

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И КАТАСТРОФ

ЭПК



КАТАСТРОФЫ И АВАРИИ

Землетрясения,
вулканы, цунами,
пожары,
железнодорожные,
морские и авиационные
катастрофы...



ЛИТЕРАТУРА, 1996



ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И КАТАСТРОФ

ЭПК

КАТАСТРОФЫ И АВАРИИ

Землетрясения,
вулканы, цунами,
пожары,
железнодорожные,
морские и авиационные
катастрофы...



ББК 65.9(2)27
К 29
УДК 614.8

Серия основана в 1996 году

Подготовка текста *В. Е. Кудряшова, Н. В. Трус*

Охраняется законом об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части, а также реализация тиража запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

К 29 Катастрофы и аварии. Землетрясения, вулканы, цунами, пожары, железнодорожные, морские и авиационные катастрофы / Подгот. текста *В. Е. Кудряшова, Н. В. Трус.*— Мн.: Литература, 1996.— 432 с.— (Энциклопедия преступлений и катастроф).

ISBN 985-6274-64-8.

В серии ЭПК новая книга «Катастрофы и аварии» посвящена нашумевшим авариям и катастрофам в человеческой цивилизации.

К 614080000

ББК 65.9(2)27

ISBN 985-6274-64-8

© Литература, 1996

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЧАСТЬ I. ГЛАЗАМИ ОЧЕВИДЦЕВ 8

КАТАСТРОФЫ НА МОРЕ..... 8

1912 Г. 11 АПРЕЛЯ, АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН. ГИБЕЛЬ «ТИТАНИКА»	8
1913 Г. 9 ОКТЯБРЯ. ПОЖАР НА «ВОЛЬТУРНО»	13
1914 Г. 29 МАЯ, КАНАДА. ЧЕРНАЯ ПЯТНИЦА «ЭМПРЕСС ОФ АЙРЛЕНД»	18
1917 Г. 6 ДЕКАБРЯ, КАНАДА, ГАЛИФАКС. ДЬЯВОЛЬСКИЙ ГРУЗ «МОНБЛАНА» И ГИБЕЛЬ ГАЛИФАКСА	24
1928 Г. 10 НОЯБРЯ, АТЛАНТИКА. САМАЯ ТЯЖЕЛАЯ КАТАСТРОФА 1928 ГОДА	29
1931 Г. 15 ИЮНЯ, ФРАНЦИЯ. ПИГМЕЙ, УНЕСШИЙ ЖИЗНЬ ПОЛТЫСЯЧИ ЧЕЛОВЕК	34
1953 Г. 31 ЯНВАРЯ, АНГЛИЯ. ПОСЛЕДНИЕ 35 МИЛЬ ПАРОМА «ПРИНЦЕССА ВИКТОРИЯ»	39
1904 Г. 22 ИЮНЯ, ШОТЛАНДИЯ. ЦЕНА ЛЮБОПЫТСТВА КАПИТАНА ПАРОХОДА «НОРДЖ»	44
1980. 27 МАРТА, СЕВЕРНОЕ МОРЕ. СТАЛЬНАЯ ГРОБНИЦА	49
1865 Г. 27 АПРЕЛЯ, МИССИСИПИ, США. КРУПНЕЙШАЯ КАТАСТРОФА НА РЕКАХ	53
1878 Г. 3 СЕНТЯБРЯ, ТЕМЗА, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. ВЕЛИКАЯ ТРАГЕДИЯ НА ТЕМЗЕ	58
1915 Г. 24 ИЮЛЯ, ЧИКАГО, США. ГИБЕЛЬ «ТИТАНИКА» ВЕЛИКИХ ОЗЕР	63
ВЗРЫВ НА АМЕРИКАНСКОМ ЛИНКОРЕ «АЙОВА»	67

АСТРОЛОГАМ НУЖНО ВЕРИТЬ	69
ПОСЛЕДНЕЕ ПЛАВАНИЕ РЕЧНОГО ТРАМВАЯ «МАРКИЗА»	74
НЕРАЗГАДАННЫЙ ВЗРЫВ НА ЛИНКОРЕ «НОВОРОССИЙСК»	76
ТАЙНА ГИБЕЛИ ПЛ-574	83
КАТАСТРОФА В СКАГЕРРАКЕ	86
«АТАКА ВЕКА»	89
ПЕЧАЛЬНАЯ УЧАСТЬ «АДМИРАЛА НАХИМОВА»	92
ПИСЬМА С ТОГО СВЕТА	96
АВИАКАТАСТРОФЫ	100
ГИБЕЛЬ ЛЕТУЧЕГО ОКЕАНСКОГО ЛАЙНЕРА	100
АВИАКАТАСТРОФА НА АЗОРСКИХ ОСТРОВАХ	104
БОИНГ-737, НЕ ДОТЯНУВШИЙ ДО ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ	105
КАТАСТРОФА, УНЕСШАЯ ЖИЗНЬ ЭКЗЮПЕРИ	106
КАТАСТРОФА НЕБОЛЬШОГО САМОЛЕТА, ПОТРЯСШАЯ ВСЬ МИР	108
КРОВАВОЕ ШОУ В РАМШТАЙНЕ	111
БОРТ № 65058 УПАЛ УДИВИТЕЛЬНО ТИХО...	112
«РУССКИЕ ВИТЯЗИ» НЕ РАЗМИНУЛИСЬ С СОПКОЙ	115
КУДА ПРОПАЛ САМОЛЕТ	117
«ОПАСНЫЕ ОБОРОТЫ» ВТОРОГО ДВИГАТЕЛЯ БОРТА № 85656	119
«АН» РУХНУЛ В ИТАЛЬЯНСКУЮ ПУРГУ	123
ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ	125
ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В ЛИССАБОНЕ	125
1906 Г. САН-ФРАНЦИСКО. ПРОКЛЯТИЯ ЗНАМЕНИТОГО ТЕНОРА КАРУЗО	129
ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В Г. ДВИНЕ	134
ГАРНИЙСКОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ	135
1893 Г. 17 НОЯБРЯ. ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В КУЧАНЕ	137

КИТАЙ, ПРОВИНЦИЯ ГАНЬСУ.	
САМОЕ СМЕРТОНОСНОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ	140
ИОКОГАМСКОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ	143
НЕБОЛЬШОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ, ПРИВЕДШЕЕ К БОЛЬШОЙ ТРАГЕДИИ	147
ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В ЧИЛИ	148
ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ ПОД ГРИФОМ «СЕКРЕТНО»	153
ДЕСЯТЬ СЕКУНД, КОТОРЫЕ ПОТРЕЯЛИ АВСТРАЛИЮ	157
ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В ТАДЖИКИСТАНЕ	159
ИРАНСКОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ	160
ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ НА САХАЛИНЕ	161
И ВСЕ ЭТО ЗА КАКИЕ-ТО ДВАДЦАТЬ-ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ СЕКУНД	162
ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В МЕССИНЕ	164

КАТАСТРОФЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

КАТАСТРОФА НА ТРАНССИБЕ	167
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КАТАСТРОФА В БАНГЛАДЕШ	169
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КАТАСТРОФА БЛИЗ СТАНЦИИ БОЛОГОЕ	170
КАТАСТРОФА В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ	171
ВЗРЫВ НА СТАНЦИИ АРЗАМАС	171

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ КАТАСТРОФЫ, ПОСЛЕДСТВИЯ ГОЛОДА, ТРАГЕДИИ НА РЫБАЛКЕ, НА ФУТБОЛЬ- НЫХ МАТЧАХ И ДРУГИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

ДВЕ КАТАСТРОФЫ В КАМЕРУНЕ	174
КРУПНЕЙШАЯ В ИСТОРИИ США ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТАСТРОФА	177
УЖАСАЮЩИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ГОЛОДА В СОВЕТСКОЙ РОССИИ	178
ДРАМА НА РЫБАЛКЕ	181
К ЧЕМУ ПРИВОДЯТ ФУТБОЛЬНЫЕ СТРАСТИ	183
ФУТБОЛЬНАЯ ТРАГЕДИЯ НА СТАДИОНЕ В ШЕФФИЛДЕ ...	185

1628 Г. 10 АВГУСТА. КАК ПОГИБ ОДИН ИЗ КРУПНЕЙШИХ КОРАБЛЕЙ «ПАРУСНОГО ВЕКА»	186
САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПОЖАР В ИСТОРИИ ТУРИСТИЧЕСКОГО БИЗНЕСА В ЕГИПТЕ	191
САМАЯ СТРАШНАЯ ТРАГЕДИЯ В ИСТОРИИ МЕТРОПОЛИТЕНА	192
АВАРИЯ НА «АЛЬФА-ПАЙПЕР»	194
ТРАГЕДИЯ НА ШАХТЕ	195
ВУЛКАНЫ, НАВОДНЕНИЯ, ЦУНАМИ, СМЕРЧИ	197
ГИБЕЛЬ ПОМПЕЙ	197
1883 Г. 26 АВГУСТА. ВЗРЫВ КРАКАТАУ	201
ВОЛНА, ПРОШЕДШАЯ ЧЕРЕЗ СЕВЕРО-КУРИЛЬСК	205
НЕИЗВЕСТНАЯ ТРАГЕДИЯ В МОГИЛЕВЕ	209
1897 Г. ТОРНАДО «ИРВИНГ»	211
МОСКОВСКИЙ СМЕРЧ 1904 ГОДА	216
УРАГАН «ФЛОРА»	221
САМЫЙ РАЗРУШИТЕЛЬНЫЙ УРАГАН, ДОСТИГШИЙ БЕРЕГОВ США	224
КОРАБЛЬ, БЕЖАВШИЙ ИЗ АДА	229
ЧАСТЬ II. ОТ ТРЕТЬЕГО ЛИЦА	235
КАТАСТРОФА НА ОЗЕРЕ. 1986 Г.	235
29 ОКТЯБРЯ 1955 Г. ГИБЕЛЬ ЛИНКОРА «НОВОРОССИЙСК»	238
4—5 АВГУСТА 1782 Г. ТРАГЕДИЯ «ГРОСВЕНОРА»	246
ВЗРЫВ НА СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК-СОРТИРОВОЧНЫЙ ...	253
ХРОНИКА ОДНОГО ЧП. «МИГ-23»	265
САМОЛЕТ КРУЖИЛ НАД ПЛОЩАДЬЮ	270
СОЛНЦЕ — ПРИЧИНА КАТАСТРОФ?	273
ЯНВАРЬ 1589 Г. ГИБЕЛЬ КАРАВЕЛЛЫ «САН-ТОМЕ»	286
ИСТОРИЯ ЭПИДЕМИЙ	289
УНИЧТОЖЕНИЕ ВТОРИЧНОЙ ПРИРОДЫ — ТАКТИКА ВЕДЕНИЯ ВОЙН	295

АРАЛЬСКАЯ КАТАСТРОФА.....	305
ГИССАРСКАЯ КАТАСТРОФА. 1989 Г.	315
НА ВОЛНЕ БЕДСТВИЯ. СУХОГРУЗ «КОМСОМОЛЕЦ КИРГИЗИИ»	324
ГУНГУССКИЙ МЕТЕОРИТ	337
ЗЛОПОЛУЧНАЯ СУДЬБА МОРЯКОВ «МЭРИ СЕЛИСТ»	356
ГИБЕЛЬ СУДОВ У БЕРЕГОВ АВСТРАЛИИ. 1940 Г.	374
СУДЬБА ПАРОХОДА «РООЗЕБООМ»	379
ГИБЕЛЬ ОТ СОБСТВЕННОЙ ТОРПЕДЫ	383
НА ПЛОТАХ И ЛОДКАХ ЧЕРЕЗ ОКЕАНЫ: ТРАГИЧЕСКИЙ ФИНАЛ	387
ИЗ СЕЛЕВОГО ПЛЕНА. АЛТАЙСКИЙ ХРЕБЕТ, 1971 Г.	392
ПО СЛЕДАМ САНТОРИНСКОЙ КАТАСТРОФЫ. II ТЫСЯЧЕЛЕНИЕ ДО Н.Э.	402
ПОЖАРЫ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР	414
ГИБЕЛЬ ГОРОДОВ	417
КАТАСТРОФЫ НА МОРЕ: ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ	421
ПОЖАРЫ-КАТАСТРОФЫ В МИРОВОЙ ИСТОРИИ	422
ВЗРЫВЫ: СОБЫТИЯ И ФАКТЫ	424
ЧП И КАТАСТРОФЫ НА АЭС	425
ТРАГЕДИЯ У ЯССИ АДА. КЛАДБИЩЕ ДРЕВНИХ КОРАБЛЕЙ	426

ЧАСТЬ I

ГЛАЗАМИ ОЧЕВИДЦЕВ

КАТАСТРОФЫ НА МОРЕ

**1912 Г. 11 АПРЕЛЯ,
АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН.
ГИБЕЛЬ «ТИТАНИКА»**

Навряд ли в мире найдется еще один корабль, о котором написаны сотни книг, тысячи статей, поставлены пьесы и два кинофильма, созданы многочисленные радио- и телепередачи. Катастрофа, постигшая «Титаник», невероятна не только своими масштабами, но и целым рядом удивительнейших совпадений и случайностей, каких не придумать даже самому изощренному фантасту. Так, за 14 лет до катастрофы писатель-фантаст Морган Робертсон написал роман под странным названием «Тщетность». Фабула его вкратце сводилась к следующему.

...В Англии построили небывалой величины лайнер, которому дали название «Титан». Он считался непотопляемым, самым комфортабельным, самым роскошным и самым быстрходным 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 зато-

нул. 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 31 мая 1911 года: водоизмещение 66 тысяч тонн, регистрационная вместимость 46 328 тонн, длина 268 метров, ширина 28,2 метра, осадка 10,54 метра. Максимальная мощность силовой установки составляла 55 тысяч лошадиных сил.

Спущенный на воду «Титаник» считался самым большим судном в мире. Он имел 11 палуб, соединенных между собой 9 электрическими лифтами. Высота от воды до шлюпочной палубы равнялась 18,5 метра. Расстояние от киля до верха дымовых труб составляло 54 метра. Диаметр дымовых труб — 7,3 метра.

На пароходе были сделаны зимние сады, огромные вестибюли в дворцовом стиле, вычурные, как в замках королей, каминные, широкие лестничные проходы, отделанные дубом и орехом, великолепные балюстрады с причудливыми элементами чугунных узоров. Стоимость проезда в каюте «суперлюкс» в один конец составляла 4350 долларов (примерно 50 тысяч долларов по современному курсу). «Уайт Стар» оборудовала на своем чудо-детище поле для игры в гольф, теннисный корт, скейтинг-ринг, турецкие бани, игорный зал.

Экипаж «Титаника» насчитывал почти 900 человек, из которых 500 являлись стюардами, поварами, горничными и пр. Лайнер мог принять 3500 пассажиров, размещенных в трех классах.

«Титаник» имел двойное дно и был разделен водонепроницаемыми переборками на водонепроницаемые отсеки. Нижняя часть корпуса корабля 15 переборками разделялась на 16 отсеков. Проект лайнера предусматривал, что при аварии он останется на плаву 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 60, с небольшим, лет, 30 из которых он верой и правдой прослужил компании «Уайт Стар».

Отправлявшийся из Англии в свой первый рейс «Титаник» не только представлял собой фешенебельный плавучий «палас-отель», но и оказался местом встречи представителей высшего общества Старого и Нового Света. На борту лайнера оказалось 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...

Светящийся циферблат часов на ходовом мостике «Титаника» показывал 23 часа 40 минут. Внезапно один из впе-

редсмотрящих, 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 уваливаться 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 свободно в нескольких метрах от ледяной горы, а подводная часть правой скулы судна в районе форпика столкнулась с острым подводным выступом айсберга, так называемым «шипом». При этом обшивка парохода на протяжении почти 100 метров была разрезана льдом, словно консервная банка открывалкой.

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 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, и они осмотрели поврежденный борт. Оказалось, что прорезанная льдом щель шла ниже ватерлинии.

В 00 часов 10 минут с антенны лайнера в ночной эфир полетели сигнал бедствия и координаты «Титаника».

