судне, поняли, что происходит. Страх перешел в панику. Сотни людей бросились с нижних палуб наверх по трапам. В проходах, в коридорах и на лестничных клетках началась давка. Повсюду раздавались крики, вопли, плач детей, слышался грохот падающей мебели, звон бьющегося стекла. Сотни пассажиров застряли в каютах и в коридорах нижних палуб. Толпы людей бились в тесных помещениях, будто пойманная в сеть рыба. Почти все, кто находился наверху, были сброшены в воду. В реке барахтались сотни женщин и детей, сверху им на головы падали другие. Некоторые сумели вовремя ухватиться за плававшие в воде скамейки, ящики, доски. В грязной воде реки Чикаго захлебывалась беспомощная толпа, люди дрались и топили друг друга, пытаясь выкарабкаться на берег.

«Истленд» продолжал валиться на левый борт. Прочные пеньковые швартовы, которые так и не успели отдать, натянулись, как струны, вырывая из земли причальные тумбы и береговые кнехты.

Когда пароход окончательно опрокинулся на борт, он накрыл собой сотни плававших в воде людей. Из его нутра доносились грохот и шипение — это сорвались с фундамента паровые машины, и вода залила топки. Несколько минут река в этом месте была закрыта плотной белой пеленой пара. Шипение пара и свист вырывающегося из внутренних помещений воздуха заглушались истошными криками людей. «Истленд» лег левым бортом на дно реки.

С начала страшных событий прошло всего 6 минут...

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.

При спасении пассажиров «Истленда» огромную помощь оказал капитан парохода «Миссури» Уильям Брайт. Он только что пришвартовал свое судно неподалеку от «Истленда». Увидев, что тот опрокинулся на борт, Брайт помчался на причал, где произошла трагедия. Он не смог пробиться сквозь собравшу-

юся на набережной толпу и поднялся на второй этаж дома, стоящего напротив причала. Из окна он видел, как сотни барахтающихся в воде людей тщетно пытаются взобраться на скользкий борт лежавшего парохода. Брайт высунулся из окна и крикнул полицейским, чтобы они взяли золу из топок трех буксиров и высыпали 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, спасли жизнь многим, так как теперь борт стал шершавым и на него можно было взобраться.

В Чикаго был объявлен траур. В течение еще многих дней трупы погибших вылавливали из реки и извлекали из затонувшего корпуса «Истленда». Несколько сотен мертвых тел вытащили из парохода, когда разрезали его правый борт. Еще больше трупов было найдено, когда судно поставили на ровный киль и откачали из него воду.

Сколько же жизней унесла эта катастрофа?

Официальная пресса США называла цифру 835. Но это не соответствует действительности, так как указанное количество было объявлено в Чикаго уже на третий день после катастрофы. Судно же было поднято лишь спустя пять дней, и из него извлекли еще несколько сотен погибших. Американский следственный врач из Чикаго заявил на пресс-конференции, что в городском морге он лично насчитал 1300 трупов.

Только через тридцать лет американская пресса пролила некоторый свет на истинную причину гибели «Истленда». Катастрофа произошла не из-за перегрузки судна пассажирами, а из-за того, что механик по небрежности неправильно заполнил балластные цистерны судна...

«СЕН-ФИЛИБЕР», ФРАНЦИЯ 15 июня 1931 года

Пароход, о котором пойдет речь, легко можно было бы перевезти на «Титанике», поставив поперек палубы. Назывался этот пароход «Сен-Филибер». Водоизмещение — 189 т, длина — 32,1 м, ширина — 6 и высота борта — 2,61 м.

«Сен-Филибер» — настоящий пигмей в печальном реестре

судов, потерпевших крушение, — унес на морское дно ни много ни мало полтысячи человек.

«Сен-Филибер» был построен в 1923 году на верфях Сен-Назер во Франции по заказу Нантского общества судоходства. Это было экскурсионно-прогулочное судно озерного типа — тупоносое, почти плоскодонное, с одной трубой и одной мачтой. Почти от бака и до самой кормы его главная палуба была занята двумя пассажирскими салонами первого и второго классов. Над салонами находилась открытая прогулочная палуба со скамейками для экскурсантов. Хотя мощность паровой машины «Сен-Филибера» составляла всего 23 л. с., его труба возвышалась над палубой на целых 8 м, что вместе с высоко расположенной, напоминавшей кассовую будку рулевой рубкой делало пароход похожим на буксир. Несмотря на свои скромные размеры и тоннаж, «Сен-Филибер» имел лицензию на перевозку 500 пассажиров. Как же могло случиться, что столь небольшому судну выдали такую лицензию? На этот вопрос теперь вряд ли кто сможет ответить.

Во Франции до сих пор стараются умалчивать об этом скорбном происшествии, поскольку оно является одной из самых мрачных страниц в истории судоходства страны. Владельцам парохода было хорошо 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°. Но поскольку «Сен-Филибер» в основном плавал по реке, руководство классификационного общества «Бюро Веритас» с этим мирилось и не предпринимало никаких мер. Восемь лет «Сен-Филибер» обслуживал регулярную пассажирскую линию Нант — Сен-Назер.

Как-то летом 1931 года дирекция одной ткацкой фабрики города Нанта обратилась к владельцам «Сен-Филибера» с просьбой арендовать пароход на воскресенье 15 июня для экскурсии на Нуармутье — большой живописный остров, расположенный в 15 милях от устья Луары, в Бискайском заливе, который славился дубовыми рощами и мимозовыми зарослями.

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

Воскресное утро 15 июня не обещало экскурсантам ясного солнечного дня. Стояла та погода, которую французы метко называют «все четыре времени года в один день».

Перед рассветом моросил мелкий дождь, потом он кончил-

ся и задул ровный юго-восточный бриз, который согнал в сторону залива облака и дал наконец солнцу возможность порадовать жителей Нанта.

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

Ровно в 7 часов убрали сходни, и «Сен-Филибер» отошел от пристани. Через три с половиной часа пароход сделал в Сен-Назере небольшую остановку и снова двинулся вниз по реке. Ветер перешел на южный и усилился. Пароход еще не вышел в залив, а его уже сильно качало на крутых и мутных волнах Луары. У многих экскурсантов началась морская болезнь.

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

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

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

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, расположенного у южного края устья Луары, сравнительно невелико. Обогнув этот мыс, «Сен-Филибер» подставил бы ветру корму и, подгоняемый им, быстро вошел бы 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 вполне достаточно, чтобы

уже накренившийся на правый борт пароход накренился еще больше и уже не смог выпрямиться.

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

Позже, во время разбора причин катастрофы наблюдатель спасательной станции на мысе Сен-Жильда сообщил: «Я наблюдал за судном в бинокль. Когда оно подошло к бую отмели Шателье, я на мгновение отвел взгляд в сторону. Я подчеркиваю, только на мгновение! И когда опять посмотрел на то же место, парохода там уже не увидел, 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 «1-2» и «1-3», ограждающими отмель Шателье у мыса Сен-Жильда, примерно в 12 км юго-западнее Сен-Назера. Хотя помощь прибыла через полчаса, спасти удалось всего семерых. Лоцманский бот выгачил из воды шесть человек, которые плавали, ухватившись за деревянную скамейку, смытую с палубы парохода. Позже шедший из Сен-Назера буксир снял с буя «1-2» еще одного человека.

Весь вечер и всю ночь в Нанте у здания судоходного общества бушевала толпа. Родственники погибших требовали от судовладельцев ответа за гибель своих жен, отцов, детей. Почему речной пароход был выпущен в Бискайский залив? Почему на судне не было ни спасательных шлюпок, ни спасательных кругов? Почему капитан Олив вышел в обратный рейс при неблагоприятных погодных условиях? Где 500 пассажиров?

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

На ткацкой фабрике Нанта подсчет оказался точнее. Выяснилось, что на пароходе было продано ровно 500 билетов и на острове осталось 28 человек. На детей младше семи лет билетов не продавали, а большинство экскурсантов отправились на остров с детьми. Это вскоре подтвердилось горьким фактом: через три дня течение Бискайского залива прибило к берегам островов Олерон и Фэ, а также к мысу Сен-Жильда около ста детских тел. Потом море стало выбрасывать на побережье тела мужчин и женщин.

Через несколько месяцев, когда волнения в Нанте и в Сен-Назере стихли, Министерство судоходства Франции внесло в

свой отчет поправку: оно сообщило, что число жертв катастрофы составило 462 человека. Эта цифра была получена путем подсчета проданных билетов (500), экипажа (7), числа оставшихся на острове экскурсантов (28) и спасенных (7).

Еще много дней после катастрофы ветер и течения Бискайя приносили к берегам Франции веточки мимозы, которой так славится остров Нуармутье... Их отвозили в Нант на братскую могилу жертв злополучного «Сен-Филибера».

«ПРИНЦЕССА ВИКТОРИЯ», ВЕЛИКОБРИТАНИЯ 31 января 1953 года

Паром «Принцесса Виктория», о котором идет речь, был построен в 1947 году в Шотландии судостроительной фирмой «Дэнни и братья». По своему типу судно являлось морским пассажиро-автомобильным паромом. Его регистрационная вместимость равнялась 2694 т, длина составляла 92,4 м, ширина — 14,9, осадка — 3,9 м. Два дизельных двигателя обеспечивали скорость 19 узлов. Судно могло принять на борт 1515 пассажиров, 51 члена экипажа, груз и автомобили.

Линию из шотландского порта Странрар через североирландский порт Ларн английские моряки в шутку называют «молочным рейсом». На этой линии действительно по утрам перевозят молоко, и маршрут протяженностью всего 50 км является самым коротким морским путем между Шотландией и Северной Ирландией.

31 января 1953 года «Принцесса Виктория» должна была по графику выйти утром в очередной рейс. Большинство пассажиров прибыли в Странрар ночным поездом из Лондона. К утру погода резко ухудшилась: над морем неслись свинцовые облака, ветер срывал гребни волн. За два часа до предусмотренного расписанием отхода судна его капитан Джеймс Фергусон получил от метеорологов прогноз погоды. В нем говорилось, что недалеко от залива Лох-Райан, на пути следования «Принцессы Виктории» ожидается шторм, который потом перейдет в северо-западный ветер от умеренного до сильного. Поскольку по заведенной на линии Странрар — Ларн традиции паромы никогда не нарушали расписание по причине плохой погоды, капитан Фергусон даже не подумал о том, чтобы отложить рейс.

Тем более что в этот раз судно было даже недогружено: всего 123 пассажира и 44 т груза — чай, обувь и мануфактура. Если бы Фергусон решил «переждать погоду», то это выглядело бы просто-напросто излишней перестраховкой.

В 7:45 «Принцесса Виктория», дав отходной гудок, отошла от причала. Помимо пассажиров, на ее борту находилось 54 члена экипажа. Так начался роковой для парома рейс...

Прошло ровно два часа (правда, согласно некоторым сообщениям, это произошло уже через двадцать минут), и радиостанции ближайших портов и находившихся поблизости судов поймали в эфире сигнал срочности: «„Принцесса Виктория“: Дрейфую близ устья Лох-Райана. Судно неуправляемо. Нужна немедленная помощь буксира». Это казалось очень странным, потому что еще в 9:40 паром видели с берега, когда он медленно шел навстречу ветру на север.

Ближе всех к «Принцессе Виктории», у входа в пролив Килбреннан, находилось спасательное судно «Сальведа». Приняв сообщение с парома, оно сразу же изменило курс и направилось на помощь, однако из-за сильного волнения ему пришлось сбавить ход до ниже среднего.

В 10:32 в эфире раздался сигнал бедствия: «SOS, SOS, SOS. «Принцесса Виктория», шесть километров к северо-западу от Корсуолла. Автомобильная палуба затоплена, сильный крен на правый борт, нужна немедленная помощь, судно неуправляемо».

Что же в это время происходило на пароме? Почему судно передало по радио призыв о помощи?

Выйдя из залива Лох-Райан в открытое море, «Принцесса Виктория» встретила северный ветер, дующий против движения парома; скорость ветра достигала 120–130 км/ч. Пока судно шло на север, волны разбивались о нос парома. Но как только паром лег на новый курс, их удары пришлись в корму.

Видя, что вода начинает заливать автомобильную палубу, капитан Фергусон решил вернуться в залив Лох-Райан, ведя судно кормой вперед. При свирепствовавшем шторме это было возможно только с помощью носового руля, которым был оборудован паром. Боцман и два матроса были посланы привести носовой руль в действие, но из-за сильной килевой качки они не смогли этого сделать. Попытку вернуться в порт своим ходом пришлось оставить, капитан обратился за помощью и стал ждать буксира.

Через несколько минут кормовые ворота парома под напором волн раскрылись почти полностью, и вода хлынула на автомобильную палубу.

Дело приняло серьезный оборот, и капитан Фергусон был

вынужден послать в эфир SOS. Вода с автомобильной палубы через пожарную дверь стала потихоньку проникать в пассажирский носовой салон.

В 10:45 Фергусон передал в эфир еще один SOS, сообщив, что «Принцесса Виктория» находится у входа в Лох-Райан. Сразу же после этой передачи он объявил пассажирам, что скоро подойдет помощь, и попросил их собраться на находившейся над затопленной палубой прогулочной палубе «Б», где команда раздала всем спасательные жилеты.

Шторм в Северном проливе продолжал крепчать, ветер достиг почти 12 баллов по шкале Бофорта (а это равно урагану), налетали снежные шквалы, видимость почти пропала. Тщетно три корабля вели поиск гибнущего парома в районе Корсуолла.

Капитаны поисковых кораблей считали, что паром погиб, но в 12:52 его радиостанция снова вышла в эфир: «Положение критическое. Машинное отделение правого борта затоплено».

Три корабля продолжили поиск. Весть о бедствии «Принцессы Виктории» уже облетела всю Британию, местные радиостанции в прямом эфире передавали, как идет спасение парома.

В 13:08 Фергусон сообщил по радио: «Сейчас остановились. Паром лежит на боку. Готовимся покинуть судно».

Вот что происходило в эти минуты на пароме. Крен на правый борт достигал уже 45°, и шлюпки правого борта спустить было просто невозможно. Всего на пароме имелось шесть 9-метровых металлических спасательных шлюпок, по три с каждого борта, которые могли вместить 330 человек. При создавшемся крене спускать шлюпки левого борта было чрезвычайно рискованно для жизни людей, но капитан Фергусон не видел другого выхода. Видимо, поняв, что помощи ждать неоткуда, и зная, что судно в любую минуту может перевернуться вверх килем, он отдал команду спускать шлюпки.

В шлюпке № 4 разместили женщин и детей, но, как только она оказалась в воде, набежавшая волна ударила ее о борт парома с такой силой, что почти всех, кто в ней находился, выбросило в море.

«Принцесса Виктория» опрокинулась и пошла ко дну раньше, чем прибыли суда, казалось бы, хорошо организованной и налаженной спасательной службы Великобритании. Почему это произошло?

В тот момент, когда «Принцессу Викторию» тщетно разыскивали у Лох-Райана и Корсуолла, Фергусон, к удивлению всех, в 13:54 передал в эфир: «По последнему определению наше место пять миль восточнее Коплендского входа в Белфаст-Лох».

Оказалось, что и сам капитан не знал координаты своего судна. Его искали у берегов Шотландии, а оно в это время тонуло у берега Северной Ирландии.

Всего было спасено 44 человека — 33 пассажира и 11 членов экипажа. Среди спасенных не оказалось ни капитана Фергусона, ни радиста Бродфута. Таким образом, из 177 человек, находившихся на борту парома, погибло 133. При этом не спаслось ни одной женщины и ни одного ребенка.

ЛИНКОР «НОВОРОССИЙСК», ВНУТРЕННИЙ РЕЙД СЕВАСТОПОЛЯ, СССР 29 октября 1955 года

29 октября 1955 года линкор «Новороссийск» взорвался и затонул на внутреннем рейде Севастополя, унеся с собой сотни человеческих жизней. Это одна из величайших трагедий на военно-морском флоте СССР. До сих пор точно не известны ни причина гибели линкора, ни количество погибших. Служба линкора «Новороссийск» (бывшего итальянского «Джулио Чезаре», доставшегося СССР после раздела флота побежденной во Второй мировой войне Италии) продолжалась недолго — менее семи лет. Вот как это произошло.

28 октября 1955 года, пятница. В этот день линкор совершил свой последний выход в море. Утром он снялся со швартовых бочек, вечером возвратился на базу. Перед входом от оперативного дежурного было получено приказание встать на швартовой бочке № 3, принадлежавшей линкору «Севастополь». В 18 часов корабль направился к указанному месту стоянки. Но при подходе к носовой бочке линкор, управляемый не очень опытным в швартовке капитаном второго ранга, проскочил ее, хотя, чтобы сдержать инерцию движения, кавторанг Хоршудов бросил перед этим якорь, но несколько в стороне от обычного места. Потом положение корабля было выправлено, и он встал на левый якорь. Мы приводим все эти подробности, так как они имеют значение при выяснении причин подрыва линкора.

После швартовки на корабле были ужин, увольнение части экипажа на берег, развод наряда, баня и стирка. Сошел на берег и временно исполнявший обязанности командира корабля

Г. Хоршудов. Старшим на борту остался помощник командира корабля капитан второго ранга З. Серполов.

Перед ужином на корабль прибыло пополнение — бывшие солдаты пехоты, переведенные во флот. Их переодели в матросскую рабочую форму, но оставили сапоги, так как обувь подобрать не успели. На ночь новоприбывших разместили в одном из носовых помещений линкора. Для большинства из них это был первый и последний день военно-морской службы. В 1:30 29 октября в носовой части линкора глухо прогремел взрыв. Корпус «Новороссийска» содрогнулся от мощного удара. На всех палубах сразу же пропало освещение. Корабль погрузился в темноту, отключились сигнализация и радиотрансляция.

После короткого замешательства на линкоре была объявлена аварийная боевая тревога, экипаж занял места согласно боевому расписанию, корабельные аварийные отряды приступили к работе по локализации последствий взрыва. На стоявших рядом крейсерах также была объявлена тревога. Их медицинские группы стали прибывать к борту «Новороссийска». Однако спасательных средств было крайне мало, да и возможности у них были скромные.

Носовая часть корабля погрузилась в воду, а отданный якорь и швартов носовой бочки крепко держали линкор, не позволяя сдвинуть его с места и отбуксировать на отмель. Вода довольно быстро продолжала поступать в корпус.

Шел третий час после взрыва. Видя, что поступление воды остановить не удастся, Хоршудов, который, получив известие об аварии, немедленно вернулся на корабль, обратился к командующему флотом вице-адмиралу Пархоменко с предложением эвакуировать часть команды, которая из-за затопления носовой части корабля стала собираться на корме и насчитывала несколько сотен человек. Командующий, вполне в духе того времени, отрезал: «Не будем разводить панику!» В частности из-за этого распоряжения погибли многие матросы.

Однако вскоре по линкору была отдана команда: «Не занятым борьбой за жизнь судна построиться на юте». Матросы, старшины, офицеры стали выходить из задраенных по боевому внутренним помещений, палубных надстроек, башен и строиться на верхней палубе на корме. В строю собралось до тысячи моряков. К трапу стали подгонять плавсредства, но на них успела сойти лишь небольшая часть экипажа, когда корпус корабля вдруг дернулся и начал крениться на левый борт. Шеренги моряков покатались с уходящей из-под ног палубы в воду.

В 4:15 утра линкор лег на левый борт, а через мгновение пере-

вернулся вверх килем. Начался второй акт трагедии, жертвами которой стали теперь уже сотни моряков, оказавшиеся в воде. Одетые в бушлаты, они образовали возле бортов линкора живое поле. Многие, особенно вчерашние пехотинцы, под тяжестью промокшей одежды и сапог быстро ушли под воду. Правда, часть команды сумела взобраться на днище корабля, другие отплыли в сторону, и их подбирали 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 находился рядом на спасательных судах, слышали внутри корпуса частый беспорядочный стук. Это подавали о себе весть моряки, не успевшие выбраться из отсеков. Отчаянный стук заживо замурованных все усиливался, сливаясь в сплошную дробь.

Спасатели судна «Карабах», не дожидаясь указаний сверху, вскрыли обшивку корпуса в корме линкора. Через разрез успели спастись семь моряков. 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 прорезанное отверстие ничего не дали. К утру 30 октября «Новороссийск» затонул.

В последние минуты перед гибелью линкора по звукоподводной связи, доставленной к месту аварии, было слышно, как моряки, находившиеся внутри корабля, пели «Варяг». А уже 1 ноября водолазы, спускавшиеся к затонувшему линкору, не слышали никаких звуков...

Вот как описал эту катастрофу Виталий Говоров, наблюдавший ее от начала и до конца:

«На шесть часов 29 октября был назначен выход в море крейсера «Молотов», где я служил в должности командира дивизиона. 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, я получил боевую задачу от командира крейсера капитана первого 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 просто потрясло меня: развороченные палубные листы горой поднимались над палубой, на них лежали изувеченные человеческие тела. А под ногами был слой ила, перемешанного с кровью.

В одном из помещений линкора я столкнулся с матросами аварийных постов. Их было человек 12—15, они ожидали 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 задраивать 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 и знали, что и 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 водолазной техники, матросы ныряли в люк и пытались изнутри заделать щели. Только когда вода доходила мне до подбородка (мой рост 180 см), я давал команду покинуть помещение. Все острее ощущалась нехватка аварийного материала и инструментов. В дело пошли даже столовые ножи и вилки, вместо кудели использовали разорванные на полосы простыни, вместо ручников — собственные кулаки, обмотанные полотенцами.

А потом мы получили 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. Я успел схватиться за поручень трапа и заметил, как стремительно промелькнул корабельный флаг на фоне освещенных окон домов за вольной 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 показавшийся 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 давило страшной тяжестью. 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 выбил меня из-под палубы, оборвав все пуговицы на кителе и сорвав брюки. Я очутился на поверхности, где-то в метре от днища линкора. Я не стал на него взбираться, рефлекторно сообразив, 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 выяснилось, был отрыв лопатки».

Уже после гибели линкора стало точно известно, что корабль спасти было нельзя. Это определили академические расчеты. Нельзя было спасти корабль, но многих людей — можно было. Вполне реально было 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 приблизило момент опрокидывания. Да и браваый, но преступный приказ, задержавший эвакуацию экипажа, внес свой кровавый вклад в общее число жертв.

Причиной трагедии линкора стал, по одному из предположений, взрыв глубинной мины, оставшейся со времен Второй мировой войны. Другая версия — о диверсантах — вызывает сомнение, так как воронка на месте взрыва на дне бухты была эквивалентна взрыву заряда весом 1100—1200 кг взрывчатки. Диверсионные же лодки из-за своей небольшой грузоподъемности не приспособлены к перевозке такой массы груза.

Взрыв был настолько силен, что пробил насквозь — от днища до верхней палубы — весь многопалубный бронированный корпус линкора, образовав в нем крупнейший пролом. Все самые страшные разрушения пришлось как раз на ту часть линкора, где в носовых кубриках, 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 и было ранено около 130.

По данным совета ветеранов линкора, погибло 608 человек. Вторая цифра кажется гораздо более правдоподобной, если сопоставить количество находившихся на корабле во время взрыва и количество спасшихся.

Итак, в ночь на 29 октября 1955 года в севастопольской бухте прозвучал взрыв. В результате затонул линкор «Новороссийск», сотни моряков погибли. Так что же случилось? Истинную причину до сих пор не знает никто.

Выше мы уже говорили о возможности подрыва на mine большой мощности, однако в своих официальных выводах комиссия по расследованию гибели линкора не исключала возможности диверсии.

Чьей диверсии? Ради чего предпринятой? Об этом в итоговом документе не говорилось ни слова. Но моряки — весь флот, от матросов до адмиралов, — разделились в своих мнениях как бы на два лагеря. Одни склонялись к версии о невытравленной немецкой mine и приводили довольно веские аргументы. Другие отстаивали, и не менее убедительно, версию проникновения в севастопольскую бухту итальянских подводных диверсантов. Сторонниками этой второй версии были многие весьма авторитетные в морском деле специалисты.

Как известно, в 1949 году Италия передала Советскому Союзу часть своего военного флота, которая полагалась нашей стране по репарациям. Так в Севастополь пришел модернизированный линкор «Джулио Чезаре», переименованный в «Новороссийск». Передача этого крупнейшего корабля итальянского флота Советскому Союзу была расценена возродившимися к тому времени неонацистскими 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 Юнно Валерио Боргезе, потомок старинного рода, командовавший специальным диверсионным соединением боевых пловцов и взрывающихся катеров. Слово этого человека редко расходилось с делом. К тому же он обладал самыми разветвленными связями в военно-политических сферах как своей страны, так и за рубежом. О больших возможностях Боргезе говорит, в частности, его попытка военного переворота в стране, предпринятая им и его сторонниками в ночь с 7 на 8 декабря 1970 года. Проведение возможной диверсии в севастопольской бухте технически облегчалось тем, что к 1955 году в итальянских ВМС были созданы весьма совершенные сверхмалые подводные лодки, предназначенные для высадки пловцов-диверсантов.

Однако прямых доказательств причастности итальянских подводных диверсантов к взрыву 29 октября нет. Вся «итальянская версия» построена исключительно на цепи косвенных улик и умозрительных предположений. К ним можно отнести и публичные заявления Боргезе о том, что ни один итальянский корабль не прослужит долго в большевистском флоте, и негласное награждение высшими орденами группы итальянских морских офицеров вскоре после гибели «Новороссийска», а также целый ряд других фактов.

Как именно все было, да и было ли вообще — вопросы, которые надолго, а возможно, навсегда останутся без ответов. Вряд ли в итальянских архивах хранятся какие-либо документы, проливающие свет на взрыв под днищем «Новороссийска». Подобная акция, если она имела место, могла быть проведена скорее всего как частное дело «группы патриотов», располагающих достаточными средствами как для покупки «карманной подводной лодки», так и для фрахта торгового судна.

Благоприятствовала проведению диверсионной вылазки и тогдашняя внутрисоветская обстановка в нашей стране — весьма смутная, с острой, хотя и скрытой борьбой группировок в высших сферах власти, закипевшей сразу после смерти Сталина в марте 1953 года, и сказывавшаяся на жизненном тоне государства.

Однако о том, что «итальянская версия» гибели «Новороссийска» принималась тогдашним главным командованием ВМФ всерьез, свидетельствует, пожалуй, тот факт, что вскоре после взрыва линкора все бывшие итальянские корабли, приписанные к Черноморскому флоту (крейсер «Керчь», четыре эсминца, подводная лодка), были выведены из боевого состава и отправлены на резку. Очевидно, чтобы не провоцировать новых диверсий.

БУРОВАЯ ПЛАТФОРМА «АЛЕКСАНДЕР КЪЕЛЛАНН», СЕВЕРНОЕ МОРЕ 27 марта 1980 года

В неприветливых североморских просторах, в 320 километрах от шотландского побережья и в 350-ти от датского, расположились совсем рядом две буровые платформы. Одна из них, «Эдна», как и положено, выкачивала нефть из подземного

резервуара. Другая, более старая, «Александр Кьелланн», использовалась под жилое помещение, хотя и она в свое время строилась как эксплуатационная платформа. Здесь даже была оставлена восьмидесятиметровая буровая вышка, для морской гостиницы совершенно бесполезная. «Эдна» была намертво заякорена на грунте, а вот полупогруженный «Кьелланн» мог автономно передвигаться. При хорошей погоде нефтяники пользовались стометровыми переходными мостками между платформами.

27 марта 1980 года море сильно штормило. Ветер достигал скорости 100 км/ч. Валы десятиметровой высоты с огромной силой обрушивались на металлические основания платформ. «Эдне» большого вреда они не причиняли, но «Кьелланн» весом в 20 тыс. т вздрагивал на своих пяти полых стальных ногах.

Норвежец Улаф Скоттхейм вместе с коллегами смотрел старый вестерн. «Вдруг все мы почувствовали страшный удар под днище надстройки. Палуба резко накренилась. Меня буквально вышвырнуло в раскрывшуюся дверь. Я было ринулся в каюту за спасательным жилетом, но железная палуба встала дыбом. Я понял, что надо прыгать... До «Эдны» от нашей платформы неполная сотня метров, но мне показалось, что я плыл вечность».

В 18:45 по Гринвичу мощный удар океанской волны переломил одну из ног «Кьелланна», как раз ту, что находилась под буровой вышкой. Сместился центр тяжести, и платформа стала быстро крениться. За несколько минут крен увеличился до 45°. Новые сильные толчки волн быстро завершили дело — платформа рухнула на бок и перевернулась. Капитан успел дать сигнал тревоги, однако для многих он прозвучал слишком поздно.

Всего за четыре с половиной часа до катастрофы предыдущая смена закончила двухнедельную вахту и отбыла в Ставангер. На вахту заступила новая команда. Как полагают, на «Кьелланне» в тот день находилось 228 человек, в основном норвежцы. Кроме них, в экипаже были британцы, финны, португалец, испанец. В момент катастрофы около четверти экипажа находилось в кинозале. От трагической гибели спаслись только те, кому удалось в недолгие мгновения затишья между ударами волн преодолеть сплетение коридоров, площадок, трапов и вырваться на палубу.

Одним из спасшихся был Тони Сильвестер. Он успел добраться до шлюпки и после трехчасовой болтанки в штормовом море вместе с еще шестью счастливыми был спасен вертолетчиками.

Хотя в том районе находилось около двадцати судов, спасательным работам сильно мешали плохая видимость и бурное море. Первыми на место катастрофы прибыли вертолеты. Летчикам открылась страшная картина: из морской кипени сиротливо вздымались к низким темно-серым тучам четыре ноги опрокинутой платформы. Вокруг плавали уцелевшие люди с «Кьеллана»: на шлюпках, на пневматических плотиках, некоторые держались на плаву благодаря спасательным жилетам.

Немедленно приступили к спасательным работам. По словам одного из пилотов, горизонтальная видимость не превышала ста метров. Нижняя граница облаков проходила всего в тридцати метрах над водой. Часа через два к месту катастрофы прибыло несколько торговых судов. Из Ставангера был послан специальный медицинский отряд.

Наступившая темнота прервала спасательные работы. К сожалению, ночь в холодном море пережили немногие. Утром самолеты, два десятка вертолетов и 47 кораблей обыскивали с воздуха и с воды район катастрофы. В мрачно-серых североморских водах, постепенно успокаивающихся после шторма, торчали ярко-оранжевые опорные понтоны перевернувшейся платформы да качались пустые резиновые плотки. Надежды спасателей с каждым часом таяли. В итоге удалось спасти 89 человек и выловить тела 42 погибших. 85 буровиков пошли на дно, видимо, замурованные во внутренних помещениях надстройки...

31 марта, пятый день после трагедии на «Александр Кьелланне», Норвегия объявила днем национального траура. Правительство обещало сделать все возможное для выяснения причин катастрофы. Это было важно не только для норвежской нефтяной промышленности: ведь в одном Северном море плавбазы типа погибшей платформы дают пристанище пяти тысячам нефтяников из нескольких стран.

«Александр Кьелланн», как и десяток подобных платформ, был построен в 1976 году французской компанией из Дюнкерка. Представитель компании утверждает, что платформы этого типа строились с учетом жестоких зимних штормов на Северном море. Они могут выдерживать ярость волн двадцати—тридцатиметровой высоты.

Первоначально специалисты предположили, что подводная часть пятой опоры была повреждена в результате незарегистрированного столкновения с каким-нибудь судном. Такой удар мог сыграть роковую роль при штормовом ветре. Позже, однако, оказалось, что эта опора плавает неповрежденная у перевернутой платформы.

Но встает вопрос, почему платформа завалилась на бок после утраты одной-единственной опоры? Ведь строители приводят расчеты, доказывающие, что платформа теоретически вполне устойчива и на четырех ногах. Если эти расчеты верны, то в катастрофе виновны эксплуатационники — «Филипс Петролеум Компани». В погоне за максимальной прибылью правление компании торопилось как можно быстрее начать разработку месторождения. Предполагается, что еще при постановке платформы был сделан неправильный маневр, в результате чего якорные цепи с одного борта были натянуты как струна, а с другого провисали. При резком ударе штормовой волны удерживающие цепи оборвались, и платформа накренилась.

По мнению экспертов из французской компании, поставившей одиннадцать вышек такого типа на нефтепромыслы всего мира, роковую роль сыграла четырехналубная надстройка, в которой разместилось плавучее общежитие. Вполне возможно, что из-за оставленной буровой вышки и надстройки сместился центр тяжести платформы.

Несомненно, достоин внимания еще один факт: плавучую гостиницу собирались заменить и в Ставангере уже была приготовлена к буксировке платформа «Генрик Ибсен». Может, неполадка в пятой опоре уже была обнаружена? Тем не менее компания не слишком торопилась с заменой. Почему — остается только гадать. Либо специалисты компании уступали в профессиональной подготовке специалистам других фирм, либо правление компании осознанно игнорировало правила безопасности на буровых, ведь с платформы добыча не велась, а замена ее должна была обойтись как минимум в 50 млн. долларов. Как бы то ни было, очевидны только скорбные результаты трагедии, стоившей жизни 127 нефтяникам.

«АДМИРАЛ НАХИМОВ», ЧЕРНОЕ МОРЕ, СССР **31 августа 1986 года**

Хотя и говорят, что время лечит, но трагедии, подобные произошедшей с теплоходом «Адмирал Нахимов», остаются в памяти навсегда.

1 сентября 1986 года весь мир облетело сообщение: «...ночью, вблизи города Новороссийска, в результате столкновения с гру-

зовым судном «Петр Васев» потерпел аварию и затонул пассажирский пароход «Адмирал Нахимов»...».

Это судно по праву занимало место лидера в пассажирском флоте СССР, и не только потому, что оно было самым крупным пассажирским лайнером на Черном море. Были в «Нахимове» не поддающиеся описанию статьи и величия, которые рождаются в результате дерзновения и удивительного озарения инженеров, дизайнеров и судостроителей. Едва ли все знают, что «Адмирал Нахимов» — это знаменитый пароход «Берлин», один из первых пассажирских лайнеров экстра-класса, 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. Через несколько лет, в 1948 году, поднятое со дна, судно было получено Советским Союзом в счет репараций после поражения Германии. Несмотря ни на что, Реестр СССР подтвердил его хорошую сохранность.

За десять лет до рождения «Берлина» айсберг пропорол обшивку правого борта печально знаменитого «Титаника». Урок «Титаника», глубоко осмысленный впоследствии судостроительной наукой, привел к ясному конструктивному решению: разделять корпуса судов определенным числом поперечных водонепроницаемых переборок так, чтобы судно могло оставаться на плаву при затоплении любых двух смежных отсеков. Таких переборок на «Нахимове» было целых двенадцать. Этот корабль, как говорится, по определению не мог утонуть.

Несколько слов о месте катастрофы — Цемесской бухте. Сама бухта имеет форму гигантской подковы. Курсы пассажирских судов, плавающих на Крымско-Кавказской линии, отлажены безукоризненно, подобно расписанию движения поездов между Москвой и Санкт-Петербургом. Покинув причал Новороссийска, пассажирские лайнеры сворачивают вправо, минуют бухту и затем следуют вдоль побережья на сравнительно небольшом (несколько километров) расстоянии от него. Суда, идущие с моря, пересекают этот «пассажирский» курс. Таким образом, мы имеем пересечение курсов, но отнюдь не столкновение.

«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 автоматической обработки информации, связанной с расхождением судов. Но тогда почему же произошло столкновение?

«Васев» своей носовой частью ударил в правый борт движущегося «Нахимова», разрушив часть бортовой обшивки. «Нахимов» начал крениться на правый борт и за очень короткое время — не более семи-восьми минут — ушел под воду.

Многое в новороссийской катастрофе объясняет конструкция зерновоза «Васев». Он был оснащен так называемым носовым бульбом — особой цилиндрической насадкой для преодоления сопротивления водной массы при движении, расположенной в подводной части судна. Именно носовой бульб, словно мощный многометровый таран, вонзился в борт «Нахимова», который в момент столкновения двигался полным ходом со скоростью не менее десяти узлов (примерно 19 км/ч), и образовал пробоину площадью несколько десятков квадратных метров. Вероятно, оказались заполнены водой сразу три отсека. Этого «Нахимов» выдержать не мог и начал быстро погружаться правым бортом. Дополнительный кренящий момент от удара бульбом в нижнюю часть борта, а также открытые иллюминаторы на нижних палубах сыграли роковую роль в гибели «Нахимова».

Следует упомянуть еще об одной технической детали, оказавшей немалое влияние на исход катастрофы. В поперечных водонепроницаемых переборках, обеспечивающих плавучесть судна, делаются проемы для перемещения людей из отсека в отсек. В нормальных условиях плавания эти проемы остаются открытыми, однако при малейшей угрозе безопасности судна, в частности, при входе и выходе из порта, они закрываются клинкетной дверью — особым водонепроницаемым щитом. А на «Нахимове», по мнению некоторых специалистов, клинкетные двери были в нарушение инструкции 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. От пассажирского причала весь в огнях, в сопровождении двух буксиров отходит «Адмирал Нахимов». Ярким светом залиты прогулочные палубы, танцевальные площадки, светятся десятки иллюминаторов ресторанов, баров, кают... Освещение судна было такое, что его можно было разглядеть невооруженным глазом за много километров.

«Васев» в это время полным ходом приближается к порту. Он идет из Канады, имея на борту более 28 тыс. т ячменя.

Оба капитана прекрасно осведомлены о навигационной обстановке, то есть капитан «Нахимова» знает о подходе «Васева» к порту, а капитан «Васева» — о выходе из порта «Нахимова». Обоим, конечно, известно, что их курсы пересекаются.

«Нахимов», согласно правилам расхождения, должен был пропустить идущего с правого борта «Васева», а затем проследовать своим курсом. В этом случае «Нахимову» пришлось бы проделать дополнительные маневры, а это при большом количестве пассажиров на борту не совсем желательно. Поэтому лоцман берегового поста регулирования судами рекомендует «Васеву» пропустить «Нахимова» на выход из порта. Это естественно, тем более что «Васев» опережал график, который предписывал подойти к причалу 1 сентября. В 22:20 лоцман по радиотелефону известил «Нахимова», что рекомендация «Васевым» принята. После этого начинается радиообмен между судами. Связь безупречна. Судоводители дважды проговорили между собой подсказанный береговым лоцманом порядок расхождения. Надо полагать, что на мостиках судов в это время сохранялась спокойная будничная обстановка, никто из ответственных лиц и не помышлял о возможной опасности...

Увидев угрожающе приближающийся зерновоз, помощник капитана Чудновский четырежды приказывал изменить курс «Нахимова», всякий раз меняя свое решение, то есть проявил крайнюю неуверенность. Если бы «Нахимов» следовал прежним курсом, то «Васев», по мнению специалистов, прошел бы у него за кормой, а если бы столкновения все-таки не удалось избежать, то удар пришелся бы в кормовую часть «Нахимова». В этом случае трагические последствия столкновения, повлекшего гибель 398 человек, были бы неизмеримо меньшие.

«СКАНДИНАВИАН СТАР», БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ **8 апреля 1990 года**

Пассажиры морского парома «Скандинавиан Стар», отправившиеся в путешествие на пасхальные дни 8 апреля 1990 года, стали жертвами халатности экипажа, владельцев судна и их полного пренебрежения к правилам безопасности. К такому выводу пришли как спасательные группы, высадившиеся на горящее судно, так и специалисты, позже осматривавшие почерневший от пожара паром. По неполным данным, погибли 148 человек, но это не окончательная цифра, поскольку количество пассажиров превышало официальный список.

Утверждают, что пожар на «Скандинавиан Стар», следовавшем из Осло в датский порт Фредериксхавн, в проливе Скагеррак — одна из самых крупных морских катастроф, случившихся на судах стран Западной Европы в последнее десятилетие. А теперь о правилах безопасности.

Уцелевшие пассажиры утверждают, что они не слышали никаких сигналов тревоги, никаких объявлений по местному радио. Пожар начался ночью в 2:30. Когда пассажиры проснулись от удушающего дыма, то не сразу смогли понять, что происходит и что следует делать. Отсутствие сигналов тревоги — одно из основных нарушений правил безопасности. Большинство погибших задохнулись в каютах, некоторых нашли в коридорах: они стали искать выход слишком поздно. Паром в тот раз перевозил много автомобилей. Некоторые водители (и это тоже грубое нарушение правил) спали в кабинах своих машин на автомобильной палубе, им также не удалось спастись от пожара.

На судне не работали многие противопожарные средства. В частности, спасатели, высадившиеся на борт «Скандинавиан Стар», не смогли использовать пожарные краны, так как к ним просто не была подключена вода. Когда же некоторые из спасавшихся сели в шлюпку, то обнаружили, что в ней не работают моторы.

Атмосферу беспорядка усиливало и то обстоятельство, что персонал судна мог объясняться в основном по-испански или по-португальски, хотя рабочим языком на пароме считался английский. Пассажирами же главным образом были норвежцы, а также датчане и шведы. Паром «Скандинавиан Стар» выполнял всего лишь седьмой рейс по своему новому маршруту, раньше он плавал у американских берегов. Судно было зарегистрировано на Багамских островах и до недавнего времени входило в систему датской пассажирской компании «Дано Лайнс». Команда была набрана совсем недавно, она еще не успела ознакомиться с системой запасных выходов, персонал не обучали тому, как надо действовать в условиях пожара и как спасать людей.

Хорошо еще, что в проливе Скагеррак довольно оживленное движение. На помощь обътому огнем парому подоспели моряки из разных стран. Быстро поднялись в воздух норвежские и шведские вертолеты. Но даже такая весьма оперативная помощь многих уже не спасла.

На борту, согласно официальным спискам, находилось 362 пассажира и 95 членов команды. Паром не был загружен да-

же наполовину. Полиция пришла к выводу, что пожар на пароме возник по крайней мере в двух местах одновременно. Рассматривалась также версия, что на судне действовал пироман. Но если бы экипаж хорошо знал правила безопасности и действовал в соответствии с ними, жертв было бы намного меньше, а возможно, и не было бы вообще.

На берег в шведский порт Люсичиль было доставлено 125 трупов. А на борту судна в местах особо сильного пожара обнаружили останки еще 25 пассажиров. Однако по весьма приблизительным подсчетам, произведенным полицией, среди погибших или пропавших значится как минимум 192 человека. Такая неопределенность обусловлена тем, что на пароме было немало пассажиров, которые не значились в списке приобретших билеты. Самое прискорбное, что такими пассажирами являлись дети.

Стал известен еще один факт: паром «Скандинавиан Стар», который прежде плавал у берегов Америки, однажды уже горел. Это случилось в марте 1988 года. Дело тогда обошлось без жертв, но Совет безопасности на транспорте США после тщательного обследования судна пришел к заключению, что обеспечение безопасности на пароме не отвечало должному уровню. Рекомендации Совета, к сожалению, не были учтены владельцами парома. Во время последнего пожара, например, выяснилось, что в местах, где огонь бушевал особенно сильно, из 15 запасных выходов действовало только 3.