Вот как описывает последние минуты «Титаника» 25-летний преподаватель Дулвичесского колледжа Кембриджа Лоренс Бисли 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, Бисли пишет: «Было около 1 часа утра. Ночь была 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 блестели ярким светом, нельзя было и думать, что было что-то неладное с таким левиафаном, если бы не было заметного наклона на нос, где вода доходила до нижнего ряда иллюминаторов. Около 2 часов мы заметили, что наклон на нос быстро увеличивался, мостик целиком погрузился под воду. Пароход медленно поднимался кормой вертикально вверх, причем внезапно свет в салонах исчез, затем на несколько мгновений опять блеснул, после этого исчез совсем. В то же самое время послышался грохот, который можно было бы слышать за мили,— это котлы и механизмы сорвались со своих мест; это был самый роковой звук, когда-либо слышимый среди океана. Но это не был еще конец. К нашему удивлению, корабль остался стоящим вертикально в течение продолжительного времени, которое я оцениваю в пять минут; во всяком случае, наверное, в течение нескольких минут «Титаник», подобно башне высотой около 150 футов, стоял вертикально над уровнем моря, выделяясь черным на ясном небе. Тогда мы услышали самый страшный вопль, который когда-либо достигал уха человека — это были крики сотен наших сотоварищей, боровшихся со смертью в ледяной воде и призывавших на помощь, кото-

рую мы не могли им оказать, ибо наша шлюпка была уже загружена полностью».

«Титаник» скрылся под водой в 2 часа 20 минут.

Получив сигнал бедствия «Титаника», капитан «Карпатии» Артур Рострон изменил курс и приказал своему старшему механику поставить двойную вахту кочегаров и идти на предельной скорости. В 4.10 на борт «Карпатии» были приняты первые пассажиры шлюпок с «Титаника». Было спасено 703 человека из 2207.

1913 Г. 9 ОКТЯБРЯ. ПОЖАР НА «ВОЛЬТУРНО»

Грузо-пассажирский пароход «Вольтурно» построили в 1906 году в Шотландии на верфи «Файерфилд» по заказу Канадской Северной пароходной компании. Он имел валовую вместимость почти 3600 тонн, длину 130 метров, ширину 13 и глубину трюма 7 метров. Паровая машина тройного расширения сообщала судну скорость 13 узлов. Сразу же после ходовых испытаний приписанное к лондонскому порту судно было зафрахтовано фирмой «Ураниум Стимшип и К^о» и стало перевозить эмигрантов из портов Северной Европы в Америку.

2 октября 1913 года в Роттердаме «Вольтурно», приняв на борт 564 пассажира и груз, вышел в очередной рейс на Нью-Йорк. Большую часть пассажиров составляли эмигранты из Польши, Сербии, Румынии и России, отправившиеся в поисках лучшей доли за океан. Эмигранты размещались на твиндеках четырех трюмов парохода, более богатые пассажиры из Германии, Бельгии и Франции — в

каютах на спардеке. Пароходом командовал Фрэнсис Инч — 34-летний капитан из Лондона, офицерами судна были англичане и шотландцы, команда состояла из немцев, голландцев и бельгийцев.

Первую неделю погода не благоприятствовала плаванию «Вольтурно» — дул сильный норд-ост, временами переходящий в 7 — 8-балльный шторм. Из-за ветра, дождя и брызг эмигранты вынуждены были пребывать на деревянных нарах в твиндеках.

9 октября в 6 часов 50 минут тревожный стук в дверь каюты разбудил капитана Инча. Докладывал старший помощник Миллер: «Вставайте, сэр! Немедленно! В первом трюме пожар, и, кажется, сильный».

Первым обнаружил пожар молодой немец из Ростока Фридрих Бадтке. Проходя рано утром по палубе, он заметил, что из-под брезента люкового закрытия первого трюма струится желтый дым и паружу пробиваются языки пламени. Огонь распространился настолько быстро, что спавшие на твиндеке пассажиры с трудом смогли найти спасение, выбравшись по кормовым трапам на палубу. В пламени погибли трое взрослых и один ребенок, многие получили сильные ожоги.

Капитан Инч незамедлительно объявил пожарную тревогу, приказал обоим радистам быть на своих местах и запросить все суда, находящиеся поблизости. Капитан «Вольтурно» прекрасно понимал ситуацию: норд-ост 8 баллов, пылающий трюм, на борту более 600 человеческих душ и груз. Самое главное — 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 мохом, кипы с джутом, машинное масло, рогожная тара (мешки), пенька, окись бария и джин.

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 восточной. Сильный пожар носовой части. Пылают два трюма. Необходима немедленная 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, со вторым штурманом Эдвардом Ллойдом и матросами руководил тушением пожара в трюме. Не помогли ни углекислотные огнетушители, ни недавно поставленная на судно система паротушения. Единственное, что осталось сделать Инчу,— это пустить в трюм пожарные рукава и дать в них под давлением воду. Но не прошло и двух минут, как в трюме раздался взрыв, пламя ухнуло и взметнулось к клокотку фок-мачты. Через считанные секунды произошел еще один, на этот раз более сильный взрыв. И если бы после первого взрыва тушившие пожар моряки быстро не отошли в сторону кормы, то из них никто не остался бы в живых. Второй взрыв был настолько сильным, что котелок главного путевого компаса слетел с карданового подвеса. Машинный телеграф вышел из строя, а правая рулевая машина сломалась. В центральном пассажирском салоне и в лазарете обрушилась подволока.

Неимоверными усилиями экипажа пламя удалось на время сбить. Судовые часы показывали 8.30. Пламя в носовых трюмах едва начало 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 снова приведет к ветру.

Огонь постепенно 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, с трудом мог на ней стоять. Самым ужасным при сложившихся обстоятельствах для капитана Инча была паника среди шести сотен пассажиров. Она начинала усиливаться по мере увеличения пламени над носовыми трюмами парохода. Кто-то пустил слух, что в носовой части парохода прогорели борта и судно с минуты на минуту затонет. Понеслись выкрики: «Спускайте шлюпки! Садитесь в шлюпки!» И снова началась страшная давка и неразбериха.

Не дожидаясь разрешения капитана, пассажиры стали самовольно стаскивать со шлюпок брезенты и занимать в них места. Как вывалить шлюпки за борт и как пользоваться талями, эмигранты не знали.

Видя, что толпу, охваченную паникой, от шлюпок уже не отогнать, капитан Инч 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 N 2, которую спускали первой, Инч поручил старшему помощнику Миллеру. В нее разместили 22 женщины с детьми, несколько стюардесс, старшего стюарда, гребцов из числа палубной команды и старшего рулевого. Едва коснувшись воды, шлюпка неожиданно накренилась под углом почти 90 градусов, 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 ничего не известно, так же, как и о еще двух шлюпках, неудачно спущенных вслед за ней.

В 12 часов 30 минут среди седых волн на фоне свинцовых туч показался двухтрубный лайнер «Кармания». Капитан Барр подвел свое огромное судно на 100 метров к борту горящего парохода, вывалил за борт шесть спасательных шлюпок, несколько штормтрапов, приготовил бросательные концы и спасательные круги. Капитан «Кармании» надеялся, что люди с «Вольтурно» будут спасаться вплавь и он сможет поднять их к себе на борт. Но с палубы горящего парохода прыгнуть в воду никто не рискнул. Как уже говорилось, шторм усилился, высота волн достигала 10 метров, ветер срывал их гребни. «Кармания» медленно кружила вокруг обреченного парохода, один раз она прошла по корме «Вольтурно» в 15 метрах, но по-прежнему никто из стоявших на его палубе не рискнул прыгать во вздыбленную холодную пучину.

После этой неудачи со шлюпкой капитан Барр сбросил на воду шесть деревянных спасательных плотов, рассчитывая, что ветром их отнесет к борту «Вольтурно». Но он просчитался в своем маневре: «Вольтурно», израсходовав весь уголь, не имел хода, и плоты отнесло мимо.

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 норд-остом относило в сторону бака.

Эмигрант из России Герман Ремер 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 «Вольтурно» о помощи, расстояние между судами составляло 230 миль. Он подошел на помощь самым последним. Его капитан Харвуд поставил судно с подветра от борта «Вольтурно» и приказал откачать в море 30 тонн невоспламеняющегося смазочного масла. Не имевший уже хода и потерявший управление «Вольтурно» сдрейфовало ветром в район огромного пятна масла, разлившегося по поверхности океана. В этом месте ветер уже не срезал вершушки с гребней волн. Дела у спасателей пошли успешнее. За три с половиной часа с «Вольтурно» сняли оставшихся людей.

Общими усилиями было спасено 523 человека, погибло же свыше 100.

1914 Г. 29 МАЯ, КАНАДА ЧЕРНАЯ ПЯТНИЦА «ЭМПРЕСС ОФ АЙРЛЕНД»

Часы показывали 1 час 15 минут ночи, когда капитан Кендалл поднялся на ходовой мостик. Начиналось 29 мая 1914 года. К мысу Фатер подходил огромный двухтрубный пароход «Эмпредс оф Айрленд» водоизмещением 20 тысяч тонн, длиной 167, шириной 20 метров. Этот гигант имел 5 палуб, где могли разместиться с комфортом почти 2 000 человек, и паровую машину мощностью 18 500 лошадиных сил, которая обеспечивала скорость в 20 узлов. На комфортабельном лайнере, помимо шикарных кают и просторных салонов, были даже поле для крикета и яма с песком для детей.

Впереди, чуть справа, уже отчетливо виднелись огни двух небольших пароходов. Кендалл знал, что одно из них, «Леди

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

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

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

Для капитана Кендалла этот рейс был не совсем обычным. Во-первых, помимо важных правительственных пакетов, два дня назад в Монреале на борт «Эмпресс оф Айрленд» погрузили несколько тонн серебряных слитков, которые оценивались в миллион канадских долларов. Под ходовым мостиком на пяти палубах лайнера жил своеобразный плавучий город с населением почти полторы тысячи человек: 420 членов экипажа и 1057 пассажиров.

Около 2 часов ночи со стороны побережья Квебека на залив внезапно опустился редкий белесый туман. Видимость ухудшалась. Кендалл, приказав старшему штурману Здварду 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 семи милях в сторону от мыса Фатер. Чувствуя, что видимость резко ухудшается, Джонс послал матроса за капитаном.

Едва Кендалл вошел в штурманскую рубку, как с фок-мачты раздался звон колокола и послышался крик впередсмотрящего матроса: «Полтора румба справа по носу вижу топовые огни парохода». Капитан приказал изменить курс на 26 градусов вправо с таким расчетом, чтобы встречное судно было у него в 3-4 румбах слева по носу.

Кендалл передал машине «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 тысяч тонн угля сейчас подходило к мысу Фатер, чтобы взять лоцмана для следования вверх по реке. Вахту нес старший помощник капитана Альфред Тофтенес. Сам капитан, Томас Андерсон, в эту минуту находился у себя в каюте с женой. Старпом имел указание 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». Он даже не сообщил капитану, что за пеленой тумана идет встречное судно, с которым нужно разойтись!

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

В это время на «Эмпресс оф Айрленд» капитан Кендалл приказал застопорить работавшие на задний ход машины и дал один длинный гудок, показывая этим, что руль его судна положен на правый борт. Прошло всего две минуты, и Кендалла охватил ужас: с правого борта из тумана на него надвига-

лись 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 Кендаллу не удалось... Прямой форштевень «Сторстада» ударил под углом 35 градусов спереди в правый борт лайнера, войдя в корпус почти на 5 метров. Удар пришелся в 4 метрах позади водонепроницаемой переборки, разделявшей котельное отделение парохода на два отсека. В момент удара появился сноп искр, был слышен сильный металлический скрежет. Инерция «Сторстада» была значительна, и его носовая оконечность с усиленным набором шпангоутов для плавания во льдах произвела очень большие разрушения в борту канадского лайнера. Правый становой якорь норвежца при этом сыграл роль консервного ножа. Он как бы вскрыл и разрезал на протяжении нескольких метров обшивку лайнера. Подводная часть форштевня «Сторстада» вошла внутрь продольной угольной ямы парохода, а верхняя его часть произвела страшные разрушения в жилых помещениях второго класса. Несколько человек на борту лайнера в этот момент было раздавлено...

Площадь пробоины в борту парохода составляла 350 квадратных футов (более 30 квадратных метров). Каждую секунду внутрь судна вливалось около 300 тонн воды. Приняв тысячи тонн воды в помещения, расположенные со стороны пробитого борта, пароход стал быстро крениться.

Капитан Кендалл хорошо знал лоцию Святого Лаврентия и решил посадить тонущее судно на мель у ближайшего мыса Нок-Пойнт. Он отдал команду «Приготовиться покинуть судно» и сказал старшему помощнику: «Проследите за тем, чтобы радисты дали SOS на мыс Фатер».

Чтобы читатель мог яснее представить себе, что происходило в эти минуты на тонущем лайнере, приведем цитату

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

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 погибли, даже не успев проснуться, другие стали жертвой своей медлительности: долго одевались или складывали в чемоданы свои вещи, третьи оказались сбитыми с ног и раздавленными бежавшей толпой сразу же по выходе из кают. Многие пассажиры не смогли открыть изнутри двери своих кают, потому что дверные стойки перекошились из-за крена судна, и им пришлось спасаться, вылезая в иллюминаторы.

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

На борту «Эмпресс оф Айрленд» имелось 36 спасательных шлюпок, рассчитанных на 1860 человек. На верхней палубе находилось около десятка деревянных спасательных плотов. Но они столь надежно были прикреплены к палубе, что удалось спустить на воду только шесть шлюпок, те, у которых капитан своевременно освободил стопоры. Спуск пер-

вой шлюпки закончился трагично: она сорвалась со шлюпбалки вниз, и все, кто в нее сел, оглушенные ударом, оказались в воде.

Пассажиры спасались по-разному. Одним жизнь досталась ценой невероятных усилий и мучений от долгого пребывания в ледяной воде, другие попали в шлюпку, даже не замочив ног.

«Эмпресс оф Айрленд» продержался на плаву 17 минут. Шесть его шлюпок и четыре со «Сторстада» могли принять лишь небольшую часть находившихся на лайнере людей.

Спешившие на помощь «Юрека» и «Леди Эвелин» прибыли слишком поздно. Когда они подошли к нужному месту, из воды торчали только мачты и верхушки труб «Эмпресс оф Айрленд».

К 3 часам ночи «Юрека» доставила на мыс Фатер 32 спасенных. Шлюпки «Сторстада» спасли 338 человек и доставили их на борт. Несколько человек умерло уже на борту «Сторстада».

Катастрофа «Эмпресс оф Айрленд» унесла больше тысячи человеческих жизней. Было подсчитано, что из 1477 человек, которые находились в момент столкновения на борту лайнера, были убиты ударом, обварены паром, утонули и умерли 1012, из них 840 пассажиров и 172 члена экипажа. Из экипажа, кроме капитана, его первого помощника и двух радистов, погибли все офицеры корабля. Спаслось 465 человек. Из 138 находившихся на борту детей спасено 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. Другие неофициальные источники дают цифры 1023 и 1027 человек.

1917 Г. 6 ДЕКАБРЯ, КАНАДА, ГАЛИФАКС. ДЬЯВОЛЬСКИЙ ГРУЗ «МОНБЛАНА» И ГИБЕЛЬ ГАЛИФАКСА

Несмотря на звучное название — «Монблан», это был небольшой грузовой пароход — клепаное судно с четырьмя трюмами, деревянным ходовым мостиком, высокой тонкой трубой и двумя мачтами, вооруженными стрелами. Его построил какой-то небогатый судовладелец на английской верфи Рейлтона Диксона в Мидлсбро в 1899 году. Регистровый тоннаж «Монблана» составлял 3121 тонну, длина равнялась 97,5 метра, ширина — 13,6, осадка — 4,6 метра.

Когда началась первая мировая война, «Монблан» купила французская судоходная фирма «Компани женераль трансатлантик». По требованию ведомства, которое в военное время имело право распоряжаться торговым флотом страны, «Монблан» стал вспомогательным транспортом военно-морского флота Франции.

Вечером 5 декабря 1917 года «Монблан» под командованием капитана Айма Ле Медэка прибыл из Нью-Йорка на внешний рейд Галифакса.

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

В тот холодный зимний вечер капитан Хаакан Фром не успел вывести «Имо» из гавани, потому что баржа с углем подошла к его борту не в 3 часа дня, как это было договорено с властями порта, а только в 6 часов, когда над заливом

опустились сумерки и ворота бонового противолодочного заграждения бухты были уже закрыты.

Наступило утро четверга. 6 декабря 1917 года, до сих пор оставшееся в памяти канадцев как дата величайшей трагедии Галифакса и Канады.

Это утро выдалось на редкость ясным, но морозным. Галифакс просыпался, начиная свой напряженный трудовой день военного времени. С 7 часов утра третий помощник капитана «Монблана» штурман Жан Левек с мостика наблюдал в бинокль за канлодкой в ожидании дополнительных приказов военных властей. Вскоре с ее борта яркие вспышки фонаря Морзе сообщили: «Монблан, Монблан, Монблан. Поднимите ваш номер и следуйте в гавань Бедфорд, где получите дальнейшие указания командования».

Капитан Ле Медэк приказал выбрать якорь, и «Монблан» двинулся по фарватеру в гавань Бедфорд.

Примерно в это же время в гавани разводил пары «Имо». Он снялся с якоря в 8 часов 10 минут утра. Лоцман, время от времени отдавая команды на руль, уверенно вел судно между стоявшими на рейде судами. Он приказал увеличить ход, и, когда «Имо» подошел к проливу Те-Нарроус, ход судна был равен 7 узлам. Войдя в пролив, Хейс заметил впереди по курсу судно. Это был американский грузовой пароход.

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

Лоцман «Монблана» Фрэнсис Маккей твердо помнил, что в соответствии с Правилами предупреждения столкновений судов в море он должен направить судно вправо, в сторону берега Дартмута (название района Галифакса). Через

15 минут он ввел судно в восточные ворота сетевого заграждения гавани, которое шло от острова Джордж. Видимость была отличной. Это позволило лоцману уверенно вести судно по береговым ориентирам. А он их знал, как свои пять пальцев. До гавани Бедфорд остался самый легкий отрезок пути...

«Монблан» прошел в полкабельтовых от стоявшего на фарватере английского крейсера «Хайфлайер», который прибыл в Галифакс 1 декабря. Капитан Ле Медэк первый, как этого требовал обычай, отсалютовал ему флагом, дабы все знали, что в начале войны близ Рио-де-Оро этот корабль потопил немецкий вспомогательный крейсер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе».

Лоцман Маккей заметил пароход, выходящий из излучины пролива. Это был «Имо». До встречного судна было примерно три четверти мили. Оно шло курсом, который пересекал курс «Монблана». «Монблан» дал один короткий гудок, означающий, что судно меняет свой курс вправо. В целях предосторожности Маккей хотел еще больше отвести пароход вправо и передал вниз телеграфом снизить скорость до минимума. Не успел еще стихнуть звук гудка «Монблана», как «Имо», перебивая его, в нарушение всех международных правил, дал два коротких гудка: «Я изменяю свой курс влево».

Пытаясь избежать удара, Ле Медэк положил руль на правый борт так, чтобы отвести нос своего судна влево. Через несколько секунд нос норвежца с силой ударил в правый борт «Монблана» в районе первого трюма. Те, кто находился на мостике «Монблана» в момент удара, от ужаса застыли на месте. Их лица были белы, глаза широко раскрыты. Несмотря на мороз, по их спинам струился холодный пот. Только экипаж «Монблана», лоцман Маккей и командование мор-

ского штаба в Галифаксе знали о той секретной партии груза, которая была на борту французского парохода, — 2300 тонн пикриновой кислоты, 200 тонн тринитротолуола, 35 тонн бензола, 10 тонн порохового хлопка...

Когда суда столкнулись, форштевень «Имо», разворотив борт, вошел на 3 метра в глубь трюма. От удара несколько бочек, закрепленных на носовой палубе в четыре яруса, оказались вскрытыми. Их содержимое потекло на палубу, по борту и оттуда сквозь зиявшую пробоину на твиндек, где была уложена пикриновая кислота. Машина «Имо» уже почти минуту работала на задний ход, и нос норвежца со скрежетом и снопом искр от удара металла о металл выдернулся из пробоины. Разлившийся бензол вспыхнул, и бак «Монблана» охватило пламя. Каждое мгновение мог произойти взрыв адского груза... Капитан Ле Медэк и лоцман Маккей поняли, что всем находящимся на «Монблане» и тысячам людей на берегу грозит смерть.

Над баком парохода поднялся столб черного дыма высотой 100 метров. От нагрева взрывались железные бочки с бензолом, кусочки раскаленного металла дождем осыпали палубу. Погасить пожар ручными огнетушителями, которые имелись на «Монблане», команда не смогла и была вынуждена покинуть борт корабля. Брошенный на произвол судьбы «Монблан» стал дрейфовать к пирсам Ричмонда.

Часы на башне городской ратуши показывали 9 часов 6 минут утра, когда раздался чудовищной силы взрыв.

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

Взрывная волна была направлена по всей катушке компаса. О силе этой волны можно судить хотя бы по тому, что стальной кусок шпангоута «Монблана» массой около 100 килограммов нашли в лесу, в 12 милях от города.

Все каменные здания, не говоря уже о деревянных домах, стоявших по обоим берегам пролива Те-Нарроус, в Дартмуте и Ричмонде были почти полностью снесены с лица земли. Особенно пострадала северная часть Галифакса — Ричмонд — район города, расположенный на склоне холма. Там рухнуло здание протестантского приюта сирот, заживо похоронив под своими каменными обломками и без того несчастных его обитателей. Было разрушено три школы: из 500 учеников в живых осталось 11. Кроме крупных зданий — заводов, фабрик, церквей, складов, — взрыв полностью разрушил 1600 и сильно повредил 12 тысяч жилых домов. Едва ли можно было найти тогда в городе целое оконное стекло. От взрывной волны вылетели окна даже в городе Труро, расположенном в 30 милях от Галифакса.

Когда взрывная волна утратила свою силу, в проливе Те-Нарроус образовалась придонная волна высотой около 5 метров. Она сорвала с якорей и бочек десятки судов. Ею был подхвачен и «Имо». С частично снесенным спардеком, без трубы и с погнутыми мачтами, он был выброшен на берег. На нем погибли капитан Фром, лоцман Хейс и 5 матросов.

По официальным данным канадской и американской печати, в городе погибло 1963 человека, более 2 тысяч пропало без вести, раненых около 9 тысяч человек, 500 лишилось зрения от разлетевшихся оконных стекол, 25 тысяч осталось без крова. Фактически число жертв было значительно больше. Одна канадская газета того времени сообщала: «Только фирма галифакского гробовщика Мак-Гилливрея изготовила 3200 могильных надгробных надписей за три дня».

На рассвете 7 декабря ударили морозы и начался снежный буран, а через сутки со стороны Атлантики на Галифакс налетел шторм, один из самых сильных за последние 20 лет.

1928 Г. 10 НОЯБРЯ, АТЛАНТИКА. САМАЯ ТЯЖЕЛАЯ КАТАСТРОФА 1928 ГОДА

«Вестрис» был одним из лайнеров серии «V» английской судоходной фирмы «Лампорт энд Холл», обслуживавших линию Нью-Йорк — Буэнос-Айрес.

«Вестрис» построен в 1912 году в Белфасте верфью «Уоркман и Кларк». Это было двухвинтовое грузо-пассажирское судно с хорошо развитой надстройкой и вместительными трюмами. Его валовая вместимость равнялась примерно 12 тысячам регистровых тонн.

В пятницу 9 ноября 1928 года капитан «Вестриса» Вильям Карей получил рейсовое задание, которое предписывало закончить на следующий день погрузку и в 15 часов 45 минут освободить причал N 14 в Хобокене (Нью-Йорк).

10 ноября в 14 часов трюмы парохода были задраены. «Вестрис» вышел в море со 128 пассажирами и экипажем в 197 человек.

Через двое суток в Атлантике, в точке координат 37° 35' северной широты и 71° 08' западной долготы, «Вестрис» затонул. Его гибель, явившаяся самой тяжелой катастрофой 1928 года, стала событием, из которого в морских кругах всех стран были сделаны важные выводы.

Это случилось в одном из оживленных районов судоходства, и, хотя в спасении парохода принимали участие десятки судов и береговых радиостанций, люди оказались бессильны перед стихией.

Подробности катастрофы, на другой день став достоянием прессы, получили мировую огласку. Печальный факт, что из 37 женщин и 12 детей, находившихся на борту лайнера, не спасся ни один ребенок и в живых осталось только 8 женщин, поначалу вызвал резкие обвинения в адрес английских моряков. Еще бы! Из пассажиров спаслось 47 процентов, а из экипажа судна — 78 процентов.

Казалось странным, что большой современный лайнер, еще не старый, имевший высший класс Регистра Ллойда и свидетельство на годность к плаванию, выданное правительством США, затонул во время шторма, который легко выдержали десятки находившихся в том же районе судов. В Англии и США было назначено официальное расследование. Чтобы выяснить причины этой катастрофы, суду потребовалось провести сорок заседаний.

10 ноября, в день отхода, грузовые и угольные люки на «Вестрисе» задраили за 15 минут до того, как были отданы швартовы. Помимо пассажиров, судно приняло на борт около 6 тысяч тонн генерального груза: несколько автомобилей в деревянных клетях, консервы, медикаменты, обувь и другие промышленные товары. Из грузового плана «Вестриса» в его роковом рейсе видно, что вместо 2769 тонн угля на судно погрузили 3019 тонн.

Известно, что при выходе из порта «Вестрис» имел крен 5 градусов на правый борт. В тот день утром подносчики угля жаловались, что вода постукает в угольную яму на шельтердечной палубе по правому борту. Едва успели устранить

течь, как капитану доложили о сильном поступлении воды через полупортик правого борта. В воскресенье в 14 часов 30 минут судовой плотник доложил старпому, что он не в состоянии устранить течь и вода продолжает поступать. Она проникла в нижние бункера и смочила уголь. Пущенные в ход отливные насосы работали слабо: они были засорены мелким углем.

«Вестрис» продолжал дрейфовать под ветер, время от времени подрабатывая одной машиной. Капитан Карей так ничего и не предпринимал, чтобы уменьшить крен и прекратить поступление воды через полупортик правого борта.

В 19 часов 30 минут из-за сильной бортовой качки в носовом трюме «Вестриса» сорвало с места три клетки с грузовиками (общим весом 15 тонн). Клетки, раскатившись по настилу трюма, с силой ударили в поперечную переборку и правый борт. При этом пароход получил еще больший крен и уже больше на волнении не выравнивался.

В 23 часа вахтенный механик доложил капитану, что переборка машинно-котельного отделения пропускает воду, которая в бункере бьет фонтаном, и уровень ее уже почти подошел к топкам котлов правого борта, что вода выступила из-под настила второго дна и, смешавшись с машинным маслом и мелким углем, сильно мешает работе машинной команды.

Теперь крен судна превышал 20 градусов, и вода врывалась на палубу через бортовые шпигаты, которые никто не догадался закрыть. Устойчивость судна уменьшалась с каждой минутой. Судно продолжало крениться и оседать в воду. Крен достиг 26 градусов, и уже трудно было сохранять равновесие при ходьбе по палубе.

Лишь в 8 часов 37 минут капитан Карей решил обратиться к помощи радиосвязи. Нет, он и сейчас не послал SOS! Это был просто сигнал срочного вызова станции СЯ (мол, ждите, может, передам). Только в 9 часов 56 минут радист «Вестриса» О'Ллахлин по указанию капитана послал в эфир SOS.

На призыв «Вестриса» о помощи откликнулись 58 судов и несколько береговых станций. Ближе всех к гибнущему пароходу, в радиусе 200 миль, оказались лайнер фирмы «Гамбург — Америка линии» «Берлин», американский линкор «Вайоминг», стоявший на якоре на Хэмптонском рейде, пароходы «Американ Шиппер», «Креол», «Санта-Барбара», японский сухогруз «Окато Мару» и французский танкер «Митиам».

Капитан Карей приказал пассажирам третьего и второго классов собраться на шлюпочной палубе. На «Вестрисе» имелось 14 шлюпок, которые могли вместить 800 человек. Но спуск шлюпок на воду при волнении и образовавшемся крене представлял проблему. Когда рискнули спустить шлюпку № 8, набежавшей волной ее с силой ударило о борт парохода, и почти все вывалились в воду.

Второй спустили шлюпку № 6, в которой находилось 46 женщин, 10 детей и 6 матросов. Когда она коснулась воды и осталось отдать тали, на нее свалилась сорвавшаяся станина шлюпбалки весом полторы тонны... Почти все в этой шлюпке были раздавлены или утонули.

Шлюпка № 9 во время спуска из-за неисправных блоков талей вошла в воду одним концом, и почти все, кто в ней был, упали в воду. Эту шлюпку залило водой, и вскоре она перевернулась. На борту парохода оставалось около 100 человек.

В 14 часов 30 минут «Вестрис» окончательно лег на правый борт.

На «Вестрисе» не было особой паники, команда беспрекословно подчинялась капитану и его помощникам. Капитан Карей не терял выдержки и самообладания до последней минуты своей жизни. Когда старший стюард «Вестриса» Альфред Дункан доложил Карею, что все уже покинули тонущее судно и на борту, кроме них двоих, никого не осталось, капитан приказал ему прыгать в воду. Старший стюард напомнил Карею о нагруднике, но тот отказался надеть его. В этот момент судно опрокидывалось на борт. «Я потом прыгнул в воду,— сообщал суду Дункан,— и полагаю, что он прыгнул после меня, но больше я его не видел. Судно легло на борт, продержалось так с минуту и медленно погрузилось в воду.»

Позже морской суд в Лондоне отметил превосходное поведение и самоотверженность экипажа «Вестриса», особенно матросов-негров. 13 ноября в 3 часа 15 минут, во вторник, к месту разыгравшейся трагедии подошел пароход «Американ Шиппер». Его радиостанция передала в эфир сообщение: «В 3.15 заметил красные фальшфейеры. Широта 37° 19', долгота 70° 38' западная». К рассвету это судно подняло на борт шлюпки №№ 1, 3, 5, 10 и 14. Около 5 часов утра в указанное место прибыл французский танкер «Мириам». Он спас шлюпки №№ 7 и 11.

Позже в спасении принял участие лайнер «Берлин». Он не мог ни поднять шлюпку «Вестриса», потому что в ней был вырван один подъемный рым, ни спустить свою шлюпку из-за усилившегося волнения. Людей пришлось спасать с воды. Тут произошла еще одна трагедия: на людей в воде напали акулы. Погибло несколько человек. Позже на борту лайнера от ран умер японский майор Иноюйи (акула откусила ему руку).

В 6 часов утра спущенный с линкора «Вайоминг» вельбот спас с воды 9 человек, которые держались за обломки корабля. Позже «Берлин» поднял на борт американца из Чикаго Карла Шмидта, который провел в воде без нагрудника 22 часа.

Когда подсчитали число спасенных, выяснилось, что катастрофа «Вестриса» унесла 159 человеческих жизней.

1931 Г. 15 ИЮНЯ, ФРАНЦИЯ. ПИГМЕЙ, УНЕСШИЙ ЖИЗНЬ ПОЛТЫСЯЧИ ЧЕЛОВЕК

Пароход, о котором пойдет речь, вполне можно было бы перевезти на «Титанике», поставив поперек палубы. Назывался этот пароход «Сен-Филибер». Водоизмещение — 189 тонн, длина — 32,1 метра, ширина — 6 и высота борта — 2,61 метра.

«Сен-Филибер» — этот пигмей в печальном реестре летописей морских катастроф — 15 июня 1931 года унес на морское дно полтысячи человек, что составляет одну треть жертв «Титаника».

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

всего 23 лошадиные силы, его труба возвышалась над палубой на 8 метров, что вместе с высоко расположенной, походившей на будку кассирши рулевой рубкой делало пароход похожим на буксир. Несмотря на свои скромные размеры и тоннаж, «Сен-Филибер» имел свидетельство на перевозку 500 пассажиров. Как могло случиться, что небольшому по размерам судну выдали такое свидетельство? На этот вопрос теперь вряд ли кто сможет дать ответ.