ПАРОМ «ЭСТОНИЯ», БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ 28 сентября 1994 года

Известный астролог Павел Глоба, побывавший в Таллинне в середине сентября 1994 года, предсказал тогда Эстонии штормы и ураганы. А 28 сентября назвал «урожайным временем» для катастроф. «Как же так, — смеясь спрашивали его, — ведь двадцать восьмого в Таллинне концерт Ирины Понаровской?» «Мне жаль Понаровскую, — ответил Глоба, — но концерт придется отменить...»

Ночью 28 сентября, когда дождь бил в окна, ветер гнул к земле деревья, а две северные балтийские столицы — Таллинн и Стокгольм — мирно спали, в Финском заливе произошла

страшная трагедия. В 100 км от шведских берегов затонул белоснежный красавец паром «Эстония», направлявшийся из Таллинна в Стокгольм. 776 пассажиров и 189 членов экипажа почти моментально оказались в холодной морской воде. Трагедия произошла столь стремительно, что с «Эстонии» успели подать всего один сигнал бедствия — пока не отключилась система энергоснабжения. Через час на месте трагедии от парома не осталось и следа.

Причины катастрофы окончательно не выяснены. Специалисты мрачно шутят: чтобы затопить такую современную громадину за такое короткое время, надо было открыть кингстоны...

Пассажирский лайнер «Эстония» — из семьи знаменитых «Викингов» постройки восьмидесятых годов. Для корабля подобного типа это был не возраст.

Первыми на место катастрофы прибыли шведы — теплоходы «Мариэлла», «Викинг» и «Силья Европа».

Немедленно вылетели спасатели из финского города Турку. Телекомпании трех стран, которых коснулась трагедия, — Финляндии, Швеции, Эстонии — с раннего утра следующего дня беспрестанно показывали свежеснятые кадры: из вертолета выносят спасенных людей. Спасательные работы продолжались целый день, хотя в Таллинне уже понимали, что шансов выжить у тех, кто несколько часов продержался в воде при температуре 8°C, практически нет. В этом случае человек погибает от переохлаждения.

Больше всего на борту было шведов — 444. Эстонцев насчитывалось около 200. Находились среди пассажиров и русские, белорусы, латыши, литовцы, финны, норвежцы, канадцы. Траур был объявлен в Эстонии, Швеции и Финляндии.

На следующий день после катастрофы в Таллинне говорили о 126 спасенных. О том, что творилось на тонущем судне, рассказывают спасшие очевидцы трагедии — семья Ворониных. Это едва ли не единственная семья, которой удалось спастись в ледяной воде после крушения парома. Разбросанные по разным плотам, подобранные разными вертолетами, судами, развезенные по разным госпиталям, они встретились наконец в Турку — все трое, точно так же, как и начинали свой путь из Таллинна тем трагическим вечером.

Александр: «Мы ехали в Данию на деловую встречу и не полетели самолетом только потому, что нас предупредили, что из-за сильных ветров авиакомпания отменяют рейсы один за другим...»

Василий Иванович: «...Мы пришли, расположились, покуша-

ли. Вася, внук, пошел отдыхать в каюту, а мы с Александром еще в баре посидели, посмотрели, как девчата там выступают. Когда выходили из бара, волнение на море уже чувствовалось. Мы легли спать и уже почти заснули. Но тут Васю стало укачивать...»

Вася: «Качало, как на американских горках».

Василий Иванович: «...и вдруг я почувствовал толчок, и судно стало крениться. Потом второй толчок. Паром накренился так сильно, что мы с Васей слетели с коек...»

Александр: «Мы были на шестом этаже в каюте люкс. Полетели столики, стулья. Мы выскочили, не понимая, в чем дело. Шума моторов не было слышно. Паром кренился все больше и больше... Отец сказал, что надо одеваться. Накинули на себя кто что успел и побежали к выходу. А нам же не рассказали ни где спасательные жилеты, ни где аварийный выход. Тогда мы спустились на пятый этаж, и тут отец открыл дверь на палубу. Вдруг последовал еще один сильнейший удар, и мы с Васей метров двадцать летели вниз по коридору с бешеной скоростью. Именно летели, а не катились. Ударились о перегородки, отделяющие каюты от коридора. Я их сразу все снес и начал терять сознание. Вася сказал мне: «Папа, я, кажется, сломал руку...»

Василий Иванович: «...люди вокруг кричали, стонали. Человека два были в крови — наверное, обо что-то ударились. Никакой команды «Спасайтесь!» или «Выходите на палубу!» не было...»

Александр: «...и судно начало медленно оседать. А дверь, в которую мы должны были выйти, оказалась наверху. Внизу было бы легче — катись кубарем и все. А так надо было подниматься вверх под углом сорок пять градусов. На ступеньках лежали окровавленные люди. Они кричали, плакали, умоляли спасти. Я сказал сыну, что, видимо, дойти не смогу — такая была боль. Меня почти парализовало... Выбравшись из каюты с помощью сына, мы оказались на воздухе. Кто-то из команды начал раздавать спасательные жилеты. Был шторм, плакали пожилые люди. Темнота — электричество отключилось. Но только как спуститься к шлюпкам? Столько народу... Люди хватались за шлюпку... Ее надо было сначала сбросить, а потом прыгать и хвататься. А они держались за нее и думали, что спасутся. Мы пытались помочь им, но тут нас накрыла мощная волна...»

Василий Иванович: «...нас снесло в море, и мы потеряли друг друга из виду...»

Вася: «...я сломал мизинец, третью косточку. Когда нас смыло волной, мы уже друг друга больше не видели. Меня несколь-

ко раз перекрутило, я стукнулся головой обо что-то железное. Потом смотрю — в воде плот перевернутый. Я сначала рукой держался за него. Вижу — рядом еще один плот, а на нем люди. Когда я на него залез, там уже горели фонарики, была аптечка, несколько ракет...»

Василий Иванович: «...Много ли прыгнуло людей? Нет. Те, кто прыгнул, все могли бы спастись. Но ведь многие даже не могли выйти из кают. У нас на плоту было двенадцать человек, и двое на наших глазах умерли от переохлаждения. Один, лет под тридцать, был в одних плавках, а второй — лет сорока пяти. Они были оба в забытьи. Мы старались их расшевелить, помогали. Тот, что постарше, умер часа через полтора, а тот, что помоложе — часа через три...»

Александр: «...Через два-три часа после катастрофы подошли суда. Но они не могли приблизиться к нам. Но как только они встали рядом, сразу появилось чувство: мы спасены. Вертолет ночью летал, мы махали руками, но спасатели нас не видели, наверное. И только утром, когда собрали всех, заметили и нас. Мы последние остались. Нас подняли вертолетом на теплоход, обматывая веревками, цепляя по два человека. Вертолет опустился на палубу. Нас накрыли одеялами, штук пять-шесть на каждого набросали. Кофе горячий дали...»

Первые выводы трехсторонней комиссии обнародовал министр транспорта и связи Эстонии: «Вне всякого сомнения, причиной крушения парома послужило проникновение большой массы воды через автомобильный люк. Комиссия пришла к однозначному выводу, что подъемная носовая часть отделилась от корпуса еще в пути. Неясно, результат ли это изношенности металла или перенапряжения. После приоткрытия носовой части большая масса воды устремилась на автомобильную палубу, что и заставило «Эстонию» накрениться.»

Этот вывод подтверждают показания спасенного третьего машиниста Маргуса Трео: «...С капитанского мостика просили выровнять крен и спустить из резервуаров пресную воду по одному борту. Но это уже было невозможно. Крен был почти девяносто градусов, и остановились машины...»

Большинство погибших навсегда остались под водой на затонувшем пароме на глубине более 100 м. Всего, согласно самым последним данным, на пароме погибло 912 человек.

**СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ
КАТАСТРОФ СТОЛЕТИЯ НА ВОДЕ**
(в скобках дано число жертв)

1904, 15 июня, прогулочный пароход «Генерал Слокум» сгорел на Ист-Ривер, шт. Нью-Йорк, США, (1 030).

1904, 28 июня, датский пароход «Нордж» потерпел крушение на рифах Роколл, Шотландия, (634).

1906, 4 августа, итальянский пароход «Сирио» потерпел крушение у мыса Палос, Испания, (350).

1908, 23 марта, японский пароход «Мацу Мару» затонул в результате столкновения недалеко от Хакодате, Япония, (300).

1909, 1 августа, британский пароход «Уарата» исчез на пути из Сиднея в Лондон, (300).

1912, 5 марта, испанский пароход «Принсипе де Астуриас» потерпел крушение у берегов Испании, (500).

1912, 14–15 апреля, «Титаник» затонул после столкновения с айсбергом в Северной Атлантике, (1 503).

1912, 28 сентября, японский пароход «Кисемару» затонул у берегов Японии, (1 000).

1913, 9 октября, пожар на британском пароходе «Вольтурно», Атлантический океан, (более 100).

1914, 29 мая, британский пароход «Императрица Ирландии» затонул после столкновения с норвежским углевозом на реке Святого Лаврентия, (1 012).

1915, 7 мая, британский пароход «Лузитания» затоплен немецкой подводной лодкой у берегов Ирландии, (1 198).

1915, 24 июля, экскурсионный пароход «Истленд» перевернулся на реке Чикаго, США, (835).

1916, 26 февраля, французский крейсер «Прованс» затонул в Средиземном море, (3 100).

1916, 3 марта, испанский пароход «Принсипе де Астуриас» потерпел крушение недалеко от Сантоса, Бразилия, (558).

1916, 29 августа, китайский пароход «Син-Ю» затонул у побережья Китая, (1 000).

1917, 6 декабря, французский грузовой корабль с боеприпасами «Монблан» и бельгийский пароход «Имо» столкнулись в гавани Галифакса, Канада, (1 600), (см. статью в разделе «Взрывы»).

1918, 4 марта, грузовой корабль ВМС США «Циклоп» бесследно исчез на пути из Барбадоса в Норфолк, (309).

1918, 25 апреля, китайский пароход «Киянг-Кван» затонул в результате столкновения недалеко от Ханькоу, Китай, (500).

1918, 12 июля, японский боевой корабль «Каваси» взорвался в заливе Токаяма, (500).

1918, 25 октября, канадский пароход «Принцесса София» затонул у берегов Аляски, (398).

1919, 17 января, французский пароход «Хаония» затонул в Мессинском проливе, Италия, (460).

1919, 9 сентября, испанский пароход «Валбанера» затонул у берегов Флориды, (500).

1921, 18 марта, пароход «Гонконг» затонул в Южно-Китайском море, (1 000).

1922, 26 августа, японский крейсер «Ниитака» затонул во время шторма у берегов Камчатки, (300).

1927, 25 октября, итальянский пароход «Принчипесса Матальда» взорвался и затонул у Порто-Сегуро, Бразилия, (314).

1928, 12 ноября, пароход «Вестрис» затонул в Атлантическом океане, (159).

1931, 15 июня, пароход «Сен-Филибер» затонул в Бискайском заливе у берегов Франции, (более 500).

1942, 2 октября, британский крейсер «Курасао» затонул после столкновения с лайнером «Куин Мэри», (338).

1944, 17–18 декабря, 3 эсминца Третьего флота ВМФ США затонули во время тайфуна у берегов Филиппин, (790).

1944, 14 апреля, «Форт Стайкин», груженный боеприпасами, взорвался в гавани Бомбея, Индия, (более 1 300), (см. статью в разделе «Взрывы»).

1944, 17 июля, «И. Э. Брайан» и «Квинолт», груженные просроченными боеприпасами, взорвались в гавани Порт-Чакаго, шт. Калифорния, США, (312).

1945, 30 января, девятипалубный «Вильгельм Густлов» был затоплен советской подводной лодкой в Балтийском море, (ок. 6 000).

1947, 19 января, греческий пароход «Химера» подорвался на mine недалеко от Афин, (392).

1947, 16 апреля, французский грузовой корабль «Гранкамп» взорвался в гавани Техас-Сити, шт. Техас, США, (510), (см. статью в разделе «Взрывы»).

1948, ноябрь, эвакуационный корабль китайской армии затонул недалеко от Маньчжурии, (6000).

1948, 3 декабря, китайский корабль «Киангуа» затонул в результате взрыва недалеко от Шанхая, Китай, (более 1 100).

1953, 31 января, британский паром «Принцесса Виктория» затонул в Ирландском море, (133).

1954, 26 сентября, японский паром «Тоя Мару» затонул в проливе Цугару, Япония, (1 172).

1955, 29 октября, советский линкор «Новороссийск» взорвался и затонул на внутреннем рейде Севастополя, (608).

1957, 14 июля, советский корабль «Ашгабад» сел на мель в Каспийском море, (270).

1961, 8 июля, португальский корабль «Саве» сел на мель у берегов Мозамбика, (259).

1963, 10 апреля, атомная подводная лодка ВМФ США «Трешер» затонула в Северной Атлантике, (129).

1968, конец мая, атомная подводная лодка ВМФ США «Скорпион» затонула у Азорских островов, (99).

1974, 26 сентября, советский боевой корабль затонул в Черном море, (более 200).

1980, 27 марта, нефтяная платформа «Александр Кьелланн» затонула в шторм в Северном море, (127).

1980, 22 апреля, филиппинский паром «Дон Хуан» столкнулся с танкером «Талкобан-Сити» по вине капитана парома, Филиппины, (313).

1981, 27 января, индонезийский пассажирский корабль «Тампонас II» загорелся и затонул в Яванском море, (580).

1986, 31 августа, советский пассажирский корабль «Адмирал Нахимов» и советский грузовой корабль «Петр Васев» столкнулись в Черном море, (398).

1987, 20 декабря, филиппинский паром «Дона Паз» и танкер «Виктор» столкнулись в проливе Таблас, Филиппины, (более 3 000).

1988, 6 августа, индийский паром перевернулся на реке Ганг, Индия, (более 400).

1989, 7 апреля, советская атомная подводная лодка «Комсомолец» затонула у берегов Норвегии, (42).

1989, 19 апреля, корабль ВМФ США «Айова», взрыв в оружейной башне во время учебных стрельб у берегов Пуэрто-Рико, (47).

1990, 8 апреля, паром «Скандинавиан Стар» сгорел в Балтийском море, (более 150).

1991, 14 декабря, паром «Салем Экспресс» потерпел крушение на коралловых рифах близ г. Сафага, Египет, (462).

1993, 17 февраля, паром «Нептун» перевернулся недалеко от Порт-о-Пренс, Гаити, (более 500).

1994, 28 сентября, эстонский пассажирский паром «Эстония» затонул в Балтийском море, (912).

ПОЖАРЫ

Огонь всегда был и остается весьма ненадежным другом человека, превращаясь порой в его злобного врага. Конечно, он дает нам тепло, уют и комфорт. Он будит воображение, когда мы не отрываясь наблюдаем за игрой языков пламени, пляшущего в разведенном костре, в камине или печи.

Только попробуйте представить, с каким страхом и восторгом смотрели на огонь первобытные люди! Сперва они могли наблюдать его лишь в природе, когда, например, от удара молнии загорался лес, и как обрадовались они, обнаружив, что огонь можно добывать самим и сделать из него помощника. С этим открытием развитие цивилизации перешло на новый виток.

В Древней Греции связь между колониями и метрополией олицетворял все тот же огонь, зажигаемый в колониях от факелов, доставленных с далекой родины. Этот обычай сохранился до наших дней в ритуале зажжения олимпийского огня.

Для греков огонь — наряду с землей, воздухом и водой — был одним из четырех главных элементов, составляющих основу существования, они приписывали ему волшебную силу. Один из самых известных древнегреческих мифов посвящен титану Прометею, который похитил у богов огонь для людей и научил им пользоваться. И за это Прометей был осужден олимпийскими богами на вечные муки.

В некоторых религиях поклонение огню лежало в основе всей системы вероисповедания или отдельных ее аспектов. Например, в Древнем Риме постоянно горел священный огонь в честь Весты, богини домашнего очага, поддерживаемый жрицами-весталками. В зороастризме огонь — земное воплощение Солнца. В шиваизме — Огонь Веры сжигает кармы прошлого и будущего.

Несколько десятков тысячелетий прошло после того, как вспыхнул первый костер, разведенный человеком, прежде чем

английский аптекарь Джон Уокер в 1827 году изобрел спички.

Огонь дает свет, прогоняя ночные страхи, и согревает от столь опасного для жизни холода. Но мы боимся огня так же, как любим его.

Крик «Пожар!» всегда порождает панику, значительно увеличивающую число жертв, и количество погибших при панике иногда равно количеству погибших непосредственно от огня и дыма.

Не желая погибать страшной смертью в огне, люди прыгают с крыш высотных зданий. Неужели ими овладевает мгновенное безумие? Может быть, да, но скорее всего — нет. Те, кто чудом уцелел после подобного падения, заявляли, что предпочли бы умереть сразу, разбившись о землю, нежели мучиться, корчась в огне.

Средневековым инквизиторам это было хорошо известно — сожжение на костре стало самым жестоким и варварским «изобретением» человечества. Смерть от огня чрезвычайно мучительна, ибо пламя пожирает плоть медленно и безжалостно.

У некоторых жертв огня легкие просто взрывались, потому что пламя разогревало воздух до 1800°C и зажигало находившийся в нем кислород. Токсичные газы, образующиеся в результате горения, приводят к смерти от отравления или удушья.

Огонь — стихия крайне непредсказуемая и коварная. Стоит лишь на миг отвлечься или ошибиться — и вот уже крохотный язычок пламени становится бушующим пожаром.

Вавилон, Каир, Карфаген, Константинополь, Копенгаген, Лондон, Москва, Мюнхен, Ниневия, Нью-Йорк, Рим, Санкт-Петербург, Смирна, Стокгольм, Чикаго, Дрезден — все эти города в свое время были дотла уничтожены огнем.

Давайте посмотрим, каково влияние огня на современный мир. Огонь угрожает даже атмосфере и продолжительности жизни на планете, уничтожая производящие кислород лесные массивы Амазонии. Именно из-за постоянной зависимости человечества от огня как наиболее разрушительной стихии возникли такие виды человеческой деятельности, как пожарное дело, а в дальнейшем — и страхование от пожара.

Кстати, страхование от пожара стало прямым следствием знаменитого Лондонского пожара 1666 года, а первые организованные отряды пожарных защищали еще города Древней Греции и Древнего Рима.

Отобрать материал для этого раздела было несколько сложнее, чем для других, и прежде всего необходимо было решить — к какой именно категории катастроф отнести пожары?

Куда их включать: в часть, описывающую природные катастрофы, или в ту, что повествует о катастрофах, происшедших по вине человека?

Конечно, если судить по лесным пожарам, которые часто возникают от удара молнии или возгорания в жару торфяников, — то в первую. Но их количество не идет ни в какое сравнение с количеством пожаров, вызванных человеческими ошибками, небрежностью или злым умыслом.

Считается, что страшнейший пожар в истории США, полностью уничтоживший лесной городок Пештиго и 23 небольших поселка вокруг него, возник сам по себе, однако ему способствовали вырубка леса, которую лесорубы вели все засушливое лето, и рабочие железной дороги, выжигавшие кустарник вдоль полотна.

И за самопроизвольное, казалось бы, возгорание кучи промасленных тряпок ответственность несет человек, бросивший их куда попало.

Таким образом, правильнее описывать пожары во второй части.

Очень часто пожар является следствием какой-либо другой катастрофы, например, землетрясения, поэтому мы не давали здесь перечисления пожаров, первопричиной которых явились стихийные бедствия. Описание таких пожаров можно найти в других разделах.

Скажем, пожар после землетрясения в Сан-Франциско описан в первой части, в разделе «Землетрясения». А пожар, произошедший в 1913 году на борту пассажирского парохода «Вольтурно», или пожар на пароме «Скандинавиан Стар» в 1990 году — в разделе «Катастрофы на воде».

Хотя почти все бедствия, вызванные войнами, за редким исключением были опущены автором при подборе материала, одно из них все-таки помещено в данный раздел. Это бомбардировка Дрездена самолетами союзных войск во время Второй мировой войны, в 1945 году, когда погибло 135 тыс. мирных жителей, но совсем не под бомбами, а от вызванных ими пожаров. Пожар Дрездена является самым страшным за всю историю человечества, а не только за двадцатое столетие, поэтому автор и включил рассказ о нем в эту книгу.

Критериями для включения катастрофы в данный раздел стали степень человеческого страдания и количество жертв не менее 75 человек. Хотя некоторые пожары, не соответствующие этим критериям, все же попали сюда. Их значимость настолько велика, что не написать о них было просто невозможно.

ХОБОКЕН, шт. НЬЮ-ДЖЕРСИ, США 30 июня 1900 года

В конце июня 1900 года на пирсах Хобокена, значительная часть которых принадлежала компании «Линия германского Ллойда», кипела чрезвычайно активная деятельность. Четыре величественных пассажирских лайнера стояли на швартовых у причала: «Кайзер Вильгельм» — водоизмещением в 20 тыс. т, «Бремен» — водоизмещением в 10 тыс. т, «Заль» — в 5267 т и «Майн» — в 6398 т. Это были известные корабли. «Майн», который компания взяла в аренду всего лишь за месяц до описываемых событий, являлся гордостью немецкого торгового флота. Похожему на левиафана «Кайзеру Вильгельму», имевшему длину более 200 м, принадлежал рекорд скорости в пересечении Атлантики: расстояние от Нью-Йорка до Саутгемптона в Великобритании он покрыл за 5 дней, 17 часов и 8 минут.

Большая часть команд этих судов находилась в увольнении на берегу, оставшиеся на борту матросы и портовые рабочие производили погрузку и готовили корабли к плаванию, которое должно было начаться через несколько дней. Вокруг четырех красавцев-лайнеров сновало 18 мелких судов, перевозивших нефть, уголь, хлопок и бензин.

В те годы было широко принято во время стоянки в порту пускать на борт корабля экскурсантов. Вот и солнечным субботним днем 30 июня 1900 года сотни любопытных осматривали четыре парохода. Еще несколько сот зевак толпилось на берегу.

На причале № 3 было особенно тесно. У него пришвартовались «Заль» и «Бремен», на самом высоком пирсе высились горы хлопковых кип. Рядом с ними стояли 100 бочек виски, ждущих погрузки. Примерно в 15:55 по неизвестной причине загорелась одна из кип хлопка. Пламя почти мгновенно перекинулось на бочки с виски, которые начали с грохотом взрываться. Высокие оранжево-красные языки огня стали подбираться к пакгаузам. Следом воспламенился и сам деревянный причал, и вал огня устремился к двумстам грузчикам, работавшим здесь. Те бросились бежать. Они мчались наперегонки с огнем, который быстро достигал их. Сорок рабочих отстали и сгорели заживо.

В то же время пламя побежало вверх по деревянным трапам на каждый из четырех пришвартованных пароходов. В высоту оно достигало около 30 м и перебрасывалось с причала на причал. Занялись склады и деревянные палубы всех четырех парохо-

дов, превратившихся в смертельные западни для экскурсантов. Дальше всех от очага пожара стоял «Кайзер Вильгельм». К нему тут же подошло около десятка буксиров, и судно потащили по фарватеру, подальше от опасных причалов. Капитан встал на мостике, держа в каждой руке по пистолету, и на лайнере была в зародыше задушена паника и установлен поистине железный порядок. Все матросы слаженно занялись тушением пожара. Им удалось сбить огонь, и все находившиеся на борту остались живы, хотя многие и получили ожоги различной тяжести.

А на остальных трех кораблях царил полный хаос. Огонь распространялся по ним, не встречая никакого сопротивления. В это время буксиры стали отводить от пирсов «Бремен» и «Заль» в русло реки Норт и эвакуировать с них членов команды и экскурсантов. Буксир «Нетто Тайс» спас 140 человек с «Бремена», еще 40 были сняты с «Залья» «Уэстгестером».

Но этих усилий оказалось мало. Когда начался пожар, почти все члены команд и экскурсанты находились под палубами, и поэтому пути к спасению для них были отрезаны. Диаметр же иллюминаторов на пароходах составлял всего 28 см, и взрослому человеку практически невозможно было протиснуться в столь узкое отверстие.

Команды буксиров не могли ничего сделать, и в смятении наблюдали за тем, как в иллюминаторах показывались лица, искаженные гримасами ужаса и боли, а за ними уже виднелись языки пламени. Температура была столь высока, что стальной корпус «Майна» сначала раскалился докрасна, а затем побелел. Он не поддавался никаким усилиям стронуть его с места. Огненная стихия обрушилась на него всей своей мощью. В одном иллюминаторе показалась стюардесса, отчаянно взывавшая о помощи. Спасатели попытались направить в отверстие струю воды и сбить пламя вокруг женщины, но у них ничего не вышло. Наконец, как было описано по воспоминаниям очевидцев в журнале «Мансиз Мэгэзин», женщина поняла, что спасение невозможно, и закричала:

«Послушайте меня! Послушайте! Передайте моей матери — она живет в Бремене — скажите ей, что мои последние мысли были о ней, скажите, что все мои деньги лежат в банке, передайте, чтобы она взяла их себе — передайте!..». И тут пламя поглотило несчастную женщину.

Спасатели, осознав тщетность своих усилий, целых три часа в отчаянии наблюдали за гибелью матросов и экскурсантов. Лишь пятнадцати морякам посчастливилось остаться в живых: они забрались в самое чрево «Майна» и оттуда дали знать о себе при по-

мощи керосинового фонаря. Спасатели, заметив в 23:00 свет этого фонаря, поставили свой буксир вплотную к корпусу судна и стали резать еще не остывший металл. Им удалось пробиться туда и спасти всех. Несчастные к тому времени уже впали в забытье, они сорвали с себя одежду, задыхались и были близки к смерти. Но все выжили, причем без всяких последствий для здоровья, за исключением одного пожилого матроса. Бедняга ослеп на оба глаза.

Только на следующий день стало возможным начать уборку трупов. Официальные источники приводят цифру в 326 погибших и 250 получивших ранения. Но большинство свидетелей единодушно утверждают, что эти цифры явно занижены.

ЧИКАГО, шт. ИЛЛИНОЙС, США 30 декабря 1903 года

«Предусматривает ли свобода слова возможность завопить «Пожар!» в переполненном театре?» — спросил как-то Оливер Уэнделл Холмс, страстный поборник гражданских прав и свобод. Вызванная таким криком паника повторяется снова и снова во время ужасных по последствиям театральных пожаров. Так произошло и в чикагском театре «Ирокез» через 24 года после Великого пожара в Чикаго.

Этот, самый страшный в истории США пожар в театре, случился в чикагском театре «Ирокез» накануне Нового Года — 30 декабря 1903 года. Беда произошла по многим причинам: из-за халатности проектировщиков здания, заблокированных пожарных выходов, зацепившегося пожарного занавеса, не оказавшегося на месте администратора сцены и легковоспламеняющихся декораций. Погиб 591 человек (по некоторым данным — 602), десятки были ранены.

Театр «Ирокез» был просто сказочно красив. Спроектированный 29-летним архитектором Бенджаминот Маршаллом в стиле французского ренессанса, он поражал великолепием и роскошью и считался абсолютно безопасным в пожарном отношении. По крайней мере, так утверждали и сам Маршалл, и совладельцы — они же театральные антрепренеры — Уилл Дэвис и Гарри Рауэс. Джордж Уильямс, строительный подрядчик, выполнявший заказы городских властей Чикаго, высказал такое же мнение, проверив театр за 39 дней до последнего спектакля,

превратившегося в жуткую, отнюдь не театральную трагедию.

Никто не оспаривает того факта, что «Ирокез» был истинным шедевром архитектуры и дизайна. Он состоял из фойе, украшенного деревянной резьбой, откуда вверх вели две величественные лестницы, роскошно задрапированного зрительного зала, авансены в виде изящной дуги, главной сцены гигантских размеров, множества артистических гримерных и был оснащен новейшим электрооборудованием. Театр располагал 1724 зрительскими креслами, и еще 300 зрителей могли разместиться на галерке стоя. Он имел 30 выходов — больше любого другого театра в стране, 27 из них были специальными пожарными выходами с двойными дверями; кроме того, партер, каждый ярус, ложи и галерка на случай пожара были оборудованы специальными выходами в фойе.

Но был ли театр действительно так безопасен в пожарном отношении? Уильям Кленденик, редактор специализированного журнала, занимавшегося вопросами пожарной безопасности, прошел по зданию театра, когда оно было еще в стадии строительства, и его оценка была гораздо более сдержанной, чем у создателей и владельцев. Он, в частности, указывал, что над сценой отсутствовала система пожаротушения через разбрызгиватели. Не было над сценой и вытяжной трубы, чтобы в случае возгорания отвести пламя из зала. Световой люк над сценой был накрепко забит гвоздями. В интерьере театра имелось слишком много деревянных украшений и деталей, которые могли легко воспламениться. Не была установлена и система экстренного оповещения, напрямую связывающая театр с пультом пожарной охраны. А непосредственно вечером 30 декабря 27 (!) запасных выходов из 30 оказались прочно запертыми, а на некоторых даже были установлены дополнительные металлические решетки.

От Кленденика, словно от назойливой мухи, просто отмахнулись как владельцы театра, так и инспекция по строительному надзору. Тогда он опубликовал в своем журнале крайне критичную статью о положении дел в театре, но это было как об стену горох — едва ли кто-либо, кроме специалистов, читал его журнал.

22 ноября Эд Лафлин, инспектор строительного отдела, проверил здание полностью, от артистических уборных до облицовочного камня, и объявил его «несгораемым вне всяких сомнений».

Две недели спустя Джозеф Догерти, рабочий сцены, сообщил о происшествии, последствия которого совершенно не были приняты во внимание. Он доложил владельцу Уиллу Дэвису, что за сценой загорелся мусор. Это возгорание Догерти потушил своими силами. Однако когда он попытался в качестве предохра-

нительной меры опустить противопожарный асбестовый занавес, тот застрял, зацепившись за осветительный прожектор, в шести метрах над подмостками. Несмотря на возражения актеров, Догерти предложил установить прожектор в другом месте. Дэвис пообещал обдумать предложение, но потом совершенно забыл об этом.

30 декабря билеты на утреннее представление буффонады Кло и Эрлангера под названием «Мистер Блюберд» с актером-комиком Эдди Фоем в главной роли шли нарасхват и были быстро распроданы. В тот день в зрительном зале было 2 тыс. человек, 1724 сидели, а остальные стояли на галерке. Первый акт прошел безупречно. Все шло так гладко, что администратор сцены покинул свой пост за сценой и пошел в фойе, чтобы потом посмотреть второй акт из зала. Несколько рабочих сцены тоже тайком отправились пропустить по рюмочке в ближайший салун.

Но гораздо важнее было то, что плотник, одновременно ответственный за электрический механизм, приводивший в движение асбестовый противопожарный занавес, тоже вышел без разрешения и отправился в скобяную лавку.

В начале второго акта двойной октет из восьми мужчин и восьми женщин начал исполнять песню «При слабом лунном свете». За кулисами оператор прожектора для подсветки заметил, что его прожектор находится в опасной близости от первой кулисы, сделанной из бумаги. Не успел он подумать об этом, как на его глазах кулиса воспламенилась. Он попытался сбить крошечный огонек рукой, но не смог дотянуться до него.

Пламя метнулось вверх, и пожарный театра схватил огнетушитель и направил его на все еще небольшой огонь. Однако струя не достала до места возгорания. Пламя тем временем охватывало все новые и новые части декораций. На сцене находилось 10 тыс. м³ обычных декораций, деревянных конструкций, рам, краски и полотна и 180 подъемных декораций. Все это приводилось в действие при помощи новенькой, промасленной, легковоспламеняющейся веревки из манильской пеньки общей длиной 75 тыс. м. Колосники над сценой уже были в огне, и искры дождем посыпались на двойной октет исполнителей. Они вздрогнули и перестали петь. Одна женщина упала в обморок, остальные в испуге бросились за кулисы. Зрители, не вполне осознавшие опасность, слегка заволновались.

Эдди Фой, почувствовавший в своей гримерной сильный запах дыма, быстро вышел на сцену и встал у рампы.

«Оставайтесь на своих местах, — сказал он зрителям. — Это пустяки. Огонь быстро потушат». А затем, повернувшись к дири-

жеру в оркестровой яме, прошипел: «Ради Бога, играйте же, играйте, продолжайте играть!»

Подобно оркестру на «Титанике», музыканты начали было играть, но тут несколько зрителей почти одновременно выкрикнули «Пожар!», и весь зрительный зал пришел в движение. Фой попытался успокоить людей, убеждая их спокойно следовать к выходам. Затем, поняв бесполезность уговоров, он закричал рабочим, чтобы те немедленно опустили асбестовый занавес.

Однако человек, отвечающий за это, отсутствовал; пожарный Сэллерс стал разбираться с механизмом, которого не знал, и наконец включил его. Но, как и две недели назад, правый край занавеса зацепился за прожектор в шести метрах над подмостками. Левый край опустился двумя метрами ниже правого и тоже повис в воздухе. А языки пламени из-под занавеса уже простирались в зрительный зал.

Фой покинул сцену как раз перед тем, как подвесные леса и устройства рухнули на нее, с треском разбрасывая вокруг искры, словно фейерверк. Некоторые части упали на главный электрощит, и все освещение погасло, добавив паники в зале.

Но даже и в этот момент пожар был относительно небольшим, и ужасного бедствия, которое вскоре последовало, не произошло бы, если бы девушки из октета не бросились убежать через двери, ведущие со сцены. Двое рабочих открыли для них дверь, и мощный сквозняк, ворвавшийся в нее, превратил пламя на сцене в огромный огненный шар, который с ревом прокатился по залу, покрыв расстояние в 22 м от сцены до ложи в один миг, а затем раскололся надвое. Нижняя его часть пронеслась под балконом и влетела в фойе, а верхняя, взметнувшись вверх, накрыла зрителей в ложах и на галерке.

Паника достигла неопишуемых размеров. Вспыхнули яростные схватки. Люди дрались, кусались и царапались. С некоторых полностью сорвали одежду. Несколько человек упали или их столкнули через край балкона, и они, рухнув вниз, поджигали других своими горящими телами или наносили смертельные ушибы. Мужчины, женщины, дети гибли в дикой давке, растоптанные буквально в лепешку.

Молодые билетеры второго яруса, обезумев от ужаса, никак не хотели открывать двери ломящейся толпе. Затем, бросив все, удрали, спасая свои жизни, так и не открыв запасные выходы. Некоторые зрители, сохранившие остатки хладнокровия, сумели найти двери и открыли их, но обнаружили, что от земли их отделяет расстояние более метра, потому что ни один выход не был оборудован лестницей. Под напором толпы люди срывались

с дверного порога и падали, ломая ноги и руки, предохраняя своими телами от травм тех, кто валился сверху.

Спаслись почти все из 800 зрителей, занимавших места в партере. Но более половины из 1100 зрителей первого яруса погибло. Запасные выходы не были обозначены, растерянные люди в панике метались вдоль стен, безуспешно пытаясь найти дверь.

Обезумевшая от страха толпа хлынула, как морской прибой, к выходам в мраморное раззолоченное фойе, достигавшее в высоту 20 м. Но сюда вели все выходы из партера, из лож, с галерки, и людские потоки буквально врзались друг в друга. Люди лезли по головам, падали через балюстрады вниз, на копошащуюся массу тел. Вскоре пламя добралось до этого столпотворения и превратило его в гору горящих трупов.

Позже на балконах первого яруса пожарные обнаружат в проходах трупы, лежащие слоем в шесть человек. На многих не было одежды — она сгорела, другие были сильно покалечены и изуродованы. Некоторым, но таких было совсем немного, удалось выжить под защитой прикрывших их обгоревших трупов.

На всю эту жуткую расправу огню потребовалось не более 15 минут. 15 минут — и почти 600 человек погибло. Сцена, ложи, зрительный зал, балкон, галерка — все, что было так дорого и со вкусом отделано, сгорело дотла. Сгорел даже асбестовый несгораемый занавес. Правда, как выяснилось позже, асбестом там и не пахло — он был целиком изготовлен из бумаги, хотя заплатили за него как за асбестовый.

Суду было предано двенадцать лиц, включая владельцев театра Дэвиса и Рауэса, строительного подрядчика Уильямса и мэра города Гаррисона. На целых три недели расследование стало национальной сенсацией.

Дело рассматривалось большим жюри, которое оправдало мэра Гаррисона и нескольких других обвиняемых. Однако владельцев театра и двух сотрудников администрации, занимавших второстепенные посты, обвинили в непредумышленном убийстве. Уильямсу был предъявлен гражданский иск в том, что он осуществлял свои права незаконным путем.

Но никто из них в тюрьму не попал. Используя всевозможные юридические проволочки и зацепки, им удалось добиться закрытия дела.

Были поданы сотни исков о возмещении ущерба в связи с потерей близких, но ни один из них не был удовлетворен. Единственным, кто отсидел срок, стал владелец близлежащего салуна: его заведение использовалось в качестве временного морга, и он был уличен в том, что грабил мертвых.

КОЛЛИНВУД, шт. ОГАЙО, США 4 марта 1908 года

Школа «Лэйк Вью Скул» находилась в Коллинвуде, пригороде Кливленда. Это была школа без общежития, только для приходящих учеников. 4 марта 1908 года 176 из 325 учащихся сгорели в огне, скончались от тяжелых ожогов или задохнулись в дыму. Они оказались в ловушке, потому что двери главного входа открывались внутрь и оказались заблокированы, а служебный выход на задний двор был закрыт на засов с замком.

Причины возгорания так и не были установлены. Скорее всего, пожар начался в бойлерной, расположенной прямо под ступеньками главной лестницы трехэтажного здания. Первыми заметили дым две ученицы и сообщили об этом дворнику. Тот включил сигнал пожарной тревоги и скрылся, предварительно закрыв на замок дверь служебного выхода, чем обрек на страшную смерть в огне десятки детей.

Огонь распространился очень быстро, здание было сооружено из дерева и других легковоспламеняющихся материалов. Сначала пламя и дым проникли в кабинет первоклассников, находившийся над бойлерной. Дверь класса прогорела, и огонь побежал по полу, а затем снизу занялись и парты. Учительница Грейс Фиск, оценив ситуацию, приказала детям покинуть помещение через окна и спуститься по внешней пожарной лестнице. Некоторые ученики, от страха впав в истерику, совершенно не понимали, что от них требуется, и тогда мисс Фиск, хватая детей в охапку, стала подтаскивать их к окнам. Большая часть ее подопечных спаслась, но несколько самых неподатливых, а вместе с ними и учительница, которая вернулась в класс, чтобы спасти и их, сгорели заживо.

Тем временем пламя охватило многие помещения и устремилось по узким коридорам в актовЫй зал, где загорелась драпировка. Один маленький мальчик вцепился в занавес на сцене и стал, перебирая руками, карабкаться вверх. Огонь уже был прямо под ним. Не преодолев и полпути, ребенок сорвался вниз и погиб.

Хотя, в соответствии с законом, пожарные тренировки в школе и проводились регулярно, дети, похоже, мало что усвоили из них. Они вместе с учительницами в панике метались по коридорам, создавая толчею, а затем устроили настоящее столпотворение у обоих выходов, плотно закупорив их своими телами. Некая мисс Гальмар, обнаружив, что к лестнице не подступ-

питься, бросила свой класс. Она пролезла по головам плотно сбитой детской толпы и выбралась через окно наружу, очутившись в безопасности.

Г. Эллис, брокер по продаже недвижимости, а также И. Коросс, железнодорожный чиновник, случайно оказавшиеся поблизости, прибежали и выломали заднюю дверь. Их взорам предстал огромный завал из обуглившихся детских тел. Наверху кучи шевелились еще живые дети. «Стены коридора были объаты пламенем, языки которого наклонялись под сквозняком и каждый раз слизывали то одного ребенка, то другого», — рассказывал позже Эллис репортеру ЮПИ. Мужчины стали вытаскивать из зала тех, кто еще подавал признаки жизни. Они спасли несколько десятков человек, включая Перл Линн, учительницу. Она подвела свой класс к двери, споткнулась и упала, оказавшись погребенной под телами падавших детей. И все-таки Перл Линн выжила.

Миссис Филипс, дочь которой ходила в эту школу, стремглав бросилась туда, когда ей сообщили о пожаре. К тому времени двери главного входа удалось частично открыть. Миссис Филипс вдруг увидела свою дочь, которая была жива и отчаянно старалась выползти из-под груды тел. Мать схватила дочь за руки и стала тащить к себе, но ничего не получалось. Тогда миссис Филипс попыталась сбить огонь с волос девочки. «...я снова пробовала вытащить ее, — рассказывала миссис Филипс, — как вдруг на меня обрушился большой осколок стекла и чуть было не отсек мне руку. Потом я упала назад, и моя девочка погибла у меня на глазах».

Прибыли пожарные команды, но из-за допотопности своего оснащения они мало что могли сделать. Ни пожарные лестницы, ни вода из брандспойтов не поднимались выше второго этажа.

Внутри здания был настоящий ад. Было и ревели пламя, грохотали балки, доносились леденящие сердце крики беспомощных детей. Их лица иногда показывались в окнах, и на глазах у пожарных детей пожара огонь. Это было душераздирающее зрелище для восьми тысяч жителей Коллинвуда (практически всего его населения), сбежавшихся на пожар. Они толпились на школьном дворе и сильно мешали пожарным, которые пытались хоть что-то предпринять в этом безвыходном положении.

Чарльз Макилрат, начальник полиции Коллинвуда, прибыл в тот момент, когда на пожарной лестнице появился его восьмилетний сын Хью. Он выводил группу младших школьников. Пожарная лестница заканчивалась в двух метрах от земли. Шеф полиции вытянул вверх руки и стал снимать с нее тех, кто боялся

спрыгнуть. А его сын тем временем пополз по лестнице назад, чтобы спасти еще кого-нибудь. Отец тщетно умолял его не делать этого и спуститься на землю... Позже обнаружили тело Хью вместе с двумя малышами, которых он крепко прижимал к себе.

Через три часа огонь начал утихать, и спасательные команды вошли в здание. То, что предстало их глазам, ужаснуло даже этих закаленных людей. Эвакуация трупов и пострадавших длилась всю ночь. Пожарное депо «Лейк Шор» отвели под временный морг для 176 погибших.

Прокурор после проведенного расследования потребовал привлечь к судебной ответственности подрядчиков, которые строили школу. Он вменил им в вину устройство узких коридоров и дверей, открывавшихся внутрь, что недопустимо с точки зрения пожарной безопасности. Однако строительные подрядчики так и не предстали перед судом.

НЬЮ-ЙОРК, шт. НЬЮ-ЙОРК, США 25 марта 1911 года

Полное пренебрежение правилами пожарной безопасности, значительное превышение норм наполняемости помещений и недостаточное количество запасных выходов, захламленные проходы и насквозь проржавевшие пожарные лестницы — все это привело к трагедии на нью-йоркской фабрике «Трайэнгл Шертуейст» 25 марта 1911 года. 146 человек погибло, десятки получили ожоги и ранения.

Один из самых страшных и трагических пожаров нашего века длился всего 18 минут. Начнись он хотя бы тридцатью минутами позже, пострадали бы только три безлюдных этажа 10-этажного здания «Эш Билдинг», которое располагалось на углу Грин-стрит и площади Вашингтона в Нью-Йорке. А так катастрофа унесла жизнь 145 юных работниц-иммигранток, трудившихся на фабрике «Трайэнгл Шертуейст».