Во Франции до сих пор стараются умалчивать об этом скорбном происшествии, поскольку эта катастрофа — одна из самых мрачных страниц в истории судоходства страны. Владельцам парохода было хорошо известно, что, когда «Сен-Филибер» отваливал от причала и пассажиры собирались на одном борту, чтобы видеть провожающих, крен парохода в эту сторону достигал почти 10 градусов. Но поскольку «Сен-Филибер» в основном плавал по реке, власти классификационного общества «Бюро Веритас» с этим мирились. Восемь лет «Сен-Филибер» обслуживал регулярную пассажирскую линию Нант — Сен-Назер.

Однажды летом 1931 года дирекция одной ткацкой фабрики Нанта обратилась к владельцам «Сен-Филибера» с просьбой нанять пароход на воскресенье 15 июня для экскурсии на Нуармутье — большой живописный остров, расположенный в 15 милях от устья Луары, в Бискайском заливе, который славился своими дубовыми рощами и мимозами.

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

Воскресное утро 15 июня 1931 года не обещало экскурсантам ясного солнечного дня. Это была та погода, которую французы называют «четыре времени года за день».

Перед рассветом моросил мелкий дождь, потом он кончился; и задул ровный юго-восточный бриз, который согнал в сторону залива облака и дал наконец солнцу возможность порадовать обитателей Нанта.

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

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, дувший с юго-запада, перешел к югу и усилился. Пароход еще не вышел в залив, а его уже качало на крутых 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 за мимозой. Прошло часа три. К полудню южный ветер усилился, и капитан «Сен-Филибера» Олив поспешил выйти в обратный рейс.

Около тридцати пассажиров, которые укачались в пути из Сен-Назера, предпочли остаться на острове. Они решили дождаться 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 Бискайя он гнал к устью реки «барашки». Погода ухудшалась с каждым часом. Едва пароход вышел из-за

прикрытия острова, ветер обрушился на его левый борт. Через фальшборт в окна 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, что у южного края эстуария Луары, сравнительно небольшое. Обогнув этот мыс, «Сен-Филибер» имел бы ветер с кормы и, подгоняемый им, быстро бы вошел в устье реки. Но, огибая Сен-Жильду, пароход подставил ветру весь левый борт и накренился еще сильнее. Большая волна выбила несколько стекол в салоне первого класса. Находившиеся там пассажиры испугались и бросились из салона на палубу подветренного борта. Этого оказалось вполне достаточно, чтобы уже накренившийся на правый борт пароход накренился еще больше и не смог уже выпрямиться.

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

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

«Сен-Филибер» пошел ко дну между буями «1-2» и «1-3», ограждающими отмель Шателье у мыса Сен-Жильда, примерно в 8 милях юго-западнее Сен-Назера. Хотя помощь прибыла через полчаса, спасли всего семь человек. Лоцманский бот вытащил из воды шестерых, 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 людей. Родственники погибших требовали от судовладельцев ответа за гибель своих жен, отцов, детей. Почему выпустили речной пароход в Бискайский залив? Почему на судне не было ни спасательных шлюпок, ни спасательных кругов? Почему капитан Олив вышел в обратный рейс? 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 мог сделать,— это официально объявить, будто «Сен-Филибер» был опрокинут шквалом и число жертв составило 342 человека. Но это была ложь.

На ткацкой фабрике Нанта подсчет оказался точнее. Выяснилось, что на пароход было продано ровно 500 билетов и на острове осталось 28 человек. На детей младше семи лет билетов не брали, а большинство экскурсантов отправились на остров с детьми. Это вскоре подтвердилось горьким фактом: через три дня течение Бискайя прибило к берегам островов Олерон и Фэ, а также к мысу Сен-Жильда около ста детских трупов. Потом море стало выбрасывать на побережье трупы женщин и мужчин.

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), числа команды парохода (7), числа оставшихся на острове экскурсантов (28) и числа спасенных (7).

Еще много дней после катастрофы ветер и течения Бискайя приносили к берегам Франции венки и веточки мимозы, которой так славится остров Нуармутье... Их отвозили в Нант на братскую могилу жертв злополучного «Сен-Филибера».

1953 Г. 31 ЯНВАРЯ, АНГЛИЯ. ПОСЛЕДНИЕ 35 МИЛЬ ПАРОМА «ПРИНЦЕССА ВИКТОРИЯ»

«Принцесса Виктория», о которой идет речь, была построена в 1947 году в Шотландии судостроительной фирмой «Дэнни и братья». По типу судно являлось морским пассажирско-автомобильным паромом. Его регистрационная вместимость равнялась 2694 тоннам, длина составляла 92,4 метра, ширина — 14,9, осадка — 3,9 метра. Два дизеля обеспечивали скорость 19 узлов. Судно могло принять 1515 пассажиров, 51 члена экипажа, груз и автомобили. На счастье, в тот злополучный рейс на нем было всего 127 пассажиров. Спаслось 43 человека.

Плавание из шотландского порта Странрар через североирландский порт Ларн английские моряки в шутку называют «млечным рейсом». На этой линии действительно по утрам перевозят молоко, и маршрут протяженностью всего 35 миль является самым коротким морским путем между Шотландией и Северной Ирландией.

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 вершушки волн. За два часа до предусмотренного расписанием отхода судна его капитан Джеймс Фергусон получил от метеорологов прогноз погоды. В нем говорилось, что близ залива Лох-Райана, на пути следования «Принцессы Виктории», ожидается шторм, который потом перейдет в норд-вест от умеренного до сильного. Поскольку по заведенной на линии Странрар — Ларн традиции паромы никогда не нарушали расписание из-за погоды, капитан Фергусон даже не подумал о том, что рейс можно отложить. Тем более, что в этот раз судно было даже недогружено: всего 127 пассажиров и 44 тонны груза — чай, обувь и мануфактура. Если бы даже Фергусон и решил «переждать погоду», то это выглядело бы просто-напросто несолидно.

В 7 часов 45 минут «Принцесса Виктория», дав отходной гудок, отвалила от причала. Помимо пассажиров, на ее борту находилось 49 членов экипажа. Так начался роковой для парома рейс...

Прошло ровно два часа, и радиостанции ближайших портов и находившихся поблизости судов услышали в эфире сигнал срочности — ГТТ: «Принцесса Виктория». Дрейфую близ устья Лох-Райана. Судно неуправляемо. Нужна немедленная помощь буксира». Это казалось странным, потому что еще в 9 часов 40 минут паром видели с берега, когда он медленно шел навстречу ветру на север.

Ближе всех к «Принцессе Виктории»; у горла пролива Килбреннан, находилось спасательное судно «Сальведа». Приняв сообщение парома, оно изменило курс и направилось на

помощь, однако из-за сильного волнения ему пришлось сбавить ход ниже среднего.

В 10 часов 32 минуты в эфире раздался сигнал бедствия: «SOS, SOS, SOS. «Принцесса Виктория», четыре мили к северо-западу от Корсуолла. Автомобильная палуба затоплена, сильный крен на правый борт, нужна немедленная помощь, судно неуправляемо».

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 противный северный ветер, скорость которого достигала 75—80 миль в час. Пока судно шло на север, волны разбивались о нос парома. Но как только паром лег на новый курс, их удары пришлось в корму.

От своей предшественницы «Принцесса Виктория» отличалась новизной в конструкции кормовых ворот и грузовой палубы. Ворота были сделаны на шарнирах и состояли из двух створок высотой 1,67 метра при ширине 4,2 метра. Каждая створка при открывании складывалась пополам. Под ударами волн в корму судна правые стойки ворот прогнулись внутрь и перекошились: закрыть их после этого оказалось невозможно. Видя, что вода начинает заливать автомобильную палубу, капитан Фергусон решил вернуться в залив Лох-Райан, ведя судно кормой вперед. При свирепствовавшем шторме это было возможно только с помощью носового руля, которым был оборудован паром. Но для этого на баке следовало освободить чеку, крепившую баллер. В это время судно испытывало стремительную килевую качку, и посланные на бак боцман и два матроса подвергались большому риску оказаться за бортом. Они не сумели выбить чеку баллера носового ру-

ля, и капитан, оставив попытку вернуться в порт своим ходом, стал ждать буксира.

Через несколько минут кормовые ворота парома под действием волн раскрылись почти полностью, и вода хлынула на автомобильную палубу. В конструкции автомобильной палубы этого судна тоже имелась одна «новинка»: количество штормовых шпигатов и их размеры были уменьшены до минимума (потом мы объясним, почему это было сделано). Вода, не успевая стекать через шпигаты, метровым слоем перекатывалась по палубе. Она собралась по правому борту, и судно получило крен в 10 градусов.

Дело приняло серьезный оборот, и капитан Фергусон был вынужден послать в эфир SOS. Вода из автомобильной палубы через пожарную дверь стала проникать в пассажирский носовой салон.

В 10 часов 45 минут Фергусон передал в эфир еще один SOS, сообщив, что «Принцесса Виктория» находится у входа в Лох-Райан. Сразу же после этой передачи он объявил пассажирам, что скоро подойдет помощь, и попросил их собраться на прогулочной палубе «Б» (над затопленной палубой), где команда раздала всем спасательные жилеты.

Шторм в Северном проливе продолжал крепчать, ветер достиг почти 12 баллов по шкале Бофорта, налетали снежные шквалы, видимость почти пропала. Тщетно три корабля вели поиск гибнущего парома в районе Корсуолла.

Капитаны поисковых кораблей считали, что паром погиб, но в 12 часов 52 минуты радиостанция снова вышла в эфир: «Положение критическое. Машинное отделение правого борта затоплено».

Три корабля продолжали поиск. Весть о бедствии «Принцессы Виктории» уже облетела всю Англию: местные радиостанции передавали в эфир, как идет спасение парома.

В 13 часов 08 минут капитан Фергусон сообщил по радио: «Сейчас остановились. Паром лежит на боку. Готовимся покинуть судно».

Вот что происходило в эти минуты на пароме. Крен на правый борт достигал 45 градусов, и шлюпки правого борта спустить было уже невозможно. А всего на пароме имелось шесть 26-футовых металлических спасательных шлюпок, по три с каждого борта, которые могли вместить 330 человек. При создавшемся крене спускать шлюпки левого борта было рискованно для жизни людей, но капитан Фергусон не видел другого выхода. Видимо, поняв, что помощи ждать нечего, 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 на 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 Victорию» тщетно разыскивали у Лох-Райана и Корсуолла, Фергусон, к удивлению всех, в 13 часов 54 минуты передал в эфир: «По определению наше место пять миль восточнее Коплендского входа в Белфаст-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 спасли 43 человека — 33 пассажира и 10 членов экипажа. Среди спасенных не было ни капитана Фергусона, ни радиста Бродфута. Таким образом, из 176 человек, находившихся на борту парома, погибло 133. При этом не спаслись ни одна женщина и ни один ребенок.

1904 Г. 22 ИЮНЯ, ШОТЛАНДИЯ. ЦЕНА ЛЮБОПЫТСТВА КАПИТАНА ПАРОХОДА «НОРДЖ»

Скандинавские рыбаки именуют его по-разному: «Скала», «Гранитный Клык», «Каменный Утюг». Он и вправду похож на одинокий зуб, торчащий из ненасытной пасти Северной Атлантики, и чем-то напоминает утюг. Само его название Роколл — в переводе с английского языка означает «весь камень» (или «все — камень»). Высота скалы 21 метр, ее основание у воды около 30 метров в длину и 24 метра в ширину. Восточная сторона скалы почти отвесная и имеет небольшую вогнутость, остальные стороны немного выпуклы. Северо-восточный верхний угол Роколла носит следы разрушения океаном.

На счастье мореплавателей, природе угодно было распорядиться так, что Роколл оказался в стороне от морских дорог и обитаемых берегов. Его координаты: 57° 35' северной широты, 13° 48' западной долготы. Это в 190 милях от островов Сент-Килда — самых западных островов Шотландии, в 360 милях от Фарерских островов, в 440 милях от самой южной точки Исландии.

В Северной Европе о Роколле рассказывали небылицы, создавали легенды. Но видеть его доводилось в основном лишь рыбакам, хотя взглянуть на эту удивительную скалу хотелось многим: как-никак, «чудо света»!

22 июня 1904 года из Копенгагена в Америку отправлялся в очередной рейс пассажирский пароход «Нордж». Это был небольшой пароход — вместимостью всего 3320 регистровых тонн. Его построили 23 года назад в Шотландии, на реке Клайд, судостроители «Александр Стефан и сыновья» для фирмы «Дет Форенеди». Этим трансатлантическим рейсом он должен был доставить в Нью-Йорк более 700 пассажиров. Сейчас уже, конечно, никто не узнает, кто из них сумел уговорить капитана Ганделла проложить курс мимо Роколла. До этого в течение почти двадцати лет «Нордж», обслуживая регулярную Скандинавско-Американскую линию, никогда не приближался к «Гранитному Клыку» даже на сто миль. Но что бы там ни было, на шестой день плавания, 28 июня 1904 года, во вторник, перед рассветом «Нордж» оказался на подходе к Роколлу. Небо было затянуто со всех сторон облаками, дул крепкий норд-вест, и океан величаво катил размеренную зыбь. Накануне штурманы парохода не сумели определиться по звездам, и сейчас судно шло по счислению, имея на лаге 8,5 узла.

Капитан Ганделл поднялся на мостик и ждал появления Роколла. Он приказал вахтенному штурману объявить пассажирам, что скоро по правому борту они смогут увидеть чудо природы...

Часы в штурманской рубке показывали 7 часов 45 минут, когда судно дрогнуло и почти потеряло ход. Через секунду второй удар в днище сотряс корпус парохода так, что люди не устояли на ногах. «Нордж» остановился. Его носовая часть поднялась из воды, но машина парохода продолжала

работать на передний ход. Капитан Ганделл приказал механикам реверсировать двигатель на задний ход. Только после этого он распорядился, чтобы измерили лотом глубину и произвели замеры в льялах.

Так была совершена непоправимая ошибка. Ганделл — не первый и не последний капитан, который ее допустил. Отдавая команду отрабатывать задний ход, он не знал еще характера повреждения подводной части судна. Лот показал глубину пять футов, и капитан понял, что его судно выскочило на один из подводных рифов Роколла — риф Хэллен...

Словно насмехаясь над людьми, в эту минуту сквозь поредевшие облака по правому борту предстал в своем утробном величии «Гранитный Клык». Он будто бы хотел сказать «Норджу»: «Ты меня искал — я здесь, я никогда не покидаю своего места, теперь смотри на меня и любуйся».

Но людям уже было не до чуда природы. На пароходе все поняли, что случилось что-то страшное, непоправимое. Палуба парохода дрожала от больших оборотов машины, которая работала на задний ход. За кормой вихрились разводы и воронки от струй винта. Прошло пять минут, и «Нордж» с приглушенным водой скрежетом железа о гранит сошел кормой на глубину. Пароход снова закачался на зыби, и всем показалось, что страшное позади и плавание продолжается.

Но пассажиры не знали, что поднявшийся на мостик старший помощник Карпектор уже докладывал капитану: «Форпик, первый и второй трюмы залиты водой на уровень человеческого роста. Днище и второе дно пробиты, видимо, в нескольких местах. Из-за плотно уложенного груза и прибывающей воды пробойны заделать нельзя...»

И хотя в ход быстро были пущены паровые насосы, «Нордж» заметно оседал носом. Вода прибывала быстрее, чем насосы успевали ее откачивать. Судно тонуло...

А на его палубах толпилось около восьми сотен человек: 703 пассажира и 71 член экипажа.

У «Норджа» было шесть водонепроницаемых переборок. Капитан Ганделл распорядился немедленно задраить их, хотя знал, что это не спасало судно от гибели: вода поступала одновременно в два больших отсека — трюмы № 1 и № 2, не считая форпика.

Шлюпочная палуба «Норджа» походила на потревоженный муравейник. Над океаном слышались крики, стоны, плач, рыдания и ругань...

Вот что сообщил на суде спасшийся матрос первого класса Карл Матъессен: «На палубе с третьим штурманом я спускал на воду шлюпки. На первой из них заело тали, и она пошла к воде носом вниз так, что все, кто в ней находился, попадали в воду. Висевшую на кормовых таях шлюпку стало бить на зыби о борт парохода... Потом мы стали готовить другую шлюпку. За нами шла толпа плачущих женщин с детьми... Офицеры и команда не знали, по каким шлюпкам они были расписаны, и все время бегали от одной к другой. Некоторые матросы сажались в шлюпки первыми, и лишь после угроз со стороны офицеров в них стрелять вылезали из шлюпок на палубу. Капитан Ганделл все время находился на мостике. Он отдал сразу столько команд, что экипаж толком не знал, что нужно делать».