Эта фабрика, являвшаяся потогонным, в худшем смысле слова, предприятием, занимала три верхних этажа здания «Эш Билдинг» и принадлежала Максу Бланку и Исааку Гаррису. Всего в 1911 году в Нью-Йорке существовало около 800 таких зданий. Из-за нехватки подходящих помещений под фабричные цеха арендовались верхние этажи.

Условия труда были просто невыносимы по современным стандартам — стандартам, которые, кстати, были выработаны и установлены именно после пожара, о котором пойдет речь.

На восьмом и девятом этажах этой чердачной фабрики длинными рядами стояли швейные машинки, за которыми, сидя буквально локоть к локтю, работали молодые женщины. Стулья стояли спинками друг к другу, и работающие были чрезвычайно стеснены в движениях. Там же находились столы, за которыми работали мужчины-закройщики.

Большинству работниц «Трайэнгл Шертуейст» было от 13 до 20 лет, они родились в Италии, России, Венгрии или Германии и приехали в Америку за лучшей долей. Говорить по-английски почти никто не умел. Большинство из них сначала работали курьерами по доставке заказов, за что получали 4 доллара 50 центов в неделю. Затем им поручали пришивать пуговицы, и их зарплата повышалась до шести долларов. Некоторые становились швеями и получали уже по 12 долларов в неделю. Те же, кто работал сверхурочно — ежедневно по 13 часов всю неделю без выходных дней, зарабатывали до 18 долларов в неделю, что для них было просто сказочным заработком.

Здание имело запасные выходы, но они находились в совершенно запущенном состоянии. Из четырех лифтов нормально работал только один. Но чтобы попасть к нему, нужно было пройти по узкому длинному коридору. Кучи производственных отходов, сваленных в нем, сужали коридор еще больше. Это было сделано специально, чтобы девушки, выстроившись в шеренгу, проходили через кордон вахтеров, проверявших их сумочки для предотвращения воровства. Существовали еще две лестницы, ведущие вниз, но двери, выходящие на площадь Вашингтона, были прочно закрыты на засов с замком, и открыть их изнутри никто не мог. Это было еще одной мерой, призванной предотвратить воровство среди работниц. Обе двери открывались внутрь.

Спуститься с верхних этажей можно было также и по изъеденной ржавчиной пожарной лестнице шириной всего один метр. Эксперты после пожара установили, что для спуска по ней работницам трех верхних этажей потребовалось бы не менее трех часов. При всем при этом во время последней проверки незадолго до пожара пожарная инспекция объявила здание пожаробезопасным.

В помещениях вдоль стен стояли пожарные ведра с водой, были и пожарные шланги, которые давно сгнили. На стенах висели таблички с надписью «Не курить», но на них никто не обращал внимания.

Инспекторы пожарного надзора были отлично осведомлены

о многочисленных нарушениях правил, которые годами допускались в кирпичных зданиях от Канал-стрит до Восьмой улицы. Однажды при пожаре в таком доме погиб помощник начальника управления пожарной охраны Чарльз Крюгер. Но усилия начальника управления Эдварда Крокера не приносили желаемых результатов, поскольку шли вразрез с интересами владельцев фабрик, а городская администрация бездействовала.

Менее всего пеклись об условиях труда и безопасности рабочих хозяева «Трайэнгл Шертуейст». Именно из-за них сорвалась забастовка рабочих отрасли в 1910 году, которая началась на их фабрике и распространилась на другие предприятия. Число бастующих достигло 40 тыс. человек. Владельцы «Трайэнгла» отказались подписать коллективный договор, и вина за срыв забастовки лежала только на них.

В субботу 25 марта 1911 года около 600 рабочих и работниц трудились в дополнительную смену, чтобы наверстать отставание в выполнении заказов. Узкие проходы были заставлены корзинками с деталями блузок из кружев и шелка. На раскроечных столах высились рулоны ситцевых и льняных тканей. Мусорные корзины были доверху заполнены обрезками, обрезки устилали и весь пол. Готовые блузки висели на шнурах, натянутых над головами.

Это был день зарплаты, и все получили конверты с деньгами. Смена почти закончилась, несколько работниц уже одевались, чтобы идти домой. И вдруг в 16:40 по причине, которая так и осталась неизвестной, начался пожар. Очагом возгорания была мусорная корзина на восьмом этаже, на стороне, выходящей окнами на Грин-стрит. Поначалу никто ничего не замечал, пока крошечный огонек не перерос в пламя внушительных размеров.

Работница, первой заметившая огонь, крикнула: «Пожар!». Менеджер Сэмюэль Бернстайн и старший портной Макс Ротер, находившиеся у противоположной стены, услышав крик, схватили пожарные ведра с водой и бросились к месту возгорания. Однако пламя разгорелось так сильно, что двух ведер воды не хватило. Другие мужчины вытащили пожарный рукав и попытались раскатать его, но в руках остались лишь лохмотья. Даже пожарный кран не удалось открыть — все детали в нем накрепко приржавели друг к другу.

Вскоре языки пламени взметнулись еще выше и вспыхнули блузки, развешанные под потолком. Толкая друг друга и опрокидывая стулья, женщины бросились к дверям. Пожар перекинулся на раскроечный стол, запылали рулоны ситца и льна. Узкий коридор, ведущий к лифтам, был мгновенно закупорен плачущими женщинами. Кабина лифта вмещала только 12 чело-

век, и лифтеру удалось сделать всего четыре или пять рейсов, пока огонь не повредил электрические кабели. Кроме того, на кабину сверху стали падать те, кто в отчаянии, ища спасения от наступавшего огня, прыгал в шахту.

Те, кто спустился по узкой лестнице вниз к выходу на Грин-стрит, уперлись в дверь, открывавшуюся внутрь. Десятки людей пытались взломать ее, давя друг друга. Трещали ребра, ломались руки и ноги. Наконец несколько мужчин сорвали дверь с петель и выпустили уцелевших работников на улицу.

Дверь, выходившая на площадь Вашингтона, не поддавалась никаким усилиям. Вдобавок она оказалась заваленной телами работниц, и большинство из них вскоре сгорело, когда пламя добралось до них по лестнице.

Огонь усилился, пламя стало захлестывать девятый этаж, куда, спасаясь, поднялись около трехсот работниц с восьмого этажа. Бланк и Гаррис находились в это время в своих кабинетах на 10-м этаже. Там же были дети Бланка и их гувернантка. Все они поднялись на крышу и по пожарной лестнице перебрались в примыкавшее здание.

Восьмой этаж превратился в настоящий ад. От людей, попавших в ловушку у выхода на площадь Вашингтона, остались только обугленные кости. Несколько человек пытались спастись по пожарной лестнице, однако проржавевшая конструкция не выдержала высокой температуры и веса людей, спускавшихся по ней, она развалилась на части и рухнула вместе с людьми на землю.

Пламя уже ревели на девятом этаже. Жар был настолько силен, что покоробились железные жалюзи на окнах здания, находящегося в шести метрах от горящей фабрики.

В пожарную охрану поступил сигнал об этом бедствии, и через 8 минут на место пожара прибыли команды №№ 18, 72 и 20. И хотя они появились быстро, было уже поздно. Самый ужасный акт трагедии разыгрался еще до их прибытия.

Старший портной Бернстайн позже рассказывал репортеру ЮПИ, что первой выпрыгнула из окна и разбилась насмерть Клотильда Терданова. «Она рвала на себе волосы и перебегала от окна к окну, — сказал он, — пока, наконец, не решилась прыгнуть вниз. Она была молода и очень красива. В следующую субботу она собиралась оставить работу, так как через три недели выходила замуж».

Все больше женщин выбрасывалось из окон. Некоторые прыгали, взявшись за руки. Люди буквально сыпались градом на мостовую. Пожарным никак не удавалось развернуть рукава, потому что тротуары были усыпаны искалеченными окровавлен-

ными телами. Некоторые сжимали в руках конверты с недельной зарплатой. В конце концов несколько рукавов все-таки было протянуто, и командир батальона пожарной охраны Эдвард Уорт приказал направить стволы брандспойтов так, чтобы струи воды охлаждали пространство вокруг девушек, в ужасе столпившихся на подоконниках. Но затем порыв ветра раздул пламя, и на девушках загорелась одежда.

Зрители, которых уже довольно много собралось вокруг пылающего здания, стали кричать: «Лестницы! Поднимите ваши лестницы!» Девушка, стоявшая на подоконнике девятого этажа, замахала платком, показывая, чтобы лестницу направили к ней. Но начальник пожарной охраны Крокер давно предупреждал, что их лестницы достают только до седьмого этажа любого здания. Так произошло и в этот раз. Девушка, на которой уже загорелась юбка, прыгнула, стараясь зацепиться за лестницу, находившуюся в 10 метрах ниже. Она промахнулась и разбилась.

Все пожарные рукава были придавлены трупам на мостовой и тротуарах, и вода перестала поступать в стволы брандспойтов. Команда № 18 развернула спасательную сеть, новенькую, длиной в 12 м. Три девушки одновременно прыгнули на нее с девятого этажа. Удар был так силен, что сеть разорвалась в ключья, а дюжину пожарных повалило на тела девушек. Бригада № 20 установила 6-метровую сеть. Под тяжестью прыгнувших на сеть девушек лопнула стальная трубчатая рама.

Двое полицейских натянули одеяло и поймали в него одну девушку. Одеяло не выдержало силы удара и порвалось.

А вот одна сеть оказалась достаточно прочной и выдержала прыгнувшую на нее девушку. Командир Уорт помог ей встать на ноги. «Она только моргала и ничего не говорила, — рассказывал он позже репортерам. — Я сказал ей отойти на другую сторону улицы. Она, пройдя пару метров, рухнула и скончалась».

«Спасательные сети? — продолжал Уорт. — Какой с них был толк? Их прорывало насквозь. Если бы прыгали по одному... Никто не предполагал, что они будут прыгать по трое и даже по четыре человека вместе».

Билл Шепард, репортер ЮПИ, писал: «Потоки воды, бившей из брандспойтов и уходившей в канализацию, стали красными от крови. Я с ужасом смотрел на груды мертвых тел... Я знал, что девушки работали швеями и вспомнил их прошлогоднюю забастовку, когда они требовали улучшения условий труда и соблюдения техники безопасности на производстве. Ответами на их требования теперь стали их трупы».

Все закончилось через восемнадцать минут. Пожарные топо-

рами разнесли двери на девятом этаже и быстро потушили пламя. Главная трагедия произошла в первые десять минут. Пожарные обнаружили на девятом этаже 49 тел сгоревших или задохнувшихся людей. Еще 36 были найдены на дне шахты лифта. 58 трупов лежало на тротуаре, двое скончались позже от травм. В общей сложности за эти страшные 10 минут погибли 145 молодых девушек-иммигранток, которых обманывали и нещадно эксплуатировали.

Реакция общественности на трагедию была мгновенной и энергичной. Профсоюз отрасли организовал публичные похороны жертв пожара, на которые пришло не менее 10 тыс. человек. Гневом кипели улицы Ист-Сайда, где жили погибшие. 5 апреля более 80 тыс. человек сопровождали символический катафалк, который везли по Пятой улице шесть задрапированных в черное лошадей.

Опрос свидетелей на судебном процессе над Гаррисом и Бланком, владельцами фабрики, выявил ужасающие подробности всего, что способствовало катастрофе.

Инспектор по противопожарной профилактике Г. Портер, ранее настойчиво добивавшийся от владельцев «Трайэнгла» провести пожарные учения, рассказывал в интервью газете «Нью-Йорк таймс», что на требование провести хотя бы одно такое учение с работниками владелец ответил: «Да пусть горят, это всего лишь рабочая скотина».

10 апреля владельцам фабрики было предъявлено официальное обвинение в неумышленном убийстве первой и второй степени. Однако они заявили о своей невиновности и были освобождены под залог в 25 тыс. долларов каждый. Если бы их признали виновными, то они могли бы получить от 10 до 25 лет тюремного заключения. Обвинение было основано на том факте, что большое жюри выявило: две девушки погибли на девятом этаже, не сумев открыть запертую на засов дверь. Закон запрещает закрывать двери, если в здании находятся рабочие.

Однако в декабре все то же большое жюри сняло с владельцев «Трайэнгла» обвинение в массовом убийстве, допустив, что запасной выход мог закрыть какой-нибудь служащий фабрики по собственной инициативе. «Нью-Йорк таймс» выразила свое возмущение в редакционной статье следующим образом: «Представители правосудия пришли к чудовищному заключению, что никто не виноват в массовой гибели людей, что ничего нельзя было сделать, или даже что — это было прекрасно выражено одной фразой, которой вполне достаточно для сокрытия многих дефектов юриспруденции и судебной

власти, — «все совершилось по воле Божьей!» Такое заключение противоречит нормам общественной морали».

Катастрофа потрясла всю страну, и рабочие добились определенных результатов. Прямым следствием трагедии стало создание международного профсоюза белолшвеек. Дни таких потогонных предприятий, как «Трайэнгл», были сочтены. В октябре 1911 года в штате Нью-Йорк был принят закон Салливана и Хьюи, который ввел общие правила пожарной безопасности и условий труда, затем распространенные на всю страну. Начальник пожарной охраны Эдвард Крокер ушел в отставку и возглавил общественное движение за пожарную безопасность. Ничто уже не могло оставаться по-прежнему как в области противопожарной профилактики, так и в том, что касалось условий труда на фабриках. Однако для этого потребовалось, чтобы произошла невероятная по масштабам трагедия.

КОЛУМБУС, шт. ОГАЙО, США 21 апреля 1930 года

Вечером 21 апреля 1930 года большинство заключенных в тюрьме штата Огайо были заперты в своих камерах. Как и все такие учреждения во времена Великой Депрессии, тюрьма, одна из самых больших в стране, была страшно переполнена. Федеральные тюремные власти в течение предыдущих 12 лет не раз подвергали ее руководство самой серьезной критике. Тюрьма не только была переполнена, но и условия содержания в ней совершенно не отвечали требуемым нормам.

Чтобы хоть как-то ослабить огонь критики, тюремная администрация задумала увеличить вместимость, сделав небольшую пристройку к западному корпусу. У стены корпуса были сооружены строительные леса и подвешены люльки. Именно там и начался пожар. Год спустя двое заключенных сознались, что совершили поджог. Они сделали это в знак протеста против того, что их заставили строить подмости. Полив соляркой кучу тряпок, валявшихся под лесами, они подожгли ее свечкой, которую украли в тюремной часовне.

Пламя, раздуваемое легким ветром, быстро распространилось на корпус, где было 6 ярусов камер. В них размещалось око-

ло 800 заключенных. С загоревшихся строительных лесов огонь перекинулся на крышу, а поскольку там поверх деревянных стропил лежал лишь тонкий слой рубероида, она мгновенно запылала, осыпая заключенных в камерах верхних ярусов искрами. Занялись постельное белье и матрацы, заключенные, для которых камеры превратились в смертельную западню, подняли крик, умоляя, чтобы их выпустили из пылающих клеток. Охранники, следуя приказам Томаса Уоткинсона, старшего надзирателя верхнего яруса, отказались открыть камеры.

Несколько камер на нижних ярусах еще не были заперты на ночь. Обитатели этих камер, услышав крики своих товарищей, почувствовав запах дыма и увидев за окнами дождь искр, стали препятствовать тому, чтобы их закрыли.

Надзиратели, опять-таки бездумно выполняя приказ и инструкции, попытались силой загнать заключенных в камеры.

В результате возник стихийный бунт. Заключенные напали на надзирателей, валили их на пол, били о стены. Наконец им почти удалось выгнать тюремщиков с первого яруса. Тем временем сверху повалил густой дым. Заключенным стало трудно различать, кто стоит перед ними, не говоря уже о том, что дым сильно разъедал глаза и нос, но численный перевес был на стороне заключенных. Они вынудили надзирателей отступить к двери, которая вела в тюремный двор. Через нее от пожара можно было спастись всем. Один надзиратель попытался запереть вторую дверь, которая тоже вела во двор. Тогда двое заключенных, Джон Шерман и Чарли Симмс, напали на него и отняли ключи. Бросившись на второй и третий ярусы, они стали открывать камеры и выпускать арестантов. Шерман и Симмс успели выпустить 68 человек и вывести их во двор, прежде чем дым настолько заполнил помещения, что, задыхаясь, они бросили все и сами побежали вниз.

На шестом ярусе творился сущий кошмар. Поняв, наконец, что их упорство приведет к гибели людей, надзиратели Томас Литл и Джордж Болдуин начали уговаривать своего начальника Уоткинсона открыть камеры. Крыша уже рушилась, а каждая камера превратилась в настоящую печь. Несколько человек погибли, став живыми факелами, когда куски кровли упали прямо на них, но Уоткинсон стоял на своем и лишь громогласно повторял параграфы инструкции.

В конце концов Литл и Болдуин повалили шефа на пол и отняли у него ключи, но было уже слишком поздно. Ключи стали бесполезными железками, потому что металлические двери раскалились докрасна, а замки расплавились.

Вскоре крыша с оглушительным грохотом обрушилась, и здание стало огромным крематорием для всех тех, кто не успел выйти. Сотни человек горели заживо, а Литл и Болдуин ничем не могли им помочь и лишь наблюдали за этим страшным зрелищем, от которого волосы вставали дыбом. Спасти никому не удалось. Один надзиратель позже вспоминал: «Я видел лица, окутанные дымом, валившим из камер, как из дымоходов. Мы пытались выпустить несчастных, но не могли ничего поделать с решетчатыми дверями. Вскоре пламя полностью охватило камеры, и заключенные корчились в адских муках. Это была жуткая смерть».

На других ярусах возобладал более разумный подход, и надзиратели вместе с узниками стали взламывать двери ломami. Некоторые заключенные совершали героические поступки. Френк Уорд, бывший полицейский, один, без чьей-либо помощи выпустил 136 человек; «Большой Джим» Мортон, банковский налетчик, в момент начала пожара находившийся во дворе на прогулке, несколько раз кидался в огонь и вытаскивал заключенных, наглотавшихся дыма и потерявших сознание. Наконец его самого постигла та же участь, и уже другие вынесли Мортон на свежий воздух во двор.

Несмотря на все усилия спасателей, люди продолжали гибнуть. Впоследствии один пожарный так описывал происшедшее репортерам: «Мы резали стальные прутья, а заключенные взбирались по решетке наверх и умоляли нас спасти их. Из-за густого едкого дыма почти ничего не было видно. Затем нам пришлось отойти, потому что жар стал нестерпимым, и эти люди погибли прямо у нас на глазах. Криков мы не слышали. Я думаю, что они потеряли сознание к тому времени, когда до них добрался огонь».

Пожарным угрожала двойная опасность, когда они въехали во двор тюрьмы. Гибель товарищей разъярила четыре тысячи арестантов, вполне справедливо возлагавших вину за это на тюремную администрацию, которая не приказала вовремя открыть камеры. Толпа заключенных не дала пожарным приступить к тушению огня, а пожар, все разгораясь, принимал размеры, угрожавшие еще худшими бедствиями. Наконец начальник тюрьмы обратился за помощью в вышестоящие инстанции, и на территорию тюрьмы вступили национальные гвардейцы и армейские части, вооруженные винтовками с примкнутыми штыками.

Пожарные заработали вовсю, однако заключенные начали забрасывать их камнями. Направив на заключенных стволы

брандспойтов, пожарные заставили их отступить. После этого бунт принял характер всеобщего восстания. Несколько заключенных попытались поджечь пожарную машину. Другим удалось поджечь часовню и цех по переработке шерсти. Но оба этих пожара были потушены своевременно и большого ущерба не нанесли. А вот когда заключенные перевернули машину «скорой помощи», начальник тюрьмы приказал открыть огонь на поражение, и беспорядки сразу улеглись.

После этого пожарные потушили, наконец, основной пожар и вошли в чадающее здание вместе с представителями тюремной администрации. Их взорам предстала жуткая картина. Только на шестом ярусе лежало 168 изувеченных и обуглившихся трупов. Останки сотен несчастных узников были обнаружены на других ярусах. Из 800 заключенных, находившихся в тюрьме, погиб 321, еще 130 человек было тяжело ранены.

Подробности первых минут пожара благодаря оперативности прессы стали достоянием гласности. Общественность была шокирована такой бесчеловечностью. Уоткинсона обвинили в том, что именно он обрек на смерть 168 человек. Однако старший надзиратель отказался принять на себя ответственность и утверждал, что только выполнял приказ вышестоящего начальника, капитана Джона Холла. Холл, естественно, отрицал, что когда-либо отдавал такой приказ, и Уоткинсон был отстранен от должности.

Обнаружилось, что сигнал о пожаре поступил со щита, находившегося за пределами тюремной территории, а не из тюрьмы. Причем сделано это было уже после того, как пожар набрал силу. Дверь главного прохода, который вел на все ярусы, обычно оставалась открытой, однако на этот раз она оказалась запертой и ее не открыли даже во время пожара. Возникло подозрение, что кто-то закрыл ее уже после начала пожара.

Альберт О'Брайен, католический капеллан тюрьмы, выступил с обличительной проповедью, в которой, в частности, заявил: «Катастрофа была преступлением, которое совершило государство, — гораздо большим преступлением, чем те, которые совершили против государства эти погибшие люди».

Газета «Колумбус Ивнинг Диспетч» обращала внимание на переполненность тюрем и в своей редакционной статье делала вывод: «Вот уже много лет подряд наши законодатели изощраются в словоблудии насчет проблем тюрем, а человеческие жизни в это же время подвергаются ежедневной опасности... Вопли людей, горящих заживо за стальными решетками, как будто их нарочно поджаривают в тесном каменном помещении, все еще

звучат в ушах жителей Огайо. И государство окажется еще более жестоким, если эти вопли останутся безответными».

По иронии судьбы, материальный ущерб от пожара составил всего 11 тыс. долларов.

БОСТОН, шт. МАССАЧУСЕТС, США 28 ноября 1942 года

В годы Второй мировой войны популярность ночных клубов в США достигла своего зенита. Эти увеселительные заведения, обычно имевшие несколько ярусов, были уставлены изящной мебелью и роскошно отделаны. Выбор развлечений был весьма разнообразен и зависел от пристрастий, настроения и материального положения посетителей. Кому-то нравились маленькие бары с интимной атмосферой, где тихо, неназойливо звучали рояль и негромкое пение; кто-то предпочитал кабаре с небольшим джазом, а кто-то — огромные ресторанные залы с местом для танцев, большими оркестрами и пышными шоу, в которых участвовали многочисленные певцы, танцоры и акробаты.

Бостонский ночной клуб «Кокосовая роща» принадлежал некоему Барнету Вилански и располагался в одноэтажном здании между Пьемонт-стрит и авеню Шомет — в районе, буквально нашпигованном театрами и кинозалами. «Кокосовая роща» была типичной для клубов такого рода. Из парадного входа через дверь-вертушку посетитель попадал в фойе, а затем, пройдя по коридору, оказывался в большом ресторане, имевшем вращающуюся сцену. В ресторанном зале было два выхода. Один через двойные двери вел на авеню Шомет, а другой соединялся коридором с дверью, ведущей в служебные помещения. Ночное заведение украшали многочисленные искусственные пальмы, оправдывая его название. Посетителей «Рощи» становилось все больше и больше — в основном это были военнослужащие и рабочие военных заводов, и мест часто не хватало. Чтобы удовлетворить все возрастающие потребности, рядом с ресторанным залом в начале ноября 1942 года открыли коктейль-бар.

В той части здания, которая выходила на Пьемонт-стрит, было два бара. Один из них, составлявший часть ресторанного зала, назывался «Бар карикатур», а другой, расположенный несколькими ступенями ниже уровня улицы, носил название

«Музыкальная гостиная». В нем царил полумрак, в котором парочки могли наслаждаться общением в отдельных кабинках под негромкую музыку рояля. Чтобы попасть туда, нужно было спуститься по узкой лесенке.

28 ноября «Кокосовая роща» была набита битком — более 800 человек. Никогда еще за все время существования клуба сюда не приходило столько посетителей. Помимо солдат, моряков, морских пехотинцев, служащих береговой охраны и рабочих с военных предприятий, здесь веселилась целая толпа футбольных болельщиков, отмечая победу своей команды над командой бостонского колледжа. В главном зале собравшихся кинематографистов и их поклонников развлекал актер Бак Джоунз, обычно игравший ковбоев в популярных тогда вестернах.

В 10 часов вечера должно было начаться шоу, главными участниками которого были певец Билли Пэйн, танцевальная группа Пирса и Роланда, акробатка Мириам Джонсон, скрипачка Хелен Фэй и кордебалет в сопровождении джазового оркестра Микки Альперта.

В «Музыкальной гостиной», как и везде, посетителей было хоть отбавляй. Более 130 человек выпивали, болтали или слушали пианиста, исполнявшего музыку в стиле рэгтайм. Какой-то солдат, сидевший со своей девушкой в угловой кабине, выкрутил для пушого удовольствия лампочку из люстры.

Джон Брэдли, один из пяти дежурных барменов, приказал шестнадцатилетнему официанту Томашевскому ввинтить лампочку обратно. Тот отправился к указанному месту, прихватив с собой от стойки высокий табурет. Томашевский залез на табурет и попытался нащупать патрон. С первого раза ему это не удалось, и тогда он зажег спичку и вкрутил лампочку. А тлеющая спичка, которую он, недолго думая, отбросил в сторону, упала на искусственную пальму. Через несколько секунд это украшение было объято пламенем. Не успел насмерть перепуганный Томашевский спрыгнуть с табурета, как стали заниматься все новые и новые пальмы, а затем загорелся и потолок гостиной.

Бармены метались по помещению, срывая портьеры и сшибая пальмы. Они пытались сбить пламя портьерами и затоптать его, но у них ничего не вышло. Начался пожар.

Посетители гостиной в паническом ужасе бросились к узенькой лесенке, которая вела в фойе. Возникла свалка. Горящие куски пальм градом сыпались на толкающихся, дерущихся и падающих друг на друга людей. Возле выхода из бара образовалась огромная куча тел, которые все сгорели, будто на погребальном костре.

В это время в главном зале должно было начаться шоу. Внезапно послышался душераздирающий крик, по сцене пробежала женщина, у которой горели волосы. Немедленно поднялась паника, и люди, переворачивая столики и давя друг друга, ринулись к единственному выходу, который был им известен, — к двери-вертушке. Но по пути они столкнулись с несколькими обгоревшими посетителями «Музыкальной гостиной», которым удалось ползком перебраться через завал человеческих тел на лестнице.

Людской поток тараном ударил во вращающуюся дверь, и ее немедленно заклинило. Рядом с ней имелся вспомогательный выход, закрытый засовом, устроенным таким образом, что его легко можно было открыть — достаточно было лишь приложить небольшое усилие. Но тех, кто находился впереди, так прижало к этой двери, что они не могли даже пальцем пошевелить, чтобы открыть этот засов.

Одновременно с этим клиенты нового коктейль-бара продирались к выходу на Бродвей. Однако дверь открывалась внутрь, и, прежде чем первые добежавшие до нее люди успели потянуть дверную ручку на себя, напиравшие сзади буквально припечатали их к двери. Позднее там обнаружили останки более ста человек.

Горящая краска и декоративные материалы выделяли ядовитые испарения. Многие смертельно отравились ими, не успев даже встать из-за стола в ресторане. Полагают, что именно такая смерть настигла Бака Джоунза.

50 завсегдатаев спустились в подвал. Так и не найдя выхода оттуда, многие из них погибли от удушья. Другим удалось найти окна. Они выбили их и спаслись. Один пожилой официант, Генри Бимлер, еще в самом начале спустился на кухню, находившуюся в подвале, но обнаружил, что служебный вход заперт. Тогда он попросил ключ у посудомойки, но та отказала ему, заявив, что сделает это только с личного разрешения хозяина. Бимлер опять поднялся наверх, где встретил нескольких молодых женщин. Их кавалеры в суматохе потерялись, и теперь женщины в слезах зывали о помощи. Бимлер провел их назад на кухню и спрятался вместе с ними в большой холодильной камере; позже пожарные нашли их всех и вытащили из развалин клуба, слегка простудившихся, но невредимых.

Что касается прибытия пожарной команды, то тут клубу повезло. Рядом за углом загорелся автомобиль. Это случилось еще до пожара в «Кокосовой роще», и благодаря этому стечению обстоятельств пожарные находились совсем близко. Когда кто-то

подбежал к ним с криком, что горит ночной клуб, им нужно было проехать лишь полквартала.

Пожарные выбили окна и выгнали несколько человек, которые чудом остались живы у входов. А некоторым артистам удалось спасти не только своих коллег, но и пару десятков посетителей клуба. Один из посетителей, Маршалл Кук, сумел спасти 35 человек, выведя их на крышу здания.

Пожар длился лишь несколько минут, однако скорость его распространения была просто поразительна. Пламя поглотило все помещения, а затем вырвалось на крышу. Пожарным осталось лишь залить водой головешки и вынести трупы.

Сотни любопытных сбежали к месту трагедии, и это очень затруднило спасательные работы. Несколько морских офицеров и матросов взялись за руки и образовали оцепление, чтобы отеснить толпу. Военнослужащие также помогали пожарным развернуть брандспойты. Когда стало ясно, что для доставки пострадавших в больницы не хватает машин «скорой помощи», было мобилизовано около сотни такси. Трупы же увозили на грузовиках.

Бостонское отделение Красного Креста послало на помощь 500 своих членов. Нью-Йоркский Красный Крест также отправил своих специалистов по оказанию экстренной помощи. В спасательных работах приняли участие и подразделения гражданской обороны. Недостающие медикаменты были в течение часа доставлены из Нью-Йорка самолетом.

В два часа ночи власти ввели военное положение. За соблюдением порядка следила как гражданская, так и военная полиция.

Когда подвели итог, он оказался просто сокрушительным — 491 человек погиб и сотни получили ранения различной степени тяжести. Представители городской больницы рассказывали, что коридоры были забиты трупами и опознать их не представлялось возможным. Большинство погибших были военными моряками и национальными гвардейцами, прибывшими в Бостон на выходные дни, чтобы развлечься и отдохнуть.

Трагедия имела и другие последствия. Правила пожарной безопасности, введенные после пожара в чикагском театре «Ирокез» (об этом мы писали выше), были распространены и на ночные клубы, однако до пожара в «Кокосовой роще» их соблюдение не вменялось им в обязанность. Эти правила предусматривали ограничение числа посетителей, наличие систем пожаротушения и четкое обозначение выходов. Принятые меры были призваны предотвращать такие ужасные бедствия, как случившееся 28 ноября 1942 года.

ХАРТФОРД, шт. КОННЕКТИКУТ, США 6 июля 1944 года

Совокупность двух причин породила самую большую трагедию в истории цирков — один из наиболее тяжелых по последствиям пожаров в США — поджог и нехватка огнестойких материалов, обусловленная военным временем.

Среди 6 тыс. зрителей, наполовину заполнивших огромный цирк-шапито «Ринглинг Бразерс Барнум энд Бэйли» днем в четверг 6 июля 1944 года, были в основном дети (две трети из них в возрасте до 12 лет), их матери, дедушки и бабушки. Отцов почти не было — большинство молодых американцев в связи с войной находилось на военной службе.

Войне требовались не только молодые люди, но и надежные технологические материалы. Поэтому огнестойкий состав, использовавшийся до сего времени для покрытия цирковых тентов полностью шел на военные нужды. Таким образом, «Ринглинг Бразерс Барнум энд Бэйли» пропитал свой новый полотняный тент стоимостью 60 тыс. долларов не огнестойким составом, а смесью парафина с бензином. Это было фатальной ошибкой: вместо противодействия огню, эта пропитка только усилила его. Увидев ужасные последствия своего отказа выделить часть огнестойких веществ для гражданских нужд, правительство пересмотрело эту позицию ровно через сутки после трагедии в хартфордском цирке.

Немаловажную роль в этой трагедии сыграла и роковая случайность, Администрация цирка наняла несколько пожарных смотрителей, которые стояли в самых важных с точки зрения пожарной безопасности местах этого сооружения. Смотритель у главного входа стал беспокоиться о зрителях, занимавших места рядом со специальными разборными коридорами для прохода зверей. Если униформисты, разбирающие и собирающие их, случайно ударят по опорам, поддерживающим там трибуны, те могут рухнуть, — рассудил смотритель и, оставив свой пост, пошел предупредить рабочих.

Пожар не был случайным, а был устроен преднамеренно. Но пройдет еще целых шесть лет, прежде чем человек, совершивший поджог, Роберт Дэйл Сегри, явится в полицию и признается в этом, рассказав о подробностях преступления. В момент поджога ему было 14 лет, но к тому времени он уже имел за плечами длинный список тяжких преступлений: он камнем убил

девятилетнюю девочку, задушил трех человек и поджег магазин, лодочный причал, центр Армии Спасения, здание школы и некоторые другие постройки. Он утверждал, что к совершению таких деяний его подвигал всадник на грозном красном скакуне, являвшийся к нему во сне. В ночь перед тем, как случилось несчастье в Хартфорде, всадник опять появился. И вот 6 июля 1944 года в 14:30, в то время, когда акробаты взбирались на перекладыни и канаты под куполом цирка, а львов, тигров, ягуаров и леопардов, участвовавших в представлении дрессированных зверей под руководством Альфреда Корта, подгоняли к проходам из металлической сетки, ведущим в большие клетки на арене, Роберт Дэйл Сегри поднес зажженную сигарету к полотнищу купола около главного входа. И в тот же момент начался пожар. Огонь распространялся очень быстро благодаря вышеупомянутой парафино-бензиновой пропитке, да к тому же еще подул ветер через главный вход, оставшийся открытым.

Три билетера увидели пламя, когда оно было еще небольшим, и, схватив по ведру воды, устремились к огню. Но жар, исходивший оттуда, был настолько силен, что их одежда начала тлеть, и им пришлось отскочить прежде, чем они успели вылить воду.

Среди зрителей поначалу не было паники, несмотря на то, что кое-где стали раздаваться крики «Пожар!». Многие, очевидно, думали, что с возгоранием скоро справятся, и зрители спокойно выстроились в очереди в направлении многочисленных выходов. Дирижер Мерл Эванс приказал своему оркестру продолжать играть, что музыканты и сделали, пытаясь поддерживать спокойствие и порядок.

Но при этом никто не учел скорость распространения огня, который уже рвался по куполу к самой вершине. Огромные лохмотья горячей парусины начали падать вниз, и вот тогда среди посетителей началась паника. Эванс, почувствовав, что ситуация выходит из-под контроля, приказал играть национальный гимн, а служители арены схватили ведра с водой и шланги и бросились поливать стенки купола.

Прошло всего пять минут, а брезентовый тент уже польхал поистине адским пламенем, разваливаясь на огненные, рушащиеся вниз части. Три разборных коридора для животных, оставшиеся стоять в проходах, отрезали путь к спасению для зрителей, занимавших трибуны, и они, давя и топча друг друга, ринулись вниз, на арену. Люди преклонного возраста и дети, неспособные перелезть через коридоры из металлической сетки, падали им под ноги и погибали в давке.

У каждого такого коридора выросла куча людей, вскоре по-

гибших, потому что на них упали громадные куски горящего брезента. 100 человек одновременно было объято пламенем от падающих кометообразных лоскутьев горящего тента.

Томас Мэрфи, репортер газеты «Хартфорд Курант», так описывал эту сцену: «Я увидел, как одна женщина не смогла перебраться через разборный коридор. Она соскользнула с него и упала на землю. Какой-то мужчина пытался сдержать толпу, но напор был слишком велик. Меня придавили к стальному барьеру, и мое колено тут же застряло между прутьями. Тогда я поднял своего пятилетнего сына на руки и перебросил его через барьер на землю. Пламя в этот момент бушевало прямо над головой, и жар становился нестерпимым».

И тут шесть гигантских опор, поддерживавших купол, с олушительным треском и шумом начали падать, давя тех, кто оказался под ними. Дирижер Эванс стал свидетелем этой ужасной сцены: «Огонь охватывал все новые и новые части конструкции купола, и центральные опоры, выгорев на концах, выскользнули из верхних колец и попадали одна за другой».

Убедившись в безнадежности ситуации, Эванс приказал своим 29 музыкантам эвакуироваться, потому что их одежда уже начала тлеть. Акробаты спустились с трапещий, перелезли через разборные сетчатые коридоры и спаслись. Затем они вместе с рабочими цирка, полицейскими и клоунами Эмметом Келли и Феликсом Адлером бросились в пылающий ад, спасая всех, кого могли. Они вынесли десятки тел, скопившихся в проходах, рассчитывая освободить проходы для тех, кто еще, возможно, остался жив и находился внутри. Но к этому времени купол рухнул, с ним рухнули и все надежды на спасение.

Снаружи царил хаос, потому что матери рвались назад, в огонь, в поисках детей. Один полицейский удерживал обезумевшую женщину, которая кричала: «Пустите меня! Пустите меня, ради Бога, там мои дети!»

«Мне пришлось пережить ураганы, когда купол сносило прочь, и другие аварии, — рассказывал Мерл Эванс, — но подобного еще никогда не было. Надеюсь, мне больше никогда не доведется увидеть такое».

Клоун Эммет Келли, со слезами, струившимися по щекам, утешал рыдающего ребенка:

«Послушай, цветок, — слышал его слова репортер Мэрфи, — послушай меня, старика. Иди вон туда... И жди там свою мамочку, она скоро придет».

В течение 10 минут — некоторые говорили, что и меньше — 168 человек погибло и более 480 получили ранения и ожоги, за-

частую весьма серьезные. Две трети погибших составляли дети, а почти все остальные были женщины.

Помощь прибыла оперативно и проявилась в различных формах. Полторы тысячи добровольцев рабочих; тысяча медсестер из Хартфордского отделения американского Красного Креста; полиция штата Коннектикут, городская полиция; части гражданской обороны; солдаты из расположенной поблизости воинской части Брэдли; медсестры, врачи и пожарные команды из Хартфорда, Ист-Хартфорда и Блумфилда. Но темпы распространения огня были столь высоки, что они ничего не успели сделать для спасения тех, кто остался внутри.

Более 100 машин «скорой помощи» отвезли пострадавших в муниципальный госпиталь, остальной транспорт занялся доставкой неопознанных трупов в арсенал штата, превращенный во временный морг.

Немедленно началось расследование, и пятеро работников администрации цирка были осуждены и приговорены к различным срокам по обвинению в халатности, приведшей к гибели большого количества людей. Еще не наступил 1950 год, когда Сегри, наконец, придет и сознается в преступлении. Ему вынесут приговор 4 ноября 1950 года по двум статьям, и он будет чересчур мягким по сравнению с его злодеянием — 20 лет по каждому пункту обвинения.

Компании «Ринглинг Бразерс Барнум энд Бэйли» придется выплачивать долги в течение последующих семи лет. Будет 676 исков со стороны родственников погибших на пожаре, и все они будут приняты компанией к оплате безоговорочно, без какой-либо тяжбы в суде. Общая сумма оплаченных претензий превышала 4 млн. долларов, а поскольку цирк был застрахован лишь на 500 тыс., деньги предполагалось выплачивать из прибылей в течение последующих 10 лет. Соглашения по этим искам вошли в анналы современной юриспруденции как одни из самых честных и достойных.

ДРЕЗДЕН, ГЕРМАНИЯ 13–15 февраля 1945 года

Представьте себе огонь, падающий с небес. Сильный ветер подхватывает и далеко разносит его, и он начинает пожирать

все — землю, дома, людей и даже воздух. Это свирепый ураган огня унес жизни 135 тыс. людей во время воздушных бомбардировок авиацией Великобритании и США немецкого города Дрездена с 13 по 15 февраля 1945 года.

До этого трагического момента своей истории Дрезден был красивейшим городом, который все называли немецкой Флоренцией. С XIV в. он становится местом, которое манит к себе мастеров архитектуры, живописи, скульптуры и музыки. В XV в. местные князья сделали его столицей Саксонии. Все они покровительствовали искусству и собирали в своих коллекциях лучшие его образцы, принесшие городу всемирную славу.

Перед началом Второй мировой войны Дрезден являлся седьмым по величине городом Германии. Его центр под названием Альтштадт, или «старый город», выглядел совсем средневековому, с узкими улочками, магазинчиками, музеями, зоопарком и большим количеством старинных церквей и соборов. А за всем этим располагались более современные кварталы с жилыми домами и предприятиями легкой промышленности. Это был также крупный железнодорожный центр, но, находясь довольно далеко от магистрали, пересекавшей реку Эльбу западнее города, он не испытывал особых проблем, связанных с интенсивным транспортным движением.

Автомобильный мост, вагонное депо и промышленные комплексы, расположенные на окраинах, остались не тронутыми огненным ураганом, который практически полностью уничтожил центр города в 1945 году. Несмотря на высокие слова о возмездии нацистам, американские и английские бомбы и огонь с самого начала предназначались для гражданского населения, именно мирных людей они и уничтожили.

Следует сделать одно важное замечание. В последней отчаянной попытке устрашить население Великобритании нацисты стали обстреливать ее территорию ракетами «Фау-1» и «Фау-2»; за пять лет войны на территории Англии погибло 60 595 человек.

Существовало также несколько тактических причин для проведения операции «Удар грома» — налета с зажигательными бомбами на один из крупнейших немецких городов, запланированного на конец января или начало февраля 1945 года с участием английских бомбардировщиков «Ланкастер» и американских «Б-17».

Во-первых, «Удар грома», последовавший как ответ на продолжающиеся удары по Британии ракет «Фау-2», послужил бы для поднятия духа английского населения. Во-вторых, такая акция привела бы к деморализации среди немецких граждан.

И, наконец, такая яркая демонстрация воздушной мощи стала бы дополнительным козырем на предстоящей Ялтинской конференции между Черчиллем, Рузвельтом и Сталиным. Вот как были сформулированы эти намерения в служебном меморандуме Королевских военно-воздушных сил: «Главные цели налета состоят в том, чтобы поразить врага в самое чувствительное место за уже частично рухнувшей линией фронта, чтобы предотвратить использование города в качестве узла сопротивления при дальнейшем наступлении союзников. Вместе с тем, это наглядно покажет русским, когда они придут сюда, на что способна бомбардировочная авиация союзников».

В качестве возможных целей рассматривалось несколько городов, и среди них — Дрезден и Берлин, причем Дрезден стоял далеко не первым в списке, так как он был скорее историческим, чем промышленным центром.

К этому времени население Дрездена увеличилось за счет беженцев с 600 тыс. до 1 млн. Беженцы жили в ветхих хижинах и различных временках на окраинах города. В этой же зоне содержались и военнопленные союзников, часть из них разместили в помещении брошенной скотобойни. Кстати, среди пленных был будущий великий американский писатель-фантаст Курт Воннегут, который позже с ледящими душу подробностями опишет бомбардировку Дрездена в своем знаменитом романе «Бойня № 5».

Ялтинская конференция, начало которой было отложено, открылась 4 февраля 1945 года и закончилась 11 февраля. 3 февраля, действуя без поддержки англичан, американская 8-я воздушная армия предприняла два бомбовых налета одновременно на Берлин и Магдебург. Писатель Александр Макки говорит в своей книге «Дрезден, 1945, геенна огненная»: «Главные причины для совершения воздушного налета на Берлин за один день до начала Ялтинской конференции были скорее политическими: требовалось показать русским, что, несмотря на недавние неудачи в Арденнах, Соединенные Штаты Америки по-прежнему являются сверхдержавой, владеющей оружием страшной разрушительной силы».

Таким образом, поставленные цели были достигнуты на примере Берлина. Почему операция «Удар грома» все же была проведена два дня спустя после завершения Ялтинской конференции, остается тайной и по сей день.

Налет несколькими волнами бомбардировщиков был осуществлен в ночь на 13 февраля и днем 14-го. Две волны из 1299 «Ланкастеров» с грузом бомб в 3906,9 т вылетели из Англии

13-го. Это был вторник на масленичной неделе, и улицы Дрездена заполняли толпы людей в праздничной одежде, ходивших по магазинам или просто гулявших. В десять часов вечера над городом появились первые «рождественские елки», как в то время называли светящиеся зеленым светом сигнальные бомбы, сбрасывавшиеся перед началом бомбометания для отметки целей. Никакой противовоздушной обороны в городе не было, лишь сирены воздушной тревоги возвестили о начале налета.

Жители устремились в бомбоубежища и погребя и оставались там, пока самолеты королевских ВВС, выложив «ковер» из зажигательных бомб, не улетели.

Через 15 минут, когда все стихло, люди вышли из убежищ и повсюду увидели огонь. В Альтштадте пламя охватило Исторический музей. Огромное количество его экспонатов уже было вынесено из здания и ожидало транспортировки из города перед приходом Советской армии, среди них находилась и большая коллекция фарфора. Все эти сокровища были погружены в специальный грузовик, стоявший рядом с музеем, и, хотя первый налет ущерба им не нанес, автомобилю с бесценным грузом вскоре суждено было погибнуть.

Из обуглившихся зданий, лишившихся крыш и потолков, вздымались к небу снопы пламени, которое стало стремительно распространяться по городу, гонимое западным ветром.

А на подходе была вторая, куда более внушительная волна бомбардировщиков. В 1:22 ночи опять завывли сирены. К тому времени на улицах было полно людей, оставивших свои дома после первого рейда. Проспекты, парки, все открытые места были буквально запружены жителями Дрездена, пытавшимися как-то скоротать остаток ночи подалеке от пожаров.

Шарлотта Манн, интервью с которой приводится Александром Макки в его книге, вспоминает: «Впечатление было такое, словно огонь лился прямо с небес. Там, где было до этого темно, вдруг взмывало вверх пламя... Когда я оглянулась и посмотрела на центр города, то увидела там сплошное море огня. И тогда все ринулись на окраины, чтобы попасть на открытое пространство».

Маргрет Фрайер, которую несколькими часами раньше допрашивали в гестапо и которая просто чудом избежала отправки в концлагерь, теперь оказалась в настоящем огненном аду.

«Из-за сыпавшихся отовсюду искр и бушевавшего везде огненного урагана я сначала ничего не могла рассмотреть, — вспоминала она. — Настоящий адов котел ожидал меня в городе: улицы не было, лишь каменные завалы приблизительно в метр

высотой, битое стекло, рухнувшие балки и воронки. Я попыталась сбить искры с моего пальто, хлопая по ним рукой, но это было бесполезно. В полной растерянности я остановилась, и тут кто-то позади меня крикнул: «Снимай пальто, оно уже загорелось!». В таком пекле я этого даже не заметила. Я сорвала с себя пальто и бросила его...

И вот прямо перед собой я снова увидела людей. Они истошно кричали и отчаянно жестикулировали, а затем — к моему крайнему ужасу и изумлению — я увидела, как один за другим они попадали на землю. Мне в первые мгновения показалось, что их застрелили, мой ум просто не в состоянии был понять, что же происходит на самом деле. Сегодня мне уже известно, что бедняги стали жертвами нехватки кислорода. Они потеряли сознание, а затем превратились в пепел...

Жуткая жара... Я стою, но со мной что-то происходит, все кажется таким далеким, и я не могу больше нормально видеть и слышать. Это также были последствия кислородного голода. Шатаясь, я кое-как сделала с десяток шагов, и вдруг мне удалось вдохнуть свежий воздух...»

То, что спасло ее, было холодным зимним воздухом, стремившимся на смену подымавшимся вверх раскаленным воздушным массам; он сильным потоком прорвался в огненный ад центра Альтштадта, где температура поднялась до 1800°C. Песчаник, из которого в Дрездене были построены многие здания, начинает менять свою структуру и рассыпаться при 700°C.

Этот холодный воздух создал своего рода всасывающую вихревую воронку, в которой обрушились некоторые обгоревшие и ставшие чрезвычайно хрупкими коробки зданий.

Маргрет Фрайер продолжала, спотыкаясь, брести вперед, затем забралась в какой-то автомобиль, но тут же ей приказали выходить, потому что машина тоже загорелась.

«Повсюду мертвецы, мертвецы и только мертвецы, — рассказывала она. — Некоторые совершенно черные, как уголь. Другие совсем целехонькие, лежащие, словно во сне. Женщины в фартуках, женщины с детьми, сидящие в трамваях, как будто они только что задремали. Много женщин, много юных девушек, много детей... солдаты, которых можно было распознать лишь по металлическим бляхам от ремней, и почти все были обнаженными. Некоторые сбились в группки, вцепились друг в друга, словно это могло помочь им выжить.

Из некоторых завалов торчат руки, ноги, размозженные черепа... Большинство тел выглядит, как будто их надули воз-

духом, с желтыми и коричневыми пятнами на коже. На некоторых еще тлела одежда... Мое лицо представляло собой сплошную массу волдырей, так же, как и руки. Глаза могли смотреть лишь через узкую щелочку, поскольку веки вздулись от ожогов, все тело было изрыто маленькими черными ямочками...» — так описала события страшной ночи эта чудом выжившая женщина.

Натиск огня был настолько силен, что рушились даже каменные строения. Почти все дома лишились крыш и превратились в своего рода гигантские печи, изрыгавшие огромные огненные шары и едкий дым. Перегретый воздух распространялся на несколько километров ввысь и вширь над объатым адским пламенем городом. На высоте около 7 тыс. м небо представилось экипажам бомбардировщиков в виде огромной порозовевшей чаши, перевернутой под ними вверх дном, а их машины начало бросать из стороны в сторону поднимавшимися потоками раскаленного воздуха.

Тысячи людей были раздавлены обломками рухнувших зданий, задохнулись или сторели заживо. Почти все дома были заполнены беженцами, и поэтому количество жертв росло с каждой минутой. К этому времени зарево пылающего города было видно на расстоянии в 75 км. Ветер дул с запада, и это заставляло оставшихся в живых устремляться в поисках спасения или на обширные заливные луга в пойме Эльбы, или на юго-восток, где находился Гроссер Гартен — место сбора беженцев, или на юг...

Утренний свет не мог пробиться сквозь толщу дымного покрова. А на рассвете с базы «Кинг Клиффе» в Норт Эмтотишире в воздух поднялась третья волна, состоявшая из 1300 американских бомбардировщиков и 900 истребителей типа «Мустанг» и «Тандерболт». Населению Дрездена в этот момент открылась картина страшных последствий невиданной дотоле катастрофы.

Анна-Мария Ваэманн, уцелевшая после бомбардировки больницы в Фридрихштадте, рассказывала следующее: «В то время, как мы с трудом преодолевали огромные завалы из рухнувших стен и крыш, вокруг нас продолжали падать обгоревшие остовы зданий. Чем ближе подходили мы к городскому центру, тем страшнее были разрушения. Местность походила более на ландшафт кратера, чем на город, а затем мы увидели первых мертвых. Обгорелые или обуглившиеся трупы, сжавшиеся до половины обычных размеров. О, Боже милостивый! На Фрайбургской площади мы заметили машину «скорой помощи», в которую санитары готовились погрузить носилки с по-

страдавшим, несколько человек сидело на земле. Но почему они не двигались? Подойдя поближе, нам все стало ясно. Все они, включая санитаров, были мертвы. Их легкие лопнули от ударной волны».

Ничто не могло возвестить о начале третьего, дневного налета. Все сирены воздушной тревоги были уничтожены бомбами или огнем. Но на этот раз зажигательных бомб не сбрасывали. Теперь главной целью было убить как можно больше тех, кто еще не погиб.

Следующий рейд — четвертый — произошел вечером, и под бомбежку попали окраины. Но железнодорожные мастерские, вагонное депо, автомобильный мост и промышленный комплекс остались невредимыми, хотя по всем военным законам именно они должны были стать объектом бомбардировок, а не музеи и жилые кварталы.

Назавтра, как это обычно бывает после каждого большого пожара, пошел дождь, превративший город-призрак в море грязи, обломков и наполовину утонувших трупов.

А вот что говорится о жутких последствиях этой варварской акции в найденном позже дневнике семьи Даниэльс: «Сначала мертвецов в фургонах перевезли для похорон на окраины Дрездена. Затем останки кремировали в Альтмаркте. Раскопки, поиски и погребения заняли несколько недель, и все это время существовала опасность возникновения эпидемий. Мы выжили просто чудом. Какой это был кошмар! Родители остались живы, а их дети погибли, но чаще осиротевшие дети бродили в поисках трупов родителей. Для них жизнь теперь потеряла всякий смысл. Мы радовались тому, что все мы живы и находимся вместе. Когда закончится война, все, что нам нужно будет сделать, — это снова все отстроить».

После зверских бомбардировок большинство держав немедленно высказали свое возмущение. Один из британских ученых заявил: «Если сегодня мы разбомбили Дрезден, то что помешает «Люфтваффе» точно так же поступить с Оксфордом или иными историческими или культурными центрами союзнических государств? Бомбы в Дрездене падали на статуи, картины, памятники архитектуры. А это сокровища, принадлежащие всему человечеству».

Дрезден был восстановлен, но, как и Роттердам, который нацисты сровняли с землей, он никогда больше не будет одним из самых прекрасных городов мира. Прежний Дрезден умер вместе со 135 тыс. своих жителей в самой страшной огненной катастрофе, сотворенной рукой человека.

КОСМОДРОМ «БАЙКОНУР», КАЗАХСТАН, СССР 24 октября 1960 года

На одной из площадок космодрома «Байконур» в Казахстане при подготовке к первому пуску межконтинентальной баллистической ракеты «Р-16» произошло самопроизвольное включение второй ступени, которое вызвало взрыв и гигантский пожар.

Эта трагедия, ужасающая количеством погибших в мирное время, не связана напрямую с освоением космоса, однако произошла она на полигоне, откуда всего через полгода после катастрофы отправился в свой легендарный полет Юрий Гагарин, первый космонавт Земли. «Южный», как называли этот полигон ракетостроители и офицеры-выпускники Академии им. А.Ф. Можайского, или Тюра-Там — по имени близлежащей железнодорожной станции, сегодня всем известен как космодром «Байконур».

26 октября 1960 года в печати появилось короткое сообщение: «Центральный Комитет КПСС и Совет Министров Союза ССР с глубоким прискорбием извещают, что 24 октября с. г. при исполнении служебных обязанностей, в результате авиационной катастрофы погиб главный маршал артиллерии Неделин Митрофан Иванович — кандидат в члены ЦК КПСС, Герой Советского Союза, заместитель министра обороны, Главнокомандующий ракетными войсками СССР...» Такова была официальная версия трагедии, описание которой тщательно скрывалось в документах с грифом «Совершенно секретно». А вот что произошло на самом деле.

24 октября в 18:45 по местному времени, когда уже была объявлена 30-минутная готовность к пуску, на стартовой площадке все еще шли проверочные работы. Возле ракеты «Р-16», которую американцы называли «СС-7», находилось много специалистов. Часть членов госкомиссии стояла от нее в 10–15 метрах. Главный маршал артиллерии Неделин сидел на стуле рядом с заправленной ракетой и выслушивал доклады командиров двух взводов. После докладов маршал, отчитав офицеров за нечеткость, обратился к строю с торжественной речью.

Специалисты продолжали вести проверочные испытания, как вдруг в глубине ракеты раздались резкие удары... Через мгновение из двигательного сопла второй ступени вырвался огненный факел. Мощная яркая струя рассекла бак окислите-

ля второй ступени, на бетон хлынула азотная кислота. И ракету, и стартовые сооружения моментально поглотил огненный вихрь. Пламя в считанные секунды пожирало облитых окислителем людей, ядовитые газы тоже делали свое дело, мгновенно отравляя все живое. 30-метровая ракета переломилась пополам и упала на стартовый стол. Пламя бушевало неукротимо, взрывались газовые баллоны, самопроизвольно запускались пороховые двигатели, срабатывала пиротехника...

Когда огонь ослабел, в зону пожара вступила аварийно-спасательная команда. Начали извлекать обугленные трупы, опознать которые было практически невозможно. Среди них был найден кусок маршальского кителя. Погибли главный маршал артиллерии Неделин, заместитель начальника Главного управления ракетного вооружения Прокопов, начальник управления полигона Григорьянц и еще много офицеров и солдат. Сгорели в пламени заместители главного конструктора днепропетровского ОКБ-586 Берлин и Концевой, главный конструктор харьковского ОКБ-692 Коноплев, другие специалисты из Днепропетровска, Харькова, Киева, Москвы, Загорска. Всего погибло 92 человека: 59 непосредственно на старте и еще 33 скончались позже от ожогов и отравлений. Жертвами катастрофы стали 26 специалистов промышленности, остальные — военнослужащие.

В ходе расследования выяснилось, что изделие не было отработано в достаточной степени на стендах и, как говорят специалисты, оказалось «сырым». Кроме того, работы на старте велись с нарушениями технологий. По мнению Г.А. Барановского, бывшего заместителем главного конструктора ОКБ-692, «трагедия на 41-й площадке была не фатально неизбежной платой за раскрытие тайн природы, а закономерным последствием поспешной гонки вооружений в условиях цеховской системы «давай-давай», недостаточной компетентности руководящих органов, предубежденного отношения к опытным специалистам и игнорирования установившегося в коллективах распределения труда».

К сожалению, эта катастрофа не была последней в период отработки и освоения ракетно-космической техники. Многие могут рассказать те, кто проходил стажировку или служил на Байконуре, не только об услышанном и увиденном в уникальном космическом музее на площадке № 2, но и о лично пережитом...

КИНГСТОН, ЯМАЙКА 20 мая 1980 года

Ночью 20 мая 1980 года в городе Кингстоне в трехэтажном здании, построенном 110 лет назад и являющемся частью комплекса из трех строений — приюта под названием «Ивентайд Хоум», находились 204 пожилые женщины из неимущих слоев населения. В двух других корпусах размещались старики и дети-инвалиды. Весь комплекс находился на балансе городских властей и ими управлялся.

Помещения, в которых жили женщины, совсем обветшали. А поскольку здания были построены из легковоспламеняющихся смолистых сосновых бревен, начальник пожарного управления Кингстона Аллен Риджуэй метко назвал это место «трутницей» и постоянно требовал усиления мер противопожарной безопасности, но городские власти проигнорировали предупреждения, и в корпус, рассчитанный на 180 человек, поселили 204 старушки.

«Это была ночлежка для нищих, — объяснил репортерам начальник пожарного управления после того, как комплекс сгорел. — Количество обездоленных росло, а вместимость комплекса оставалась прежней. При таких условиях нормальную работу фактически нельзя было обеспечить».

Столь вопиющее нарушение городскими властями установленных ими же правил не могло не усугубить трагедию, когда неизбежное все-таки случилось. В час ночи, в среду 20 мая короткое замыкание в электрической цепи привело к возгоранию одной из стен корпуса. К тому времени, когда люди почувствовали запах дыма, пламя уже охватило значительную часть здания. Женщины закричали, некоторые из них были не в состоянии подняться с постели и оказались совершенно беспомощными перед натиском огня, который молниеносно распространялся по всему корпусу, обрушивая стены и потолочные перекрытия, в считанные секунды пожирая на пути все, что могло гореть.

Некоторым женщинам удалось добраться до окон, но огонь наступал так стремительно, что ситуация стала совершенно безнадежной еще до прибытия пожарных команд. Не было ни лестниц, ни спасательных сетей, и те, кто спрыгнул на землю с третьего этажа, получили серьезные травмы.

Пожарные прибыли на место через 5 минут. А четыре мину-

ты спустя все здание обрушилось внутрь с ужасающим грохотом, к которому примешивались душераздирающие вопли женщин, попавших в огненную ловушку. Огромный погребальный костер, взвившийся к небу, тут же покончил с последними отчаянными попытками спастись тех немногих, кто к тому моменту еще оставался в живых. Из 204 женщин, еще 20 минут назад спавших мирным сном, спаслось лишь 47. Остальные 157 погибли в пламени, большинство из них сгорели заживо. И на следующий день было практически невозможно опознать, кому же принадлежат останки. Все, что смогли сделать пожарные, это эвакуировать детей из соседнего корпуса. Стариков, находившихся в третьем корпусе, расположенном в дальнем углу территории комплекса, не стали беспокоить, и многие из них так и проспали ночь, ни о чем не ведая.

В это время на Ямайке разгорелись политические страсти в связи с предвыборной кампанией, и обе стороны стали голословно обвинять друг друга в поджоге. Премьер-министр Майкл Н. Мэнли в вечернем выступлении по местным радиостанциям сообщил, что пожар начался именно в результате поджога, а представитель полиции Кингстона подтвердил слух о том, что телефонные провода, ведущие к комплексу, были обрезаны незадолго до начала пожара. Но начальник пожарного управления Риджуэй наотрез отказался принять версию о поджоге, и проведенное под его руководством расследование показало, что непосредственной причиной пожара стало короткое замыкание в старой неисправной электрической сети. Происшедшая трагедия была еще и следствием того, что беспомощных женщин поместили в слишком тесные помещения, ставшие смертельной западней во время пожара.

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН 28 ОКТЯБРЯ 1995 ГОДА

Страшный пожар в бакинском метрополитене унес почти триста жизней. Трагедия, случившаяся здесь субботним вечером 28 октября 1995 года, является, по оценкам экспертов, самой страшной в истории мирового метрополитена за все время его существования. Официальная статистика просто ужасает: 286 человек погибли, среди них 28 детей, 269 получили различные ра-

нения, 69 были госпитализированы. Напомним, что до сих пор наиболее крупными в истории метрополитена считались пожары в Париже в 1903 году, когда погибли 80 человек, и в Лондоне в 1987 году, когда брошенный на эскалатор окурок стоил жизни 31 человеку.

Пожар охватил электропоезд в тоннеле у станции «Нариманов» в тот час, когда многие бакинцы возвращались из гостей, от родственников, из театров.

Очевидцы трагедии рассказывают, что в последних двух вагонах неожиданно запахло гарью, потом погас свет. Шесть вагонов в считанные минуты охватило пламя, образовав огненную ловушку. Началась страшная паника. Пассажиры выбивали окна и двери, бросались в тоннель, чтобы добраться до находившейся буквально в нескольких метрах станции «Нариманов».

Оставшиеся в живых еще долгое время ощущали во рту едкий и неприятный привкус дыма. Медики утверждают, что именно удушье стало причиной смерти большинства людей. Лишь очень немногие получили сильные ожоги, некоторые погибли, затоптанные обезумевшей толпой. В основном это были дети, женщины и старики. Люди гибли целыми семьями.

Прибывшим спасателям пришлось целых шесть часов добираться до шести вагонов, объятых пламенем. Трое спасателей также погибли.

Президент страны Гейдар Алиев распорядился похоронить всех погибших за счет государства, а их семьям выделить по одному миллиону манатов (около 230 долларов США по тогдашнему курсу) за каждого погибшего.

Бакинское метро побило все горестные рекорды по количеству жертв. Еще до пожара оно дважды становилось объектом террористических актов, в результате которых погибли 28 человек и 60 получили ранения.

Пожар произошел на участке, где уже дважды случалось самовозгорание электрического кабеля. Тогда, к счастью, обошлось без человеческих жертв.

Председатель правительственной комиссии по расследованию аварии, первый вице-премьер Азербайджана Аббасов заявил, что главной причиной случившегося была «устаревшая система метро, доставшаяся нам в наследство от советской эпохи. В советские времена не очень-то заботились о безопасности пассажиров, и поэтому типовые электрички, гонявшие по тоннелям на всем пространстве бывшего СССР, не снабжены надлежащей системой безопасности. В бакинском метро ездят такие развалюхи, в которые просто страшно садиться».

**СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ
ПОЖАРОВ СТОЛЕТИЯ**

(в скобках дано количество жертв)

- 1900, 30 июня, доки в Хобокене, шт. Нью-Джерси, США, (326).
- 1902, 20 сентября, церковь в Бирмингеме, шт. Алабама, США, (115).
- 1903, 30 декабря, театр «Ирокез» в Чикаго, США, (602).
- 1904, 15 июля, прогулочный пароход «Генерал Слокум», Ист-Ривер, США, (1 030).
- 1908, 13 января, театр «Родс» в Бойертауне, шт. Пенсильвания, США, (170).
- 1908, 4 марта, школа в Колинвуде, шт. Огайо, США, (176).
- 1911, 25 марта, фабрика «Трайэнгл Шертуейст», Нью-Йорк, США, (146).
- 1913, 9 октября, пароход «Вольтурно», (более 100) (см. статью в разделе «Катастрофы на воде»).
- 1913, 14 октября, каменноугольная копь в Мид-Глэмаргане, Уэльс, Великобритания, (439).
- 1918, 12 октября, лесной пожар недалеко от Клокетта, шт. Миннесота, США, (400).
- 1919, 20 июня, театр «Маякез» в Сан-Хуане, США, (150).
- 1927, 9 января, театр «Лорье Палас» в Монреале, Канада, (около 100).
- 1928, 22 сентября, кинотеатр «Новедадес» в Мадриде, Испания, (110).
- 1929, 12 марта, фабрика в Иголкино, СССР, (120).
- 1929, 15 мая, клиника в Кливленде, шт. Огайо, США, (125).
- 1930, 21 апреля, тюрьма в Колумбусе, шт. Огайо, США, (321).
- 1940, 23 апреля, танцзал в Нанчез, шт. Миннесота, США, (198).
- 1942, 28 ноября, ночной клуб в Бостоне, США, (491).
- 1942, гостиница в Сент-Джоне, шт. Ньюфаундленд, Канада, (100).
- 1944, 6 июля, цирк «Ринглинг» в Хартфорде, шт. Коннектикут, США, (168).
- 1945, 13–15 февраля, пожары, вызванные бомбардировкой Дрездена, Германия, (135 000).
- 1946, 7 декабря, отель «Уайнкоф» в Атланте, США, (119).
- 1949, 2 сентября, трущобы Чунцина, Китай, (1700).
- 1958, 1 декабря, школа св. Богоматери в Чикаго, США, (93).

1960, 14 июля, клиника для душевнобольных в Гватемала-Сити, Гватемала, (225).

1960, 24 октября, космодром «Байконур», Казахстан, СССР, (92).

1960, 13 ноября, кинотеатр в Амьюд, Сирия, (152).

1961, 17 декабря, цирк в Нитерой, Бразилия, (323).

1967, 27 января, космический корабль «Аполло-1», США, (5) (см. статью в разделе «Авиакатастрофы»).

1967, 22 мая, магазин в Брюсселе, Бельгия, (322).

1970, 1 ноября, танцзал в Сен-Лорен-дю-Пон, Франция, (145).

1971, 25 декабря, отель «Тхеюнкак» в Сеуле, Южная Корея, (162).

1972, 13 мая, ночной клуб в Осаке, Япония, (116).

1973, 29 ноября, универмаг в Кумамото, Япония, (107).

1974, 1 февраля, здание банка в Сан-Паулу, Бразилия, (189).

1975, 12 декабря, палаточный городок в Мина, Саудовская Аравия, (138).

1977, 25 февраля, гостиница «Россия», Москва, СССР, (45).

1977, 28 мая, ночной клуб в Саутгейте, США, (164).

1978, 20 августа, кинотеатр в Абадане, Иран, (422).

1980, 20 мая, дом для инвалидов и престарелых в Кингстоне, Ямайка, (157).

1986, 31 декабря, отель «Дюпон-Плаза» в Сан-Хуане, Пуэрто-Рико, (96).

1987, 6 мая—2 июня, лесной пожар в Северном Китае, (193).

1990, 25 марта, клуб «Хэппи Лэнд» в Нью-Йорке, США, (87).

1990, 8 апреля, паром «Скандинавиан Стар», Балтийское море, (более 150) (см. статью в разделе «Катастрофы на воде»).

1995, 28 октября, метрополитен, Баку, Азербайджан, (286).

1999, 10 февраля, здание областного УВД, Самара, Россия, (около 60).

ПРОМЫШЛЕННЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ КАТАСТРОФЫ

Все аварии и катастрофы, включенные в данный, да и в следующий разделы книги, объединяет одно обстоятельство — это полное пренебрежение мерами безопасности.

Начиная с первой промышленной катастрофы, зарегистрированной в этом столетии, — с аварии в 1921 году на заводе по производству анилиновых красителей в Германии и заканчивая катастрофами в индийском Бхопале (1984) и в Чернобыле (1986), — везде мерами безопасности пренебрегали либо же полностью их игнорировали. А в Чернобыле система безопасности была вообще выключена!

Еще больше поражает халатность со стороны администрации и персонала предприятий, где происходили аварии. В ходе послеварийных проверок аналогичных предприятий выяснялось, что ни одно не имеет продуманного до мелочей плана эвакуации населения, проживающего в промышленной зоне.

В результате, когда случалась беда, эвакуация людей проводилась импровизированно, впопыхах. Более того, начало эвакуации откладывалось до последней минуты, что увеличивало количество жертв до огромных размеров.

Первопричиной и основой описываемых ниже катастроф явились ошибки, допущенные людьми. Их не избежать в любой отрасли человеческой деятельности, но в случаях с промышленными и ядерными катастрофами на фактор человеческой ошибки накладываются еще политические и административные амбиции, алчность, бездумное стремление к экономии средств и к дезинформации или полному утаиванию сведений о катастрофе.

Критерием для включения аварии в данный раздел явился масштаб ее воздействия на население. Промышленные аварии — прискорбно частое явление, как фиксирует статистика, однако в два последних раздела включались только самые значительные.

Жизнь персонала предприятия, пострадавшего в результате аварии, конечно, важна, но не меньшую ценность имеет и жизнь людей, попавших в силу разных обстоятельств в зону катастрофы.

Учет жертв только среди персонала дает неполное и даже искаженное представление о катастрофе.

Какое огромное количество людей, просто живших рядом, пострадало в результате катастроф, вы поймете, ознакомившись с подробными описаниями, помещенными в данном разделе.

ОПЛАУ, ГЕРМАНИЯ 20 сентября 1921 года

В этот день на заводе анилиновых красителей, принадлежавшем компании «Бадише анилин фабрик» и расположенном в Оплау, произошел мощный взрыв. Погибло 500 человек, еще полторы тысячи получили ранения, зачастую очень тяжелые.

Обстоятельства взрыва были окутаны непроницаемой тайной. Во время последовавшего за этим трагическим событием расследования стало известно, чем занимался завод в Первую мировую войну. До сих пор высказываются предположения, что на заводе проводились секретные ядерные эксперименты. Но причина взрыва осталась неизвестной для общественности.

Строительство завода было закончено в 1913 году, незадолго до начала Первой мировой войны. Его продукция целиком шла на военные нужды. Когда в 1915 году Британия установила блокаду и в Германию прекратились поставки чилийской селитры, изготовление на заводе искусственных нитратов помогло Германии продолжить производство оружия. После некоторой реконструкции и расширения производственных площадей завод стал выпускать значительную часть хлора и фосгена, применявшихся германской армией в газовых атаках на фронте.

После войны производство расширилось. Теперь завод представлял собой внушительный комплекс зданий и сооружений, занимавших огромную площадь. Там работало от 10 до 15 тыс. человек. Продукция завода — нитраты для красящих веществ и минеральные удобрения — приносила солидный доход. При этом использовался так называемый процесс Хабера, когда

азот извлекали из воздуха, а затем в присутствии катализатора под высоким давлением смешивали с водородом и получали аммиак, азотную кислоту, нитраты, удобрения и сульфат аммония.

По свидетельству комиссии по изучению германской химической промышленности, взрывы на заводе в Оплау происходили и раньше.

Немецкие инженеры создали новые виды стали, способной противостоять высокому давлению водорода. Но смесь водорода и азота при температуре от 500°C до 600°C создавала давление в 1000 кг/м², и взрывались даже емкости, изготовленные из новых стальных сплавов. В 1917 году произошел взрыв емкости высокого давления, и тогда погибло свыше 100 рабочих, сильной взрывной волной было убито несколько строителей, работавших на строительстве моста почти в километре от места аварии.

Но та давняя авария не идет ни в какое сравнение со взрывом, который произошел ранним утром 20 сентября 1921 года.

Промышленный комплекс располагался на окраине небольшого городка Оплау с населением 6500 человек, большинство из которых работало на заводе.

Завод работал в непрерывном цикле, и дневная смена началась в 7:30 утра. Рабочие ночной смены как раз готовились покинуть цеха, а сменщики уже прибыли на трех пригородных поездах, остановившихся у платформы, рядом с заводом.

В этот момент с оглушительным грохотом взорвалось здание главного цеха. По рассказам выживших очевидцев, все здание целиком, оторвавшись от фундамента, взлетело вверх, рассыпалось в воздухе на тысячу обломков и рухнуло на тех, кто уцелел после взрыва.

Три поезда, из которых никто так и не успел выйти, тоже взлетели в воздух, а затем упали на железнодорожные пути, где их засыпало балками, кирпичами и кровельной черепицей от взорвавшегося цеха.

После первого взрыва последовал второй, уничтоживший еще несколько зданий завода. В воздух начали подниматься огромные клубы дыма, содержавшего ядовитые химические примеси.

Оплау лежал в руинах, словно его подвергли жесточайшей бомбардировке или артобстрелу. Ударная волна распространилась в радиусе 75 км вокруг Мангейма и Людвигсхафена.

На вокзале в Айзенхаме взрывная волна была настолько сильна, что сорвала с рельсов отходящий поезд и забросила его

на деревянные казармы, где были расквартированы солдаты французской оккупационной армии. Двенадцать солдат погибли, многие получили ранения.

Близлежащие деревни — Франкенталь и Эдигхайм — были практически полностью уничтожены. Потоки беженцев, которые наскоро перевязали свои раны, потянулись в госпиталь в Мангейме.

Но это было не все. После взрыва начался пожар, который быстро перекинулся на многие населенные пункты. От завода осталась огромная глубокая воронка, похожая на кратер вулкана. Чтобы пробраться туда, пожарным пришлось надевать противогазы. Перед ними стояло несколько задач: потушить огонь, спасти пострадавших, прикончить покалеченных домашних животных, чтобы те не мучились, вытащить трупы и части человеческих тел из завалов. Но грунтовые воды так быстро заполнили гигантскую воронку, что извлечь трупы оказалось практически невозможно.

Массовые похороны состоялись на кладбище Людвигсхафен в Мангейме. Прощаться с погибшими туда пришло около 70 тыс. человек.

Выступавшие на траурном митинге немцы выразили признательность за искреннее сочувствие, высказанное со стороны правительств и граждан многих стран, в том числе и от недавних противников в Первой мировой войне.

После ликвидации последствий аварии возникли вопросы о том, что же было причиной этого и случившихся ранее взрывов? Среди наиболее вероятных причин назывался взрыв емкости, не выдержавшей страшного давления, возникающего при химических реакциях между азотом и водородом.

Берлинские ученые предположили, что первоначально взорвалось некое «неизвестное газообразное вещество», а далее последовал распад огромного количества аммиака и сульфата селитры, из которых производились минеральные удобрения и которые являлись взрывоопасными.

Но что это было за «неизвестное вещество» и какие секретные эксперименты проводились в Оплау? Что вызвало такие страшные разрушения? Вполне возможно, что именно в Оплау были сделаны первые шаги по созданию нового оружия, которое потрясло весь мир.

БХОПАЛ, ИНДИЯ

3 декабря 1984 года

В этот день произошла самая серьезная промышленная катастрофа в мировой истории. Случилось это в Индии, на расположенном в Бхопале заводе по производству пестицидов, принадлежащем корпорации «Юнион Карбайд», и явилось следствием работы на устаревшем оборудовании, нарушений технологического процесса, халатного отношения администрации к своим обязанностям. К этому необходимо добавить неверную оценку ситуации накануне катастрофы, а также некоторые социальные факторы. Погибло по меньшей мере 2 тыс. человек, около 200 тыс. серьезно пострадало.

В Индии даже в самом конце XX столетия условия современной цивилизации лишь прикрывают мощный пласт древних общественных отношений, культуры и религии, активно проявляющих себя абсолютно во всех сферах жизни, в том числе и на производстве.

Учитывая эту особенность, нетрудно понять, почему некоторые явления западной культуры и технологии органически не вписываются в пеструю ткань индийской действительности. Индийцы воспринимают их по-своему, сквозь призму вековых традиций, и чаще случается так, что индийцы не приспосабливаются к западным новинкам и веяниям, а, наоборот, пытаются переделать их на свой манер. При этом часто непонимание опасности, что особенно касается сложной техники, влечет за собой возможность серьезной аварии. В Индии древние традиции и привычки, передающиеся через сотни поколений, определяют крайне небрежное, часто граничащее с преступным отношение к соблюдению строгих технологических процессов.

Общеизвестно, что западные промышленные корпорации стараются размещать свои производства в странах третьего мира. Прежде всего их привлекает дешевизна рабочей силы. Однако в этом заключается и огромный минус, поскольку дешевизна рабочей силы почти всегда означает очень низкую квалификацию этих самых рабочих. Предотвратить же аварию или катастрофу могут лишь квалифицированные рабочие и техники, неуклонно придерживающиеся трудовой дисциплины, готовые к ликвидации любых сбоев технологического цикла и четко знающие последовательность операций по выходу из опасной ситуации.

Кроме того, из-за удаленности становится страшно дорогим

контроль за состоянием оборудования, его ремонтом и модернизацией, что нередко сводит на нет преимущества, связанные с использованием дешевой рабочей силы.

Первым фактором, приведшим к катастрофе в Бхопале, был социальный. Строительство завода в маленьком городке Бхопал, расположенном в северной части индийского штата Мадхья-Прадеш, между Нью-Дели и Бомбеем, было выгодно для всех: компания получала дешевую рабочую силу, город — развитие некоторых сфер, а сотни ранее безработных горожан — средства к существованию. Завод расположили в районе городских трущоб — Джай-Пракаш-Нагар, так как земля там была самая дешевая.

В воскресенье 2 декабря у ворот завода, как всегда, возились в пыли полуголые ребятишки, и к началу очередной смены явилось около сотни рабочих.

Завод, производивший популярный пестицид «Севин», некоторое время простаивал и вновь запустил мощности лишь за неделю до описываемых событий. Он работал не в полную силу, выпуская пестицид, состоявший из смеси карботетрахлорида, метилизоцианата и альфанафтола.

Метилизоцианат (МИЦ) хранился в трех частично вкопанных в землю емкостях, каждая из которых вмещала около 60 тыс. л жидкости.

Из одной емкости (под № 610) химикат упорно не желал вытекать. Рабочие стали закачивать туда азот, чтобы под его давлением МИЦ стал поступать в колонну для производства «Севина», но результата это не дало.

Никто не понял причину сбоя в подаче химиката, и это обстоятельство плюс наличие утечки, которую не смогли устранить за семь дней простоя, подготовили условия для катастрофы.

А причина была в нарушении технологии хранения. Температура МИЦ для сохранения инертного состояния не должна была превышать -17°C , но холодильная камера, обеспечивающая нужную температуру, была почему-то отключена. В результате вещество в цистерне нагрелось сильнее, чем предусмотрено инструкцией, но определить, насколько сильнее, было невозможно из-за чрезвычайной изношенности контролирующей аппаратуры.

В последнее время доходы завода сократились, и администрация провела ряд мероприятий, призванных за счет уменьшения производственных издержек снизить себестоимость продукции. Эти меры среди прочего предусматривали резкое

сокращение расходов на поддержание устаревшего оборудования в надлежащем порядке. И наконец, нельзя упускать из виду то обстоятельство, что на ключевые посты были назначены новые, совершенно неопытные контролеры и операторы.

Помимо неисправного вентиля и отключенного охлаждения, емкость № 610 была еще и переполнена, но никто ничего не заметил. А количество сбоев в работе все увеличивалось, что в конце концов привело к страшной трагедии.

Примерно в 21:30 контролер приказал рабочему прочистить отрезок трубопровода длиной в 7 м, в котором были установлены фильтры для очистки МИЦ перед его закачкой в рабочие емкости. Рабочий присоединил к трубопроводу шланг, открыл дренаж и включил воду, которая, протекая по трубе через неисправный вентиль, устремилась в сливное отверстие на полу. И так продолжалось в течение трех часов.

Всем более или менее опытным работникам на заводе было известно, что вода вступает в бурную реакцию с метилизоцианатом, тем более, это должен был знать новый контролер, так как это полагалось ему по должности.

Как выяснилось впоследствии, все были прекрасно осведомлены о том, что вентили часто протекали, но рабочий, производивший промывку трубопровода, не стал утруждать себя проверкой их исправности, потому что это не входило в его обязанности. Так он заявил репортеру «Нью-Йорк таймс» уже после катастрофы.

Принято считать, что непосредственной причиной аварии стала вода, вытекавшая из шланга, но весь ход событий говорит о вопиющей халатности на опасном производстве в целом, которая сделала возможной трагедию в Бхопале.

В 22:30 были сняты показания манометра, установленного на емкости № 610. Давление не превышало 1 кг на 10 см² и вполне соответствовало норме.

В 22:45, когда к работе приступила новая смена, вода продолжала течь из шланга.

В 23:00 давление резко подскочило до 5 кг на 10 см², то есть всего за полчаса увеличилось в пять раз. Это обстоятельство явно указывало на неполадки в системе, но давление все еще оставалось в пределах допустимого, и никто не забил тревогу.

Многие рабочие позже утверждали, что скачки давления и температуры на емкостях с МИЦ были на предприятии обычным явлением. Кроме того, они сомневались в правильности показаний порядком изношенных контрольно-измерительных приборов. Дежурный контролер Шакил Квергиш утверждал, что

приборы часто отказывали, так как подверглись сильной коррозии и заржавели.

Только в 23:30, когда у рабочих зашипало в носу, стало разедавать глаза и ручьем потекли слезы, они поняли, что началась утечка МИЦ. Но даже это их не слишком встревожило, так как такое случалось практически ежемесячно. По таким симптомам, а не по показаниям приборов они определяли утечку, и, как сказал Суман Дей репортерам, «мы служили живыми детекторами утечек». Еще один рабочий, В. Н. Сингх обнаружил утечку примерно в 23:45. На земле, в 15 м от емкости, он заметил разлитую жидкость, от которой исходили желтовато-белые испарения. Сингх сообщил об этом контролеру Квергишу, но тот пошел пить чай, решив разобраться с утечкой позднее.

Регулярный перерыв на чай начинался в 0:15. Пока рабочие-индийцы в течение 20 минут отдавали дань древнему обычаю, авария начинала приобретать угрожающий характер.

Начиная с 0:40 3 декабря события стали разворачиваться в нарастающем темпе. Запах газа усиливался. Рабочие начали буквально задыхаться. Термометр на емкости № 610 уже показывал 27°C — это была высшая отметка на шкале прибора. Манометр уже зашкаливало за 20 кг на 10 см², и скоро должен был сработать аварийный клапан сброса давления.

В 0:45 давление поднялось до 27 кг на 10 см², что на 15 делений выше допустимого предела. Контролер Квергиш приказал перекрыть задвижки и вентили на всех водных магистралях, и только тогда было обнаружено, что из шланга уже три часа бежит вода.

Но было слишком поздно. Вода вступила в реакцию с МИЦ, и емкость прорвало в том месте, где была течь. Рабочие, ослепленные ядовитым газом, кашляя, метались в панике.

Была объявлена тревога, в течение нескольких минут к месту происшествия подъехала пожарная команда и поставила на пути газа водную завесу высотой всего в 30 м — на большее не хватало мощностей пожарных насосов. Газ поднялся на 3 м выше и легко преодолел завесу.

Включили газосборник — специальное устройство, предназначенное для нейтрализации вырвавшегося в атмосферу газа. Но приборы показали, что в аппарат не была засыпана каустическая сода, необходимая для работы. Возможно, что приборы были неисправны. Однако, как бы там ни было, газ без всякой нейтрализации проходил через газосборник и устремлялся ввысь, где его подхватывал ветер и нес в южном направлении прямо на трущобы около завода.

У дороги, ведущей с предприятия, были запаркованы четыре автобуса. Предполагалось, что в случае аварийной ситуации придут водители и вывезут на них рабочих и жителей близлежащих домов. Однако водители так и не появились. Они вместе с рабочими в ужасе бежали с заводской территории.

К часу ночи контролер Квергиш безуспешно перепробовал все известные ему меры на случай выброса газа. Тогда он позвонил помощнику начальника управления С. П. Чоудхари, который посоветовал включить специальное устройство на башне, предназначенное для сжигания газа, вырвавшегося из емкостей.

Квергиш не согласился, потому что концентрация газа в воздухе достигла такой величины, что включение факела могло привести к мощному взрыву. Кроме того, в факельной башне не хватало отрезка трубы коленообразной формы длиной в 1,5 м. Его съела ржавчина, и из США ожидали прибытия новой детали.

Единственным правильным решением была переливка МИЦ в запасные емкости, предусмотренные на подобный случай. Но они уже были заполнены МИЦ, и переливать химикат оказалось некуда.

Рабочим, пытавшимся остановить утечку газа, пришлось надеть кислородные маски — иначе дышать было невозможно. Видимость составляла не больше полуметра.

Дежурный контролер, не нашедший кислородную маску, бежал с завода. Он отыскал свободный от газа участок, огороженный колючей проволокой высотой около двух метров, перепрыгнул через нее и упал на другой стороне, сломав ногу. Позднее его доставили в госпиталь, как и многих других пострадавших.

А газ продолжал беспрепятственно вытекать из поврежденной емкости до 2:30 ночи. В это время прибыл директор завода Джаганатан Мукунд и послал курьера в полицию с сообщением об аварии. Как позже выяснилось на следствии, администрация завода, как правило, не извещала местные власти об утечках газа.

Жители городка слышали сквозь сон вой аварийных сирен, но не придали ему значения и продолжали спать. Многие из них больше уже не проснулись. Облако ядовитого газа накрыло трущобы, и их обитатели умирали сотнями — во сне или задыхаясь и выбегая на улицу, где тоже не было спасения. С каждым вздохом в легкие попадало все больше яда, и люди за смертью падали на землю. В стойлах гибли домашние животные.

Было прохладно, не более 15°C, и газ низко стелился над землей. Если бы погода была более теплая, то он мог бы подняться вверх и рассосаться в верхних слоях атмосферы. Но было холодно, и трагедия продолжалась. «Когда мне стало трудно дышать, я проснулась, — рассказывала позже Рахис Ваню. — Я услышала, как в соседних домах кричали люди, а затем до меня дошла волна газа». Рахис схватила двух своих маленьких сыновей, пытаясь бежать, но упала в жестоком приступе тошноты. Один малыш выскользнул из рук, но со вторым она все же выбежала на улицу, где волна газа поменяла направление.