«Нордж» погружался носом... Зыбь перекатывала свои могучие валы через его палубу. Люди отступали все дальше и дальше в сторону кормы, которая все выше и выше подни-

малась из воды. На воду удалось спустить всего семь шлюпок и сбросить все плоты, но большинство людей остались на борту тонущего «Норджа». Места хватило немногим. Люди пытались спасаться вилавь. Пассажирка Катерина Силландер писала: «Сперва с палубы в воду прыгнул один человек, потом второй, третий. Вскоре после этого в воде можно было насчитать сотни плававших голов. Люди предпочитали умереть на свободе океанского простора, нежели в тесном чреве корабля. Лишь некоторые остались на его палубе, надеясь, что пароход, может быть, останется на плаву».

«Нордж» после удара о камни продержался на воде всего 12 минут. Он исчез в волнах, высоко задрав на несколько мгновений корму. В серых сумерках утра над океаном высилась 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 Олсена командование шлюпкой и направил ее в сторону Сент-Килда. Шлюпка была сильно перегружена (61 человек), а находившийся в ней неприкосновенный запас оказался мизерным: всего две банки воды и одна банка с галетами.

На другой шлюпке также был 61 человек, на третьей рабочей шлюпке находились третий штурман с матросом Матъессенем 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 заметил 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 увидели с английского рыболовного траулера «Сильвия» из порта Гримсби. Приняв на борт спасшихся, рыбаки полным ходом пошли к Роколлу. Но, кроме обломков и плававших в спасательных нагрудниках трупов, они никого не нашли.

Маленькая рабочая шлюпка была спасена пароходом «Сернова». Таким образом, из 774 человек пассажиров и членов экипажа «Норджа» остались в живых только 120. Ошибка капитана Ганделла обошлась ценой в 654 человеческие жизни.

1980. 27 МАРТА, СЕВЕРНОЕ МОРЕ. СТАЛЬНАЯ ГРОБНИЦА

В неприветливых североморских просторах, в трехстах двадцати километрах от шотландского побережья и в трехстах пятидесяти от датского, расположились рядышком две буровые платформы. Одна из них, «Эдна», как и положено, выкачивала нефть из подземного резервуара. Другая, «Александр Кьелланн», использовалась под жилое помещение, хотя и она строилась как эксплуатационная платформа. Здесь даже оставили восьмидесятиметровую буровую вышку, совершенно бесполезную, конечно, для морской гостиницы. «Эдна» заякорена на грунте. Полупогруженный «Кьелланн» способен автономно передвигаться. При хорошей погоде нефтяники поль-

зовались стометровыми переходными мостками между платформами.

27 марта 1980 года море штормило. Ветер достигал скорости пятьдесят пять узлов. Валы десятиметровой высоты обрушивались на металлические основания платформ. «Эдне» большого вреда они не причинили, а вот «Кьелланн» в двадцать тысяч тонн вздрагивал на своих пяти полых стальных ногах.

В 18 часов 45 минут по Гринвичу мощный удар океанской волны переломил одну из ног, как раз ту, что находилась под буровой вышкой. Сместился центр тяжести, и платформа стала быстро крениться. За несколько минут крен увеличился до 45 градусов. Новые толчки волн быстро закончили дело — платформа рухнула набок 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. Ее сменила 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 смерти спаслись только те, кому удалось в недолгие мгновения 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 шестью счастливыми был спасен вертолетчиками.

Норвежец Улаф Скоттхейм смотрел вместе с другими ковбойский фильм. «Вдруг все мы почувствовали страшный удар под днище надстройки. Палуба накренилась. Меня буквально вышвырнуло в раскрывшуюся дверь. Я было ринулся в каюту за спасательным жилетом, но железная палуба стала дыбом. Я понял, что надо прыгать... До «Эдны» неполная сотня метров, но мне показалось, что я плыл вечность».

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 «Кьселланна»: 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 от воды. Часа через два к месту катастрофы прибыло несколько торговых судов. Из Ставангера послали специальный медицинский отряд.

Наступившая темнота прервала спасательные работы, Ночь пережили немногие. Утром самолеты, два десятка вертолетов, 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 восемьдесят девять человек и выловить тела сорока двух погибших. Восемьдесят пять буровиков пошли на дно, видимо, замурованные во внутренних помещениях надстройки...

31 марта, пятый день после трагедии на «Александрере Кьелланне», Норвегия объявила днем национального траура. Правительство обещало сделать все возможное для выяснения причин катастрофы. Это важно не только для норвежской нефтяной промышленности: ведь в одном Северном море плавбазы типа погибшей платформы дают убежище пяти тысячам нефтяников.

«Александр Кьелланн», как и десяток подобных платформ-близнецов, построен в 1976 году французской компанией КФЭМ из Дюнкерка. Представитель компании утверждает, что платформы этого типа строились с учетом жестоких северо-морских зимних штормов. Они могут выдерживать ярость волн двадцати-тридцатиметровой высоты.

Прежде всего подумали, что повреждена подводная часть пятой опоры в результате незарегистрированного столкновения с каким-нибудь судном. Такой удар мог сыграть роковую роль при штормовом ветре. Наутро, однако, оказалось, что эта опора плавает неповрежденная у перевернутой платформы.

Но почему платформа завалилась набок после утраты только одной 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 начать разработку месторождения. Предполагается, что еще при постановке платформы сделали ложный маневр, и в результате якорные цепи с одного борта были натянуты как струна, а с другого провисали. При резком толчке штормовой волны удерживающие цепи оборвались и платформа накренилась.

По мнению экспертов из французской компании, поставившей одиннадцать вышек такого типа на промыслы всего мира, роковую роль сыграла четырехпалубная надстройка, в которой разместился плавучий отель. Вполне возможно, что из-за буровой вышки и надстройки сместился центр тяжести платформы. Несомненно, любопытен еще один факт. Оказывается, плавучую гостиницу собирались заменить в ближайшее время. В Ставангере уже была приготовлена к буксировке платформа «Генрик Ибсен».

Может быть, неполадка в пятой опоре уже была обнаружена? Тем не менее компания не слишком торопилась с заменой: с самой-то платформы добыча не велась, а замена должна была обойтись в 50 миллионов долларов. Либо специалисты компании уступали в профессиональной подготовке специалистам других фирм, либо правление компании осознанно игнорировало правила безопасности на буровых.

1865 Г. 27 АПРЕЛЯ, МИССИСИПИ, США. КРУПНЕЙШАЯ КАТАСТРОФА НА РЕКАХ

В мировой истории речных катастроф это происшествие стоит на первом месте по числу жертв и является одной из самых тяжелых катастроф в истории торгового флота США. Речь идет о гибели парохода «Султанша», унесшего почти две тысячи человеческих жизней.

Пассажирский колесный пароход «Султанша» построили в верховьях реки Миссисипи в 1863 году. В то время он считался одним из самых больших и роскошных пароходов страны. Он имел три палубы, на которых были размещены просторные салоны, залы, каюты. Мощная паровая

машина обеспечивала судну ход до 23 км/ч. «Султанша» была рассчитана на перевозку 276 каютных и 400 палубных пассажиров.

В начале апреля 1865 года командование штаба генерала Улиса Гранта отдало приказ погрузить в Висксберге на «Султаншу» партию военнопленных северян, которые почти два года содержались южанами в лагерях-тюрьмах Андерсонвилля, Кахабы, Мейсона и Фиско. Капитану Мэсону приказали принять на борт 2239 освобожденных из плена северян. На «Султанше» уже находилось 70 каютных пассажиров, не считая 85 членов экипажа. Таким образом, когда пароход вышел из Висксберга, на его борту было 2394 человека — в три с лишним раза больше допустимой нормы.

К вечеру 26 апреля «Султанша» прибыла в Мемфис. Здесь погрузили уголь, сто 240-килограммовых бочек сахара, десятков овец и 50 свиней. В полночь того же дня «Султанша» отошла от пристани Мемфиса и продолжила свой путь вверх по реке.

К 2 часам ночи на пароходе все погрузились в тяжелый сон. Спали, кто как мог устроиться, лежа и сидя. После Мемфиса пароход прошел всего 8 миль. Наступил четверг 27 апреля. Судовые часы показывали 2 часа 40 минут утра. В это время и произошла катастрофа: взорвался правый паровой котел «Султанши». Судя по описаниям очевидцев, взрыв был очень сильный, но не очень громкий, он скорее походил на резкий выхлоп сжатого воздуха. Пробитые палубы рухнули под тяжестью огромной массы человеческих тел. Одна дымовая труба упала за борт, вторая обрушилась на бак парохода. Не прошло и минуты, как всю среднюю часть судна охватил огонь. Построенный из дерева и отделанный внутри деревом, пароход являл собой «богатую пищу» для огня.

Отто Барден, солдат из штата Огайо, устроился на ночлег в котельном отделении «Султанши». Хотя он и находился очень близко от взорвавшегося котла, но чудом остался жив. Потом он писал: «Передо мной взметнулась огромная темная масса какой-то смеси перегретого парадыма, кусков угля, обломков и кирпичей. Задыхаясь, я добрался к краю образовавшейся в борту пробоины. Вспыхнувший пожар осветил реку на пару миль. Там я стоял некоторое время, пока меня оттуда не отогнал огонь. Потом я выбрался наверх и стал подвигаться к рулевой рубке. Я нашел большую доску, но она оказалась слишком тяжелой, чтоб я смог ее поднять. Схватив небольшой кусок деревянного бруса, я залез на кожух гребного колеса и прыгнул в воду».

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

Другой очевидец катастрофы, лейтенант Джо Эллиот, писал: «...Пройдя женский салон, я оказался на корме парохода и по трапу поднялся на верхнюю палубу. Оттуда вдоль борта я посмотрел на нос судна. Картина была ужасна. Палубы обрушились, одна труба упала за борт, среди языков пламени металась солдаты. Выскакивая из огня, они бросались в воду, прыгали по одному и по несколько человек зараз. Вода всюду была усеяна плававшими людьми. Прыгая за борт, солдаты ударялись не о воду, а о головы уже ранее прыгнувших туда, калеча их и себя. «Султанша» выглядела как исполинский факел, пылавший на стремнине

реки. Взметнувшись в небо языки пламени, увенчанные дымом, давали пляшущие отблески на воде. Борты парохода были облеплены людьми словно мухами, которые не нашли в себе смелости прыгнуть в ледяную воду. Воздух над рекой наполнился криками и мольбами о помощи.»

Лейтенант Джо Эллиот спасся, ухватившись за плавающую лестницу судового салона.

Когда произошел взрыв, других судов поблизости не было. Ширина реки в этом месте достигала 3 миль. Чуть ниже по течению от пристани Тэглеман на берегу находился военный форт северян Пикеринг, недалеко от которого стоял на якоре речной броненосец «Эссекс», дежурный мичман которого услышал взрыв и доложил командиру. Командир броненосца лейтенант Берри тут же отдал приказ готовить шлюпки к спуску на воду. «На восьмивесельном катере, который спустили раньше других гребных судов, — докладывал лейтенант Берри, — я направился на стремнину реки... Еще было совсем темно, небо затянуто тучами. Горевший пароход ушел вверх по реке. Единственным ориентиром для нас были крики раненых и тонущих людей. Первый человек, которого мы подняли с воды в наш катер, настолько окоченел, что отогреть его мы не смогли. Второй, которого мы нашли, тоже вскоре умер. Потом мы стали спускаться вниз по течению, к форту Пикеринг. Стоявший на берегу часовой форта выстрелил в нас и крикнул, чтобы мы причалили к берегу. Мы вынуждены были подойти к нему в то время, когда совсем рядом несчастные молили о помощи, они уже не могли держаться на воде... Я объяснил этому стражу, что случилось на реке и что мы спасаем тонущих. Он ничего не ответил, и мы снова направились на стремнину...»

Здесь необходимо объяснить, почему часовые форта северян открыли огонь по гребному катеру «Эссекса». Несмотря на

то, что война между Севером и Югом была закончена и подписан мирный договор, отдельные группы плантаторов-южан продолжали вести в низовьях Миссисипи партизанскую войну. Командование северян отдало распоряжение всем сторожевым постам фортов на берегах Миссисипи тщательно следить за неизвестными лодками и не допускать высадки партизан-южан в этом районе.

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

Катастрофа на «Султанше» потрясла современников. Количество убитых взрывом, погибших в огне, утонувших и пропавших без вести составило около 1653 человек, спасся — 741 человек. Из двенадцати пассажирок — представительниц «Христианского комитета женщин» уцелела только одна. Из офицеров «Султанши» в живых остался лишь старший механик парохода Найт Уинtringер. В течение недели в больницах Мемфиса, куда доставили пострадавших, от увечий и ожогов умерло около 70 человек. Таким образом, общее число человеческих жертв этой катастрофы составило более 1700 человек.

1878 Г. 3 СЕНТЯБРЯ, ТЕМЗА, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. ВЕЛИКАЯ ТРАГЕДИЯ НА ТЕМЗЕ

До «Титаника» Европа не знала более страшной катастрофы, чем эта.

3 сентября 1878 г. у причала «Лебединый», по левому берегу Темзы, в тени Лондонского моста экскурсионный колесный пароход «Принцесса Алиса», украшенный флагами и вымпелами, под звуки оркестра принимал пассажиров. Это был железный колесный пароход, считавшийся одним из лучших в составе флота фирмы «Лондон стимбоут компани». Он отличался от других пароходов изящными обводами корпуса и был очень популярным судном у лондонцев. Двенадцать лет кряду он совершал регулярные однодневные круизы по Темзе от Лондонского моста до Ширнесса и обратно. Пароход был сравнительно небольшой: длина его составляла 65 метров, ширина — 6,1, высота надводного борта — 2,5 метра. Этот пароход мог принять на борт по действовавшим тогда правилам 936 пассажиров, а по нормам обеспечения безопасности человеческой жизни на реке на нем имелись всего 2 небольшие спасательные шлюпки и 12 спасательных кругов.

В 10 часов 30 минут «Принцесса Алиса», дав гудок, кормой отошла от причала и, развернувшись на середине реки, пошла вниз по течению одиннадцатиузловым ходом. На ее борту находилось более 700 экскурсантов, большую часть которых составляли женщины и дети. Для привлечения на экскурсию пассажиров компания оборудовала на пароходе шикарный салун и наняла оркестр. Как только «Принцесса Алиса» отвалила от пристани, его дирижер приказал музыкантам играть популярную в те годы мелодию «Хорошее рейнское вино». На верхней палубе парохода начались тан-

цы. Чтобы высадить отдельных пассажиров и принять на борт других, пароход сделал короткие остановки в Гринвиче, Вулвиче и Грэйвсэнде. Плавание до Ширнесса прошло вполне благополучно и весело. С палуб парохода экскурсанты любовались окраинами Лондона, восхищались красотой берегов Кента и Эссекса.

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

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

В это время вниз по реке шел угольщик «Байуэлл Касл», который в балласте направлялся за углем в Ньюкасл. На его борту находились два лоцмана: Дикс — речной, обеспечивавший проводку до Грэйвсэнда, и морской лоцман Чапман, который должен был вести судно дальше. В 19 часов 35 минут капитан «Принцессы Алисы» заметил огни идущего навстречу парохода, с которого лоцман Дикс, в свою

очередь, увидел красный левый бортовой огонь «Принцессы Алисы», открывшийся из-за мыса Трипкок. Ширина Темзы в месте встречи судов равнялась трети мили, видимость была отличной. В те годы в Англии еще не существовало единых правил расхождения морских и речных судов на фарватере реки. Суда могли расходиться любыми бортами в зависимости от ситуации.

Понимая, что встречное судно идет против течения и огибает мыс Трипкок, лоцман «Байуэлл Касл» Дикс решил, что оно повернет к северному (левому) берегу реки, где отливное течение было, по его мнению, намного слабее. Сам он намеревался приблизиться к южному берегу реки и разойтись с колесным пароходом левыми бортами. Но капитан «Принцессы Алисы», имевший права лоцмана, был иного мнения: он принял решение не пересекать курс встречного судна и продолжать идти вдоль южного берега. Но в этот момент Гринстед проявил определенную нерешительность: слишком поздно стал переключать руль на левый борт. Когда судно вышло из-за прикрытия мыса, мощное течение вынесло его на стремнину реки. На «Байуэлл Касл» теперь видели зеленый огонь правого борта «Принцессы Алисы», он был подставлен под удар. Лоцман Дикс мог спасти положение, если бы быстро повернул влево, но руль «Байуэлл Касл» был уже положен на правый борт.

Столкновение было неизбежным. За несколько секунд до происшествия с обоих пароходов слышались окрики, требования уступить дорогу, проклятия и ругательства.

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

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

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

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

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

При погружении носовой части парохода взорвались паровые котлы, десятки людей были обварены паром. Река в месте столкновения судов была усеяна барахтающимися телами. Ища спасения, люди хватались друг за друга и шли на дно. Тонули целыми семьями, тонули сотнями. Люди путались в своих длинных одеждах и захлебывались. Над темной гладью Темзы поплыли деревянные обломки, скамейки, сотни чепцов, цилиндров, котелков и корзин от

снеди для пикника. Отливное течение уносило все это в сторону моря.

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

Когда нос угольщика вонзился в борт «Принцессы Алисы» и некоторое время, пока капитан Харрисон не дал машине полный задний ход, удерживался в пробойне, люди могли бы перебраться на борт «Байуэлл Касл», не будь он в балласте. Взобраться на его высокий отвесный борт было невозможно, это удалось лишь одному человеку. Им оказался некий Джордж Линнекар, прослуживший в Королевском флоте 12 лет. После удара он по штагу трубы добрался до якорной цепи угольщика и по ней перелез на его борт.

Команда «Байуэлл Касл» спасла с воды 63 человека, а всего спасенных оказалось около 200. Многих спас с воды экскурсионный пароход «Дюк оф Тек», принадлежавший той же компании, что и «Принцесса Алиса».

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

1915 Г. 24 ИЮЛЯ, ЧИКАГО, США. ГИБЕЛЬ «ТИТАНИКА» ВЕЛИКИХ ОЗЕР

Одним из самых быстроходных и популярных у публики пассажирских пароходов в начале нашего века считался «Истленд». Он был спущен на воду в 1903 году. Это стальное судно имело длину 82 метра, ширину 11 метров, осадку 4,3 метра. Оно было снабжено тремя гребными винтами. Жители приозерных городов неизменно называли его «Королевой скорости».

Это был экскурсионный пароход водоизмещением 1960 тонн с очень острыми обводами подводной части корпуса. Несмотря на сравнительно небольшую мощность паровых машин (1300 л.с.), он мог развивать ход до 22 морских миль в час.

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, это объяснялось тем, что на его верхней палубе стоял паровой орган, под который во время плавания в хорошую погоду устраивались танцы. Об этом органе ходили легенды, говорили, что в тихую погоду звук его был слышен на несколько миль.

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 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 отшвартован «Истленд», начали стекаться экскурсанты. Почти все пассажиры несли с собой плетеные корзины с провизией для пикника. Билет на экскурсию стоил всего 75 центов. Правление разрешило компании брать на пароход детей до десяти лет без билета. «Истленд» был рассчитан на перевозку в дневные рейсы 1000 человек. На этот раз билетов было продано 2500. Видимо, капитан Петерсон об этом не знал, так как счет пассажирам у сходни контролеры не вели — они просто надрывали билеты. На «Истленде» пассажиров оказалось на 300 человек больше, чем на «Титанике»...

«Истленд» стоял у причала реки Чикаго правым бортом, по носу у него был отшвартован паровой буксир, который должен был вывести его из реки на просторы озера Мичиган.

Как только отдали кормовой прижимной конец, судно едва заметно дрогнуло своим изящным корпусом и начало медленно валиться на левый борт. Сначала на это никто не обратил внимания. Крен с каждой секундой увеличивался. Потом к краю левого борта по верхней палубе поехали скамьи и шезлонги, внизу в салонах стала 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, сбило в кучи и придавило к поручням левого борта.

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

Тот, кто совершал путешествия на речных судах, провожал, встречал их, вероятно, замечал, что при подходе к причалу пассажиры скапливаются у того борта, которым судно швартуется или которым отходит от причала. Это вполне естественно: люди прощаются или ищут глазами в толпе тех, кто их провожает.

«Истленд» стал крениться на дальний от причала борт по той причине, что его прогулочный рейс был рассчитан на один день и экскурсантов никто не провожал. А какой интерес пассажирам смотреть на причал, который они уже видели? Любопытней 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 градусов, даже те, кто никогда не бывали на судне, поняли, что происходит. Страх перешел в панику. Сотни людей бросились с нижних палуб по трапам наверх. В проходах, в коридорах и на лестничных клетках началась давка. Повсюду раздавались крики, вопли, плач детей, слышался грохот срывающихся с мест шкафов, буфетов, звон бьющегося стекла. Сотни пассажиров остались в каютах и в коридорах нижних палуб. Кучи людей бились в тесных помещениях, как пойманные в сеть рыбы. Почти все, кто находились наверху, были сброшены в воду. В реке барахтались сотни женщин и детей, сверху им на головы падали другие. Некоторые сумели вовремя ухватиться за плававшие в воде скамейки, ящики, доски. В грязной воде реки Чикаго беспомощно барахталась тонущая толпа, люди били, кусали, царапали и топили друг друга.

«Истленд» продолжал валиться на левый борт. Прочные пеньковые швартовы, которые так и не успели отдать, натянулись, как струны, и вырывали из земли причальные тумбы и береговые кнехты.

Наконец пароход опрокинулся на борт, накрыв сотни плавающих на воде людей. Из его нутра слышались грохот и шипение — это с фундамента сорвались паровые машины, и вода залила топки. Несколько минут река в этом месте была закрыта белой пеленой пара. Шипение пара и свист вырывающегося из внутренних помещений воздуха заглушали крики людей. «Истленд» лег левым бортом на дно реки.

Прошло всего 6 минут...

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 героем оказался капитан парохода «Миссури» Вильям Брайт. Он только что отшвартовал свое судно у причала. Увидев, что «Истленд» опрокинулся на борт, он остановил такси и примчался на причал, где произошла катастрофа. Брайт не смог пробиться сквозь собравшуюся на набережной толпу и поднялся на второй этаж дома, стоящего напротив причала. Из окна он видел, что сотни барахтающихся в воде людей не могут взобраться на скользкий борт лежавшего парохода. Он высунулся из окна, сложил ладони рупором и крикнул полицейским: «Возьмите золу из топок трех буксиров и высыпьте ее на правую скулу «Истленда»!» После этого он позвонил на ближайшую ткацкую фабрику: «Срочно доставьте пятьдесят одеял туда, где лежит «Истленд»!» Зола и одеяла, расстеленные на скользком борту парохода, спасли жизнь многим.

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

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

Сколько же жизней унесла эта катастрофа?

Официальная пресса США называла цифру 835 человек. Но это не соответствует действительности, так как указанная цифра была объявлена в Чикаго на третий день после катастрофы. Судно же было поднято спустя пять дней, и из него извлекли еще несколько сотен погибших. Американский следственный врач из Чикаго заявил на пресс-конференции журналистам, что в городском морге он лично насчитал 1300 трупов.

Через тридцать лет американская пресса пролила некоторый свет на истинную причину гибели «Истленда». Катастрофа произошла из-за того, что механик по небрежности неправильно заполнил балластные цистерны судна...

ВЗРЫВ НА АМЕРИКАНСКОМ ЛИНКОРЕ «АЙОВА»

Этот инцидент — один из самых ужасных в истории американского флота. Он произошел в 530 км к северо-вос-

току от берегов Пуэрто-Рико. Линкор «Айова» принимал участие в военно-морских маневрах. Взрыв произошел в момент, когда линкор проводил учебные стрельбы. Гремели 16-дюймовые орудия — орудия главного калибра. Предполагают, что в стволе разорвался снаряд.

Пламя охватило орудийную башню, где находился полный комплект боеприпасов. В этот момент на борту было 1575 матросов и офицеров, в том числе командующий вторым флотом военно-морских сил США А. Джонсон.

Центр оборонной информации Вашингтона так оценил случившееся: «Орудийная башня линкора — это огромная стальная могила. Если происходит взрыв — люди обречены. Они заперты, им некуда спастись в этом стальном помещении размером 10 X 6 метров, высотой 2,3 метра. Никому не будет спасения от огня, жара ударной волны, от осколков.»

Пострадавшим морякам медицинская помощь была оказана на месте. Многие были эвакуированы вертолетами.

Линкор «Айова» водоизмещением 58 000 тонн, был построен во времена второй мировой войны. В 1984 году он был модернизирован, оснащен новейшим вооружением, в том числе крылатыми ракетами «Гарпун» и «Томагавк» с ядерными боеголовками. Представители ВМС США сообщили, что подобная трагедия имела место в октябре 1972 года на крейсере «Ньюпорт», когда снаряды взорвались рядом с 8-дюймовым орудием. Погибли двадцать, ранены тридцать шесть человек. Инцидент произошел у берегов Вьетнама.

В 1967 году в результате произвольного пуска ракеты с находившегося на взлетной полосе самолета на палубе авианосца «Форрейстолл» погибли 134 моряка.

Выдвинуто несколько версий по поводу трагедии на «Айове». Так, ведущий телекомпании МВС Фрэнсис высказал предположение, что во время стрельбы 16-дюймовых орудий внутри башни сдетонировали пороховые заряды. Обращает на себя внимание репортаж корреспондента другой телекомпании Джордже Пакуэти. Он рассказал следующее: «В 1984 году линкор «Айова» был модернизирован и оснащён компьютерами. Но сама подготовка к ведению огня осталась прежней. Состоит она вот в чем — сначала в ствол орудия подается огромный, весом с автомашину «Фольксваген», снаряд, а затем туда помещаются пороховые заряды общим весом в 50 кг». Эту систему корреспондент назвал «архаичной». Во время её проведения и произошел взрыв.

В башне воцарился ад, начали взрываться другие снаряды с порохом. Орудийная башня «Айовы» — это огромное сооружение с пятью внутренними этажами. Во время боя там могут находиться до 70 моряков. Этим объясняется большое число погибших. К тому же мощность взрыва была направлена в нижние отсеки, где находилась взрывчатка.

В результате 47 моряков погибли, десятки получили ранения различной тяжести.

АСТРОЛОГАМ НУЖНО ВЕРИТЬ

Известный астролог Павел Глоба, побывавший в Таллинне в середине сентября 1994 года, предсказал Эстонии штормы и ураганы. А 28 сентября назвал «урожайным временем» для катастроф. «Как же так, — смеясь, спрашивали его, — ведь 28 в Таллинне концерт Ирины Понаровской?» «Мне жаль Понаровскую, — ответил Глоба, — но концерт придется отменить...»

Ночью 28 сентября, когда дождь бился в окна, ветер гнул до земли деревья, а две северные балтийские столицы мирно спали, в Финском заливе произошла 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 воде. Трагедия была столь стремительной, 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, только волны.

Причины катастрофы окончательно не выяснены. Специалисты мрачно шутят: чтобы затопить такую современную громадину, надо было открыть кингстоны...

Пассажирский лайнер «Эстония» — из семьи знаменитых «Викингов» постройки восьмидесятых годов. Разве для такой махины это 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 градусов по Цельсию, почти нет.

Больше всего на борту было шведов — 444. Эстонцев насчитывалось около 200. Были среди пассажиров теплохода и русские, белорусы, латыши, литовцы, финны, нор-

вежды, 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 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 втроем, 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 рейсы отменяют один за другим...»

Василий Иванович:

«... Мы пришли, расположились, покушали. Вася 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 уже легли спать и почти заснули. Но тут внука 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 Василием 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 начал крениться, крениться... Василий Иванович говорит: «Надо одеваться!» Накинули на себя, кто что успел, и побежали к выходу. А нам же не рассказали ни где спасательные жилеты, ни где выход. Тогда мы спустились на пятый этаж. И тут Василий Иванович открыл дверь на палубу. Тут был 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:

«... У Александра вес солидный, сто десять килограммов. Люди вокруг кричали, стонали. Человека два были в крови — наверное, обо что-то ударились. Никакой команды «Спасайтесь!», мол, «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 раз-

давая спасательные жилеты. Был шторм, плакали пожилые люди. Темнота — электричество отключилось. Но только как спуститься 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 несколько 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 плавали фонарики, 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 плавках, а второй — лет сорока пяти. Они были оба в забытии. Мы старались их расшевелить, помогали. Тот, что помоложе, умер часа через три, а тот, что постарше — часа через полтора...»

Александр:

«... Подобрали нас уже утром. Через два-три часа после ката-

строфия подошли суда. Но они не могли приблизиться к нам. Но как только они встали рядом, сразу появилось чувство: мы спасены. Вертолет летал, мы махали руками, но спасатели нас не видели, очевидно. 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 однозначно пришла к выводу, что подъемная носовая часть отделилась от корпуса еще в пути. Неясно, результат ли это изношенности металла или перенапряжение. 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...»

ПОСЛЕДНЕЕ ПЛАВАНИЕ РЕЧНОГО ТРАМВАЯ «МАРКИЗА»

Большое несчастье произошло в самом центре Лондона. Затонул речной пароход, на борту которого находи-

лось от 120 до 150 человек. Он столкнулся ночью 20 августа 1989 года с большим драгером, перевозившим песок, раскололся надвое и мгновенно пошел на дно.

В живых осталось 78 пассажиров, совершавших на борту «Маркизы» вечернюю прогулку. Их вытащили из воды спасатели на лодках, которые действовали четко и оперативно. Кое-кто сам смог добраться до берега.

Речной трамвай «Маркиза» был арендован для путешествия по Темзе в связи с днем рождения одного из пассажиров. Выяснилось, что многие пассажиры, в основном молодые люди, танцевали на палубе. От удара их просто снесло в воду. Те же, кто находился в нижних помещениях парохода, видимо, пошли на дно вместе с ним. Помощь тем, кто остался в живых и держался на поверхности, пришла не только от спасателей, но и с другого прогулочного судна, в момент катастрофы находившегося, к счастью, в каких-то 100 метрах. Его капитан Уильямс выступил одним из главных свидетелей.

«Я немедленно остановился, увидев, что произошло, — рассказывает он. — Бросил все спасательные средства в воду и стал спасать людей. Столкновение произошло рядом с мостом Саутбридж. Капитан драгера выбрал для своего прохода центральную арку, что и стало причиной трагедии. Столкновение с «Маркизой» было неминуемым.»

«Боубелл» — судно, повинное в трагедии, занималось тем, что перевозило песок из устья Темзы вверх по течению для строительных работ.

НЕРАЗГАДАННЫЙ ВЗРЫВ НА ЛИНКОРЕ «НОВОРОССИЙСК»

Сорок лет тому назад линкор «Новороссийск» по невыясненным до конца причинам подорвался и затонул на внутреннем рейде Севастополя, унеся с собой сотни жизней. Это одна из величайших трагедий на военно-морском флоте. До сих пор не известны ни причины гибели линкора, ни точное количество погибших. Служба линкора «Новороссийск» (бывший итальянский «Джулио Чезаре», доставшийся СССР после разделов флота 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 номер 14, вечером возвратился в базу. Перед входом от оперативного дежурного было получено приказание встать на швартовой бочке номер 3, принадлежащей 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, Хоршудов отдал перед этим якорь. Но он сделал это несколько в стороне от обычного места. Потом положение корабля было выправлено, и он встал на левый якорь. Эти детали имеют значение при выяснении причин подрыва линкора.

После этого на корабле были ужин, увольнение части экипажа на берег, развод наряда, баня и стирка. Сошел на берег временно исполняющий обязанности командира Г. Хоршудов. Старшим на борту остался помощник командира корабля капитан второго ранга З. Серполов.

Перед ужином на корабль прибыло новое пополнение —

бывшие солдаты, переведенные из округа на флот. Их успели переодеть в матросское рабочее платье, но оставили сапоги... На ночь их разместили в одном из носовых помещений линкора. Для большинства из них это был первый и последний день военно-морской службы. В 1 час 30 минут ночью 29 октября 1955 года в носовой части линкора глухо прогремел взрыв. Корпус «Новороссийска» содрогнулся от мощного удара. На всех палубах сразу же пропало электроосвещение. Корабль погрузился в темноту, отключились сигнализация, радиотрансляция.