Люди в панике выбегали из хижин на улицы и сливались в большую толпу, которая затаптывала тех, кто, теряя силы, падал.

Неуклонно двигаясь в юго-восточном направлении, облако газа достигло железнодорожного вокзала в Бхопале. Билетные контролеры, проводники и пассажиры почти сразу погибли.

В центре города возвышалась гора, и тысячи людей устремились к ней. Они надеялись, что газ пройдет ниже. «Дорогу к горе запрудили автомобили, велосипеды, авторикши, пешеходы, все, что могло ехать и идти, — рассказывал один из выживших. — Я видел, как выбившиеся из сил люди падали на обочину и умирали».

Люди подвергались и другим опасностям — многие попадали под колеса автомашин, автобусов и карет «скорой помощи». Полиция своими хаотичными действиями лишь усиливала панику. Полицейские мини-автобусы разъезжали в толпе, и из динамиков на их крышах разносилось: «Бегите! Бегите! Сюда подходит облако отравляющего газа!».

Больницы были переполнены. Врачи и медсестры делали все возможное для спасения пострадавших, которые, как правило, находились в крайне тяжелом состоянии. В госпитале «Хамида» люди умирали буквально каждую минуту. В конце концов, смерть перестали даже регистрировать, так как на это просто не было времени. Заместитель главврача госпиталя Н. Триведи рассказывал в интервью газете «Таймс»: «Люди подбирали даже незнакомых прохожих, не говоря уже о друзьях и родственниках, и доставляли сюда. Они сделали гораздо больше, нежели полиция и официальные учреждения».

Поток пациентов был так велик, что в большинстве больниц их стали класть по двое на одну койку. Когда все места были заняты, в складах, магазинах и прямо на улицах были развернуты полевые госпитали.

Когда, наконец, наступило утро, солнце осветило жуткую

картину, которую раньше можно было увидеть только в фильме ужасов. На улицах в разнообразных позах валялись тысячи тел людей и животных, не слышалось пения птиц и стрекота насекомых, лишь ревели моторы грузовиков, объезжавших квартал за кварталом. Специально сформированные бригады обыскивали жилища и выносили трупы и умирающих.

Те, кто не умер сразу, медленно погибали в больницах. Больше всего страдали дети в возрасте от года до шести лет. Трагедия усугублялась тем, что ни врачи, ни родители не в состоянии были им помочь. Близкие молча стояли у дверей и наблюдали, как доктора ставят детям внутривенные капельницы и надевают кислородные маски.

Больше всего погибло людей в Джаи-Пракаш-Нагаре и Кали-Параде — двух трущобных кварталах, непосредственно примыкавших к заводу. Однако сильный ночной ветер занес ядовитые испарения и в другие районы города.

Кремация трупов, традиционная для Индии, следовала одна за другой, а некремированные тела хоронили в братских могилах. 10 дней спустя вновь началась сильная паника. Она была вызвана сообщением корпорации «Юнион Карбайд» о том, что в целях нейтрализации оставшихся запасов МИЦ завод будет запущен снова 16 декабря.

До аварии Бхопал насчитывал 900 тыс. жителей. Катастрофа унесла с собой жизни более чем 2 тысяч человек, и еще 200 тысяч пострадавших были вывезены из города для лечения. Около 100 тыс. человек покинули город сразу же после бедствия. После объявления «Юнион Карбайд» еще 100 тыс. беженцев набились в поезда, автобусы, автомобили, самолеты, использовались даже авторикши и двухколесные повозки, запряженные волами. Многие двигались пешком, лишь бы убраться подальше от места, где может произойти еще одна страшная катастрофа.

В помощь местным правоохранительным органам правительство послало армейские подразделения и специальные отряды полиции. Их задачей было предотвратить разграбление брошенных жилищ, а также поддерживать порядок в больницах и лагерях для беженцев.

Больные страдали потерей памяти, их постоянно тошнило и рвало, у многих наблюдались симптомы поражения центральной и периферической нервной системы — дрожание конечностей и всего тела. Многие лишились зрения, других постигла стойкая бессонница, у десятков тысяч людей оказались нарушены функции дыхания и пищеварения. Еще через год 40% пострадавших находились в том же состоянии, у 40% стали наблю-

даться признаки выздоровления, а у 20% больных состояние ухудшилось. Медицинские исследования дали основание полагать, что пациенты, вошедшие в эти 20 процентов, будут страдать еще очень долго, а возможно, и до конца жизни.

Процесс оказания помощи пострадавшим натолкнулся на многочисленные бюрократические препоны, сильно осложнявшие дело. Например, уколы кортизона делала одна бригада медиков, а лекарства от кашля и аспирин раздавали другие специалисты. Рашми Маюр, эксперт по организации здравоохранения в Бомбее из Института по изучению проблем городов, утверждал, что встретил человека, который умудрился получить за один день 250 таблеток от семи разных врачей.

Трагическая развязка аварии и ее не менее трагические последствия сделали очевидным факт, что во многом виновата обычная человеческая невежественность. Люди умирали сотнями, а доктора из заводской поликлиники уверяли городских врачей, что МИЦ вызывает лишь раздражение слизистой оболочки глаз и легких. Но никто из заводских медиков не проинформировал больницы о том, что самым простым и эффективным противоядием является кусок влажной ткани, которым следует закрыть все лицо. «Знай мы об этом раньше, — сказал позже репортерам начальник полиции Сварадж Пури, — многие люди были бы спасены».

Спустя полгода после трагедии Национальная академия наук заявила, что крайне мало или почти ничего не известно о воздействии на человеческий организм большинства из 54 тыс. химикатов, применяемых в промышленном производстве, что весьма затрудняет постановку диагноза и лечение пострадавших.

Впоследствии было предпринято серьезное расследование причин катастрофы, и судебных материалов набралось более чем достаточно. Высокопоставленные представители корпорации «Юнион Карбайд» были арестованы сразу же по прибытии в Индию, но затем освобождены. Позднее им предъявили обвинения в халатности, приведшей к смерти многих людей. Такое же обвинение было предъявлено и заводскому контролеру. Индийское правительство подало в федеральный районный суд в Манхалане иск против «Юнион Карбайд», требуя компенсации для жертв катастрофы. Иск этот до сих пор находится в стадии рассмотрения.

Все пришли к выводу, что предпосылки произошедшей трагедии были заложены еще в 1972 году. Тогда правительство Индии стало оказывать сильное давление на предпринимателей, чтобы заставить их снизить импорт товаров в страну и умень-

шить тем самым потери весьма необходимой иностранной валюты. В этот момент химическая корпорация и предложила производить и хранить МИЦ на заводе в Бхопале. Правительство штата и «Юнион Карбайд» посчитали, что опасность для населения будет невелика.

Доктор С.Р. Камат, видный ученый из Бомбея, изучающий проблемы вредного влияния промышленного производства на здоровье человека и на окружающую среду, сделал следующее резюме: «В Индию пришли западные технологии, но инфраструктура, необходимая для их полноценного внедрения, отсутствует. Промышленное оборудование устарело. При установке нового оборудования вопрос о запасных частях повисает в воздухе. Техническое обслуживание линий, станков и других устройств осуществляется неквалифицированным персоналом. Это влечет за собой огромный риск. Трагедия в Бхопале — всего лишь верхушка айсберга, частный пример ошибок, допущенных не только Индией, но и США и другими развитыми странами».

Премьер-министр Раджив Ганди заявил, что данная катастрофа явилась результатом «неконтролируемого планирования» и что он будет добиваться от «Юнион Карбайд» компенсации за погибших. В свою очередь два американских юриста предъявили от имени пострадавших иск к компании в размере 15 млрд. долларов.

ГОР, ШТ. ОКЛАХОМА, США 4 января 1986 года

Технологическая ошибка привела к утечке химикатов на заводе корпорации «Секвойя Фьюэлс» в городе Гор, шт. Оклахома, 4 января 1986 года. Тогда погиб один человек.

Сухие статистические данные об утечке опасных химических веществ из поврежденной емкости-хранилища на заводе по производству ядерного топлива мало впечатляют. Но истинный размер аварии выходит далеко за пределы, обозначенные статистикой, потому что здесь просматривается весьма тревожное сходство с катастрофой, случившейся на заводе «Юнион Карбайд» в Бхопале за два года до этого.

Гигантский масштаб той катастрофы сам по себе послужил

жутким уроком, показывая важность соблюдения правил техники безопасности, своевременного осуществления технического обслуживания и профилактического ремонта оборудования и значение профессиональной подготовки персонала. Случай в Горе подтвердил аксиому, что неусвоенные уроки прошлого ведут к повторению трагических ошибок в будущем.

В субботу 4 января 1986 года в 9:30 рабочие завода по производству ядерного топлива, принадлежащего компании «Керр-Макги», обнаружили, что они переполнили транспортный контейнер жидким гексафторидом урана. Это вещество используется в качестве сырья для ядерного топлива, и его транспортировка для дальнейшей переработки должна обязательно производиться в твердом виде.

Прибор, определяющий количество вещества в емкостях, испортился, и из-за его неправильных показаний в транспортный контейнер, рассчитанный на 12 600 кг, заправили на 1000 кг реактива больше.

Посоветовавшись, рабочие решили нагреть контейнер, чтобы излишек вещества перевести в газообразное состояние. По невыясненной причине это начали делать лишь через два часа после обнаружения излишка в емкости.

Наконец, в 13:30 рабочие поместили контейнер в специальное устройство и приступили к нагреву, который осуществлялся при помощи пара. Несколько рабочих осталось неподалеку в производственном помещении. Один из них, Джеймс Харрисон, в этот момент поднимался по лестнице вверх. Внезапно емкость взорвалась. Часть гексафторида урана, превратившаяся в газ, вырвалась наружу и, смешавшись с влагой воздуха, распалась на два компонента: уранилфторид — тяжелый белый порошок и фтористоводородную кислоту — очень едкий газ. Вещества первоначально обладали радиоактивными свойствами, но затем их сохранил лишь уранилфторидовый порошок, осевший на землю.

Вентиляция здания, где находились рабочие, была включена, и очень скоро в помещение проникла газообразная фтористоводородная кислота — смертельно опасное вещество. Рабочие, стараясь не дышать, выбежали из здания. А облако газа, вырвавшись наружу, со скоростью около 50 км/ч начало перемещаться от завода в сторону сельской местности, где от него пострадали 77 человек. Они были помещены в госпиталь для ветеранов.

Рабочий Джеймс Харрисон, который перед взрывом начал подниматься по лестнице внутри производственного помеще-

ния, оказался в ловушке. Клубы газа медленно, но неуклонно поднимались к нему. Единственный путь к спасению был в том, чтобы прорваться вниз через облако газа, и Джеймс решился на это. Погрузившись в газ, он кубарем скатился по лестнице, но не успел он ступить на бетонный пол внизу, как его глаза перестали видеть, а кожа вздулась, словно ее ошпарили кипятком. Харрисон едва мог дышать.

Его немедленно отправили в госпиталь, однако газ, который широко используется в промышленности для гравировки стекла и при изготовлении пластиков, таких, как тефлон, уже начал оказывать воздействие на организм. Белок при вступлении с ним в реакцию начинает свертываться. При соприкосновении с кожей газ этот обычно вызывает ожоги второй и третьей степени. Даже в сильно разбавленном виде он может привести к ожогам и раздражению тканей легких.

Когда Харрисона доставили в госпиталь, открытые участки его кожи были покрыты ужасными волдырями. Кислота выжгла роговицу глаз, и он полностью ослеп. Через четыре часа после доставки в госпиталь у него начался отек легких, произошло кровоизлияние, и пострадавший скончался.

Других пациентов — автомобилистов и местного шерифа, который приехал на завод в связи с аварией, — лечили кислородом. Они выжили, как и другие пострадавшие, пятую часть которых составляли дети. Все попали под воздействие газового облака, но пострадали в меньшей степени, так как оно начало рассеиваться и концентрация кислоты уменьшилась.

Специальные команды были посланы для сбора выпавших вредных осадков с дорог. Они также перекапывали зараженную землю в сельской местности. Тем временем началось расследование обстоятельств аварии.

Через несколько недель из отдельных деталей начала складываться схема, чрезвычайно похожая на ту, что привела к кошмарной катастрофе в Бхопале.

Как оказалось, с 1978 года администрация завода 15 раз привлекалась к судебной ответственности за нарушения норм безопасности. И на других заводах случались прецеденты, подобные аварии в Горе. Так, в 1960 году на государственном урановом заводе в городе Педукс в штате Кентукки вылилось наружу более 8 тыс. кг жидкого гексафторида урана, при этом пострадал 21 человек. В 1966 году пришлось госпитализировать одного рабочего, когда из емкости на заводе по переработке урана в городе Фернальде в штате Огайо вытекло более полутора тонн такого же вещества, потому что на контейнере был неплотно за-

кручен вентиль. В 1978 году на заводе в Портсмуте, шт. Огайо, из емкости, которую неосторожно сдвинули с места и повредили, вытекло около 10 т гексафторида урана. В 1984 году произошла описанная нами выше катастрофа с потрясшими весь мир трагическими последствиями в Бхопале.

Но если последствия катастроф в Горе и в Бхопале несопоставимы, то их причины можно и нужно сравнить. Дело в том, что компания «Керр-Макги» получала мало прибыли от деятельности завода и, как и «Юнион Карбайд», решила ввести режим строжайшей экономии. Как и в Бхопале, контрольно-измерительные приборы остались без присмотра, поскольку был сокращен работник, следивший за ними. Постепенно погрешности показаний увеличивались, пока не перешли допустимую величину, что в значительной степени способствовало аварии.

Чем дальше продвигалось расследование, тем более выяснялось разительное сходство факторов, приведших к катастрофе как в Индии, так и в Америке.

В обоих случаях наблюдалось серьезнейшее нарушение инструкций по ведению технологического процесса при попустительстве начальников смен; не были разработаны планы эвакуации рабочих и населения на случай аварии. От скарденности, халатности, ошибок пострадало население, живущее в прилегающих к заводу окрестностях.

Таким образом, параллели между двумя катастрофами настолько очевидны и бросаются в глаза, что населению, которое живет поблизости от крупных химических предприятий, трудно поверить в тихое, спокойное, безоблачное будущее.

ШТАТ АЛЯСКА, США 24 марта 1989 года

В прибрежных водах Аляски произошла авария с танкером «Экссон Валдез». Из него вытекло чудовищное количество нефти — около 240 тыс. баррелей. Катастрофа произошла потому, что танкер сел на подводный риф 24 марта 1989 года. Позже корабль был снят с рифа и отбуксирован на ремонт. Капитану танкера было предъявлено обвинение в нарушении правил судождения, в том числе в нахождении на посту в нетрезвом

состоянии. Выяснилось, что одна из причин аварии — неумелое обращение экипажа с навигационной автоматикой.

В резервуарах танкера находилось более 200 млн. л сырой нефти. Более 40 млн. л нефти, вылившись из танкера, загрязнили свыше 6,5 км² морской акватории 1,5 тысячи километров побережья Аляски. Громадные размеры загрязненной территории не позволили разогнать нефть с помощью специальных химических бомб, сбрасываемых с воздуха.

К тому же операция по очистке моря была начата с большим опозданием, так как компания «Экссон», которой принадлежал танкер, и «Аляска Пайплайн Сервис Компани» оказались не готовы к такому серьезному происшествию.

Президент Буш назвал эту аварию «страшной трагедией». Пострадавший регион славился богатыми уловами морской рыбы. Теперь этому пришел конец, и один из изобильнейших морских регионов практически погиб. По оценкам специалистов, погибло несколько десятков тысяч птиц и морских млекопитающих, был нанесен серьезнейший урон популяции рыб ценных промысловых пород.

К счастью, еще 1 млн. баррелей (138 млн. 900 тыс. л) нефти с супертанкера был перекачан на другие танкеры компании и не попал в море.

Как же произошла авария? После того, как лоцман провел корабль через узкий пролив Вальдез, капитан Джон Хейзелвуд покинул мостик и включил судовой автопилот. На мостике остался третий помощник, который, однако, не имел соответствующего сертификата для управления подобным кораблем. Позднее, когда по указанию капитана третий помощник дважды пытался изменить курс, автопилот не допустил переключения рулевого механизма. Полторы минуты, которые ушли на то, чтобы на мостике поняли, в чем дело, оказались роковыми. Огромный танкер — его длина составляла свыше 300 м — уже после поворота рулей по инерции продолжал движение в сторону от фарватера, наткнулся на подводные камни и получил в днище восемь пробоин.

Капитан танкера, и до этого имевший несколько взысканий за неправильные действия и пьянство на службе, после случившегося был немедленно уволен. Компания «Экссон» потратила несколько сотен миллионов долларов на операции по очистке моря, что привело к восстановлению популяции лосося уже в середине 1989 года. В 1991 году власти штата Аляска и представители компаний «Экссон» и «Аляска Пайплайн Сервис Компани» пришли к соглашению касательно покрытия ущерба, нанесен-

ного разливом нефти из танкера «Экссон Вальдез». Согласно этому документу, штрафы и возмещение ущерба составляют более 1 млрд. долларов, которые должны быть выплачены в течение 10 лет. Большая часть уже выплаченных денег пошла на научные исследования, а также на организацию заповедников на Аляске.

КАЗАХСТАН, СССР

семидесятые—девяностые годы

Аральское море является соленым озером, или внутренним морем, в Центральной Азии на территории Казахстана и Узбекистана в 450 км от Каспийского моря. В переводе с языка местных народностей название этого озера звучит как «остров» — так образно сравнивали его с островом воды в море пустынь. Из Арала не берет начало ни одна река, а питают его целых две — Амударья и Сырдарья. Однако эти реки за последние годы были отравлены и почти обезвожены многочисленными ирригационными каналами.

В 1960 году Арал являлся четвертым по величине озером мира общей площадью (с островами) 66 458 км². Озеро это было неглубокое, средняя глубина составляла 16 м, а максимальная — 69 м. Соленость озера была небольшая, в три раза меньше, чем соленость океанской воды.

Арал состоял из двух частей: Малого Аральского моря на севере и Большого Аральского на юге, разделенных островом Карагал. Всего же в озере было более 300 островов общей площадью 2 345 км². В нем обитало 24 вида рыбы, а рыболовецкий промысел был главным занятием местного населения. Только окуня добывалось 44 тыс. тонн в год.

Теперь уже трудно установить, кому первому пришла мысль сделать из потомственных животноводов и рыбаков земледельцев, заставить их растить рис и хлопчатник, вместо того чтобы выращивать лошадей, овец, коров, разводить и ловить рыбу, чем они занимались испокон веку. Надо полагать, что переориентация целых регионов производилась с благими намерениями — чтобы население могло само себя обеспечить всем необходимым продовольственным набором, а не довольствоваться лишь продуктами животноводства и рыболовства. Но и самые благие намерения не всегда дают желаемые результаты...

Распашка пастбищ, вырубка биокomплексов приречных лесов, осушение озерно-болотистых угодий привели к резкому опустыниванию в этих краях. По руслу Сырдарьи было создано свыше 16 различных водохранилищ. Из-за этого скорость течения воды в реке замедлилась в 3–4 раза. Весенние паводки, которые очищали русло реки, прекратились. Естественные протоки пересохли, природные озера, формируемые этими протоками, тоже пересохли, на их месте появились солончаки, что ухудшило природно-климатические условия области. Интенсивное высыхание Аральского моря и гибель местной флоры и фауны вызвали оскудение среды обитания человека.

Реки несли теперь в Арал лишь десятую часть от прежнего объема воды, что привело к фактическому разделению северной и южной частей моря. К концу 1996 года площадь Аральского моря сократилась на 57% — до 31 220 км², а объем воды уменьшился на 80%. Уровень воды в Большом Арале упал на 18 м, а в Малом Арале — на 13 м. Соленость в Большом Арале достигла солености океана.

Считается, что централизованным водоснабжением в области обеспечено около 60% населения. Половина водопроводов берет свое начало в Сырдарье. Но очистные сооружения, причем самые примитивные, имеются только в Аральске, Ленинске (космодром «Байконур») и Кызыл-Орде, а остальные города, поселки, аулы снабжаются водой прямо из реки, без всякой очистки. Три четверти проб воды даже приблизительно не соответствуют ГОСТу. Кроме высокой бактериальной загрязненности (2,5 млн. кишечных палочек на один литр), в ней содержится много ядохимикатов и поверхностно-активных веществ (ПАВ), как правило, синтетического происхождения. Используемые методы обработки (если она вообще проводится) совершенно не освобождают воду от этих химических веществ. Но даже такой загрязненной речной воды кзылординцы получают в пять-десять раз меньше нормы. Вода глубоких скважин в Аральском, Казалинском, Кармакчинском и других сельских районах имеет чрезвычайно высокую минерализацию, отличается значительной жесткостью и без опреснения практически не пригодна для питья. Но ее пьют, потому что другой нет. Если все это увязать еще и с отсутствием канализации (она имеется лишь в Кызыл-Орде, и то только у половины населения), налицо чрезвычайная эпидемиологическая ситуация. В течение последних 15 лет заболеваемость брюшным тифом возрастала в отдельные годы в 29 раз.

За эти же годы только вирусным гепатитом переболели

60 тыс. человек, т.е. десятая часть населения области, острыми кишечными инфекциями — 70 тыс. Три четверти всех переболевших составляют дети. Треть из них умерла на первом году жизни. Доля Кызыл-Ординской области по этим заболеваниям составляет в Казахстане 40—45%.

Резкая переориентация сельского хозяйства с животноводческой продукции на рисоводство, сокращение площадей под овощные и бахчевые культуры привели к деформированию ежедневного рациона питания населения, хроническому дефициту многих продуктов. Потребление мясных продуктов стало в 2,5 раза ниже общесоюзной нормы (и это в типично животноводческом крае в прошлом!); потребление молока здесь составляет лишь десятую часть от нормы; потребность в картофеле удовлетворяется только на одну треть. Производство овощей сократилось в 10 раз, фруктов потребляется в 20 раз меньше медицинской нормы. 15—20% овощной продукции непригодны к употреблению из-за чрезмерного загрязнения нитратами, образуются нитрозамины — чрезвычайно сильные канцерогены. Рыба, выловленная из водоемов Кызыл-Ординской области, по заключению областной санэпидемстанции, к употреблению совершенно непригодна. В мясе, печени, жире рыб обнаружены хлорорганические и фосфорорганические ядохимикаты в токсических концентрациях. Дефицит продуктов, сочетающийся с их низким качеством, приводит к хронической белково-калорийной недостаточности, характерной лишь для стран с сильной колониальной зависимостью. Это одна из главных причин того, что 70% женщин приаральских районов области страдают анемией. Стоит ли удивляться тому, что частота гипотрофии и рахита у детей за последнее время увеличилась в 7 раз, частота врожденных уродств возросла до 0,8%, мертворожденные составляют 0,9% и тенденция к росту этих явлений не снижается. Особую тревогу вызывает рост онкологических заболеваний. Как пшечевода в Аральском районе в 16 раз превышает показатель в целом по республике. Аналогичная ситуация сложилась в Яны-Курганском районе. Если не предпринять чрезвычайных мер уже сегодня, то население целых районов обречено на вымирание.

Сознательное использование миллиардов рублей для развития поливного земледелия неосознанно породило многочисленные бедствия населения.

Зеркало времени, отразившее «рукотворную» природную катастрофу, усиливает у людей страх перед будущим. В этом зеркале запечатлены конкретные виновники гибели моря — «араловеды» и «аралоеды».

«Аралоеды» — это те, кто в центре и на местах требовали производить больше хлопка и больше риса. «Аралоеды» принимали жесткие постановления и указы, угрожая за их невыполнение самыми суровыми карами. «Араловеды» — подневольные простые дежкане, а с ними и весь колхозно-совхозный хозяйственный аппарат, затиранный постоянным давлением сверху, — послушно исполняли приказания «аралоедов». Монокультура хлопка в Средней Азии насаждалась десятилетиями — от Ленина до Брежнева. Деятельность «аралоедов» родила свои пословицы и поговорки: «Хлопок не посадишь — тебя посадят», «Хлопок не уберешь — тебя уберут». Миллионы, десятки миллионов тонн хлопка наконец перевесили, пересилили Арал, — и море сдалось.

Именно хлопку в основном предназначались те 2,5 млн. га новых земель, которые были освоены и введены в оборот за 1965—1985 гг. Увеличение пахотного клина повлекло, естественно, увеличение объема речной воды для орошения земель. Подсчеты специалистов показали, что с прибавлением каждого нового гектара требовалась двойная прибавка воды. Это в свою очередь потребовало строительства новых магистральных, подводящих и разводящих каналов, водохранилищ. Их протяженность в регионе составляет около 200 тыс. км, и почти все водные артерии проложены в земляном либо песчаном грунте без всякой гидроизоляции. КПД ирригационных сетей не выше 0,52—0,60. Вот и уходит вода в песок, образуя в пустынях и вокруг бывшего моря дикие озера. Как говорится, скупой платит дважды. Платит при этом не те 90 млн. руб., как оценил в свое время Минводхоз исчезновение Арала, а как минимум раз в пятьсот больше. Небольшая ошибочка вышла. И все из-за «догоним и перегоним Америку». По валовому сбору хлопка мы ее перегнали давно. Безжалостно эксплуатируя подневольный, мизерно оплачиваемый труд дежкан, система добивалась ежегодного производства 8—9 млн. т хлопка-сырца.

Однобокая ориентация на производство хлопка привела к небывало высокому удельному объему хлопчатника: в структуре растениеводства он достиг 75—80%. Это чистейший абсурд, в мировой практике эта величина не превышает 50%. Искажение, притом насильственное, агротехнических условий, когда хлопок по хлопку высевается в течение длительного времени на 75—80% площадей, нанесло непоправимый ущерб самой пашне и привело к истощению почвы. Поливная среднеазиатская пашня потеряла до 40% гумуса. Началось резкое падение урожайности не только хлопчатника, но и других сельскохозяйственных

культур. Заставить землю рожать оказалось возможным лишь под воздействием двойной, а то и тройной дозы не только воды, но и химических удобрений, ядохимикатов. Так, изнасиловав людей, аппаратчики взялись насиловать природу...

А теперь, переведя дыхание, зададимся вопросом: для чего мы производили так много хлопка? Мы что, вырабатывали несметное количество тканей? Или передавали сырец промышленности, которая взамен поставляла населению множество другой, так необходимой ему продукции? Или экспортировали хлопок и получали взамен сверхновое оборудование и технологию?..

Читателю нетрудно сделать вывод. Море просто удушили. В Арале осталось всего 400—430 км³ воды, а в начале шестидесятых было более 1000. Заметим, что ежегодный сток Амударьи и Сырдарьи составлял 114—117 км³. С начала семидесятых поток воды, отбираемый у рек, увеличивался с каждым годом, потому что увеличивались посевы хлопка. Дело дошло до того, что в середине семидесятых годов Амударья перестала питать Арал, а от Сырдарьи морю доставалось всего от пяти до восьми кубокилометров в год. А вот испарение морской воды оставалось прежним — 36—40 км³ ежегодно. Ныне Арал исчезает буквально на глазах. Совершенно преступление. Оно из разряда тех, ущерб от которого может и должен быть возмещен. В мировой практике пример такой существует. В США погубленное в свое время озеро Эри восстановило свою экологическую самобытность в течение десяти лет. Правда, это обошлось американцам в 42 млрд. долларов.

Уровень Арала за эти годы упал на 14 м. Береговая линия отступила на 60—80 км. А там, где еще недавно плескались волны, почти на трех миллионах гектаров образовалась пыльная жаркая пустыня, нареченная Аралкум. В остатках моря, на его высохшем дне скопились миллиарды тонн ядовитых солей, пестицидов, гербицидов, в том числе и ДДТ, попадавших сюда за десятилетия вместе с той водой, которая сбрасывалась в реки с полей. Химические соли со дна моря смешиваются с пылью и ветром и переносятся на расстояние до 500 км. Считается, что эта отравленная пыль вызывает многие респираторные заболевания, возможно, даже рак горла. Пылевые бури, приходящие от Арала, губят также всякую растительность в дельте Амударьи на юге и пастбища на плато Устьюрт на западе.

Страшнее всех бед, конечно, страдания людей. Ташаузская и Кзыл-Ординская области, Хорезмский край и Каракалпакия, где проживают около трех миллионов человек, получают дозу отравления, в десятки раз превышающую все допустимые нор-

мы. Геноцид — иное слово не приходит на ум. Амударья питается не только водой ледников Памира. С полей Сурхандарьинской, Бухарской и Кашкадарьинской областей сбрасывается в реку до 15 км³ той воды, которая прошла по тысячам гектаров полей и насытилась всеми мыслимыми ядами, которыми возбуждают землю и вынуждают ее плодородить. То же самое делается и в верховьях Сырдарьи. Придя в низовья, эта вода еще раз подается на поля, которые уже нашпигованы химией. Дыни, арбузы, виноград, овощи, впитав яды, передают их людям. Здесь мало осталось скота, но и скудные продукты животноводства отравлены, поскольку животные питаются ядовитыми кормами.

Или возьмем питьевую воду. В Муйнаке, например, как и почти повсюду в Приаралье, воду из реки загоняют в котлован, засыпают ее хлоркой, что здесь считается очисткой, и подают в город для питья, приготовления пищи, прочих бытовых нужд. И еще один пример. У стен Муйнака дамбами отгорожена часть площадей и залита все той же отравленной водой. В этих бассейнах разводится рыба. Она, разумеется, тоже токсична... Отказаться от рыбы, мяса, фруктов и овощей? Вообще ничего не есть и не пить?

У людей нет выхода. Они обречены на вымирание. Медицинское обследование и статистика показывают: нет более высокой смертности новорожденных в бывшем Союзе, чем в Приаралье: 76 на тысячу. И это в среднем, а ведь есть немало районов, где смерть поражает 98, а то и 118 новорожденных на каждую тысячу. В Аральске, Муйнаке, десятке других населенных пунктов младенцы отказываются от материнского молока, ибо в нем в 3—4 раза больше солей, чем в молоке матерей, живущих, к примеру, в Алма-Ате. И последнее в этом печальном перечислении: из ста человек взрослого населения 69 неизлечимо больны.

Таковы далеко не полные последствия деградации природной среды Приаралья. Гибель Аральского моря — все более и более очевидная — первая и крупнейшая в мире экологическая катастрофа такого плана.

В самый раз спросить: а делается ли хоть что-нибудь для облегчения страдания миллионов людей, оздоровления природы, для спасения моря? Да, по сравнению с бездействием прежних властей предрержащих, кое-что сделано. Но это «кое-что» не стоит и ломаного гроша, поскольку колебания воздуха на разных уровнях административных и общественных организаций не прибавили морю ни единого кубометра воды. Прошли две аральские сессии с выездом их участников в места катастрофы, т.е. в Муйнак и Аральск. Но не дальше: само море, к которому нет ни

подъездов, ни подходов и которое отошло от этих, в прошлом морских, портов на 70—80 км, увидеть невозможно. В 1990 году в университете американского штата Индиана состоялась Международная конференция по Аралу независимых общественных организаций и экспертов. Осенью того же года Институт географии АН СССР провел в Нукусе Международную научную конференцию по аральской проблеме. Вспоминать об этой конференции неприятно, ибо организаторы обставили ее так, что участникам конференции даже в голову не могло прийти, в каком бедственном, полуголодном состоянии оказалось население не только в Муйнаке или других городах и кишлаках, но и в самом Нукусе — столице Каракалпакии.

Примерно в эти же дни в Нукусе и Муйнаке побывала комиссия по линии ООН. Еще раньше дважды на сессии Верховного Совета СССР и в Комитете по экологии обсуждалась проблема Арала. В результате «гора родила» лишь очередное, четвертое по счету, постановление, ниспосланное низам с верхов. Принято оно было в духе постановлений прошлых лет: «улучшить», «повысить», «разработать», «обеспечить». А обеспечивать ведь нечем! Орошаемое земледелие в Приаралье доведено до ручки. А в море который уже год не идет вода. В ранее принятом постановлении ЦК КПСС и Совмина СССР (от 10.09.1988) было заявлено: «Аральское море с 1990 года станет получать 8,7 км³ воды...» И еще один обман. В постановлении Верховного Совета «О ходе выполнения постановления Верховного Совета СССР «О неотложных мерах экологического оздоровления страны» по проблемам Аральского моря» размашисто сказано о поэтапном восстановлении Арала. Принимавшим постановление депутатам, наверное, никто не подсказал, что до этого радостного события не доживут даже их дети. Чтобы восстановить исторический уровень моря, ему необходимо вернуть без малого 700 км³ воды (без учета ежегодного испарения 35 км³). Это может произойти в лучшем случае лет через пятьдесят-семьдесят, в худшем — через сто сорок.

Не осталась, казалось бы, в стороне и наука. Решением Совмина СССР был создан Научно-исследовательский координационный центр по Аралу. Его возглавил директор ИГАН (Институт географии АН СССР) В. Котляков. Делили портфели и в Нукусе. Там создан не то Институт экологии моря, не то филиал центра. По одному из постановлений в Нукусе появился трест «Аралводстрой», который возглавил депутат Верховного Совета СССР М. Сарсенов. Достоверно известно, что В. Котляков и его раздутый президиум были заняты исключительно

распределением ежегодного миллиарда рублей на научные исследования экологической катастрофы. «Аралводстрою» тоже выделялись миллионы, правда, слабо обеспеченные материалами.

Из Туямуюнского водохранилища был протянут водовод до Нукуса и дальше. Вода по нему идет зараженная ядохимикатами, она чище, конечно, той, что пьют в Муйнаке, но ненамного. «Водстрой» (в прошлом Минводхоз) соорудил в Приаралье около двухсот станций очистки воды, а требуется их несколько тысяч. Так что кое-что сделано, кроме основного, чем обязан заниматься в этой ситуации специализированный концерн, — реконструкции ирригационных сетей, гидроизоляции стенок каналов...

После развала СССР пять стран аральского бассейна — Казахстан, Узбекистан, Киргизстан, Таджикистан и Туркменистан — с помощью международного сообщества, а именно Всемирного банка, США и Европейского Союза, предприняли ряд мер. В 1992 году было подписано специальное соглашение, по которому в Аральское море должно было ежегодно поставляться минимум 14 км³ воды. На практике эта вода доходила лишь до водохранилищ в дельтах двух рек и в море почти не попадала. Дополнительные соглашения о мерах по улучшению ситуации были подписаны в 1993, 1994 и 1995 гг. В них, в частности, предусматривалось создание морского фонда, в который каждая из пяти стран должна была вносить 0,3% национального дохода.

Намерения же восстановить Арал целиком были фактически забыты. Для восстановления Большого Арала требуется огромное количество средств и полная переориентация региона с хлопководства обратно к животноводству, что нереально. Поэтому Большой Арал можно похоронить. А вот спасти Малый Арал шансы еще есть, и есть надежда, что к этому будут приняты необходимые меры.

В общем и целом Большой Арал продолжает исчезать и в двадцать первом веке превратится в несколько небольших соленых озер общей площадью около 13 тыс. км². Малый Арал будет постепенно восстанавливаться, и его площадь составит почти 3800 км². Для того, чтобы вернуть Арал хотя бы к уровню 1996 года, необходимо, чтобы реки ежегодно приносили в него 23 км³ воды (сейчас эта цифра составляет 9 км³ для Большого Арала и 3,3 км³ для Арала Малого). А если предположить невозможное, а именно восстановление Арала на уровне 1960 года, то приток воды должен ежегодно составлять 55 км³.

ОСТРОВ БОРНЕО, ИНДОНЕЗИЯ июнь 1997—апрель 1998 года

Пожары в индонезийских лесах бушевали почти год, с июня 1997 года по апрель 1998. За это время выгорело 52 тыс. км² лесов. В атмосферу попал миллиард тонн углерода. Загрязнение охватило огромную территорию площадью 1,62 млн. км², на которой проживает 70 млн. человек. Бывший министр лесного хозяйства Индонезии сказал в интервью корреспонденту Би-Би-Си: «Смотреть, как горит твоя страна, просто жутко. Особенно потому, что эта проблема мало кого заботит. Всем было хорошо, когда некоторые зарабатывали на этом миллионы».

Основные виновники этой катастрофы — уничтожения одного из величайших лесных массивов мира — бывший президент Индонезии и один из богатейших лесопромышленников. Когда-то они были «королями джунглей».

Джунгли острова Борнео исчезали даже быстрее амазонских. Если темпы вырубки останутся прежними, то всего через 20 лет лесов на острове не останется.

В 1998 году весь мир обратил внимание на чудовищную экологическую ситуацию, сложившуюся в одной из азиатских стран. Индонезия, в которой проживает 200 млн. человек, четвертая по плотности населения страна в мире. Она расположилась на архипелаге из более чем 15 тыс. островов, растянувшихся на 4,5 тыс. км. Борнео же является третьим по величине островом на Земле. Столетиями этот остров славился своими непроходимыми джунглями.

Трагедия острова началась в годы правления президента Сухарто. Сухарто и его близкий друг, лесопромышленник Боб Хасан сколотили свои огромные состояния на индонезийском лесу так же просто, как если бы сетью ловили прудового карпа. Причем более 30 лет в их дела не вмешивалась ни одна из мировых держав. Согласно оценке ЦРУ, на счетах бывшего индонезийского президента находится около 35 млрд. долларов, а Хасан входил в список ста самых богатых людей мира.

Сухарто любил являться своему народу в различных ипостасях. Одной из любимейших его ролей была роль рисовода. И с ролью пришла мечта: Сухарто захотел иметь самые обширные на планете рисовые поля и создал один из наиболее фантастических сельскохозяйственных проектов. Для воплощения этого проекта в жизнь было вырублено 1215 тыс. гектаров лесов, сто-

явших на торфяниках. Так исчезли леса, площадь которых равнялась площади Северной Ирландии.

Известный эколог доктор Джек Рейли из Ноттингемского университета сказал в интервью Би-Би-Си: «Вековые леса были вырублены ради рисовых полей, однако это привело к настоящей катастрофе. Эта земля фактически превращена в бесплодную пустыню».

Ни Сухарто, ни его помощники ничего не смыслили в сельском хозяйстве. И не учили самого элементарного. На торфяниках рис не растет, для этого там слишком кислые почвы. Крестьяне-мигранты оказались на совершенно бесплодной земле, куда их привели обещания райской жизни. Один из крестьян жаловался: «У меня нет никакой надежды на урожай. Надо кормить семью, государство выделяет 50 кг риса в месяц, но мы съедаем 65 кг. Где взять еще 15 кг?».

Когда наступает сезон дождей, все вокруг затопляется, потому что уже нет лесов, которые забирали излишнюю влагу. Крестьяне же, которые не могут выращивать рис, занимаются сплавом леса. А за эту тяжелейшую работу они получают всего доллар в день.

«Больше всего меня раздражает то, что в этом сельскохозяйственном проекте абсолютно не учитывался экологический анализ, позволяющий спрогнозировать последствия такого шага, — говорил доктор Рейли. — Индонезийские власти пренебрегли этой информацией. Проект начали осуществлять, и экологам оставалось лишь подсчитывать размеры урона, нанесенного природе».

Но самое страшное — это масштабы вырубki леса на древесину. При уничтожении оставшегося некондиционного леса возникли многочисленные пожары. Именно лесозаготовки превратили Борнео в древесный склад.

В 1997–1998 гг. ураган «Эль Ниньо» был особенно силен. Он вызвал наводнения в Северной и Южной Америке и засуху в Юго-Восточной Азии. Здесь создалась самая что ни на есть благоприятная для пожаров ситуация.

Но пожары, пожирившие джунгли на площади, равной Англии и Уэльсу вместе взятым, возникли не от засухи. Их породила рука человека. Густой дым полностью покрыл север Индонезии. Позже то, что деликатно называли «дымка», покрыло значительную часть Юго-Восточной Азии. Был заражен сам воздух.

22 сентября 1997 года телекомпания Би-Би-Си начала один из своих репортажей следующими словами: «Полдень, середина

лета. Небо должно быть голубым, а столица Малайзии Куала-Лумпур должна быть видна четко. Но вот уже два месяца, как город окутан огромным облаком смога. Люди носят респираторы, чтобы выжить на улицах...»

Малайзия задыхалась. Туристы, приехавшие в этот рай, обнаружили, что на самом деле приобрели у турагентств путевку в ад. Экономика также понесла значительные потери. И в это время один из «королей джунглей», Боб Хасан, нашел козла отпущения и так высказался на пресс-конференции, состоявшейся 22 сентября 1997 года: «Наши крестьяне не имеют специального оборудования для корчевки и очистки вырубленных участков. А если у вас нет бульдозера, то вам приходится все выжигать. А если делать это до наступления засушливого сезона, то опасности распространения пожаров практически нет. Но в этом году из-за «Эль Ниньо» и засухи пожары начали быстро распространяться».

Однако с господином Хасаном совершенно не был согласен Уильям Сазерленд из Международного центра исследования лесов, который заявил, что «Эль Ниньо» здесь совершенно ни при чем. «Эль Ниньо» не вызвал ни одного пожара на Земле, он просто создал условия, при которых пожары распространялись быстрее.

Именно в засуху многие лесопромышленники прибегали к пожарам как к самому дешевому способу очистки территорий. При этом 80% всех пожаров имели место на территориях, принадлежавших крупным землевладельцам, в том числе и Бобу Хасану. Например, одна компания устроила лесной пожар, чтобы как можно быстрее очистить территорию для прокладки нефтепровода. Однако до последнего времени было невозможно доказать, что причиной пожаров был умышленный поджог.

Один из рабочих рассказал, что начальники отдавали приказания выжигать лес, так как это значительно облегчало очистку территории. При этом в огне гибли не только деревья, но и десятки птиц и лесных животных. Лес жгли, несмотря на протесты.

Правительство отнюдь не торопилось собирать доказательства против крупных компаний. Но экологические организации провели большую работу, результаты которой доказывали вину как компаний, так и правительства. Было подсчитано, что на Борнео в среднем в день насчитывалось до тысячи очагов пожара. И в то время, когда миллионы жителей стран Юго-Восточной Азии задыхались в «дымке», лесные бароны надеялись, что доказательства их преступлений сгорят вместе с лесом.

Боб Хасан как-то заявил: «Зачем нам жечь наши леса? Ежегодно мне необходимо 30 млн. м³ леса. На меня работает 4 млн.

человек, и если считать их семьи, то от нас напрямую зависят 15 млн. человек. Я же не идиот, чтобы уничтожать леса». Его слова являлись чистейшим лицемерием, а 40 тыс. человек были подвержены заболеваниям органов дыхания, вызванных дымом от пожаров.

21 мая 1998 года президент Сухарто подал в отставку. Ушел один из «королей джунглей». Однако окончание правления Сухарто не принесло спасения лесам острова Борнео. Разве что было принято решение провести расследование обстоятельств, приведших к экологической катастрофе, и наказать виновников. Жители Борнео считают, что Боб Хасан отобрал у них лес, и единодушны во мнении, что он должен пойти под суд. Однако суда не было. Боб, как и его друг президент, потерял власть, но богатства сохранил.