После короткого замешательства на линкоре была объявлена аварийная боевая тревога, экипаж занял места по боевому расписанию, корабельные аварийные партии приступили к работе по локализации последствий взрыва. На стоявших рядом крейсерах также была объявлена тревога. Их медицинские группы стали прибывать к борту «Новороссийска». Спасательных средств было 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 продолжала поступать в корпус.

Шел третий час после взрыва. Видя, что поступление воды остановить не удастся, Хоршудов 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 сотни человек. Командующий отрезал: «Не будем разводить панику!»

Однако вскоре по линкору была отдана команда: «Не занятым борьбой за живучесть построиться на юте». Матросы,

старшины, офицеры стали выходить из задраенных по-боевому внутренних помещений, палубных надстроек, башен и строиться на верхней палубе в корме. В строю собралось до тысячи моряков. К трапу стали подходить плавсредства, на них успела сойти небольшая часть экипажа.

Вдруг корпус корабля дернулся и начал крениться на левый борт. Шеренги моряков стали скатываться с уходящей из-под ног палубы в воду.

В 4.15 линкор лег на левый борт, а через мгновение перевернулся вверх килем. Начался второй акт трагедии, жертвами которой стали теперь уже сотни моряков, оказавшихся в воде. Одетые в бушлаты, рабочую одежду, они образовали возле бортов линкора живое поле. Многие, особенно вчерашние солдаты из нового пополнения, быстро тонули, затянутые промокшей одеждой и сапогами в глубину моря. Правда, часть команды сумела взобраться на днище корабля, другие отплыли в сторону, и их подобрала спасательные плавсредства. Кое-кто сумел доплыть до берега самостоятельно.

Стресс от пережитого был такой, что у некоторых моряков, доплывших до берега, не выдерживало сердце, и они тут же падали замертво. Моряки, взобравшиеся на днище и снятые потом оттуда спасателями, а также те, кто находился рядом на спасательных судах, слышали внутри корпуса частый беспорядочный стук. Это подавали о себе весть живые, не успевшие выбраться из отсеков. Отчаянный стук заживо погребенных все нарастал, сливаясь в сплошную дробь.

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 прорези ничего не дали. К утру 30 октября «Новороссийск» затонул.

В последние минуты перед погружением по звукоподводной связи, доставленной к месту аварии, было слышно, как моряки, находившиеся внутри корабля, пели «Варяг».

1 ноября водолазы, спускавшиеся к затонувшему линкору, уже не слышали никаких звуков...

Вот как описал это ужасное событие Виталий Говоров:

«На шесть часов двадцать девятого октября был назначен выход в море крейсера «Молотов», где я служил в должности командира дивизиона «живучести». Крейсер стоял метрах в двухстах пятидесяти от линкора. Я отдыхал в каюте, ждал сигнала готовности корабля к выходу в море. Вдруг что-то толкнуло меня и подбросило на койке. Я услышал глухой звук взрыва. Через три-четыре минуты прозвучала команда: «Баркас к правому трапу. Кормовой аварийной партии построиться на юте.» Все команды были выполнены необычайно быстро, в этом уже чувствовалось внутреннее напряжение моряков. Прибыв на ют, получил боевую задачу от командира крейсера капитана 1-го ранга Каденко: «Отправиться на линкор «Новороссийск» и оказать помощь.»

Через десять минут после взрыва мы были на борту «Новороссийска». Линкор стоял с малым дифферентом на нос, с небольшим креном на правый борт. Освещения в носовой части корабля не было. Доложив вахтенному офицеру о прибытии, я направился в район взрыва.

Увиденное потрясло меня: развороченные палубные листы горой поднимались над палубой, на их рваных концах и на них висели разорванные человеческие тела. А под ногами был слой ила, перемешанного с кровью. Не встретив никого из командования линкора, я направился искать пост энергетики живучести.

По пути в одном из помещений столкнулся с матросами аварийных постов. Их было человек 12—15, ожидавших каких-либо команд. Поскольку я оказался единственным в этой части корабля офицером, я принял командование на себя. Телефонная связь не работала, в помещении темно... Первой моей командой было: «Крепить носовую переборку, палубные люки». Через них уже пробивалась вода. Часть матросов я отправил закрывать иллюминаторы. Я никого из них не знал, так же как не знал и устройства этого корабля, но отлично понимал, что если внутрь корабля поступает вода, выдавливает переборки, если расходятся швы, то с этим надо бороться. Я рассчитывал на выучку матросов и не ошибся.

Аварийщики были хорошо подготовлены, знали, что как надо делать. А вода все прибывала. Крен стал уже на левый борт, дифференциал увеличился. Через палубные люки из каких-то помещений, куда мы проникнуть не могли, сочилась вода. Не имея легких водолазных аппаратов, матросы ныряли в люк и пытались изнутри заделать щели. Только когда вода доходила мне до подбородка (мой рост 186 см), я давал команду покинуть помещение. Все острее ощущалась нехватка аварийного материала и инструментов. В дело пошли столовые ножи и вилки, вместо кудели рвали простыни, вместо ручников использовали собственные кулаки, обмотанные полотенцами.

А потом нам передали команду: «Прибывшим с других кораблей собраться на юте.» Я поблагодарил матросов за му-

жество и поднялся на палубу. Но на ют попасть не успел. Я прошел всего пятнадцать-двадцать метров по левому борту, как корабль начал опрокидываться. Успел схватиться за поручень трапа, заметил, как стремительно промелькнул флаг на фоне освещенных окон домов за угольной пристанью.

Я падал спиной вниз и видел, как с накрывавшей меня палубы корабля с грохотом сыпались в воду люди. И до сих пор мне помнится казавшийся тогда коротким, но по-звериному страшный тысячеголосый крик ужаса. И все.

Меня накрыло кораблем. Я в какой-то момент потерял сознание, оно ко мне вернулось под водой. И тогда я почувствовал рядом что-то копошащееся, толкающее ногами и руками. Сам попытался двигаться, но ничего не получилось. Чувствовал, что грудь прижата к чему-то плоскому, и это плоское вдавливало страшной тяжестью. И ощущение этой тяжести не забыть до сих пор. Успел нахлебаться воды и вновь потерял сознание. Последняя мысль перед провалом в темноту: «Как глупо приходится погибать...»

Сознание вернулось вновь, когда я летел вверх в огромном пузыре воздуха. Воздух вырвался из затапливаемого помещения с такой силой, что как струей выбил меня из-под палубы, оборвав все пуговицы на кителе и сорвав брюки. Я оказался на поверхности, где-то в метре от днища линкора. Я не стал на него взбираться, сработал рефлекс, что может засосать в воронку.

Потом меня подняли на баркас. Вскоре я оказался в госпитале. Сотрясение головного мозга, ушиб грудной клетки, спина — сплошной синяк без кожи, кровохарканье. Правая рука висела плетью — как потом оказалось, был отрыв лопатки.

Уже после гибели линкора стало точно известно, что корабль спасти было нельзя. Это определили академические расчеты. Невозможно было спасти линкор, но многих людей — да. На борту «Новороссийска» находилось семь адмиралов и около тридцати старших офицеров. Можно было бы задержать момент опрокидывания. Буксировка линкора на мелкое место, начатая где-то около двух ночи, когда уже был выровнен крен, привела к свободному перетеканию тысяч тонн воды с одного борта на другой, что в итоге приблизило момент опрокидывания.

Причиной трагедии линкора стал, очевидно, взрыв глубинной мины, оставшейся со времен второй мировой войны. Я не верю в версию о диверсантах, так как воронка на месте взрыва на дне бухты эквивалентна взрыву заряда весом 1100-1200 кг взрывчатки. Диверсионные лодки не способны к перевозке такой массы груза.»

Взрыв был такой сильный, что пробил насквозь — от днища до верхней палубы — весь многоэтажный бронированный корпус линкора, образовав в нем огромный пролом. Все самые страшные разрушения пришлось на наиболее густонаселенную часть линкора, где в носовых 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, было ранено около 130. По данным совета ветеранов линкора, погибло 608 человек.

Весной 1975 года средства массовой информации США и других стран разразились потоком сообщений о том, что ЦРУ подняло часть советской подводной лодки с ядерными ракетами. Приводились суперсекретные детали операции.

А началось все с трагедии.

24 февраля 1968 года из пункта базирования на Камчатке под названием Могила вышла на боевое патрулирование подводная лодка с бортовым номером 574, дизельная, с тремя баллистическими ракетами подводного старта, с ядерными головными частями большой мощности, а также с двумя ядерными торпедами. Командовал подлодкой капитан первого ранга В. Кобзарь, охарактеризованный командованием как опытный, грамотный, волевой подводник. В течение двенадцати дней экипаж выполнял поставленные задачи по скрытному патрулированию (возвращение лодки в пункт базирования намечалось на 5 мая 1968 года), а 8 марта не вышел на связь.

В тот день ПЛ-574 должна была дать контрольное радиодонесение — короткий сигнал. Но...

О том, что произошло, вспоминает адмирал в отставке В. Дыгало, командовавший в то время соединением, в состав которого входила подлодка.

«В соответствии с боевым распоряжением В. Кобзарь регулярно направлял в штаб донесения о ходе плавания. Но 8 марта мы все были встревожены — лодка не ответила на контрольную радиограмму, переданную штабом Тихоокеанского флота для проверки связи. Правда, это не давало основания предположить трагический исход плавания — ма-

ло ли какие причины помешали командиру выйти на связь! Но донесение так и не поступило. Это было серьезным основанием для тревоги.

Тем более, что, по данным разведки, примерно в эти же дни в японский порт Йокосуко прибыла американская подводная лодка, имевшая повреждения. Американцами во время захода этой лодки в порт принимались необычные меры безопасности: к ремонту привлекался только американский персонал. Возникла мысль о столкновении под водой.

Срочно начала готовиться поисково-спасательная операция. В океан были направлены самолеты, боевые корабли, вспомогательные суда. Глубина в районе поиска — 5000—6000 метров. Удаление от Камчатки — около 1230 миль.

Однако двухмесячный поиск в районе, где могла затонуть подлодка, закончился безуспешно. Анализ обнаруженного масляного пятна показал — оно соляровое, дизельное. Стало быть, лодка погибла.»

Версий гибели ПЛ-574 выдвинуто и существует до сих пор несколько. Наиболее обоснованной представляется та, которую высказал адмирал В. Дыгало, — советскую подводную лодку непреднамеренно протаранила следящая за ней американская атомная подводная лодка. ПЛ-574 в момент столкновения следовала на перископной глубине в режиме «работы двигателя под водой», РТП, как говорят специалисты, и из-за шума двигателя была «глухой». Американская подводная лодка маневрировала на малых дистанциях и предположительно при повороте ПЛ-574 на новый курс ударила ее верхней частью боевой рубки.

ПЛ-574 с затопленным центральным отсеком пошла на дно и унесла в океанскую пучину жизни 98 моряков.

Москва промолчала о катастрофе. Родственникам погибших рассылались похоронки, в которых указывалось: «Ваш сын... муж... отец... признан умершим».

О катастрофе молчали. Тем не менее о ней узнали в США, причем не только о самом факте, но и о районе гибели ПЛ-574. Затонувшую субмарину сфотографировали, фотографии показали. Лодка лежала на грунте, на ровном киле, почти без крена. У американцев появилась реальная возможность завладеть многими секретами советского Военно-морского флота — главного противника ВМС США на море. Особый интерес — к шифровальной машинке.

Однако ЦРУ достать подводную лодку не удалось. При подъеме она вдруг разломилась пополам в месте пробойны. Кормовая часть выскользнула из захватов и устремилась на дно океана вместе с телами большинства погибших и баллистическими ракетами. Ракеты с ядерными боеголовками уплыли от ЦРУ. Однако эксперты ведомства посчитали, что цель наполовину достигнута. В их руках находился первый отсек с торпедой и второй, командирский, отсек с шифропостом. В районе Гонолулу, на закрытом для плавания судов полигоне, из носовой части подлодки были извлечены тела погибших моряков. За семь лет их почти не тронул тлен: на огромных глубинах кислород отсутствует.

Как и предусматривалось планом («Проект Джинифер»), подводники с ПЛ-574 были перезахоронены в океане по принятому в морфлоте СССР ритуалу. Из корпуса подводной лодки были извлечены две ядерные торпеды, документы, другое имущество. Однако главной цели спецслужбы США так и не достигли — шифров не было. Так уж получилось.

Причина оказалась неожиданной как для американцев, так и для нас самих. Во время заводского ремонта с модернизаци-

ей во Владивостоке, в 1967 году, командир ПЛ-574 В. Кобзарь проявил «инициативу»: за соответствующее вознаграждение, точнее за спирт, перенес штатную шифрорубку из второго в четвертый отсек, расширив тем самым свою командирскую каюту.

КАТАСТРОФА В СКАГЕРРАКЕ

Пассажиры морского парома «Скандинавиан стар», отправившиеся в путешествие на пасхальные дни 8 апреля 1990 года, стали жертвами халатности экипажа, владельцев судна и пренебрежения ими правилами безопасности. К такому выводу пришли как спасательные группы, высадившиеся на горящем судне, так и специалисты, осматривавшие почерневший от пожара паром. По неполным данным погибли 148 человек, но это не окончательная цифра, поскольку количество пассажиров превышало список. Были обнаружены еще десять трупов людей, не значащихся в числе тех, кто приобрел билеты на тот злополучный рейс из Осло в датский порт Фредериксхавн. Одним словом, не были зарегистрированы некоторые дети.

Утверждают, что пожар на «Скандинавиан стар» в проливе Скагеррак — одна из самых крупных морских катастроф, случившихся на судах стран Западной Европы в последнее десятилетие. Так вот, о правилах безопасности.

Уцелевшие пассажиры утверждают, что они не слышали никаких сигналов тревоги, никаких объявлений по местному радио. Пожар возник ночью в 2.30. Когда же они проснулись от удушающего дыма, то не сразу смогли понять, что происходит и что им предстоит делать. Норвежец Лео Оделанд был одним из тех, кто не потерял самообладание.

Он бросился к устройству пожарной тревоги, нажал кнопку. Звук не последовало. Не оказалось в рабочем состоянии и второе устройство, которое норвежец тоже хотел использовать.

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 перевозил много автомобилей. Некоторые водители спали в кабинах своих автомашин (и это тоже нарушение правил), им также не удалось выбраться на палубу.

На судне не работали многие противопожарные средства. В частности, спасатели, высаживающиеся на борт «Скандинавиан стар», не смогли использовать пожарные краны, так как к ним не была подключена вода. Когда же некоторые из спасавшихся сели в лодку, то они обнаружили, что не работают моторы.

Атмосферу беспорядка усиливало и то обстоятельство, что персонал судна мог объясняться в основном по-испански или по-португальски, хотя рабочий язык на пароме был английский. Пассажирами же главным образом были норвежцы, а также датчане и шведы. Паром «Скандинавиан стар» выполнял всего лишь седьмой рейс по маршруту. Раньше он плавал у американских берегов. Судно было зарегистрировано на Багамских островах и до недавнего времени входило в систему датской пассажирской компании «Да-Но-Лайнс». Ее контролировал датский миллионер Хенрик Юхансен. Команду набрали совсем недавно, она еще не успела познакомиться 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 объятую огнем парому подоспели моряки из разных стран. Быстро поднялись в воздух норвежские и шведские вертолеты. Но даже такая оперативная помощь многим не помогла.

На борту согласно спискам находилось 362 пассажира и 95 членов команды. Паром не был загружен даже наполовину. Его полная мощность — 1100 пассажиров и 200 автомашин. Полиция пришла к выводу, что пожар на пароме возник по крайней мере в двух местах одновременно. Возможно, на судне действовал пироман. Но если бы экипаж знал правила безопасности и действовал в соответствии с ними, жертв было бы намного меньше, а возможно, и не было бы совсем.