В июле 1998 года Хасан был вызван для допроса к генеральному прокурору. Впрочем, речь шла не о пожарах: допрос касался коррупции и присвоения государственных фондов. Министр лесного хозяйства Индонезии заявил, что полиция все еще собирает материалы по делу о пожарах. Пока материалов недостаточно, чтобы передать дело в суд, хотя и прошло уже несколько месяцев.

А леса Борнео продолжают гибнуть. Пожары хотя и потушены, но им на смену пришли браконьеры. Один браконьер в день уничтожает до 40 взрослых деревьев. Вырубка леса косвенно поощряется МВФ, который заинтересован в экспорте леса как в источнике получения валюты. А каким способом ведутся лесозаготовки, никто не контролирует. У полиции просто нет средств, чтобы отследить несколько тысяч браконьеров, действующих на Борнео.

Так что в обозримом будущем перспективы лесов на Борнео далеко не радужные. Продолжается вырубка обширнейших территорий. А если принять во внимание экономический кризис, то можно смело сказать, что сейчас плохо быть деревом на Борнео.

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ И ЭКОЛОГИЧЕСКИХ КАТАСТРОФ СТОЛЕТИЯ

1921, 20 сентября, взрыв на заводе анилиновых красителей в Оплау, Германия.

1967, 18 марта, нефтяной танкер «Торри Каньон» потерпел крушение у побережья Англии; произошел выброс 119 тыс. т

нефти, почти все загрязнение берега было устранено через 6 недель после катастрофы.

1969, 28 января, из нефтяной платформы в канале Санта-Барбара, шт. Калифорния, США, произошел выброс нефти. За 11 дней в море вылилось около миллиона литров нефти, нанеся огромный урон. Платформа продолжала протекать в течение нескольких лет.

1969, 2 июня, в Рейне начала гибнуть рыба. За два года до этого в реку попали две 25-килограммовые канистры с инсектицидом «Тиодан». Катастрофа вызвала мор нескольких миллионов рыб.

1970, 20 марта, нефтяной танкер «Отелло» столкнулся с другим кораблем в заливе Тралхавет, Швеция; в море вылилось от 60 до 100 тыс. т нефти.

1972, 19 декабря, танкер «Си Стар» столкнулся с другим кораблем в Персидском заливе; в море вылилось 115 тыс. т нефти.

1976, 12 мая, танкер «Ркуола» сел на мель в Ла-Корунья, Испания, вылилось 100 тыс. т нефти.

1976, 10 июля, в результате взрыва на химической фабрике в Севезо, на севере от Милана, Италия, произошел выброс ядовитого облака диоксида. Через две недели было эвакуировано все население. Город в течение 16 месяцев был необитаем.

1976, 16 декабря, либерийский танкер «Арго Мерчант» сел на мель недалеко от Нантакета, США. В море вылилось около 800 тыс. т нефти.

1977, 25 февраля, танкер «Гавайский Патриот» загорелся в Тихом океане; в море вылилось 99 тыс. т нефти.

1978, 16 марта, танкер «Амоко Кадиз» сел на мель у берегов Франции; в море вылилось 223 тыс. т нефти.

1979, начало апреля, в Институте микробиологии и вирусологии в Свердловске произошел выброс спор сибирской язвы. Советское правительство отрицало факт катастрофы. Согласно независимым источникам, был заражен регион в радиусе 3 км и погибло несколько сот человек.

1979, 3 июня, авария на нефтяной платформе «Иксток-1» на юге Мексиканского залива; произошел выброс в море 600 тыс. т нефти. Мексиканский залив в течение нескольких лет был зоной экологического бедствия.

1979, 19 июля, лайнер «Императрица Атлантики» и танкер «Эгейский капитан» столкнулись у берегов Тринидада и Тобаго; в море вылилось 300 тыс. т нефти.

1983, февраль, взрыв на нефтяных разработках в Новрузе; около 600 тыс. т нефти вылилось в Персидский залив.

1983, 6 августа, пожар на танкере «Кастильо де Бельвер» недалеко от Кейптауна, ЮАР; 250 тыс. т нефти вылилось в море.

1984, 3 декабря, на заводе пестицидов в Бхопале, Индия, произошла утечка смертельного газа метилизоцианата.

1986, 4 января, утечка химикатов на заводе «Секвойя Фьюэлз» в Горе, шт. Оклахома, США.

1986, 1 ноября, в результате пожара на складе фармацевтической компании «Сандоз» в Базеле, Швейцария, произошел выброс 1 тыс. т химических веществ в Рейн. Погибли миллионы рыб, была заражена питьевая вода.

1989, 24 марта, авария танкера «Экссон Вальдез» из-за небрежности капитана привела к разливу нефти у берегов Аляски, США.

1989, 19 декабря, в результате взрыва и пожара на иранском танкере «Харк-5» у берегов Марокко в море вылилось около 20 тыс. т нефти.

1970-е — 1990-е, постепенное исчезновение Аральского моря, СССР, Казахстан.

1991, 24 января, Ирак начал сливать сырую нефть из кувейтских нефтяных скважин в море. Персидский залив стал зоной экологического бедствия.

1997—1998, лесные пожары в Индонезии.

ЯДЕРНЫЕ АВАРИИ

Никто не оспаривает преимуществ получения энергии с помощью ядерных реакций, но нельзя игнорировать и огромную опасность, которую несет это производство при несоблюдении правил техники безопасности.

Ядерная энергетика очень молода по сравнению с другими способами получения энергии. Счет авариям на ядерном производстве ведется с того времени, как знаменитый итальянский физик Энрико Ферми воплотил в жизнь одну из идей Альберта Эйнштейна, то есть не более полувека.

С тех пор произошло сравнительно немного катастроф, но они представляют собой страшную опасность, так как нам все еще очень мало известно об их долгосрочных последствиях.

К счастью, только одна из этих аварий привела к разрушению ядерного реактора, став грозным предупреждением о возможности гораздо худшего варианта.

Происшедшие аварии, конечно, многому научили человечество, и в этом смысле их отрицательный опыт превратился в положительный. Прежде всего, люди стали более осторожны в использовании ядерной энергии. Например, происшествие на американской станции «Тримайл-Айленд» привело к приостановке дальнейшего строительства ядерных электростанций в США.

Каждая ядерная авария имела широкий общественный резонанс, который заставил как правительство, так и ядерные предприятия сосредоточить усилия на совершенствовании систем безопасности. Хотя практически во всех случаях, начиная от катастрофы в уральском городе Касли в 1957 году, о которой не было никаких упоминаний в официальных источниках, и заканчивая сравнительно недавними авариями на станциях «Тримайл-Айленд» и в Чернобыле, замалчивание или занижение масштабов, последствий и количества жертв было типичной ли-

нией поведения ответственных правительственных инстанций. Правительства объясняют данное обстоятельство нежеланием создавать панику среди населения.

Таким образом, люди, проживающие в зоне аварии, не имели представления о радиоактивном заражении атмосферы и земли и тем более — о степени собственного поражения и последствиях, к которым это могло привести.

Но народ не желает мириться с таким подходом к проблеме, и уже были возбуждены сотни судебных дел. Семьи умерших вскоре после аварий, изображенных в официальной прессе как незначительные происшествия, начали борьбу за свои права.

Пока не будет положен конец порочной практике умолчания, число жертв атомных инцидентов будет возрастать.

Использование атомной энергии чрезвычайно выгодно в силу дешевизны и обилия топлива, так что правительства разных стран мира вряд ли откажутся от нее.

Но то обстоятельство, что в мире до сих пор не уделяется должное внимание научным разработкам по методике предотвращения аварий, грозит нам в будущем еще большими бедами.

КАСЛИ, ЧЕЛЯБИНСКАЯ обл., СССР 1957 год

В 1957 году (точная дата неизвестна) около города Касли на Урале произошел взрыв на свалке ядерных отходов. В связи с секретностью, долгое время окутывавшей это событие, причина взрыва осталась тайной. Ученые полагают, что начало катастрофе положил взрыв, вызванный химической или тепловой реакцией. По слухам, сотни людей погибли и десятки тысяч пострадали.

Эта ядерная катастрофа была поистине глобальной и, возможно, самой серьезной катастрофой в мире, но до сих пор данные о ней отсутствуют в мировой официальной статистике, а советское правительство долгое время отрицало даже сам факт взрыва.

Центральное разведывательное управление США, которое знало о происшествии, тоже не допускало никакого упоминания о нем и в течение 20 лет не признавало, что катастрофа произошла. Лишь принятие закона о свободе информации вынудило ЦРУ открыть досье, касающееся данного события.

Ученый Жорес Медведев в подробном исследовании сопоставил разрозненные сведения и, эмигрировав в 1976 году на Запад, первым принес туда известие о катастрофе.

В статье под заголовком «Два десятилетия диссидентства», опубликованной в британском журнале «Нью Сайентист», доктор Медведев рассказал о «грандиозном взрыве, похожем на извержение вулкана», который произошел близ города Касли, или Кыштыма, как его назвал Медведев.

«Процессы, происходившие внутри огромного количества сваленных радиоактивных материалов, привели к их перегреву, — говорилось в статье. — Несметное количество радиоактивной пыли и мелких частиц взрывом взметнуло высоко в небо.

Десятки тысяч людей оказались в зоне выпадения радиоактивных осадков и получили значительные дозы облучения. Сотни пострадавших скончались в ужасных мучениях, однако точные сведения об этом никогда не публиковались. Огромная территория площадью в 50 км², где произошла катастрофа, все еще считается опасной для проживания, и доступ туда закрыт».

Реакция официальных советских органов была быстрой и негативной. ТАСС отрицал все факты, о которых говорил Медведев. Сэр Джон Хилл, председатель британского управления по атомной энергии, написал письмо в газету «Таймс», в котором назвал рассказ Медведева «чепухой».

Но месяц спустя Лев Тумерман, другой эмигрант из России, написал в газету «Джерусалем Пост» письмо, где рассказал о путешествии по Уралу в 1960 году, когда ему довелось побывать в местах, о которых упоминал Медведев. «По обеим сторонам дороги видна была лишь мертвая земля, — писал Тумерман, — никаких деревень, никаких городов, лишь кое-где возвышались печные трубы уничтоженных домов; не было видно ни пастбищ, ни возделанных полей, ни домашних животных, ни людей... Ничего».

Дорожные знаки запрещали остановку и диктовали проезд с максимальной скоростью на отрезке трассы длиной в 30 км.

«Огромнейший район, сотни квадратных километров, был превращен в совершеннейшую пустошь», — подводил итог Тумерман.

Наконец, в 1979 году доктор Медведев опубликовал книгу «Ядерная катастрофа на Урале». В ней он цитировал советских ученых, которые после катастрофы проводили в той местности исследования растительного и животного мира, а также наблю-

дали за погодными циклами. Данные указывали на то, что здесь действительно произошел мощный взрыв и последующее сильное радиоактивное заражение местности.

Через несколько недель Национальная лаборатория в Оук-Ридж выпустила заявление, в котором подтверждала сообщения советских ученых и констатировала, что взрыв привел к заражению целой системы из 14 озер и что 30 небольших городов, обозначавшихся на советских картах Южного Урала до 1957 года, перестали существовать на более поздних картах.

Репортеры, работавшие с рассекреченными материалами ЦРУ, обнаружили подтверждение фактов взрыва в показаниях лиц, его переживших.

Свидетели описывали взрыв огромной силы, потрясший землю и поднявший в воздух тучи красной пыли, которая затем осела на листья и траву. Очень скоро листья на деревьях свернулись и опали, а трава пожухла. Власти закрыли все продовольственные магазины в Каменск-Уральске, а припасы доставили на поездах и грузовиках лишь через два дня. Люди стояли в длинных очередях, что живо напоминало годы войны.

Однако это было лишь начало. Когда последствия радиации дали о себе знать, люди в Каменск-Уральске пришли в ужас, так как многие из них были внезапно поражены неизвестными болезнями.

«Дома в сельской местности сжигали, чтобы помешать прежним владельцам вернуться в них, — рассказывал один из свидетелей, — а выселяемым людям не разрешали брать ничего, кроме одежды, надетой на них».

Другой свидетель последствий взрыва говорил: «Очень часто в то время обсуждали вопрос, что опаснее употреблять в пищу — рыбу или раков, ведь все реки были заражены. Сотни людей скончались, а огромные территории оказались надолго зараженными радиоактивными элементами».

Официальные лица США стремились спустить дело на тормозах, поскольку стал затрагиваться вопрос о безопасности хранения ядерных отходов вообще. Несмотря на предупреждения о большом риске, связанном с устройством ядерных свалок, Ричард Корригэн, представитель администрации президента Форда, писал в «Нэшнл Джорнел» в августе 1979 года: «Русские не знают, что делают, а мы знаем».

Заявление звучало бодро и уверенно, но не имело под собой серьезных оснований, если учесть аварию в английском городе Уиндскейле в 1957 году и две предстоящие катастрофы большого масштаба: на «Тримайл-Айленде» и в Чернобыле.

УИНДСКЕЙЛ, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ 10 октября 1957 года

Завод в Уиндскейле, местечке в графстве Камберленд на северо-западе Англии, недалеко от Ливерпуля, производил плутоний для ядерных реакторов и атомных бомб. Завод получал энергию с атомной электростанции в Колдерхолле и считался образцовым, экологически чистым производством.

В октябре 1957 года там произошла одна из первых ядерных аварий не только в Великобритании, но и во всем мире, открывшая счет сотням подобных происшествий и катастроф.

Результатом ядерных аварий обычно является утечка радиоактивных веществ в атмосферу и загрязнение больших территорий. Но в 1957 году мир еще не понимал опасности и относился к ней с наивным спокойствием. Пресса уделила этой аварии совсем мало внимания.

И только случившиеся позже крупные аварии, последствия которых становились все значительнее, открыли человеку глаза на то, чем грозит ядерная катастрофа.

10 октября 1957 года в 16:15 перегрелся отсек № 1 хранилища урана. Когда его температура превысила определенную величину, он начал испускать радиоактивный Йод-131. Произошла утечка в атмосферу как этого вещества, так и частиц окисленного урана. Штабель раскалившихся докрасна контейнеров с ураном обнаружили только через 15 минут.

Администрация завода попыталась справиться с аварийной ситуацией собственными силами и направила для тушения пожара команду рабочих в противогазах и защитных костюмах, снабженных огнетушителями с углекислотой.

Но попытка не удалась, так как пожар отличался от обычного. На завод срочно вызвали работников службы технической безопасности, отдыхавших после смены дома. Одновременно были перекрыты все дороги, ведущие к заводу. К 17:15 специалисты по технической безопасности сделали специальное заявление для прессы, в котором утверждали, что основная опасность миновала.

К 9 часам утра 11 октября было принято решение заливать пожар водой. Два сотрудника администрации завода и начальник местной пожарной охраны втащили брандспойт на куполообразную крышу хранилища и нацелили его на очаг пожара. При этом никто не знал, что может случиться при попадании

воды на раскаленный уран, поэтому рабочим, находившимся на заводской территории, приказали спрятаться за стальными и железобетонными укрытиями.

К счастью, вода сделала свое дело, и пожар прекратился, но в атмосферу поднялись большие облака радиоактивного пара. Никто не придавал этому особого значения. Все посчитали, что если не произошло взрыва или плавления урана, то самое худшее позади.

В середине дня 11 октября почти все 3 тыс. рабочих завода и близлежащей атомной электростанции в Колдерхолле были отправлены домой. Они получили дозу радиоактивного облучения, и власти признали необходимым более детально изучить ситуацию. Местность в радиусе 350 км вокруг завода подверглась значительному загрязнению радиоактивным Йодом-131, и с 2 часов ночи полиция начала объезжать фермеров Камберленда и предупреждать о том, что коровье молоко может содержать радиоактивные элементы в значительных дозах.

Ко вторнику 15 октября зона запрета на использование молока была расширена с 36 до 520 км² и охватила 600 молочных ферм. До конца октября каждый день в Ирландское море выливалось около 140 тыс. л молока стоимостью 11 тыс. долларов. Вывоз молока из зараженной зоны был запрещен.

К сожалению, дело на этом не закончилось. Власти конфисковали сотни голов крупного рогатого скота, коз и овец, животные были застрелены, а туши их погребены. Все фермеры, производившие забой скота на мясо, обязаны были посылать их щитовидные железы на экспертизу в Комиссию по атомной энергии.

Фермеры, жившие в окрестностях завода, позже рассказали прессе о своих наблюдениях: еще до аварии отмечалось повышенное количество бесплодности скота, при котором две трети коров оставались яловыми.

Вскоре стала очевидной ошибка экспертов, решивших, что радиоактивный Йод-131 выпал в море, так как приборы регистрировали значительное увеличение радиоактивности в атмосфере.

Несколько месяцев спустя на международной конференции в Женеве британские представители признали, что, кроме 20 тыс. кюри Йода-131, в атмосферу над Англией и Северной Европой было выброшено около 700 кюри цезия и стронция. Доза йода в 1400 раз превышала уровень загрязненности этим элементом после случившейся позже аварии на американской АЭС «Тримайл-Айленд».

Все это время в 350-километровой зоне вокруг плутониевого завода не велось никаких официальных наблюдений за здоровьем населения, но работник местного отдела здравоохранения Фрэнк Мэдж, используя счетчик Гейгера, получил тревожные показатели высокого уровня радиации во мхах и лишайниках. Британская комиссия по атомной энергии воспрепятствовала опубликованию этих данных.

В европейских странах частными лицами и неправительственными организациями также были проведены некоторые наблюдения. Они убедительно доказали связь аварии на заводе в Уиндскейле с увеличившейся детской смертностью.

Харви Вассерман и Норман Соломон в книге «Убийство собственных детей» привели мнение доктора Эрнеста Стернгласса, расценившего аварию в Великобритании как равную взрыву небольшой атомной бомбы.

В 1981 году в январском номере журнала «Хелс физикс джорнэл» была опубликована статья британского ученого Э. Д. Уильямса, в которой, в частности, говорилось о том, что «люди, употреблявшие в пищу рыбу, пойманную в местах, где выпали радиоактивные осадки из Уиндскейла, накопили в своем организме большое количество цезия». К 1990 году в окрестностях Уиндскейла было зарегистрировано 33 смерти от рака, прямой причиной которых явилась авария, происшедшая в 1957 году.

МИДЛТАУН, шт. ПЕНСИЛЬВАНИЯ, США 28 марта 1979 года

Ошибка персонала, вызванная конструктивными недоработками оборудования, привела к самой серьезной ядерной аварии в истории США. Погибших и пострадавших непосредственно во время нее не было. Данные о влиянии радиации на детскую смертность и на развитие эмбрионов пока не опубликованы. Пока что основным последствием аварии явилось сокращение расходов на национальную программу строительства АЭС.

Эта авария произошла на одной из относительно недавно сооруженных атомных электростанций. Второй блок АЭС «Три-майл-Айленд», принадлежавшей фирме «Метрополитен Эдисон Компани» и расположенной на острове посредине реки Саскуэханны, вступил в строй 28 декабря 1978 года.

В письме президенту Джимми Картеру известный защитник прав потребителей Ральф Найдер писал, что компания поторопилась запустить АЭС на полную мощность, чтобы получить 40 млн. долларов налоговых льгот. Тот факт, что во время разгонки реактора случались механические неполадки, совершенно не насторожил руководство компании.

Найдер был и остается убежденным противником использования атомной энергии, и это обстоятельство, несомненно, значительно повлияло на объективность его оценки, но все же в его обвинениях есть и огромная доля истины. Ведь спустя всего три месяца после ввода в действие второго энергоблока его генератор начал давать сбои в работе, что привело к утечке радиации и заражению огромной территории. Лишь чудом удалось избежать расплавления активной зоны реактора — самой страшной аварии, какая только может случиться на АЭС.

В среду 28 марта 1979 года в 3:58 утра имела место первая неполадка в цепочке последующих неисправностей, которые шли по нарастающей, пока не закончились серьезной аварией, — сломался насос, подававший пар на лопасти турбин. Эта поломка, в свою очередь, привела к выходу из строя другого насоса, от которого зависела циркуляция воды в основном контуре охлаждения реактора. Температура в активной зоне реактора стала расти. Открылся предохранительный клапан, установленный для сброса давления в случае роста температуры. В реакторе была растоплена защитная оболочка на некоторых топливных стержнях, но урановое топливо осталось цело.

К этому времени на центральном пульте управления заливались звонки и мигали красные лампочки, оповещая о неисправности. Однако операторы этой смены не проходили соответствующих тренировок по аварийным ситуациям и поэтому начали принимать ошибочные решения. А система продолжала давать все более серьезные сбои.

Клапан сброса давления не закрылся, как положено, после того как давление в активной зоне пришло в норму. Оно продолжало падать и снизилось до такой степени, что вода стала превращаться в пар. Пытаясь исправить положение, один из операторов совершил грубую ошибку.

Он открыл вентиль, и вода из основного контура пошла в емкость с уже отработанной водой. Давление возросло, но запорная арматура не выдержала, и 200 тыс. л радиоактивной воды из емкости хлынули в реактор и заполнили его до отметки 3 м.

За первой ошибкой почти сразу же последовала и вторая:

оператор отключил автоматически включившийся аварийный контур охлаждения активной зоны.

Во вспомогательном здании вышел из строя насос, и помещение залило радиоактивной водой, быстро превращавшейся в пар. Через несколько секунд облако радиоактивного пара вырвалось в атмосферу через вентиляционную шахту.

Смена операторов, дежурившая в ту ночь, потеряла почти три часа, пытаясь взять аварию под контроль своими силами. Только в 7 часов утра власти штата были уведомлены о случившемся, но прошел еще целый час, прежде чем губернатор объявил чрезвычайное положение.

Но даже чрезвычайное положение было, скорее, условной мерой, потому что власти боялись возникновения паники среди населения. Маргарет Рейли, сотрудница Пенсильванского управления по защите населения от радиации, для успокоения населения даже уподобила утечку радиации «укусу мошки». Это была весьма серьезная недооценка ситуации.

При этом власти прекрасно знали, что уровень радиации внутри здания, где размещался поврежденный реактор, уже составлял 500 тыс. миллирентген в час. Для человека без средств защиты это смертельная доза. Датчики, установленные в 30 м от вентиляционной трубы, из которой шли клубы радиоактивного пара, показывали по бета- и гамма-излучению уровень в 365 миллирентген в час.

Три месяца спустя Альберт Гибсон, начальник отдела радиационной опасности, принимавший участие в составлении отчета об аварии на «Тримайл-Айленде», утверждал: «Все дозиметры в вентиляционной шахте, откуда исходило до 80% радиации в то утро, просто зашкаливало. Беда в том, что они и не были рассчитаны на аварии такого масштаба».

Кроме бета- и гамма-излучений, были зарегистрированы выбросы стронция и Йода-131, которые выпали на луга, где паслись коровы, и попали в молоко, часть которого была отправлена потребителям.

В четверг из хранилища АЭС в реку Саскуэханна было сброшено почти полтора миллиона литров воды, содержащей Ксенон-133 и Ксенон-135, а официальные лица из федеральных ведомств заверили общественность, что проводимые мероприятия «не представляют никакой опасности для людей, живущих в нижнем течении реки».

К вечеру 29 марта пробы воды и почвы, взятые на территории четырех районов, подвергшихся заражению, показали, что уровень радиации значительно возрос. Администрация АЭС при-

знала, что прежние прогнозы оказались неверными и из 36 тысяч топливных урановых стержней расплавилось от 180 до 300 штук.

30 марта в 9 часов утра Пенсильванское управление по чрезвычайным ситуациям сообщило, что на АЭС произошел еще один неконтролируемый выброс радиоактивного пара.

Уровень радиации внутри реактора был очень высок, а это вызвало резкое повышение температуры, и в некоторых местах молекулы воды стали распадаться на водород и кислород. Начал формироваться большой водородный пузырь, и его дальнейший рост сильно затруднил циркуляцию воды в основном контуре охлаждения, что могло привести к расплавлению активной зоны.

31 марта губернатор Ричард Торнберг выпустил обращение, в котором беременным женщинам и маленьким детям рекомендовалось эвакуироваться за пределы зоны радиусом в 8 км от АЭС «Тримайл-Айленд». Одновременно власти заявили, что тотальная эвакуация не понадобится.

В 23 школах детей отвели из классов в школьные столовые и приказали не открывать окна. Из этих импровизированных сборных пунктов школьников повезли в герметично закупоренных автобусах в другие школы, находившиеся на расстоянии 15–20 км от АЭС. «Было очень жарко и душно, потому что окна в автобусе не открывались», — рассказывал девятилетний школьник Ким Харди из Эперса, населенного пункта, находившегося в пределах восьмикилометровой зоны. Только после завершения эвакуации школьников родителей проинформировали об их местонахождении.

Люди очень боялись, но паники не наблюдалось. Правда, в Гаррисбурге кто-то включил сирену воздушной тревоги. В результате служащие городских учреждений и контор в ужасе высыпали на улицу, чем создали помеху транспортному движению. В сообщении губернаторской канцелярии тревога объяснялась технической неисправностью или излишним рвением сотрудников гражданской обороны, стремившихся как можно лучше выполнить директиву губернатора Торнберга.

Города, расположенные поблизости от АЭС (такие, как Голдборо), опустели. Маленький ручеек сельских жителей к пятнице 30-го превратился в бурный поток. У бензоколонок выстроились нескончаемые вереницы машин; телефонные линии и АТС были страшно перегружены, дозвониться куда-либо стало невозможно.

В районе вокруг Мидлтауна было развернуто пятнадцать пунктов по приему и распределению эвакуированных.

Тем временем специалисты АЭС напряженно наблюдали за водородным пузырем, ломая голову, как справиться с этим осложнением.

Существовало несколько возможных решений: дать ему спуститься на дно реактора, для чего понизить уровень воды или запустить реактор и вызвать распад пузыря под действием пара. Однако эта мера грозила вызвать расплавление активной зоны реактора.

Ученые и инженеры все-таки нашли выход и с помощью вентиляции 31 марта избавились от водородного пузыря. Затем был полностью заглушен реактор. Основная опасность миновала.

9 апреля комиссия по надзору за ядерными объектами объявила, что ситуация на АЭС нормализовалась и беременные женщины и дети могут возвратиться домой. Но небольшие утечки радиации в атмосферу все же продолжались, и показания дозиметров несколько превышали допустимый уровень.

Открылись школы, государственные и муниципальные учреждения, а в частях гражданской обороны было отменено состояние боевой готовности. Прошло еще несколько месяцев, прежде чем реактор был окончательно охлажден и заглушен, и опять в ходе работы специалисты столкнулись с ненадежностью показаний приборов.

10 апреля президент Картер заявил о поддержке программы развития атомной энергетики, несмотря на аварию на «Три-майл-Айленде». Он добавил, что страна нуждается в данной программе и его администрация будет всячески поддерживать соответствующий проект в Конгрессе.

На этом дело не закончилось — теперь начали искать виновных в аварии.

11 мая 1979 года комиссия по надзору за ядерными объектами опубликовала доклад, где вся вина возлагалась на операторов АЭС, которые, по мнению комиссии, превратили небольшую поломку в аварию крупных масштабов, неправильно оценив происходящие в реакторе процессы. Неполадки в приборах были отодвинуты на второй план.

Действительно, все началось с того, что одни операторы забыли открыть некоторые вентили, а другие просмотрели эту оплошность. Они ориентировались в основном на индикаторы давления воды, которые давали неверные цифры. Правда, по показаниям других приборов можно было установить нарушения в привычном ритме работы реактора, но операторы этого

не сделали. Они допустили целый ряд ошибок, приведший к расширению аварии.

В конце доклада комиссия все-таки сняла с операторов часть обвинений и признала, что «при конструировании приборов и проектировании центрального пульта управления был в недостаточной мере учтен человеческий фактор».

В феврале 1984 года «Метрополитен Эдисон Компани» признала себя виновной в том, что до аварии использовала неточные и несовершенные методы тестирования персонала для отбора на работу во второй энергоблок. 17 служащих компании подверглись различным административным взысканиям — среди них бывший вице-президент, начальники смен, операторы пульта управления, старшие смены и менеджеры — за подделку результатов тестирования. Наказания варьировались от выговоров в приказе до денежного удержания в размере двухнедельной зарплаты.

Еще один аспект аварии на АЭС «Тримайл-Айленд» — это ее продолжающееся воздействие на жителей близлежащих районов.

Когда она грянула, оказалось, как и во всех аналогичных случаях, что не существует плана эвакуации. Сообщения, сделанные во время и после аварии, содержали полную или частичную дезинформацию, и такие действия нельзя оправдать ссылками властей на желание избежать паники. А аналогия с «укусом мошки» кажется просто безнравственной в свете фактов, обнаруженных учеными и следователями спустя некоторое время после аварии.

Хотя комиссия по надзору за ядерными объектами и продолжала утверждать, что авария на АЭС «Тримайл-Айленд» лишь незначительно повлияла на увеличение радиационного фона, некоторые ученые абсолютно с этим не согласны. Так, доктор Эрнест Стернгласс, профессор радиологии медицинского факультета университета в Питсбурге, в своем докладе, прочитанном на Пятом конгрессе инженеров и архитекторов, состоявшемся в 1980 году в Тель-Авиве, констатировал, что статистика двух госпиталей, Гаррисбергского и Св. Духа, показывает увеличение детской смертности в местностях, прилегающих к «Тримайл-Айленд». Если в феврале-апреле она составляла шесть смертей в месяц, то в мае-июле 1979 года подскочила до двенадцати.

Далее доктор Стернгласс заметил, что данные Американского бюро гражданской статистики говорят о том, «что фактическая смертность в Пенсильвании превысила ожидаемую на 242 пункта, а в целом по северо-восточным районам США

показатель оказался на 430 смертей выше обычного». Он связал данный факт с тем обстоятельством, что во время аварии реактора в атмосферу было выброшено большое количество Йода-131.

Доктор Стернгласс сообщил также, что, согласно информации, полученной от следователя комиссии по надзору за ядерными объектами Джозефа Хендри, в районах, где выпали осадки из облака радиоактивного пара, излучение составляло около 120 миллирентген в час. Такая доза легко может причинить серьезный ущерб развитию эмбриона в чреве матери.

В дополнительное подтверждение своих тезисов доктор Стернгласс сказал, что от облучения Йодом-131 пострадали также люди, бывшие в Сиракузах, Рочестере и Олбани, штат Нью-Йорк, в тот день, когда над этими местами двигалось облако радиоактивного пара. В каждом из этих городов было отмечено повышение детской смертности.

«Моя дочь серьезно заболела, — рассказывала Векки Миз из Мидлтауна на заседании комиссии. — Три дня подряд у нее был понос, сильные головные боли, и она стала совсем вялой. Я не знала, что делать. Моя малышка все время простужается и страдает от свищей. Если это происходит не из-за аварии на «Тримайл-Айленд», тогда скажите мне, что вдруг случилось с моей дочуркой».

Случаи смерти от рака щитовидной железы (особенно восприимчивого к Йоду-131 органа) в районе Мидлтауна регистрируются и расследуются как отдельными специалистами, так и общественными организациями. Прямую связь трудно установить, однако люди, подвергшиеся воздействию радиации, возлагают вину на аварию 1979 года. Некоторые больные подали на «Метрополитен Эдисон Компани» в суд.

Причина, по которой интерес к давнему происшествию не ослабевает, еще и в том, что авария оказала влияние на развитие ядерной энергетики в Америке. Ранее активисты антиядерного движения мало проявляли себя, но в мае 1979 года к Капитолию в Вашингтоне пришла толпа в 60 тысяч демонстрантов. Они требовали прекращения строительства новых и закрытия уже действующих электростанций в Соединенных Штатах.

Бедствие на «Тримайл-Айленде» послужило толчком к расширению антиядерного движения, которое после Чернобыльской катастрофы приняло грандиозный размах. Результатом такой деятельности стало закрытие АЭС в Шореме на острове Лонг-Айленд и прекращение строительства новых АЭС по всей стране в 80-е годы.

ЦУРУГА, ЯПОНИЯ

8 марта 1981 года

Цуруга — город на западном побережье Японии — находится на той же широте, что и Токио, в нем проживает 60 тыс. человек.

В начале весны 1981 года на атомной электростанции, сооруженной рядом с городом, произошел целый ряд неполадок. Японская комиссия по атомной энергии, точно так же, как и комиссии в США и Великобритании, затратила едва ли не больше времени и сил на дезинформацию общественности, чем на действительное расследование инцидентов.

8 марта из хранилища отходов, примыкавшего к главному зданию станции, произошла утечка большого количества радиоактивных материалов. Однако первые сообщения в газетах появились лишь 18 апреля, через месяц с лишним после того, как 16 т жидких отходов вылилось в залив Вакаса, являющийся частью Японского моря.

В коротком газетном сообщении от 18.04.1981 скупо констатировалось, что через трещину в трубопроводе или самих емкостях часть жидких отходов просочилась в систему общей канализации, а оттуда — в залив Вакаса.

Вскоре после этого Министерство внешней торговли и промышленности опубликовало данные об анализе образцов морской растительности, взятых рядом с канализационными трубами, концы которых погружались в воду у берега. Было установлено, что уровень радиации в образцах в десять раз превышает норму. От информационного агентства Киодо Ньюс поступило еще более тревожное сообщение о том, что количество Кобальта-60, обнаруженного в морских водорослях и в почве рядом с АЭС, в 5 тыс. (!) раз превышает предыдущий показатель.

Прошло еще время, пока 21 апреля, через шесть с половиной недель после утечки, японская комиссия по атомной энергии сделала первое официальное заявление, в котором признавала, что некоторое количество жидких отходов действительно затопило пол в нескольких помещениях. Далее в заявлении сообщалось, что 56 рабочих, собиравшие жидкость в ведра с помощью тряпок, подверглись облучению, но значительно меньше, чем официально установленный уровень.

Министерство торговли и промышленности немедленно опорило данную оценку и предупредило, что администрации АЭС может быть предъявлено обвинение в преступной халатности.

Через два дня руководство АЭС также сделало заявление, в котором уже давалась более подробная информация, ранее утаивавшаяся, как сказал представитель энергетической компании, из-за «повышенной чувствительности японцев ко всему, что связано с атомной энергией».

В отчете, представленном компанией, причиной аварии называлась забывчивость оператора, не закружившего вентиль. Вода, переполнив емкость с жидкими радиоактивными отходами, вытекла на пол, а оттуда попала в обычную канализацию для нерадиоактивных отходов.

Акира Махида, генеральный директор АЭС, попытался принизить значение происшествия, сравнив его с аварией на АЭС «Тримайл-Айленд». «Наши неполадки не идут ни в какое сравнение со случаем на американской АЭС», — заявил он журналистам на пресс-конференции. Он признал, что главной ошибкой было несвоевременное уведомление властей об инциденте.

Довольно быстро последовали и другие разоблачения. Оказалось, что еще в январе 45 рабочих подверглись облучению, когда точно так же прорвало трубопровод. Выяснилось, что со времени открытия АЭС в 1970 году на ней произошла 31 авария.

Рыба, пойманная в море, была изъята из торговой сети, хотя истинный уровень зараженности того участка Японского моря оставался неизвестным.

Несколькими годами позже в этом районе моря в сети стали попадаться рыбы-мутанты, что указывало на то, что действительный уровень радиоактивной загрязненности был выше названного официальными источниками. Японские власти не могли забыть скандал 1954 года. Тогда 23 рыбака на шхуне «Счастливого дракона» оказались жертвами сильного излучения, после того как американцы провели испытания водородной бомбы на атолле Ронгелап, входящем в архипелаг Маршалловых островов.

В мае председатель правления и президент японской комиссии по атомной энергии подали в отставку, взяв на себя ответственность за аварию. Официальные органы, проводившие расследование, пришли к выводу, что вина в инциденте лежит на операторе; свою роль сыграли также неисправное оборудование и недостатки в конструкции АЭС.

Этот случай остается первым и последним в Японии, но настораживает факт, что халатность и утаивание аварии произошли в стране, являющейся лидером научно-технического прогресса, да еще и пережившей атомную бомбардировку.

ПРИПЯТЬ, УКРАИНА, СССР 26 апреля 1986 года

В этот день случилась самая страшная ядерная катастрофа в истории человечества. На Чернобыльской АЭС в украинском городе Припять, расположенном в 110 км севернее Киева, в результате ошибок при проведении испытаний систем реактора произошел взрыв. Радиоактивное облако пролетело над западными областями Советского Союза, странами Восточной Европы и Скандинавии.

31 человек погиб от взрыва и последовавшего за ним пожара, более 100 тыс. жителей было эвакуировано из зоны вокруг АЭС радиусом в 30 км. Однако точное количество погибших и пострадавших еще предстоит подсчитывать долгие годы, если не десятилетия.

О Чернобыльской ядерной аварии написано огромное количество статей и книг, снято несколько документальных фильмов. Широкой публике хорошо известны многие детали этой аварии, поэтому мы ограничимся лишь изложением основных фактов.

«На Чернобыльской атомной электростанции произошла авария, в результате которой поврежден один из реакторов. Принимаются меры к ликвидации последствий аварии. Пострадавшим оказывается помощь. Для расследования причин аварии создана правительственная комиссия».

Такое по-деловому краткое, но совершенно неинформативное заявление советского правительства последовало через два дня после того, как на Чернобыльской АЭС взорвался реактор.

К тому времени информация о катастрофе и ее последствиях уже просочилась из Советского Союза на Запад, как ни старалась официальная Москва замолчать этот инцидент. Радиоактивная пыль, гонимая ветром, быстро достигла Восточной Европы и Скандинавии, а затем Западной Европы и остальных стран мира, включая США.

К моменту катастрофы в Чернобыле действовало четыре энергоблока мощностью по 1000 МВт каждый, это была одна из самых крупных и старых советских АЭС, снабжавших электроэнергией гражданские предприятия и города.

Строительство атомной станции началось в семидесятых годах. Первый реактор вошел в строй в 1978 году, реактор № 2 — годом позже, третий реактор ввели в строй в 81-м. На момент аварии велось строительство пятого и шестого блоков.

25 апреля в час ночи операторы энергоблока № 4, вошедшего в строй в 1984 году, начали уменьшать мощность реактора для проведения испытаний. Целью исследований было определение количества остаточной энергии, которую продолжают производить турбина и генератор после остановки реактора. Полученные результаты позволили бы инженерам точно знать, сколько времени смогут работать турбины и генератор, если вдруг возникнет чрезвычайная ситуация и реактор придется заглушить. Проводимый тест был вполне обычным. Необходимо было закрыть вентили на главном паропроводе между реактором и турбиной. Подача пара к лопастям турбины при этом, естественно, прекращается, но ротор по инерции еще вращается. В это время происходит замер энергии, вырабатываемой с момента прекращения подачи пара до остановки ротора турбины.

Во время тестирования реактор продолжал производить пар, но его мощность должна была постепенно снижаться почти до минимума. Произведенный во время эксперимента пар можно было выпустить, открыв задвижку на обводной трубе, или превратить обратно в воду, запустив его для конденсации в основной контур охлаждения.

Для повторения испытания операторам следовало открыть вентили на паропроводе, ведущем к турбине, и закрыть их на обводной трубе.

Основная сложность заключалась в избегании процессов пертурбации, которые могли произойти в работающем реакторе.

При резком возрастании давления должна была автоматически сработать аварийная система отключения реактора, а при сбросе давления включалась система заполнения реактора водой из аварийного контура охлаждения.

Отсюда видно, что эксперимент был опасным, и никто не мог с уверенностью сказать, как поведет себя реактор в таких обстоятельствах.

И все же операторы Чернобыльской АЭС начали эксперимент, не останавливая реактора и отключив все автоматические системы аварийного обеспечения безопасности.

Это звучит неправдоподобно, но именно так было сделано в 2 часа ночи, когда мощность реактора снизилась до 7%.

Аварийный контур охлаждения был выключен, а затем отсоединены система регулирования мощности и система аварийного автоматического отключения реактора.

То, что сделали операторы, было грубейшим нарушением правил техники безопасности, но и до них, и после них это делалось и делается на других ядерных объектах во всем мире.

Испытания продолжались весь день и вечер. А тем временем в реакторе уже шли пертурбационные процессы.

В ходе испытаний один из операторов получил с компьютера распечатку, в которой прямо указывалось на создание крайне опасной ситуации перегревания реактора и необходимости его отключения. Оператор проигнорировал предупреждение.

Контрольные стержни были выведены из активной зоны, и мощность реактора упала ниже минимума, установленного инструкцией. Температура внутри реактора стала расти, что привело к выделению ксеноновых газов.

В субботу 26 апреля в 1:22 ночи эти же операторы зафиксировали по показаниям приборов снижение мощности до такого уровня, когда автоматически срабатывает аварийная система контроля, заглушающая реактор. Но система была отключена.

Вот здесь следовало остановиться, работники же продолжали эксперимент.

Это был переломный момент, еще можно было предотвратить катастрофу, но, не желая видеть очевидное, операторы с необъяснимым упорством продолжали свою преступную деятельность.

Через одну минуту и сорок секунд реактор взорвался. С громким хлопком контрольные стержни начали падать в активную зону. Тогда операторы, наконец, поняли, что происходит, и отчаянно попытались остановить падение остальных контрольных стержней, которое могло вызвать неуправляемую цепную реакцию. Внутри реактора под воздействием радиации перегретая вода стала распадаться на молекулы, вступили в реакцию графитовые оболочки. Теперь ничто не могло остановить процесс.

Под действием силы тяжести контрольные стержни продолжали падать один за другим. Операторы всеми силами старались выправить ситуацию, но было поздно. Через двадцать секунд топливо атомизировалось, и три мощных взрыва потрясли здание энергоблока — был уничтожен верх реактора. Стальная крышка весом в 1000 т ракетой взвилась в воздух, обнажив соединенные с ней каналы, где содержалось ядерное топливо. Таких каналов было 1661. Как сказал доктор Герберт Каутс, глава отдела ядерной энергии Брукхейвенской национальной лаборатории на Лонг-Айленде, «эти каналы можно сравнить с тысячью гаубиц, направленных в небо».

Излучение ядерных «гаубиц» было просто чудовищным, их энергия создала и выстрелила в небо огромный огненный шар. Загорелся графит, реактор стал неуправляемым и начал плавиться.

Пламя достигло высоты в 300 м. Операторы, находившиеся

внутри здания, были обречены. По всему комплексу АЭС прозвучали сирены тревоги, предупреждая 4500 рабочих и инженеров, находившихся в других энергоблоках.

За несколько километров от места катастрофы испуганное население Припяти наблюдало за гигантским фейерверком. Мелкие раскаленные радиоактивные обломки высоко взвивались в ночное небо, ветры разносили их по всей округе, заражая радиацией огромную территорию на стыке границ России, Украины и Белоруссии.

До того, как пожар был локализован и ситуация стабилизировалась, в атмосфере оказалось от 100 до 150 кюри радиации. Радиоактивной пылью, распространившейся после взрыва в Чернобыле, оказался поражен, хотя и в значительно меньшей степени, практически весь земной шар. Более всего пострадали юго-восточные области Белоруссии и юго-запад России, так как ветер целую неделю дул именно в эту сторону.

Реактор продолжал гореть, а в это время спасательные команды вытаскивали трупы из-под обломков и срочно увозили облученных. Попытки пожарных, чьи ноги утопали в расплавленном битуме, бороться с огнем не давали результатов. Что касается эвакуации населения, то, как и во время других подобных происшествий по всему миру, с ней не торопились, пока ученые спорили о серьезности положения.

Наконец, в 13:50 27 апреля (через 36 часов после катастрофы) по местной радиосети населению Припяти было объявлено о начале немедленной эвакуации. Требовалось вывезти 40 тыс. человек, и для выполнения этой задачи было использовано 1100 автобусов. Часть транспорта прибыла из Киева. Во избежание паники решили отказаться от использования сборных пунктов. Через 2 часа 20 минут город совершенно обезлюдел.

Сельская местность вокруг Припяти представляла собой лесостепь, где находились небольшие деревни. Плотность населения была не слишком высока. Между Припятью и Чернобылем лежало Киевское водохранилище, куда впадала река Припять. Именно здесь и выпала большая часть радиоактивных материалов. Облучению подверглись не только немногочисленные сельские жители. Радиоактивное облако накрыло многие районы Гомельской и Могилевской областей Белоруссии. Грозная опасность нависла над двухмиллионным населением Киева, третьего по величине города СССР, снабжавшегося водой из водохранилища.

Тем временем на АЭС шли работы по остановке трех исправных реакторов. На 4-м блоке продолжал неудержимо бу-

шевать огонь. Четвертая часть всего радиоактивного выброса произошла за первые 24 часа пожара, длившегося восемь дней.

Вечером 28 апреля в Швеции был зарегистрирован необычайно высокий уровень в атмосфере ксенона и криптона. Шведские ученые, зная основное направление ветров, сделали вывод, что в СССР произошла крупная ядерная авария. Шведское правительство потребовало, чтобы Советский Союз неукоснительно выполнял международные соглашения, которые предусматривают немедленное уведомление других стран в случае ядерной аварии, угрожающей им радиоактивным заражением.

Лишь в 21:00 тем же вечером советское правительство выпустило первое краткое заявление, которое было процитировано в начале статьи и являлось образцом утаивания информации.

Но правда продолжала просачиваться наружу. 29 апреля советские дипломаты в Европе и Скандинавии установили контакты с неправительственными ядерными учреждениями и попросили поделиться опытом тушения графита. Агентство ЮПИ, придя в отчаяние от молчания официальных источников, процитировало слова одной киевлянки, беседовавшей с репортером по телефону: «Восемьдесят человек умерли сразу, а 2 тыс. скончались по пути в больницу. Вся Октябрьская больница в Киеве забита людьми, страдающими лучевой болезнью».

Один голландский радиолобитель сообщил о радиограмме, полученной из СССР: «Мы узнали, что расплавились не один, а два реактора. Они взорвались и горят. Погибло много сотен людей, тысячи подверглись облучению. Точное число неизвестно». Послание заканчивалось просьбой: «Пожалуйста, расскажите об этом всему миру. Нам нужна помощь».

Это явно расходилось с официальной версией событий, согласно которой погибло два человека и пострадало 197.

Уже более тяжелые радиоактивные элементы, те, которые не поддаются воздействию атмосферы и представляют угрозу для человеческой жизни, начали выпадать на Европу. Среди элементов, обнаруженных в радиоактивных следах, были Цезий-143 и Йод-131. Они легко усваиваются человеческим организмом и могут вызвать раковые заболевания.

С 30 апреля европейские страны стали принимать меры по защите своего населения. В австрийской земле Карингии матерям рекомендовали не выпускать на улицу маленьких детей. Польское правительство запретило продажу молока от коров на выпасе и приказало выдать таблетки йода младенцам, детям и

беременным женщинам, чтобы защитить щитовидную железу от насыщения Йодом-131. В Швеции власти предупредили людей, чтобы не пили воду из открытых источников и не пользовались водой из бочек для сбора дождя в загородных домах. Был также запрещен ввоз свежего мяса, рыбы и овощей из стран советского блока. Для западных граждан, которые работали или совершали туристические поездки в 350-километровой зоне катастрофы, срочно разработали эвакуационные планы. Группа американских студентов, обучавшихся в Киеве, вылетела на самолете через Москву и Лондон в США.

К 1 мая в официальных советских бюллетенях отмечалось, что 18 человек находятся в критическом состоянии и что пожар начинает утихать. Пытаясь уменьшить выброс радиации, части гражданской обороны начали сбрасывать с вертолетов в огромное обожженное жерло реактора мешки с мокрым песком. Уровень радиации внутри четвертого энергоблока был слишком высок, чтобы туда могли войти люди. Никакие костюмы не смогли бы защитить их.

Помощь из-за рубежа стала прибывать довольно быстро. Доктор Роберт Гейл, возглавляющий отдел по пересадке костного мозга, вылетел из Лос-Анджелеса в Киев 1 мая. Два дня спустя к нему присоединились его помощник доктор Ричард Чамплин и доктор Поль Терасаки, специалист по пересадке тканей. Их ожидала огромная работа по спасению пострадавших.

На уровень и распределение радиации влияло направление ветров. В Швеции уровень радиации был в некоторых местах в пять раз выше нормального. Следы Йода-131 были обнаружены в пробах дождевой воды даже в северо-западном Тихоокеанском регионе США, но загрязнение не представляло опасности.

К 5 мая советское правительство объявило, что вдоль берегов Припяти начато сооружение мощных дамб. Это должно было уберечь воду от радиоактивного заражения. В сообщении указывалось, что утечка радиации из 4-го энергоблока практически остановлена, хотя это совершенно не соответствовало действительности и распространение радиации продолжалось еще долго, по некоторым данным, даже после закрытия взорвавшегося реактора саркофагом. Национальная лаборатория в Ливерлюре, Калифорния, опубликовала в сентябре 1986 года доклад, где говорилось, что радиоактивное загрязнение почвы, воды и воздуха по всей планете произошло в результате взрыва реактора в Чернобыле.

Первый подробный отчет о катастрофе был опубликован в «Правде». В статье сообщалось, что в результате взрыва пожар

вырвался за пределы станции и это привело к выбросу радиоактивных элементов. Однако о величине выброса не говорилось ни слова.

Позже было установлено, что мощность выброса равнялась радиации от всех ядерных испытаний, когда-либо проводившихся на земле. В частности, выброс цезия — элемента, вызывающего рак и генетические нарушения, с периодом полураспада в 100 лет, в результате Чернобыльской катастрофы превышал 50%-ное загрязнение по нему от взрыва двух ядерных бомб, сброшенных на Японию в 1945 году, и всех ядерных испытаний, совершенных в 1986 году.

9 мая в Чернобыле начались грандиозные работы по заключению все еще дымящихся остатков реактора в бетонный саркофаг. Работа была чрезвычайно сложной — она включала в себя прорытие большого количества подземных тоннелей под дном реактора. Это было сделано, чтобы избежать так называемого «китайского синдрома», явления, когда расплавленная активная зона выходит за пределы реактора. В таком случае заражению подверглись бы грунтовые воды, а затем и все водохранилище. На первом этапе операции вертолетами в раскаленное жерло грозного чудовища были сброшены тысячи тонн песка, бора, глины, доломита и свинца. Затем его постепенно залили бетоном.

В середине мая украинские власти попытались, наконец, как-то защитить граждан от воздействия радиации. 15 мая были объявлены досрочные каникулы для 25 тыс. учеников начальных классов. Закрыли также и детские сады. Жителей Киева предупредили, чтобы они держали окна закрытыми, почаще мыли полы, тщательно мыли руки и волосы — тем самым уменьшая опасность радиационного загрязнения. А власти Белоруссии не сделали даже этого. Эвакуацию населения из районов, названных позже зоной полного отчуждения, в Белоруссии начали только 3 мая: правительство республики не хотело портить праздник. В июне прошла вторая стадия эвакуации, в результате которой были вывезены в безопасные районы 50 тыс. человек на Украине и 25 тыс. в Белоруссии.

Только 14 мая Михаил Горбачев официально подтвердил факт аварии, сказав в телевизионном выступлении, что «злые силы» радиации вырвались из-под контроля. При этом Горбачев не преминул обвинить западные страны, что авария была использована ими для «разжигания очередной антисоветской кампании».

Многих детей из зараженных областей привезли на отдых в

пионерские лагеря, расположенные по всей европейской части СССР от Подмосквья до Крыма. Более 60 тыс. детей и подростков присоединились теперь к первым эвакуированным из Припяти. Они еще живо помнили почерневший от огня и дыма 4-й энергоблок АЭС, что-то вроде тумана или туманного облака вокруг здания и рабочих в резиновых сапогах, поливавших водой землю около домов.

15 мая, в тот день, когда в школах прекратили занятия, радиоактивное облако, гонимое ветром над Белоруссией в направлении Скандинавии, вдруг круто повернуло и через несколько часов повисло над Киевом. Железнодорожные вокзалы и аэропорты осаждались огромными толпами испуганных людей — большинство из них составляли женщины и дети. Властям пришлось увеличить количество авиа- и железнодорожных рейсов.

По мере поступления из СССР более точной информации многие специалисты на Западе осознали, наконец, масштабы катастрофы, которая, без преувеличения, потрясла весь мир. Ханс Бликс, директор МАГАТЭ (Международного агентства по атомной энергии), подтвердил, что по меньшей мере 204 человека, включая персонал АЭС и пожарных, заболели лучевой болезнью 1–4-й степени. Правительственная газета «Известия» сообщила, что количество эвакуированных превышает 94 тыс. человек, а 31 человек уже умер.

Стало известно также, что еще за месяц до аварии один украинский журнал рассказывал о недостатках в работе персонала и о разного рода неполадках на Чернобыльской АЭС. Журналист упоминал и о недовольстве ее сотрудников. Добыча угля становилась все дороже, поэтому власти решили ускорить сдачу в эксплуатацию 4-го энергоблока, что и сделали в 1984 году. Было начато сооружение 5-го энергоблока, и поспешность строительства и ввода, по мнению многих, послужила основой для неполадок и катастрофы.

Но главную вину все-таки возложили на человеческий фактор. В июне «Правда» объявила, что директор и главный инженер АЭС уволены за грубые просчеты и недостатки в работе, способствовавшие возникновению аварийной ситуации. Других высших чиновников администрации АЭС обвинили в разных нарушениях дисциплины, от беспечности и халатности до дезертирства. Но истинный виновник — система — назван не был.

21 августа советское правительство опубликовало 400-страничный отчет комиссии по расследованию причин катастрофы. В нем, как и ранее, обвинялся персонал и говорилось, что по-

следствия взрыва на четвертом блоке будут ощущаться еще долгие годы. 26 августа два австрийских эксперта заявили, что от раковых заболеваний, вызванных радиацией, погибнет не менее 24 тыс. человек.

Как у любой ядерной аварии, у Чернобыльской пока нет завершения, и подводить черту рано. В 1999 году, когда писалась эта книга, Припять оставалась городом-призраком, жители которого уехали навсегда. Саркофаг, накрывший 171 т стужившегося и затвердевшего ядерного топлива, постепенно ветшает. Построенный в лихорадочной спешке, чтобы обуздать излучение, он прослужит лишь 25 лет, а его содержимое останется радиоактивным и, следовательно, будет представлять опасность еще в течение 150 лет.

Причудливо переплетенную массу застывшего ядерного топлива можно наблюдать в специальные перископы. По словам репортера «Нью-Йорк таймс», внутренности реактора напоминают «пещеру кошмаров». Огромные подтеки урановой магмы затвердели и приняли форму, как это называют рабочие, «ноги слона». И все это излучает радиацию страшной силы, но до поры до времени ее сдерживает саркофаг.

Помимо задачи сооружения нового гигантского саркофага, ученые, инженеры и рабочие столкнулись с проблемой более 800 захоронений других высокорadioактивных материалов, включая деревья, верхний слой почвы и даже целые дома. Некоторые из них находятся совсем близко к истокам Припяти, и если городу суждено когда-либо возродиться, захоронения тоже необходимо заключить в саркофаги или изолировать от внешнего мира при помощи глины, бетона и стали. Может быть, их следует дезактивировать. Но ученые считают, что пока слишком рано тревожить эти ядерные дебри.

В последние годы существования СССР некоторые союзные республики не раз требовали, чтобы три действующих энергоблока на Чернобыльской АЭС были закрыты к 1995 году.

Нынешнее украинское правительство предпринимает попытки к полному закрытию АЭС, но для этого нужны весьма большие средства, и пока они не будут выделены, над населением трех стран продолжает висеть призрак новой катастрофы. Реакторы №№ 1 и 2 были вновь запущены в ноябре 1986 года, а реактор № 3 — в декабре 87-го. В 1990 году украинское правительство объявило мораторий на производство атомной энергии, однако в 93-м мораторий был отменен из-за острой нехватки электроэнергии в стране. Между тем аварии на Чернобыльской АЭС продолжались. В октябре 1991 года на втором реакторе про-

изошел пожар, и он был закрыт. В 1996 году правительство Украины и страны Большой семерки подписали соглашение о полном закрытии АЭС к 2000 году. Согласно этому документу, страны Большой семерки обязались предоставить 300 млн. долларов для финансирования программ по укреплению саркофага. В ноябре 1996 года, согласно графику вывода из строя станции, был отключен 1-й реактор. Теперь на ЧАЭС работает только 3-й энергоблок.

Персонал атомной электростанции вместе с семьями живет в новом городе Славутиче, в 50 км восточнее АЭС. В городе дезактивировано все, вплоть до стволов деревьев, но иногда встречаются отдельные мелкие вкрапления радиоактивных точек. Операторам и инженерам АЭС приходится добираться на работу через «горячую зону», и они вынуждены три раза переодеваться как по дороге на работу, так и обратно.

Рядом с Чернобылем на железнодорожных путях еще со времени катастрофы стоят 40 вагонов-рефрижераторов, где хранится 500 т зараженного мяса.

Сегодня долговременные исследования радиоактивного заражения лишь только начинают давать о себе знать. Собранная информация позволяет сделать вывод, что около 150 тыс. человек, которые пользовались зараженной водой киевской водной системы, страдают теперь от разного рода заболеваний щитовидной железы. 60 тыс. из них дети, и 13 тыс. детей уже сейчас требуется сложный курс лечения, поскольку они испытывают серьезные недомогания.

Несколько десятков тысяч людей в Белоруссии и России тоже имеют различные отклонения в связи с полученным ими облучением.

Более всего от аварии пострадала Белоруссия. Почти 20% сельскохозяйственных земель республики были исключены из оборота сразу после взрыва. Половина наиболее зараженных земель, на которых уровень радиации превышает 5 кюри, находится на территории нынешней Белоруссии.

Данные регулярных медицинских обследований просто пугают. Общая заболеваемость населения на пострадавших от катастрофы территориях с 1988 года увеличилась на 45%. Еще больше вырос уровень смертности, однако медицинские учреждения пока не высказали определенного мнения о связи этого явления с катастрофой 1986 года, хотя она очевидна.

По мнению экспертов, число умерших от последствий радиации в дальнейшем будет только увеличиваться. Трагический процесс растянется на многие годы, возможно, на поколения.

СПИСОК НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ ЯДЕРНЫХ АВАРИЙ СТОЛЕТИЯ

1949, авария на засекреченном заводе «Маяк» в Челябинске, СССР.

1957, 10 октября, пожар на реакторе в Уиндскейле, Англия.

1957, взрыв емкостей с ядерными отходами, приведший к сильному радиоактивному заражению большой территории и к эвакуации населения, Касли, Челябинская обл., СССР.

1957, авария с выбросом радиоактивных материалов на заводе «Маяк», Челябинск, СССР.

1961, 3 января, выброс радиоактивных элементов из экспериментального реактора в Айдахо-Фолз, шт. Айдахо, США.

1966, 5 октября, неполадки в системе охлаждения привели к частичному разрушению стержней демонстрационного реактора в Детройте, шт. Мичиган, США.

1967, авария на засекреченном заводе «Маяк» в Челябинске, СССР.

1969, 21 января, неполадки в системе охлаждения привели к выбросу большого количества радиации в подземном реакторе в Люсен-Вад, Швейцария.

1975, 22 марта, пожар на реакторе, произошедший в результате того, что техник искал возможные утечки воздуха с зажженной свечой, привел к предаварийной ситуации в Декатуре, шт. Алабама, США.

1979, 28 марта, самая тяжелая авария на территории США на реакторе «Тримайл-Айленд» в Мидлтауне, шт. Пенсильвания, США.

1981, 11 февраля, разлив 400 тыс. л радиоактивного охладителя на заводе «Секвойя-1» в шт. Теннесси, США.

1981, 8 марта, авария на реакторе в Цуруга, в результате которой различные дозы облучения получили 100 рабочих, Япония.

1986, 6 января, после неправильного нагрева цилиндра с радиоактивным материалом возникла аварийная ситуация на заводе «Керр-МакДжи» в Горе, шт. Оклахома, США.

1986, 26 апреля, самая страшная в истории человечества авария на Чернобыльской АЭС, Украина, СССР.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Это послесловие написано с целью немного «освежить» информацию, содержащуюся в книге, так как за время, прошедшее с момента сдачи рукописи до публикации книги, произошло несколько важных катастрофических событий. Природа живет по своим законам и часто являет нам себя далеко не с лучшей стороны, да и человек делает все возможное, чтобы навредить себе подобным. Именно поэтому автор решил добавить немного информации о том, что же произошло во второй половине 1999 и самом начале 2000 года, последнего года уходящего столетия и тысячелетия.

В середине августа 1999 года на северо-западные районы Турции обрушилось страшное землетрясение. Страшным оно было не столько по своей мощности, сколько по своим последствиям. Из-за чрезвычайно низкого качества строительства оказались разрушены целые кварталы нескольких населенных пунктов. К тому же турецкие власти поначалу действовали весьма настороженно по отношению к международной помощи и спасатели из других стран прибыли слишком поздно, чтобы было возможно спасти погребенных под развалинами. Цифра погибших колеблется от 15 000 (официальные данные) до 40 000 (данные независимых источников) человек. Десятки тысяч человек получили ранения, а сотни тысяч остались без крыши над головой.

Сентябрь 1999 года оказался по истине «черным» месяцем для России. 4 сентября террористами был взорван пятиэтажный жилой дом в Буйнакске, 8 сентября — девятиэтажный жилой дом в Москве и 13 сентября — еще один жилой дом, восьмиэтажный, и тоже в Москве. Особо страшными оказались московские взрывы. Первыми трагедию почувствовали сейсмические датчики. 8 сентября в 23 часа 59 минут они зарегистрировали в Москве подземный толчок. Это был взрыв дома № 19 по улице

Гурьянова. 92 человека погибло и 72 получили ранения. А в понедельник 13 сентября буквально сложился от взрыва дом-башня на Каширском шоссе. Здесь погибло 116 человек. Всего же в результате трех сентябрьских терактов погибло 270 и было ранено 193 человека.

Конец сентября принес трагедию на Тайвань. Там произошло довольно сильное землетрясение. Его мощность составила 7,5 баллов по шкале Рихтера, что больше, чем в Турции в августе. Однако значительно лучшее качество строительства позволило избежать больших жертв, хотя количество погибших составило около трех тысяч. Также было разрушено или повреждено около тридцати тысяч зданий.

С 10 по 17 декабря в Венесуэле шли проливные дожди. В результате в этой южноамериканской стране имело место одно из самых страшных наводнений столетия. Было объявлено чрезвычайное положение и почти вся страна была объявлена зоной бедствия. В результате разлива рек и оползней погибло не менее двадцати тысяч человек. Количество же оставшихся без крыши над головой исчисляется сотнями тысяч. Венесуэла и без того не самая богатая страна региона, а в результате этого стихийного бедствия уровень жизни снизился в несколько раз, так как огромный ущерб был нанесен экономике страны.

Уже в новом 2000 году беда обрушилась на одну из самых спокойных во всех отношениях страну — Норвегию. В конце января произошла страшная железнодорожная авария. Столкнулись два поезда, в одном из которых находилась экскурсия школьников. Вагоны, сошедшие с рельс загорелись, к тому же температура на улице была ниже -20°C . Железные дороги Норвегии считаются самыми безопасными и связь с машинистами поддерживается через сотовый телефон. Именно это и явилось одной из причин аварии. Ответственный дежурный не смог найти нужный телефонный номер, и поезда понеслись навстречу трагедии. В результате погибло около тридцати человек.

ХРОНОЛОГИЧЕСКАЯ ТАБЛИЦА КРУПНЕЙШИХ КАТАСТРОФ СТОЛЕТИЯ

1900

Эпидемия бубонной чумы в Индии.

1 мая. Взрыв на шахте в Скофилде, шт. Юта, США.

30 июня. Пожар в доках в Хобокене, шт. Нью-Джерси, США.

8 сентября. Наводнение в результате урагана, Галвестон, шт. Техас, США.

1901

Эпидемия бубонной чумы в Индии.

9 марта. Пыльные бури в Европе.

1902

Эпидемия бубонной чумы в Индии.

8 апреля. Извержение вулкана Санта-Мария, Гватемала.

18 апреля. Землетрясение в Гватемале.

7—8 мая. Извержение вулкана Суфриер, о-в Сент-Винсент.

8 мая. Извержение вулкана Мон-Пеле, о-в Мартиника.

19 мая. Взрыв на руднике в Коал-Крик, шт. Теннесси, США.

10 июля. Взрыв на шахте в Джонстауне, шт. Пенсильвания, США.

20 сентября. Пожар в церкви в Бирмингеме, шт. Алабама, США.

24 октября. Извержение вулкана Санта-Мария, Гватемала.

1903

Эпидемия бубонной чумы в Индии.

Эпидемия желтой лихорадки в Панаме.

1 июня. Смерч в Гейнсвилле, шт. Джорджия, США.

14 июня. Наводнение в Хеппнер, шт. Орегон, США.

30 июня. Взрыв на шахте в Ханна, шт. Вайоминг, США.

30 декабря. Пожар в театре «Ирокез» в Чикаго, шт. Иллинойс, США.

1904

Эпидемия бубонной чумы в Индии.

25 января. Взрыв на руднике в Чезвике, шт. Пенсильвания, США.

15 июня. Прогулочный пароход «Генерал Слокум» сгорел на Ист-Ривер, Нью-Йорк, США.

28 июня. Датский пароход «Нордж» потерпел крушение на рифах Роколл, Шотландия.

29 июня. Смерч в Москве, Российская империя.

1905

Эпидемия бубонной чумы в Индии.

20 февраля. Взрыв на руднике в Вирджиния-Сити, шт. Алабама, США.

4 апреля. Землетрясение в Кангре, Индия.

8 сентября. Землетрясение в Калабрии, Италия.

1906

Эпидемия бубонной чумы в Индии.

Засуха и голод в Российской империи.

10 марта. Взрыв на руднике «Курьерс», Франция.

4 апреля. Извержение вулкана Везувий, Италия.

18–19 апреля. Землетрясение в Сан-Франциско, США.

4 августа. Итальянский пароход «Сирио» потерпел крушение у мыса Палос, Испания.

16 августа. Землетрясение в Вальпараисо, Чили.

18 сентября. Тайфун в Гонконге.

1907

Эпидемия бубонной чумы в Индии.

14 января. Землетрясение в Кингстоне, о-в Ямайка.

6 декабря. Взрыв на руднике «Мононга», шт. Западная Виргиния, США.

19 декабря. Взрыв на шахте «Дарр», Джэкобс-Крик, шт. Пенсильвания, США.

1908

13 января. Пожар в театре «Родс» в Бойертауне, шт. Пенсильвания, США.

4 марта. Пожар в школе в Колинвуде, шт. Огайо, США.

23 марта. Японский пароход «Мацу Мару» затонул в результате столкновения недалеко от Хакодате, Япония.

28 ноября. Взрыв на руднике в Марианне, шт. Пенсильвания, США.

28 декабря. Землетрясение в Мессине, Италия.

1909

Засуха и голод в США.

1 августа. Британский пароход «Уарата» исчез на пути из Сиднея в Лондон.

27 августа. Ураган в Тампико, Мексика.

13 ноября. Взрыв на руднике в Черри, шт. Иллинойс, США.

1910

Засуха и голод в США.

Эпидемия чумы в Китае и Индии.

1 марта. Лавина в Веллингтоне, шт. Вашингтон, США.

21 декабря. Взрыв на руднике «Литтл-Халтон», Халтон, Великобритания.

1911

Засуха и голод в США.

Эпидемия чумы в Китае и Индии.

30 января. Извержение вулкана Тааль, Филиппины.

25 марта. Пожар на фабрике «Трайэнгл», Нью-Йорк, США.

8 апреля. Взрыв на шахте в Литтлтоне, шт. Алабама, США.

Сентябрь. Наводнение в результате разлива реки Чанцзян (Янцзы), Китай.

1912

Засуха и голод в США.

Эпидемия чумы в Китае и Индии.

5 марта. Испанский пароход «Принсипе де Астуриас» потерпел крушение у берегов Испании.

14 апреля. «Титаник» затонул после столкновения с айсбергом в Северной Атлантике.

Апрель. Наводнение в результате разлива Миссисипи, США.

6 сентября. Тайфун на Тайване.

28 сентября. Японский пароход «Кисемару» затонул у берегов Японии.

1913

Засуха и голод в США.

Эпидемия чумы в Китае и Индии.

23 марта. Смерч в Омахе, шт. Небраска, США.

25 марта. Наводнение в штатах Огайо, Индиана, Иллинойс, США.

9 октября. Пожар на британском пароходе «Вольтурно», Атлантический океан.

14 октября. Пожар в каменноугольной копи в Мид-Глэмаргане, Уэльс, Великобритания.

14 октября. Взрыв на угольной разработке «Юниверсал», Сингхенидд, Уэльс.

17 октября. Катастрофа дирижабля LZ-18, Иоханнисталь, Германия.

22 октября. Взрыв на руднике в Доусоне, шт. Нью-Мексико, США.

1914

Засуха и голод в Российской империи.

Засуха и голод в США.

28 апреля. Взрыв на шахте в Экклсе, шт. Западная Виргиния, США.

29 мая. Британский пароход «Императрица Ирландии» затонул после столкновения с норвежским углевозом на реке Святого Лаврентия, Канада.

1915

13 января. Землетрясение в Аведзано, Италия.

2 марта. Взрыв на шахте в Лейланде, шт. Западная Виргиния, США.

7 мая. Британский пароход «Лузитания» затоплен немецкой подводной лодкой у берегов Ирландии.

22 мая. Самая страшная железнодорожная катастрофа в истории Великобритании произошла около г. Гретна, Шотландия.

24 июля. Экскурсионный пароход «Истленд» перевернулся на реке Чикаго, США.

16 августа. Наводнение в Галвестоне, шт. Техас, США.

1916

26 февраля. Французский крейсер «Прованс» затонул в Средиземном море.

3 марта. Испанский пароход «Принсипе де Астуриас» потерпел крушение недалеко от Сантоса, Бразилия.

29 августа. Китайский пароход «Син-Ю» затонул у побережья Китая.

12–13 декабря. Лавины в Альпах.

1917

10 апреля. Взрыв на заводе боеприпасов в Еддистоуне, шт. Пенсильвания, США.

27 апреля. Взрыв на руднике в Гастингсе, шт. Калифорния, США.

26–27 мая. Смерч в штатах Иллинойс, Миссисипи, Луизиана, США.

8 июня. Взрыв на шахте в Батте, шт. Монтана, США.

26 июня. Цунами на о-вах Самоа, Тихий океан.

6 декабря. Взрыв в гавани Галифакса, Канада.

12 декабря. Самая страшная железнодорожная катастрофа в мировой истории произошла у г. Модан, Франция.

1918

Всемирная эпидемия гриппа.

4 марта. Грузовой корабль ВМС США «Циклоп» бесследно исчез на пути из Барбадоса в Норфолк.

25 апреля. Китайский пароход «Киянг-Кван» затонул в результате столкновения недалеко от Ханькоу, Китай.

18 мая. Взрыв на химическом заводе в Оакдейле, шт. Пенсильвания, США.

9 июля. Два пассажирских поезда столкнулись на дороге из Нэшвила до Сент-Луиса, шт. Теннесси, США; самая страшная железнодорожная катастрофа в истории страны.

12 июля. Японский боевой корабль «Каваси» взорвался в заливе Токаяма.

30 сентября. Тайфун в Токио, Япония.

12 октября. Лесной пожар недалеко от Клокетта, шт. Миннесота, США.

25 октября. Канадский пароход «Принцесса София» затонул у берегов Аляски.

1919

Всемирная эпидемия гриппа.

Извержение вулкана Келуд на о-ве Ява, Индонезия (точная дата неизвестна).

17 января. Французский пароход «Хаония» затонул в Мессинском проливе, Италия.

20 июня. Пожар в театре «Маякез», Сан-Хуан, США.

9 сентября. Испанский пароход «Валбанера» затонул у берегов Флориды, США.

1920

16 декабря. Землетрясение в пров. Ганьсу, Китай.

1921

Засуха и голод в Советской России.

Эпидемия чумы в Индии.

18 марта. Пароход «Гонконг» затонул в Южно-Китайском море.

24 августа. Катастрофа английского дирижабля «R-38».

20 сентября. Взрыв на заводе анилиновых красителей в Оплау, Германия.

1922

Засуха и голод в Советской России.

Эпидемия чумы в Индии.

Февраль. Катастрофа итальянского дирижабля «Т-34».

26 августа. Японский крейсер «Ниитака» затонул во время шторма у берегов Камчатки.

1923

Засуха и голод в Советской России.

Эпидемия чумы в Индии.

8 февраля. Взрыв на шахте в Доусоне, шт. Нью-Мексико, США.

1–3 сентября. Землетрясение в Йокогаме, Япония.

21 декабря. Катастрофа французского дирижабля «Дикс-муде».

1924

8 марта. Взрыв на руднике в Касл-Гейте, шт. Юта, США.

28 апреля. Взрыв на шахте в Бенвуде, шт. Западная Виргиния, США.

23 сентября. Наводнение в Ленинграде, СССР.

1925

18 марта. Смерч в штатах Миссури, Иллинойс, Индиана, США; самый страшный смерч в истории страны.

1926

Эпидемия оспы в Индии.

17 сентября. Ураган в шт. Флорида, США.

20 октября. Ураган на Кубе.

1927

Эпидемия оспы в Индии.

9 января. Пожар в театре «Лорье Палас», Монреаль, Канада.

Апрель-июль. Наводнение в результате разлива Миссисипи, США.

22 мая. Землетрясение в пров. Нан-Сян, Китай.

25 октября. Итальянский пароход «Принчипесса Мафальда» взорвался и затонул у Порто-Сегуро, Бразилия.

1928

Эпидемия оспы в Индии.

13 марта. Наводнение в результате падения плотины Сен-Френсис, шт. Калифорния, США.

19 мая. Взрыв на шахте в Матере, шт. Пенсильвания, США.

6–20 сентября. Ураган на юге Флориды, США.

16 сентября. Ураган и наводнение, возникшее в результате разлива озера Окичоби, шт. Флорида, США.

22 сентября. Пожар в кинотеатре «Новедадес» в Мадриде, Испания.

12 ноября. Пароход «Вестрис» затонул в Атлантическом океане.

1929

Эпидемия оспы в Индии.

12 марта. Пожар на фабрике в Иголкино, СССР.

15 мая. Пожар в клинике в Кливленде, шт. Огайо, США.

1930

Эпидемия оспы в Индии.

21 апреля. Пожар в тюрьме в Колумбусе, шт. Огайо, США.

3 сентября. Ураган в Доминиканской Республике.

5 октября. Дирижабль «R-101» взорвался во Франции во время своего первого полета.

1931

- 12 февраля. Взрыв на шахте в Маньчжурии, Китай.
Март. Наводнение в результате разлива реки Янцзы, Китай.
15 июня. Пароход «Сен-Филибер» затонул в Бискайском заливе у берегов Франции.
Август. Река Хуанхэ, Китай, разлилась в результате тайфуна.
10 сентября. Ураган в Белизе.
13–28 декабря. Извержение вулкана Мерапи, о-в Ява, Индонезия.

1932

- Засуха и голод в СССР.
21 марта. Смерч в шт. Алабама, США.
9 ноября. Ураган на Кубе.
26 декабря. Землетрясение в пров. Ганьсу, Китай.

1933

- Засуха и голод в СССР.
2 марта. Цунами в Санрику, Япония.
2 марта. Землетрясение в Японии.
4 апреля. Катастрофа американского дирижабля «Акрон».
24 сентября. Ураган в Тампико, Мексика.

1934

- Засуха в США.
15 января. Землетрясение в Бихаре, Индия.
21 сентября. Тайфун в Осаке, Япония.

1935

- Засуха в США.
18 мая. Катастрофа самолета АНТ-20 «Максим Горький», Москва, СССР.
31 мая. Землетрясение в Кветта, Индия.
4 июля. Наводнение в результате разлива реки Хуанхэ, Китай.
22 октября. Ураган «Джереми» на Гаити.
26 октября. Взрыв арсенала в Ланьчжоу, Китай.

1936

- Засуха в США.
5 апреля. Смерч в штатах Миссисипи, Джорджия, США.
6 апреля. Смерч в Гейнсвилле, шт. Джорджия, США.

1937

Засуха в США.

Январь. Наводнение, вызванное разливом рек Огайо и Миссисипи, США.

18 марта. Взрыв газопровода в школе в Нью-Лондоне, шт. Техас, США.

6 мая. Цеппелин «Гинденбург» сгорел при посадке в Лейкхерсте, США.

16 июля. Железнодорожная катастрофа в Патна, Индия.

1938

Засуха в США.

Июнь. Наводнение в результате запруды реки Хуанхэ, Китай.

21 сентября. Ураган на о-ве Лонг-Айленд, США.

1939

Засуха в США.

24 января. Землетрясение в Чильяне, Чили.

Сентябрь-ноябрь. Голод в Китае.

Сентябрь-ноябрь. Наводнение в Северном Китае.

22 декабря. Железнодорожная катастрофа в Магдебурге, Германия.

22 декабря. Железнодорожная катастрофа во Фридрихсхафене, Германия.

26–27 декабря. Землетрясение в Эрзинджане, Турция.

1940

Засуха в США.

1941

Засуха в США.

1942

Засуха и голод в Китае.

Пожар в гостинице в Сент-Джоне, пров. Ньюфаундленд, Канада (точная дата неизвестна).

23 апреля. Пожар в танцзале в Нанчез, шт. Миннесота, США.

25 апреля. Взрыв в угольной шахте «Хонкейко», Маньчжурия, Китай.

2 октября. Британский крейсер «Курасао» затонул после столкновения с лайнером «Куин Мэри».

15–16 октября. Ураган в Бенгале, Индия.

28 ноября. Пожар в ночном клубе в Бостоне, США.

1943

Голод в Индии.

Засуха и голод в Китае.

1944

Голод в Нидерландах.

16 января. Железнодорожная катастрофа в пров. Леон, Испания.

2 марта. Железнодорожная катастрофа в Салерно, Италия.

18 марта. Извержение вулкана Везувий, Италия.

14 апреля. Взрыв в гавани Бомбея, Индия.

Июнь. Извержение вулкана Парикутин, Мексика.

23 июня. Смерч в штатах Огайо, Пенсильвания, Западная Виргиния, Мериленд, США.

6 июля. Пожар в цирке «Ринглинг» в Хартфорде, шт. Коннектикут, США.

17 июля. Взрыв в Порт-Чикаго, шт. Калифорния, США.

13 октября. Ураган на Кубе и в шт. Флорида, США.

21 октября. Взрыв цистерны со сжиженным газом, Кливленд, шт. Огайо, США.

17–18 декабря. 3 эсминца Третьего флота ВМФ США затонули во время тайфуна у берегов Филиппин.

1945

Голод в Нидерландах.

30 января. Девятипалубный «Вильгельм Густлов» был затоплен советской подводной лодкой в Балтийском море.

13–15 февраля. Пожары, вызванные бомбардировкой Дрездена, Германия.

12 апреля. Смерч в штатах Оклахома, Арканзас, США.

Июнь. Железнодорожная катастрофа в Аслинге, Германия.

1946

20 марта. Железнодорожная катастрофа в Аракаху, Мексика.

1 апреля. Цунами на Алеутских о-вах.

30 мая. Катастрофа американского транспортного самолета, шт. Нью-Йорк, США.

7 декабря. Пожар в отеле «Уайнкоф», шт. Атланта, США.
21 декабря. Землетрясение на о-ве Хонсю, Япония.

1947

19 января. Греческий пароход «Химера» подорвался на mine недалеко от Афин, Греция.
25 марта. Взрыв на шахте в Централии, шт. Иллинойс, США.
1 апреля. Цунами на Гавайских о-вах, США.
9 апреля. Смерч в штатах Техас, Оклахома, Канзас, США.
16–18 апреля. Взрыв пирса в Техас-Сити, шт. Техас, США.
17 сентября. Наводнение на о-ве Хонсю, Япония.
26 декабря. Снежная буря на востоке США.

1948

28 июня. Землетрясение в Фукуи, Япония.
28 июля. Взрыв на лакокрасочной фабрике в Людвигшафене, Германия.
7 августа. Наводнение в пров. Фуцзянь, Китай.
6 октября. Землетрясение в Ашхабаде, СССР.
Ноябрь. Эвакуационный корабль китайской армии затонул недалеко от Маньчжурии, Китай.
3 декабря. Китайский корабль «Киангуа» затонул в результате взрыва недалеко от Шанхая, Китай.

1949

Авария на засекреченном заводе «Маяк» в Челябинске, СССР (точная дата неизвестна).
5 августа. Землетрясение в Пелилео, Эквадор.
2 сентября. Пожары в трущобах Чунцина, Китай.
22 октября. Железнодорожная катастрофа в Двуре, Польша.
29 ноября. Взрыв на урановом руднике в Йоханнгеоргенштадте, ГДР.

1950

Август. Наводнение в результате разлива рек Хвэй и Янцзы, Китай.
15 августа. Землетрясение в Индии, шт. Ассам; самое сильное из зарегистрированных землетрясений — 9 баллов.

1951

21 января. Извержение вулкана Ламингтон, Новая Гвинея.
20 января. Серия снежных лавин в Швейцарских Альпах.

2—19 июля. Второе по значимости наводнение в истории страны залило штаты Канзас и Миссури, США.

Август. Наводнение в Маньчжурии, Китай.

Ноябрь. Наводнение в долине реки По, Италия.

21 декабря. Взрыв на шахте в Вест-Франкфорте, шт. Иллинойс, США.

1952

4 марта. Железнодорожная катастрофа под Рио-де-Жанейро, Бразилия.

21 марта. Смерч в штатах Арканзас, Миссисипи, Теннесси, США.

9 июля. Железнодорожная катастрофа под Жепином, Польша.

8 октября. Железнодорожная катастрофа в Хэрроу, Великобритания.

5 ноября. Цунами в Северо-Курильске, СССР.

Декабрь. Смог в Лондоне, Великобритания.

1953

31 января. Паром «Принцесса Виктория» затонул в Ирландском море.

1 февраля. Прорыв дамб в Северном море привел к страшному наводнению в Западной Европе.

3 мая. Катастрофа первого в мире реактивного лайнера «Комета-1 G-ALYV».

11 мая. Смерч в Уэйко, шт. Техас, США.

8 июня. Смерч в штатах Мичиган, Огайо, США.

18 июня. «С-124» ВВС США упал и сгорел под Токио, Япония.

25 сентября. Тайфун во Вьетнаме.

24 декабря. Сель на о-ве Северный, Новая Зеландия.

1954

11 января. Снежная лавина в Австрийских Альпах.

Август. Наводнение в результате разлива реки Янцзы, Китай.

10 августа. Наводнение в результате разлива озера Такри-Тзома, Тибет, Китай.

17 августа. Наводнение в Фарахзаде, Иран.

26 сентября. Тайфун в Хакодато, Япония.

26 сентября. Японский паром «Тоя Мару» затонул в проливе Цугару, Япония.

12 октября. Ураган «Хейзел» на Гаити.

1955

3 апреля. Железнодорожная катастрофа в Гвадалахаре, Мексика.

25 мая. Смерч в штатах Канзас, Миссисипи, Оклахома, Техас, США.

4 августа. Двойной ураган на востоке США.

22 сентября. Ураган «Дженет» в странах Центральной Америки.

7–12 октября. Наводнение в Индии и Пакистане.

29 октября. Советский линкор «Новороссийск» взорвался и затонул на внутреннем рейде Севастополя, СССР.

1956

1–29 февраля. Метели в Западной Европе.

10–17 июня. Землетрясение в Северном Афганистане.

30 июня. Два самолета столкнулись над Большим каньоном, шт. Аризона, США.

2 августа. Тайфун «Ванда» в приморских провинциях Китая.

17 августа. Взрыв конвоя с динамитом, Кали, Колумбия.

22 сентября. Ураган на о-ве Гренада.

1957

Взрыв емкостей с ядерными отходами в Касли, СССР, приведший к сильному радиоактивному заражению большой территории и к эвакуации населения (точная дата неизвестна).

Авария с выбросом радиоактивных материалов на заводе «Маяк», Челябинск, СССР (точная дата неизвестна).

2 июля. Землетрясение в Северном Иране.

14 июля. Советский корабль «Ашгабад» сел на мель в Каспийском море.

1 сентября. Железнодорожная катастрофа в Кендале, Ямайка.

29 сентября. Железнодорожная катастрофа в Монтгомери, Пакистан.

10 октября. Пожар на ядерном реакторе в Уиндскейле, Великобритания.

13 декабря. Землетрясение в Западном Иране.

1958

Эпидемия оспы и холеры в Индии.

15–16 февраля. Снежная буря на северо-востоке США.

19 февраля. Взрыв на шахте в Асансоле, Индия.

8 мая. Железнодорожная катастрофа в Рио-де-Жанейро, Бразилия.

14 августа. Катастрофа самолета авиакомпании KLM на западе Ирландии.

27–28 сентября. Тайфун «Ида» обрушился на п-ов Идо, Япония.

17 октября. Катастрофа самолета «Ту-104» в Канаши, Чувашия, СССР.

1 декабря. Пожар в школе Св. Богоматери, Чикаго, США.

1959

17–19 сентября. Тайфун «Сара» в Японии и Южной Кореи.

26–27 сентября. Тайфун «Вера» в Хонсю, Япония.

29 октября. Землетрясение в Мексике.

1 ноября. Наводнение на западе Мексики.

3 декабря. Обвал дамбы во Фрежусе, Франция.

1960

29 февраля. Землетрясение в Агадире, Марокко.

4 марта. Взрыв бельгийского корабля с боеприпасами, Гавана, Куба.

21–30 мая. Землетрясение в Консепсьон, Чили.

22 мая. Цунами в Чили.

14 июля. Пожар в клинике для душевнобольных в Гватемала-Сити, Гватемала.

10 октября. Наводнение в Бангладеш.

24 октября. Пожар на космодроме «Байконур», Казахстан, СССР.

31 октября. Наводнение в Бангладеш.

13 ноября. Пожар в кинотеатре в Амьюд, Сирия.

14 ноября. Железнодорожная катастрофа в Пардубице, Чехословакия.

16 декабря. Пассажирский «DC-8» и грузовой самолет столкнулись над Нью-Йорком, США.

1961

3 января. Выброс радиоактивных элементов из экспериментального реактора в Айдахо-Фолз, шт. Айдахо, США.

8 июля. Португальский корабль «Саве» сел на мель у берегов Мозамбика.

31 октября. Ураган «Хатти» в Гондурасе.

17 декабря. Пожар в цирке в Нитерой, Бразилия.

1962

- 10 января. Ледяная лавина в Ранрахирка, Перу.
7 февраля. Взрыв на шахте «Луизенталь» в Фольклингене, ФРГ.
17 февраля. Шторм на побережье Германии вызвал наводнение.
16 марта. Самолет «Летающий Тигр» бесследно исчез в районе Тихого океана.
3 мая. Железнодорожная катастрофа в Токио, Япония.
3 июня. Французский «Боинг-707» разбился при взлете в Париже.
22 июня. Французский «Боинг-707» разбился в шторм, Гваделупа, Атлантический океан.
1 сентября. Землетрясение в Северо-Западном Иране.
26 сентября. Наводнение, вызванное обильными дождями, в Испании.
3—7 декабря. Сильнейший туман над Лондоном, приведший к человеческим жертвам, Великобритания.

1963

- 10 апреля. Атомная подводная лодка ВМФ США «Трешер» затонула в Северной Атлантике.
28—29 мая. Ураганный ветер в Бангладеш.
3 июня. Самолет «DC-7» разбился в Тихом океане недалеко от Британской Колумбии.
16 июля. Землетрясение в Скопье, Югославия.
Сентябрь—октябрь. Ураган «Флора» в Карибском море.
9 октября. Наводнение, вызванное прорывом дамбы в Вайонте, Италия.
13—14 ноября. Грязевые лавины на Гаити.
29 ноября. «DC-8F» разбился сразу после вылета из Монреала, Канада.

1964

- 27 марта. Землетрясение на Аляске.
28 марта. Цунами в заливе Аляска.
23 июля. Взрыв склада с боеприпасами в гавани Боун, Алжир.

1965

- 18 февраля. Ледяная лавина в Канаде.
11 апреля. Смерч в штатах Индиана, Иллинойс, Огайо, Мичиган, Висконсин, США.

20 мая. Пакистанский «Боинг-720-В» разбился в каирском аэропорту.

28 мая. Взрыв на угольной разработке «Дхарбад», Индия.

11–12 мая. Ураганный ветер в Бангладеш.

1 июня. Взрыв на угольном руднике «Яmano», Фукуока, Япония.

1–2 июня. Ураганный ветер в Бангладеш.

7 июня. Взрыв на руднике «Какани», Югославия.

15 декабря. Ураганный ветер в Бангладеш.

1966

11–13 января. Оползни в пригородах Рио-де-Жанейро, Бразилия.

24 января. «Боинг-707» разбился на склонах Монблана, на границе Франции и Италии.

4 февраля. «Боинг-727» японских авиалиний упал в Токийский залив.

29 февраля. «Боинг-737» загорелся и врезался в гору, Перу.

5 марта. «Боинг-707» разбился на склоне горы Фудзи, Япония.

26 апреля. Землетрясение в Ташкенте, СССР.

19 августа. Землетрясение в Восточной Турции.

24–29 сентября. Ураган «Инесс» в странах Карибского бассейна.

5 октября. Неполомки в системе охлаждения привели к частичному разрушению стержней демонстрационного реактора в Детройте, шт. Мичиган, США.

4–5 ноября. Наводнение во Флоренции, Италия.

24 декабря. «СL-44» ВВС США упал на деревню в Южном Вьетнаме.

1967

Авария на засекреченном заводе «Маяк» в Челябинске, СССР (точная дата неизвестна).

18–24 января. Наводнение в восточной Бразилии.

27 января. Космический корабль «Аполло-1» сгорел с экипажем во время предполетных тестов, мыс Кеннеди, США.

Февраль. Оползни в пригородах Рио-де-Жанейро, Бразилия.

18 марта. Нефтяной танкер «Торри Каньон» потерпел крушение у побережья Англии, выброс 119 тыс. т нефти.

19 марта. Наводнение в Рио-де-Жанейро, Бразилия.

20 апреля. Швейцарский самолет разбился в Никосии, Кипр.

22 мая. Пожар в магазине в Брюсселе, Бельгия.

Август. Железнодорожная катастрофа под Магдебургом, ГДР.
12 октября. Циклон в шт. Орисса, Индия.
11 ноября. Катастрофа «Ил-18», Свердловск, СССР.
26 ноября. Наводнение в Лиссабоне, Португалия.

1968

Засуха и голод в Нигерии.
20 апреля. Южноафриканский «Боинг-707» упал при взлете в Виндхукке, Намибия.
Конец мая. Атомная подводная лодка ВМФ США «Скорпион» затонула у Азорских о-вов.
10 июля. Смерч в Форгхейме, ФРГ.
7–14 августа. Наводнение в шт. Гуджарат, Индия.
31 августа. Землетрясение в Северо-Восточном Иране.
1–4 октября. Оползни в трех индийских штатах.
7 октября. Наводнение в Северо-Восточной Индии.

1969

Засуха и голод в Нигерии.
Январь. Оползни в Южной Калифорнии.
21 января. Неполладки в системе охлаждения привели к выбросу большого количества радиации в подземном реакторе в Люсен-Ваде, Швейцария.
28 января. Из нефтяной платформы в канале Санта-Барбара, Калифорния, США, произошла утечка около миллиона литров нефти.
16 марта. «ДС-9» разбился после взлета из Маракайбо, Венесуэла.
2 июня 1969. в Рейне начала гибнуть рыба. За два года до этого в реку попали две 25-килограммовые канистры с инсектицидом «Тиодан».
1–8 октября. Наводнение в Тунисе.

1970

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.
Засуха и голод в Нигерии.
5 января. Землетрясение в Китае, пров. Юннань.
1 февраля. Железнодорожная катастрофа в Буэнос-Айресе, Аргентина.
15 февраля. Доминиканский самолет «ДС-9» упал в море после вылета из Санто-Доминго, Доминиканская Республика.

24 февраля. Снежные лавины в Швейцарских Альпах.

20 марта. Нефтяной танкер «Отелло» столкнулся с другим кораблем в заливе Тралхавет, Швеция; в море вылилось от 60 до 100 тыс. т нефти.

31 мая. Землетрясение на севере Перу.

3 июля. Британский авиалайнер упал недалеко от Барселоны, Испания.

5 июля. Канадский «ДС-8» упал недалеко от международного аэропорта в Торонто, Канада.

22 июля. Наводнение в Гималаях, Индия.

9 августа. Перуанский самолет упал после вылета из Куско, Перу.

14–15 октября. Тройной тайфун на Филиппинах.

1 ноября. Пожар в танцзале в Сен-Лорен-дю-Пон, Франция.

12 ноября. Циклон в Бангладеш.

Ноябрь. Наводнение на севере Индии.

1971

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Засуха и голод в Нигерии.

21 февраля. Смерч в дельте Миссисипи, США.

30 июня. «Союз-11», разгерметизация при возвращении на Землю.

30 июля. «Боинг-727» и боевой самолет «F-86» столкнулись над Мориокой, Япония.

4 сентября. «Боинг-727» разбился на склоне горы недалеко от Жюно, Аляска.

25 декабря. Пожар в отеле «Тхехонкак» в Сеуле, Южная Корея.

1972

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Засуха в Индии.

Засуха и голод в Нигерии.

4 февраля. Землетрясение в Гватемале.

10 апреля. Землетрясение в Южном Иране.

13 мая. Пожар в ночном клубе в Осаке, Япония.

6 июня. Взрыв на угольных шахтах «Уонки», Родезия.

9 июня. Провалившиеся дожди вызвали наводнение в Рапид-Сити, шт. Дакота, США.

16 июня. Железнодорожная катастрофа в Верзи, Франция.

18 июня. Катастрофа самолета «Трайидент» авиакомпании ВЕА, Лондон, Великобритания.

17 июля. Ливневые дожди вызвали наводнения в Японии.

14 августа. Советский «Ил-62» разбился при взлете в Берлине.

19 августа. Наводнение в Южной Корее.

6 октября. Железнодорожная катастрофа в Салтильо, Мексика.

13 октября. «Ил-62» восточногерманских авиалиний разбился под Москвой.

3 декабря. Испанский авиалайнер разбился сразу после вылета с Канарских о-вов.

19 декабря. Танкер «Си Стар» столкнулся с другим кораблем в Персидском заливе, в море вылилось 115 тыс. т нефти.

23 декабря. Землетрясение в Манагуа, Никарагуа.

29 декабря. Пассажирский самолет «Локхид Тристар» разбился при полете к международному аэропорту Майами, США.

1973

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Засуха и голод в Нигерии.

22 января. «Боинг-707» сгорел при посадке в аэропорту Канно, Нигерия.

21 февраля. Ливийский авиалайнер сбит израильскими истребителями над Синаем, АРЕ.

10 апреля. Британский самолет разбился во время снежной бури в Базеле, Швейцария.

Июнь-август. Муссонные дожди в Индии вызвали наводнение.

3 июня. Советский сверхзвуковой самолет «Ту-144» разбился во время показательного полета недалеко от Гуссанвила, Франция.

11 июля. Бразильский «Боинг-707» разбился при полете к аэропорту «Орли», Париж.

19—31 августа. Наводнение в Пакистане.

29 ноября. Пожар в универмаге в Кумамото, Япония.

23 декабря. Французский авиалайнер «Каравель» разбился в Марокко.

1974

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

- Эпидемия оспы в Индии.
1 февраля. Пожар в здании банка в Сан-Паулу, Бразилия.
3 марта. Турецкий «DC-10» разбился недалеко от Парижа, Франция.
29 марта. Наводнение в Тубаро, Бразилия.
3—4 апреля. Смерч в штатах Алабама, Джорджия, Теннесси, Огайо, Кентукки, США.
23 апреля. «Боинг-707» компании «Пан-Америкэн» разбился в Бали, Индонезия.
25 апреля. Наводнение в результате разлива реки Монтаро, Перу.
27 апреля. Катастрофа «Ил-18В» в Пулковско, Ленинград, СССР.
28 июня. Оползень в каньоне Куадрабланка, Колумбия.
Июль-август. Наводнение в Монти-Лонг, Бангладеш.
14 августа. Пожар на борту самолета «Ил-62» компании «Интерфлуг» в Шенефельде, ГДР.
30 августа. Железнодорожная катастрофа в Загребе, Югославия.
19—20 сентября. Ураган «Фифи», Гондурас.
26 сентября. Советский боевой корабль затонул в Черном море.
4 декабря. Голландский «DC-8» разбился в шторм недалеко от Коломбо, Шри-Ланка.
28 декабря. Землетрясение в Северном Пакистане.

1975

- Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.
Засуха в СССР.
Голод в Кампучии.
22 марта. Пожар на ядерном реакторе привел к предаварийной ситуации в Декатуре, шт. Алабама, США.
4 апреля. «Гэлэкси С-5В» ВВС США разбился после взлета недалеко от Сайгона, Вьетнам.
24 июня. «Боинг-727» разбился во время бури в аэропорту им. Кеннеди, Нью-Йорк, США.
3 августа. «Боинг-707» врезался в гору в Марокко.
20 августа. Катастрофа чехословацкого «Ил-62» в Сирии.
6 сентября. Землетрясение в Турции.
19 ноября. Циклон в шт. Андра-Прадеш, Индия.
12 декабря. Пожар в палаточном городке в Мина, Саудовская Аравия.
27 декабря. Взрыв на шахте в Часнала, Индия.

1976

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Голод в Кампучии.

Засуха в Великобритании.

4 февраля. Землетрясение в Гватемале.

5 марта. Катастрофа «Ил-18» под Воронежем, СССР.

12 мая. Танкер «Ркуола» сел на мель в Ла-Корунья, Испания; в море вылилось 100 тыс. т нефти.

10 июля. В результате взрыва на химической фабрике в Севезо, к северу от Милана, Италия, произошел выброс ядовитого облака диоксида.

28 июля. Землетрясение в пров. Таншань, Китай, самое страшное землетрясение века.

31 июля. Наводнение в шт. Колорадо, США.

3 августа. «Боинг-707» врезался в склон горы недалеко от Агадира, Марокко.

17 августа. Землетрясение на о-ве Минданао, Филиппины.

10 сентября. Британский «Трайидент» и югославский «ДС-9» столкнулись недалеко от Загреба, Югославия.

19 сентября. Турецкий «Боинг-707» разбился в горах на юге Турции.

13 октября. Боливийский «Боинг-707» разбился в Санта-Круз, Боливия.

24 ноября. Землетрясение в Восточной Турции.

16 декабря. Либерийский танкер «Арго Мерчант» сел на мель недалеко от Нантакета, США; в море вылилось около 800 тыс. л нефти.

28 декабря. Советский «Ту-104» разбился в аэропорту Шереметьево, Москва.

1977

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Голод в Кампучии.

13 января. Советский «Ту-104» взорвался над Алма-Атой, Казахстан, СССР.

18 января. Железнодорожная катастрофа в Гренвиле, Австралия.

25 февраля. Пожар в гостинице «Россия», Москва, СССР.

25 февраля. Танкер «Гавайский Патриот» загорелся в Тихом океане; в море вылилось 99 тыс. т нефти.

4 марта. Землетрясение в Бухаресте, Румыния.

27 марта. Два «Боинга-747» столкнулись на взлетно-посадочной полосе аэропорта Санта-Крус-де-Тенерифе на Канарских о-вах.

28 мая. Пожар в ночном клубе в Саутгейте, США.

19 ноября. «Боинг-727» разбился на о-ве Мадейра, Атлантический океан.

4 декабря. Малазийский «Боинг-737» был захвачен террористами и взорвался в воздухе над прол. Джохор, Малайзия.

1978

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Голод в Кампучии.

1 января. Индийский «Боинг-747» взорвался и упал в море под Бомбеем, Индия.

16 марта. Танкер «Амоко Кадиз» сел на мель у берегов Франции; в море вылилось 223 тыс. т нефти.

16 апреля. Смерч в шт. Орисса, Индия.

Июнь-сентябрь. Наводнение в Северной Индии.

11 июля Взрыв цистерны с полипропиленом в кемпинге в Испании.

20 августа. Пожар в кинотеатре в Абадане, Иран.

16 сентября. Землетрясение в Северо-Восточном Иране.

25 сентября. «Боинг-727» и «Сессна-172» столкнулись в воздухе над Сан-Диего, шт. Калифорния, США.

15 ноября. Чартерный «DC-8» разбился недалеко от Коломбо, Шри-Ланка.

23 декабря. Упал в море самолет «DC-9», Италия.

1979

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

28 марта. Самая тяжелая ядерная авария на территории США на реакторе «Тримайл-Айленд» в Мидлтауне, США.

Начало апреля. В Институте микробиологии и вирусологии в Свердловске, СССР, произошел выброс спор сибирской язвы.

25 мая. «DC-10» разбился после взлета в международном аэропорту О'Хара, Чикаго, США.

3 июня. Нефтяная платформа «Иксток-1» на юге Мексиканского зал.; выброс в море 600 тыс. т нефти.

17 июля. Наводнение на о-ве Ломблем, Индонезия.

19 июля. Лайнер «Императрица Атлантики» и танкер «Эгей-

ский капитан» столкнулись у берегов Тринидада и Тобаго; в море вылилось 300 тыс. т нефти.

11 августа. Наводнение в Морви, Индия.

17 августа. Два самолета «Аэрофлота» столкнулись в воздухе над Украиной, СССР.

31 августа—8 сентября. Ураган «Давид», страны Карибского бассейна, восток США.

16 октября. Цунами в Ницце, Франция.

26 ноября. Пакистанский «Боинг-707» разбился недалеко от Джидды, Саудовская Аравия.

28 ноября. Новозеландский «DC-10» врезался в гору Эребус в Антарктиде.

1980

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

21 января. Иранский «Боинг-727» разбился в горах недалеко от Лаксгарака.

27 марта. Буровая платформа «Александр Кьелланн» затонула в шторм в Северном море.

22 апреля. Филиппинский паром «Дон Хуан» столкнулся с танкером «Талкобан Сити», Филиппины.

25 апреля. «Боинг-727» разбился в аэропорту Санта-Крус-де-Тенериф, Канарские о-ва.

18 мая. Извержение вулкана Сент-Хеленс, США.

20 мая. Пожар в частной лечебнице для престарелых в Кингстоне, Ямайка.

7 июля. Катастрофа «Ту-154Б-2» под Алма-Атой, Казахстан, СССР.

1 августа. Взрыв на вокзале в Болонье, Италия.

19 августа. Самолет «Тристар» саудовских авиалиний сгорел после аварийной посадки в Эр-Рияде.

10 октября. Землетрясение в Аль-Аснаме, Алжир.

23 ноября. Землетрясение на юге Италии.

1981

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

27 января. Индонезийский пассажирский корабль «Тампонас II» загорелся и затонул в Яванском море.

11 февраля. Разлив 400 тыс. л радиоактивного охладителя на заводе «Секвойя-1» в Теннесси, США.

Апрель. Наводнение в пров. Квантун, Северный Китай.

8 марта. Авария на ядерном реакторе в Цуруга, Япония, в результате которой различные дозы облучения получили 100 рабочих.

6 июня. Железнодорожная катастрофа в Бихаре, Индия.

Июль. Наводнение в пров. Сычуань, Китай.

1 декабря. Югославский «ДС-10» врезался в гору на Корсице, Франция.

1982

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

23 января. Наводнение в Лиме, Перу.

27 января. Железнодорожная катастрофа в Эль-Аснаме, Алжир.

Апрель. Китайский авиалайнер рейсом из Кантона разбился под Гулином, Китай.

Май. Разлив реки Северная, пров. Квантун, Китай.

8 июня. Бразильский самолет разбился под Форталезой, Бразилия.

28 июня. Катастрофа лайнера «Як-42» в Белоруссии, СССР.

9 июля. «Боинг-727» компании «Пан-Америкэн» разбился после взлета в аэропорту Кеннер, шт. Луизиана, США.

11 июля. Железнодорожная катастрофа в Тепике, Мексика.

17–21 сентября. Наводнение в Сальвадоре, Гватемала.

2 ноября. Взрыв в туннеле «Саланг», Афганистан.

13 декабря. Землетрясение в Северном Йемене.

1983

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР

Засуха и голод в Эфиопии.

Февраль. Взрыв на нефтяных разработках в Новрузе; около 600 тыс. т нефти вылилось в Персидский залив.

19 февраля. Железнодорожная катастрофа в Эмпалме, Мексика.

6 августа. Пожар на танкере «Кастильо де Бельвер» недалеко от Кейптауна, ЮАР; 250 тыс. т нефти вылилось в море.

1 сентября. Южнокорейский «Боинг-747» сбит советским боевым самолетом после нарушения советского воздушного пространства, Сахалин, СССР.

Сентябрь—декабрь. Муссонные дожди вызвали наводнения в Таиланде.

23 октября. Взрыв казарм американских морских пехотинцев в Бейруте, Ливан.

8 ноября. По ошибке сбит ракетой пассажирский «Боинг-737», Лубанго, Ангола.

27 ноября. Колумбийский «Боинг-747» разбился недалеко от аэропорта «Барахас», Мадрид, Испания.

1984

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Засуха и голод в Эфиопии.

25 февраля. Взрыв нефтепровода в Кубатао, Бразилия.

9 июня. Смерчи в ряде областей РСФСР, СССР.

21 июня. Взрыв склада боеприпасов в Североморске, СССР.

2 сентября. Тайфун «Айк», юг Филиппин.

15 октября. В аэропорту Омска, СССР, «Ту-154» столкнулся с заправщиком.

19 ноября. Взрыв газохранилища недалеко от Мехико, Мексика.

5 декабря. На заводе пестицидов в Бхопале, Индия, произошла утечка ядовитого газа метилизоцианата.

1985

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Засуха и голод в Эфиопии.

13 января. Эфиопия, самая страшная железнодорожная катастрофа на Африканском континенте.

19 февраля. Испанский «Боинг-727» врезался в гору Оиз, Испания.

3 мая. Над Львовом, Украина, СССР, столкнулись «Ту-134» и «Ан-26».

25 мая. Циклон в Бангладеш.

31 мая. Ряд смерчей на северо-востоке США.

22 июня. Индийский «Боинг-747» упал в море к югу от Ирландии.

10 июля. Под Учкудуком, Узбекистан, СССР, разбился «Ту-154Б-2».

19 июля. Прорыв дамбы в Ставе, Северная Италия.

2 августа. Самолет авиакомпании «Дельта» разбился в международном аэропорту «Даллас—Форт-Уэрт», шт. Техас, США.

12 августа. Японский «Боинг-747» врезался в гору Огура, Япония.

19, 21 сентября. Землетрясение в Мехико, Мексика.

22 октября. Ураган на Гаити.

13 ноября. Извержение вулкана Невадо-дел-Руиз, Колумбия.

12 декабря. «ДС-8» авиакомпании «Эрроу» разбился после взлета в Гэндэре, пров. Ньюфаундленд, Канада.

1986

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Засуха и голод в Эфиопии.

4 января. Авария на химическом заводе «Секвойя Фьюэлз» в Горе, шт. Оклахома, США.

6 января. Авария на химическом заводе «Керр-МакДжи» в Горе, шт. Оклахома, США.

28 января. Космический корабль «Челленджер» взорвался сразу после старта с мыса Канаверал, США.

26 апреля. Самая страшная в истории человечества Чернобыльская ядерная авария, Украина, СССР.

31 марта. Мексиканский «Боинг-727» разбился на северо-западе от Мехико, Мексика.

21 августа. Извержение подводного вулкана в оз. Ниос, Камерун.

31 августа. Советский пассажирский корабль «Адмирал Нахимов» и советский грузовой корабль «Петр Васев» столкнулись в Черном море, СССР.

1 ноября. В результате пожара на складе фармацевтической компании «Сандоз» в Базеле, Швейцария, произошел выброс 1000 т химических веществ в Рейн.

31 декабря. Пожар в отеле «Дюпон-Плаза», Сан-Хуан, Пуэрто-Рико.

1987

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Засуха и голод в Эфиопии.

5—6 марта. Землетрясение в Северо-Восточном Эквадоре.

6 мая—2 июня. Лесной пожар в Северном Китае.

9 мая «Ил-62М» разбился после взлета под Варшавой, Польша.

Август—сентябрь. Наводнение на севере Бангладеш.

16 августа. «MD-82» компании «Нортвест» потерял управление и упал на оживленную улицу Детройта, шт. Мичиган, США.

27 сентября. Сель в округе Медельин, Колумбия.

26 ноября. Южноафриканский «Боинг-747» упал в Индийский океан недалеко от о-ва Маврикий.

29 ноября. Северокорейские террористы взорвали южнокорейский «Боинг-747», самолет упал в море недалеко от Бирмы.

20 декабря. Филиппинский паром «Дона Паз» и танкер «Виктор» столкнулись в проливе Таблас, Филиппины.

1988

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

Засуха и голод в Эфиопии.

19 января. Китайский «Ил-18» разбился в горах.

11—14 марта. Снежная буря на северо-востоке США.

17 марта. «Боинг-727» авиакомпании «Авианка» разбился после взлета, США.

3 июля. Иранский аэробус «А-300» сбит огнем корабля ВВС США «Винсенн» над Персидским заливом.

4 июля. Взрыв на станции Арзамас, СССР.

6 июля. Взрыв нефтяной платформы в Северном море.

4—5 августа. Наводнение в Хартуме, Судан.

6 августа. Индийский паром перевернулся на Ганге, Индия.

21 августа. Землетрясение в Непале и Индии.

Сентябрь. Наводнение на севере Индии.

Сентябрь—ноябрь. Наводнение в Бангладеш.

19 октября. Катастрофа «Боинга-737» компании «Индиан Эйрлайнз», Индия.

Ноябрь. Проливные дожди в Таиланде вызвали наводнения.

6 ноября. Землетрясение на юго-западе Китая.

7 декабря. Землетрясение в Армении, СССР.

12 декабря. Железнодорожная катастрофа в Лондоне, Великобритания.

21 декабря. «Боинг-747» компании «Пан-Ам» разбился под Локерби, Шотландия, Великобритания.

1989

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

15 января. Железнодорожная катастрофа в Майзди-Хан, Бангладеш.

23 января. Землетрясение в Таджикистане.

8 февраля. «Боинг-707» разбился в горах на Азорских о-вах, Португалия.

24 марта. Авария танкера «Экссон Вальдез» привела к разливу нефти у берегов Аляски, США.

7 апреля. Советская атомная подводная лодка «Комсомолец» затонула у берегов Норвегии.

19 апреля. Корабль ВМФ США «Айова», взрыв в оружейной башне во время учебных стрельб у берегов Пуэрто-Рико.

26 апреля. Смерч в Бангладеш.

3 июня. Взрыв газопровода в Башкирии, СССР.

7 июня. Суринамский «DC-8» разбился недалеко от аэропорта Парамарибо, Суринам.

19 июля. «DC-10» компании «Юнайтид» разбился при посадке в Сиу-Сити, шт. Айова, США.

Середина сентября. Ураган «Хьюго», Виргинские о-ва, Пуэрто-Рико.

19 сентября. Французский «DC-10» взорвался в воздухе над Нигером по пути из Чада в Париж.

21 октября. «Боинг-727» врезался в гору в Гондурасе.

19 декабря. В результате взрыва и пожара на иранском танкере «Харк-5» у берегов Марокко в море вылилось ок. 20 млн. л нефти.

1990

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

4 января. Железнодорожная катастрофа в пров. Синдх, Пакистан.

25 января, 3 и 26 февраля. Ураганные ветры в Западной Европе.

25 марта. Пожар в клубе «Хэппи Лэнд», Нью-Йорк, США.

8 апреля. Паром «Скандинавиан Стар» сгорел в Балтийском море.

21 и 24 июня. Землетрясение на северо-западе Ирана.

3 сентября. Катастрофа кубинского «Ил-62» под Гаваной, Куба.

2 октября. Китайский «Боинг-737» был угнан террористами и разбился при заходе на посадку в Кантоне, врезавшись в самолет на земле.

21 ноября. Советский «Ил-62» разбился в Якутске, СССР.

1991

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

24 января. Ирак начал сливать сырую нефть из кувейтских нефтяных скважин в море.

30 апреля. Циклон в Бангладеш.

26 мая. Австрийский «Боинг-767-300» взорвался через 16 минут после взлета из Бангкока и упал в тайландские джунгли.

10–15 июня. Извержение вулкана Пинатубо, Филиппины.

11 июля. Нигерийский «DC-8» разбился при посадке в Джибде, Саудовская Аравия.

14 декабря. Паром «Салем Экспресс» попал на коралловый риф близ города Сафага, Египет.

1992

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

3 марта. Взрыв угольной шахты в Козлу, Турция.

13, 15 марта. Землетрясение в Восточной Турции.

22 апреля. Взрыв канализации в Гвадалахаре, Мексика.

31 июля. Аэробус «А-310» авиакомпании «Тай Эйруэйз» врезался в гору в Непале.

27 августа. «Ту-134» разбился при заходе на посадку недалеко от города Иваново, Россия.

1 сентября. Цунами в Никарагуа.

28 сентября. Катастрофа аэробуса «А-300» в Катманду, Непал.

Конец ноября. Катастрофа «Боинга-737» в Китае.

12 декабря. Землетрясение на о-ве Флорес, Индонезия.

22 декабря. «Боинг-727» и «МиГ-23» столкнулись в воздухе над Триполи, Ливия.

1993

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

8 февраля. «Ту-134» и истребитель-бомбардировщик «Су-24» столкнулись в воздухе над Тегераном, Иран.

17 февраля. Паром «Нептун» перевернулся недалеко от Порт-о-Пренс, Гаити.

19 мая. «Боинг-727» взорвался в Колумбии.

1 июля. Цунами в Японии.

Июль—август. Великое наводнение в девяти штатах США.

21 ноября. Катастрофа «Як-40» в горах Македонии.

1994

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан, СССР.

3 января. «Ту-154» разбился после взлета в 3 км от Иркутска, Россия.

13 февраля. Извержение вулкана Пинатубо, Филиппины.

15 февраля. Циклон на о-ве Маврикий, Индийский океан.

6 июня. Катастрофа «Ту-154М» китайской авиакомпании «Сибэй», Сиань, Китай.

3 июля. Цунами на востоке о-ва Ява, Индонезия.

27 августа. Наводнение в Молдове.

8 сентября. Катастрофа «Боинга-737» в Питсбурге, США.

28 сентября. Эстонский пассажирский паром «Эстония» затонул в Балтийском море.

Октябрь. Землетрясение на Курильских о-вах, Россия.

1995

Всемирная эпидемия СПИД

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан.

18 января. Землетрясение в Кобэ, Япония.

19 апреля. Взрыв федерального здания в Оклахома-Сити, шт. Оклахома, США.

28 мая. Землетрясение в Нефтегорске, о-в Сахалин, Россия.

28 октября. Пожар в метрополитене, Баку, Азербайджан.

7 декабря. Российский «Ту-154» разбился под Хабаровском при невыясненных обстоятельствах.

18 декабря. Катастрофа самолета «Локхид Электра» в Каенгуле, Ангола.

20 декабря. Катастрофа «Боинга-757» компании «Американ Эйрлайнз» в Колумбии.

27 декабря. Снежная буря в Казахстане.

1996

Всемирная эпидемия СПИД.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан.

8 января. «Ан-32» компании «Московские воздушные линии» врезался в рынок города Ндоло, Заир.

6 февраля. Упал в океан «Боинг-757» компании «Алас Насьонале», Доминиканская Республика.

1 марта. «Боинг-737» упал на скалы в Перу.

10 мая. Пассажирский «DC-9» упал в болото в шт. Флорида, США.

17 июля. «Боинг-747» авиакомпании «TWA» взорвался и упал в море вскоре после вылета из аэропорта им. Кеннеди, Нью-Йорк, США.

29 августа. «Ту-154» российской авиакомпании «Внуковские авиалинии» врезался в гору на о-ве Шпицберген.

7 ноября. Катастрофа «Боинга-727» в Лагосе, Нигерия.

12 ноября. «Боинг-727» из Саудовской Аравии и «Ил-76» компании «Казахские авиалинии» столкнулись в воздухе над Дели, Индия.

1997

Всемирная эпидемия СПИД.

Голод в Северной Корее.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан.

Лесные пожары в Индонезии.

Неоднократные извержения вулкана Суффриер на о-ве Монсеррат, остров почти полностью засыпан пеплом.

Июль-август. Наводнение в Восточной Европе.

5 августа. Катастрофа «Боинга-747» компании «Кориан Эйрлайнз» на о-ве Гуам.

26 сентября. Катастрофа аэробуса «А-300-В4» на о-ве Суматра, Индонезия.

6 декабря. Катастрофа «Ан-24» «Руслан» в Иркутске, Россия.

15 декабря. Катастрофа таджикского «Ту-154» в Объединенных Арабских Эмиратах.

18 декабря. Катастрофа украинского «Як-42» в районе Салоник, Греция.

19 декабря. Разбился сингапурский «Боинг-737».

1998

Всемирная эпидемия СПИД.

Голод в Северной Корее.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан.

Лесные пожары в Индонезии.

28 января. Наводнение в Перу.

2 февраля. На острове Минданао, Филиппины, разбился «DC-9».

3 февраля. Землетрясение в восточных районах Афганистана.

16 февраля. Аэробус «А-300» потерпел катастрофу в аэропорту Тайбэя, Тайвань.

3 июня. Железнодорожная катастрофа на севере Германии.

Июнь-июль. Проливные дожди вызвали наводнения в Китае.

Июль. Серия цунами высотой более 7 м обрушилась на северо-западный берег Гвинеи-Бисау.

7 августа. Взрыв американского посольства в Найроби, Кения.

2 сентября. Аэробус «Макдонел-Дуглас» швейцарских авиалиний упал в море недалеко от Галифакса, Канада.

22 октября—5 ноября. Ураган «Митч», Центральная Америка.

1999

Всемирная эпидемия СПИД.

Голод в Северной Корее.

Постепенное исчезновение Аральского моря, Казахстан.

1 января. Снежная лавина на севере Канады.

25 января. Землетрясение в провинции Квиндио, Колумбия.

10 февраля. Пожар в здании областного УВД, Самара, Россия.

1999

17 августа. Землетрясение на северо-западе Турции.

4 сентября. Взрыв жилого дома в Буйнакске, Россия.

8 сентября. Взрыв жилого дома в Москве, Россия.

13 сентября. Взрыв жилого дома в Москве, Россия.

22 сентября. Землетрясение на Тайване.

10—17 декабря. Наводнение в Венесуэле.

2000

24 января. Железнодорожная катастрофа в Норвегии.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	5
ПРИРОДНЫЕ КАТАСТРОФЫ	13
ГОЛОД И ЗАСУХА	15
Советская Россия, 1921–1923 годы	18
СССР, 1932–1933 годы	20
Средний Запад, США, 1934–1941 годы	22
Провинция Хунань, Китай, 1942–1943 годы	25
Нидерланды, 1944–1945 годы	28
Эфиопия, 1983–1988 годы	31
Список наиболее значительных засух и случаев массового голода столетия	37
ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ	39
Сан-Франциско, США, 18 апреля 1906 года	42
Мессина, Италия, 28 декабря 1908 года	50
Провинция Ганьсу, Китай, 16 декабря 1920 года	54
Иокогама, Япония, 1 сентября 1923 года	57
Ашхабад, Туркменистан, СССР, 6 октября 1948 года	62
Консепсьон, Чили, 21–30 мая 1960 года	65
Юнгай, Перу, 31 мая 1970 года	69
Бухарест, Румыния, 4 марта 1977 года	71
Аль-Аснам, Алжир, 10 октября 1980 года	73
Италия, 23 ноября 1980 года	74
Армения, СССР, 7 декабря 1988 года	77
Таджикистан, СССР, 23 января 1989 года	82
Зона Каспийского моря, Иран, 21 июня 1990 года	88
Провинция Квиндио, Колумбия, 25 января 1999 года	91
Список наиболее значительных землетрясений столетия	95

ИЗВЕРЖЕНИЯ ВУЛКАНОВ	98
Вулкан Мон-Пеле, Мартиника, 8 мая 1902 года	101
Вулкан Ламингтон, Новая Гвинея, 21 января 1951 года	111
Вулкан Сент-Хеленс, шт. Вашингтон, США, 18 мая 1980 года	113
Озеро Ниос, Камерун, 24 августа 1986 года	117
Вулкан Пинатубо, Филиппины, 10–15 июня 1991 года	122
Список наиболее значительных извержений вулканов столетия	125
НАВОДНЕНИЯ И ЦУНАМИ	126
Курильские острова, СССР, 5 ноября 1952 года	129
Вайонт, Италия, 9 октября 1963 года	132
Флоренция, Италия, 4–5 ноября 1966 года	134
Монти-Лонг, Бангладеш, июль–август 1974 года	139
Бенгалия (Запад), Индия, сентябрь 1978 года	141
Става, Италия, 19 июля 1985 года	143
Бангладеш, сентябрь–ноябрь 1988 года	146
9 штатов по течению рек Миссисипи и Миссури, США, лето 1993 года	148
Список наиболее значительных наводнений и цунами столетия	151
СМЕРЧИ	155
Москва, Российская империя, 29 июня 1904 года	156
Штаты Иллинойс, Индиана и Миссури, США 18 марта 1925 года	160
Уэйко, штат Техас, США, 11 мая 1953 года	162
Список самых значительных смерчей столетия	163
ЦИКЛОНЫ И ДРУГИЕ АТМОСФЕРНЫЕ ЯВЛЕНИЯ	165
Галвестон, шт. Техас, США, 8 сентября 1900 года	168
Гонконг, 18 сентября 1906 года	171
Озеро Окичоби, США, 16 сентября 1928 года	172
Ураган «Флора», Карибское море, сентябрь–октябрь 1963 года	174
Бангладеш, 12 ноября 1970 года	175
Ураган «Давид», восточные штаты США, 31 августа–8 сентября 1979 года	177
Ураган «Митч», Центральная Америка, 22 октября–5 ноября 1998 года	180
Список наиболее значительных циклонов и других разрушительных атмосферных явлений столетия	183

ЭПИДЕМИИ	187
Всемирная эпидемия гриппа, 1918–1919 годы	190
СПИД, с 1980 года до наших дней	192
Список наиболее значительных эпидемий столетия	196
КАТАСТРОФЫ, ПРОИЗОШЕДШИЕ ПО ВИНЕ ЧЕЛОВЕКА ..	197
АВИАКАТАСТРОФЫ	199
Лейкхерст, шт. Нью-Джерси, США, 6 мая 1937 года	200
Мыс Кеннеди, США, 27 января 1967 года	204
Тенерифе, Канарские острова, 27 марта 1977 года	205
Днепродзержинск, Украина, СССР, 14 августа 1979 года	208
Сахалин, СССР, 1 сентября 1983 года	210
Ирландское море, Ирландия, 22 июня 1985 года	214
Мыс Канаверал, США, 28 января 1986 года	216
Локерби, Шотландия, Великобритания, 21 декабря 1988 года	218
Хабаровский край, Россия, 7 декабря 1995 года	222
Иркутск, Россия, 6 декабря 1997 года	224
Галифакс, Канада, 2 сентября 1998 года	228
Список наиболее значительных авиакатастроф столетия	236
ВЗРЫВЫ	244
Шахта «Курьерс», Франция, 10 марта 1906 года	247
Галифакс, Канада, 6 декабря 1917 года	248
Нью-Лондон, шт. Техас, США, 18 марта 1937 года	251
Гавань Бомбея, Индия, 14 апреля 1944 года	253
Техас-Сити, шт. Техас, США, 16–18 апреля 1947 года	257
Уфа, СССР, 3 июня 1989 года	259
Найроби, Кения, 7 августа 1998 года	262
Список наиболее значительных взрывов столетия	264
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КАТАСТРОФЫ	267
Модан, Франция, 12 декабря 1917 года	268
Гренвиль, Австралия, 18 января 1977 года	269
Эшхеде, Германия, 3 июня 1998 года	270
Список наиболее значительных железнодорожных катастроф столетия	272
КАТАСТРОФЫ НА ВОДЕ	274
«Нордж», Шотландия, 28 июня 1904 года	275
«Титаник», Атлантический океан, 14–15 апреля 1912 года ...	278
«Вольтурно», 9 октября 1913 года	283

«Императрица Ирландии», Канада, 29 мая 1914 года	287
«Лузитания», Ирландское море, 7 мая 1915 года	291
«Истленд», Чикаго, США, 24 июля 1915 года	294
«Сен-Филибер», Франция, 15 июня 1931 года	297
«Принцесса Виктория», Великобритания, 31 января 1953 года	301
Линкор «Новороссийск», внутренний рейд Севастополя, СССР, 29 октября 1955 года	304
Буровая платформа «Александр Кьелланн», Северное море, 27 марта 1980 года	310
«Адмирал Нахимов», Черное море, СССР, 31 августа 1986 года	313
«Скандинавиан Стар», Балтийское море, 8 апреля 1990 года	316
Паром «Эстония», Балтийское море, 28 сентября 1994 года	318
Список наиболее значительных катастроф столетия на воде	322
ПОЖАРЫ	325
Хобокен, шт. Нью-Джерси, США, 30 июня 1900 года	328
Чикаго, шт. Иллинойс, США, 30 декабря 1903 года	330
Коллинвуд, шт. Огайо, США, 4 марта 1908 года	335
Нью-Йорк, шт. Нью-Йорк, США, 25 марта 1911 года	337
Колумбус, шт. Огайо, США, 21 апреля 1930 года	343
Бостон, шт. Массачусетс, США, 28 ноября 1942 года	347
Хартфорд, шт. Коннектикут, США, 6 июля 1944 года	351
Дрезден, Германия, 13–15 февраля 1945 года	354
Космодром «Байконур», Казахстан, СССР, 24 октября 1960 года	361
Кингстон, Ямайка, 20 мая 1980 года	363
Баку, Азербайджан, 28 октября 1995 года	364
Список наиболее значительных пожаров столетия	366
ПРОМЫШЛЕННЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ КАТАСТРОФЫ	368
Оплау, Германия, 20 сентября 1921 года	369
Бхопал, Индия, 5 декабря 1984 года	372
Гор, шт. Оклахома, США, 4 января 1986 года	380
Шт. Аляска, США, 24 марта 1989 года	383
Казахстан, СССР, семидесятые—девяностые годы	385
Остров Борнео, Индонезия, июнь 1997—апрель 1998 года ..	393
Список наиболее значительных промышленных и экологических катастроф столетия	396

ЯДЕРНЫЕ АВАРИИ	399
Касли, Челябинская обл., СССР, 1957 год	400
Уиндскейл, Великобритания, 10 октября 1957 года	403
Мидлтаун, шт. Пенсильвания, США, 28 марта 1979 года	405
Цуруга, Япония, 8 марта 1981 года	412
Припять, Украина, СССР, 26 апреля 1986 года	414
Список наиболее значительных ядерных аварий столетия	424
Послесловие	425
Хронологическая таблица крупнейших катастроф столетия	427

Научно-популярное издание

100 ВЕЛИКИХ КАТАСТРОФ XX ВЕКА

Автор-составитель А. Кудрявцев

Издание осуществлено
при содействии ООО «Родиола-плюс»
тел. (017) 232-3598, факс (017) 260-8402

По вопросам реализации обращаться:
Москва: (095) 267-84-13
С.-Петербург: (812) 567-45-35
Тверь: (0822) 33-93-03

Редактор *Тюрина Е. М.*
Художественный редактор *Порхаев С. А.*
Технический редактор *Михайлова В. С.*
Компьютерная верстка *Кузовков Н. А.*
Корректоры *Волкова Л. М., Кузнецова Н. Н., Лемешева Н. Н.*

OCR - Давид Титиевский, май 2017 г., Хайфа

ООО «Издательство „Мартин“».
Лицензия ЛР № 065104 от 17 апреля 1997 г.
170006, г. Тверь, ул. Можайского, д. 70.

Подписано в печать с готовых диалозитивов 09.03.2000. Формат 60×90/16.
Гарнитура Таймс. Усл. печ. л. 29+1,5 вкл. Тираж 15 000 экз. Заказ № 3691.
Отпечатано на Тверском ордена Трудового Красного Знамени полиграфкомбинате
детской литературы им. 50-летия СССР Министерства Российской Федерации по
делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
170040, г. Тверь, пр. 50-летия Октября, 46.



100 ВЕЛИКИХ XX ВЕКА

100 ВЕЛИКИХ ПРАВИТЕЛЕЙ

100 ВЕЛИКИХ КАТАСТРОФ

100 ВЕЛИКИХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

100 ВЕЛИКИХ ТАИН

100 ВЕЛИКИХ ПИСАТЕЛЕЙ

100 ВЕЛИКИХ БИТВ

100 ВЕЛИКИХ МУЗЫКАНТОВ

100 ВЕЛИКИХ СПОРТСМЕНОВ

100 ВЕЛИКИХ УЧЕНЫХ