На берег в шведский порт Люсичиль доставлено 125 трупов. А на борту судна в местах особо сильного пожара зафиксированы останки еще 25 пассажиров. Однако по весьма приблизительным подсчетам, произведенным полицией, среди погибших или пропавших значится 192 человека. Такая неопределенность обусловлена тем, что на пароме оказалось немало пассажиров, которых не было в списке купивших билеты. Стал известен еще один факт: паром «Скандинавиан стар», который 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 на должном уровне. Рекомендации совета, к сожалению, не были учтены владельцами парома. Во время последнего пожара, например, выяснилось, что в местах, где огонь особенно сильно разбушевался, из 15 запасных выходов действовало только 3.

Эту катастрофу называют величайшей морской катастрофой за все века мореплавания. 30 января 1945 года в Данцигский залив Балтийского моря вышел один из самых крупных кораблей Германии «Вильгельм Густлов».

Вильгельм Густлов был лидером швейцарских нацистов, одним из помощников Гитлера. Однажды в его штаб-квартиру явился еврейский юноша из Югославии Давид Франкфуртер. Назвавшись курьером, он вошел в кабинет Густлова и всадил в него пять пуль. Так Вильгельм Густлов стал мучеником нацистского движения.

В его честь и был построен океанский гигант — непотопляемый девятипалубный «чудо-корабль», последнее слово техники. Два театра, танцплощадки, бассейны, гимнастический зал, рестораны, кафе с зимним садом и искусственным климатом, личные апартаменты Гитлера. Длина — 208 метров, запас топлива — до Йокогамы: полсвета без заправки. Он не мог затонуть, как не мог затонуть железнодорожный вокзал. Вдова Густлова разбила бутылку шампанского о борт судна, его крестил сам Гитлер и на банкете поднял тост «За великую Германию!».

В эту же пору, чуть позже, Александр Маринеско стал командиром подводной лодки-малютки М-96. В войну «Вильгельм Густлов» стал учебной базой высшей школы подводников, а Маринеско перешел на подлодку С-13.

Шел январь 1945 года. Железные дороги забиты, гитлеровцы бегут и вывозят награбленное морем. 27 января на совещании представителей флота вермахта и гражданского начальства командир «Вильгельма Густлова» оглашает приказ Гитлера переправить на западные базы экипажи новоиспеченных специа-

листов-подводников. Это был цвет фашистского подводного флота — 3700 человек, экипажи для 70—80 новейших подлодок, готовых к полной блокаде Англии. Погрузились и высокопоставленные чиновники — генералы и высший офицерский состав, вспомогательный женский батальон — около 400 человек. Среди избранных высшего общества — 22 гауляйтера земель Польских и Восточной Пруссии. Известно, что при погрузке лайнера к нему подъезжали машины с красными крестами. А по данным разведки на лайнер выгружали перебинтованные муляжи. Ночью на лайнер грузилась гражданская и военная знать. Были там и раненые, и беженцы. Цифра 6470 пассажиров взята из судового списка.

Уже на выходе из Гдыни, когда 30 января четыре буксира стали выводить лайнер в море, его окружили малые суда с беженцами, и часть людей приняли на борт. Далее лайнер зашел в Данциг, где принял раненых военнослужащих и медперсонал. На борту оказалось более 7000 человек.

Много лет спустя в германской печати обсуждали: если бы на корабле были красные кресты, потопили бы его или нет? Спор бессмыслен, госпитальных крестов не было и не могло быть. Судно входило в состав военно-морских сил Германии, шло под конвоем и имело вооружение — зенитки. Операция готовилась настолько тайно, что старшего радиста назначили за сутки до выхода.

Во время перехода между высшими чинами вспыхнул конфликт. Одни предлагали идти зигзагами, постоянно меняя курс, сбивая со следа советские подводные лодки. Другие полагали, что лодок бояться не надо — Балтика была начинена минами, в море курсировало 1300 немецких кораблей, бояться надо самолетов. Эти вторые предлагали идти напрямую, полным ходом, чтобы скорее миновать опасную воздушную зону.

С-13 вышла в море 11 января и 20 дней курсировала впустую в заданном районе. Неизвестно, что сыграло главную роль — свои, никому не ведомые расчеты, интуиция? Но Маринеско решил покинуть заданный район и вышел на цель. Лодка шла в погоне за «Вильгельмом Густловым» в темноте, в надводном положении, на предельной скорости. Лайнер был настолько огромен, что Маринеско сначала принял его за плавучий судоремонтный завод.

Теперь на подводной лодке во всех отсеках звучал голос командира. По всем правилам Маринеско должен зайти в атаку со стороны моря. Но именно отсюда и ждут нападения, здесь идут корабли охраны. И Маринеско принимает неординарное решение — подобраться к кораблю со стороны берега. Опасность была в том, что, если лодку заметят, уйти будет невозможно.

Казалось, С-13 сама идет в мышеловку. У Маринеско был дар — находить выход из, казалось бы, безвыходного положения. С-13 начинает погоню. Крутая волна, ветер и снег сбивали с ног стоящих наверху. Мотористы падали с ног от жары и смрада. Подлодка проскальзывает между минами на дне, чтобы со стороны берега выбрать место для атаки. Три торпеды точно ложатся в цель и топят «Вильгельм Густлов».

После попадания всех трех ракет на лайнере странным образом вдруг вспыхнули все лампы в каютах, вся иллюминация на палубах. Прибыли корабли береговой охраны, с одного из которых был сделан снимок тонущего корабля. «Вильгельм Густлов» тонул не пять и не пятнадцать минут, а один час и десять минут. Это был час ужаса. Капитан пытался успокоить пассажиров, объявляя, что корабль просто сел на мель. Но уже завывали сирены, заглушая голос капитана. Старшие офицеры стреляли в младших, прокладывая себе путь к спасательным шлюпкам. Солдаты стреляли в обезумевшую толпу.

При полной иллюминации «Вильгельм Густлов» ушел на дно.

Невероятно было то, как Маринеско уводил лодку от гибели. На С-13 слышали, как за ними идут по пятам три миноносца и четыре сторожевых корабля. На подлодку было сброшено более двухсот бомб. Но С-13 жива и продолжает борьбу. Через несколько дней она потопила еще один немецкий военный корабль.

ПЕЧАЛЬНАЯ УЧАСТЬ «АДМИРАЛА НАХИМОВА»

Хотя и говорят, что время лечит, но трагедии, подобные случившейся с теплоходом «Нахимов», остаются в памяти навсегда.

1 сентября 1986 года весь мир облетело сообщение: «...Ночью, вблизи города Новороссийска, в результате столкновения с грузовым судном потерпел аварию и затонул пассажирский пароход «Адмирал Нахимов»...».

Это судно по праву занимало место лидера, и не только потому, что оно было самым крупным пассажирским лайнером на Черном море. Были в «Нахимове» неувлимые, не поддающиеся описанию стать и величие, которые рождаются в результате дерзновения и, может быть, удивительного озарения тысяч людей. Не 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 вой-

ны английской подводной лодкой и затонуло в устье реки Свине. В таком состоянии — лежащим на дне — судно получено Советским Союзом в счет репараций после поражения Германии в 1948 г. Несмотря на это, Регистр СССР подтвердил его хорошую сохранность.

За десять лет до рождения «Берлина» ледяная гора пропорола обшивку правого борта печально знаменитого «Титаника». Урок «Титаника», глубоко осмысленный судостроительной наукой, привел к ясному конструктивному решению: разделять корпуса судов определенным числом поперечных водонепроницаемых переборок так, что судно должно оставаться на плаву при затоплении любых двух смежных отсеков. Таких переборок на «Нахимове» было целых двенадцать. Этот пароход утонуть не мог!

Несколько слов о месте катастрофы — Цемесской бухте. Сама бухта имеет форму гигантской подковы. Курсы пассажирских судов, плавающих на Крымско-Кавказской линии, безукоризненно отлажены, подобно расписанию движения поездов между Москвой и Санкт-Петербургом. Отойдя от причала Новороссийска, «пассажиры» сворачивают вправо, минуют бухту и затем идут вдоль побережья на сравнительно небольшом (несколько миль) расстоянии от него. Суда, идущие с моря, пересекают этот «пассажирский» курс. Таким образом, пересечение курсов (но не столкновение!) «Нахимова» и «Васева» было predetermined.

«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. Добавим, что такие судна — балкеры — заметно отличаются от обычных сухогрузов более высокой прочностью.

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 — 7-8 минут — ушел под воду.

Многое в новороссийской катастрофе объясняет конструкция зерновоза «Васева». Он был оснащен так называемым носовым бульбом — особой цилиндрической насадкой для преодоления сопротивления водной массы при движении судна. Именно носовой бульб — мощный многометровый таран в подводной части судна — сыграл роковую роль в гибели «Нахимова».

Точно известно, что в момент столкновения «Нахимов» двигался полным ходом со скоростью не менее десяти узлов (примерно 5 метров в секунду). Бульб «Васева» начал взрывать борт «Нахимова», как консервный нож металлическую банку. В считанные секунды образовалась пробоина площадью несколько десятков квадратных метров. Вероятно, оказались заполнены водой три отсека. Этого «Нахимов» выдержать не мог и начал быстро погружаться правым бортом. Роковую роль сыграли и открытые иллюминаторы на нижних палубах, а также, возможно, дополнительный кренящий момент от удара бульбом в нижнюю часть борта.

Следует упомянуть еще об одной технической детали, сыгравшей в трагедии не последнюю роль. В поперечных водонепроницаемых переборках, обеспечивающих плавучесть судна, делаются проемы для перемещения людей из отсека в отсек. В безопасных условиях плавания эти отверстия остаются открытыми, однако при малейшей угрозе безопасности, в частности входе и выходе судна из порта, отверстия закрываются так называемой клинкетной

дверью — особым водонепроницаемым щитом. А на «Нахимове», по мнению некоторых специалистов, клинкетные двери в поперечных переборках были открыты, и вода, хлынувшая в пробоину, могла быстро распространяться из отсека в отсек.

31 августа 1986 года 22.00. Теплый южный вечер, небо в звездах, море спокойное. От пассажирского причала весь в огнях, в сопровождении двух буксиров отходил «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 миль.

«Васев» полным ходом приближается к порту. Он идет из Канады, имея на борту более 28 тысяч тонн ячменя.

Оба капитана 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 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 судов 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 известил «Нахимова» по радиотелефону, что его рекомендация принята «Васевым». После этого начинается радиообмен между судами. Связь безупречна. Судоводители дважды прого-

ворили между собой подказанный береговым лоцманом порядок расхождения. Можно полагать, что на мостиках судов в этот момент царил спокойная будничность. Никто из ответственных лиц и не помышлял ни о какой опасности...

... Увидев опасно приближающегося «Васева», помощник капитана Чудновский четыре раза приказывал изменить курс «Нахимов», то есть проявил неуверенность. Если бы «Нахимов» следовал прежним курсом, то «Васев», по мнению специалистов, прошел бы у него за кормой или ударил в кормовую часть судна. В этом случае последствия столкновения были бы неизмеримо меньшими.

ПИСЬМА С ТОГО СВЕТА

Одна из крупнейших катастроф атомного флота России четверть века была окружена строжайшей тайной.

Итак, в феврале 1970 года командир субмарины К-8 В. Бессонов впервые вышел на боевом судне в дальний поход. Во флотской службе он зарекомендовал себя опытным подводником, боевым и решительным командиром. Экипаж его очень уважал, и в немалой степени потому, что командир все свое свободное время отдавал кораблю и подчиненным. Личной жизни у него по сути не было.

По плану лодка должна была вернуться на базу 16 апреля. Но поскольку в это время разворачивались маневры «Океан», возвращение задержали. К-8 предстояло участвовать в маневрах в Северной Атлантике, поэтому в Средиземном море их загрузили с надводного корабля необходимыми средствами жизнеобеспечения, продуктами, водой. Некоторые из членов экипажа, воспользовавшись оказией, отправили пись-

ма домой. Случилось так, что после гибели от них еще долго шли письма к родным и друзьям.

Катастрофа случилась на глубине 40 метров около 10 часов вечера. Что явилось ее причиной — сказать трудно. Как предположила потом комиссия, в седьмом энергетическом отсеке, по правому борту подводной лодки, начался пожар. Дым по системе вентиляции втянуло в трубку гидроакустиков. На корабле немедленно была поднята аварийная тревога. Командир приказал всплывать. Лодка выскочила на поверхность и закачалась на волнах.

Море было спокойным, небо усыпано яркими звездами. В этом время на центральном посту включилась сирена — сработала аварийная защита реакторов и турбин. Лодка осталась без хода и без электроэнергии. С центрального поста доложили: «В отсеке находиться невозможно! Люди падают! Прошу разрешения оставить отсек.» С пульта управления реакторами по громкоговорящей связи докладывали о стремительном повышении температуры. Последние слова были: «Жарко! Очень жарко!..»

На этом связь с пультом прервалась. Сильный пожар бушевал и в других отсеках. Самое главное, что успели сделать подводники, это заглушить реакторы. Но тут же прекратилась вентиляция.

К утру 9 апреля выяснилось, что из 125 членов экипажа 30 погибли. Из них 14 остались в отсеках.

Проходившему невдалеке канадскому судну подали сигнал бедствия — пять красных сигнальных ракет. Но судно описало вокруг лодки дугу и удалилось, скрывшись за горизонтом. К вечеру разыгрался шторм, и волны теперь заливали оседавшую кормовую надстройку.

Утром, 10 апреля, на горизонте показалось другое судно. Снова дали сигнальные ракеты. К подлодке подошел болгарский транспорт. Бессонов передал радиограмму «Для Москвы». Так первое известие о бедствии дошло до главного штаба Военно-Морского Флота.

А ветер все крепчал, достигнув семи баллов. Крутая волна непрерывно гуляла по кормовой палубе. Находиться на ней стало невозможно. Командир решил часть личного состава отправить на болгарский транспорт. Уже через час 43 человека поднялись на борт этого судна. Ночью подошли два советских транспорта — «Комсомолец Литвы» и «Касимов», куда с болгарского судна переправили спасенных подводников. Чуть позже к месту аварии подошли военные корабли. Через них в Главный штаб ВМФ было подробно доложено об обстановке на атомоходе.

Следующий день, 11 апреля, начался с попыток завести на лодку швартовый конец военного корабля. С заводкой буксира промучились целый день, но безрезультатно. Между тем из горящих отсеков по всему кораблю стал распространяться угарный газ. Многих оставшихся на лодке стало тошнить. Бессонов приказал вывести всех людей на верхнюю палубу. Но и на мостики попадала разыгравшаяся морская волна. Командир решил часть оставшихся подводников отправить на одно из военных судов.

Лодка тем временем все сильнее кренилась кормой. Инженер-капитан Пашин, командир электромеханической боевой части, еще раз предупредил Бессонова о том, что положение критическое.

Наступил заключительный день трагедии подводной лодки К-8. В 6 часов 13 минут утра 12 апреля находившийся на вахте второй помощник капитана теплохода «Касимов» за-

метил взвившуюся в воздух красную ракету. Вскоре отметка лодки на экране радиолокатора исчезла. А еще через минуту корпус «Касимова» вздрогнул от двух мощных гидравлических ударов.

На судах немедленно приняли меры к поиску и спасению оказавшихся на воде людей. С рассветом подняли из воды командира второго дивизиона, обнаружили державшегося на плаву штурмана, старшего лейтенанта Шмакова. Боцман с «Харитона Лаптева» сумел зацепить его кошкой за китель. Однако китель разорвался, и штурман пошел ко дну. С баркаса матросы увидели в волнах командира лодки. Бессонов не подавал признаков жизни. Его удалось зацепить багром, поднять в баркас, схватить за руку. Однако мощная волна тут же отбросила баркас. В руке спасающего осталась только книжка со списком оставшихся на корабле членов экипажа, которую Бессонов, уже будучи мертвым, все еще сжимал в руке. Исполнив свой последний долг, он передал живым имена 22 подводников, погибших вместе с ним.

Всего же экипаж лодки потерял 52 человека.

ГИБЕЛЬ ЛЕТУЧЕГО ОКЕАНСКОГО ЛАЙНЕРА

1937 год. Этот жуткий эпизод на уединенной базе ВМФ США в Нью-Джерси был не просто несчастным случаем, он был неизбежностью, столкновением двух миров — мира техники и мира политики. Это была одна из тяжелейших катастроф в истории человечества.

Сначала все шло гладко. Огромный воздухоплавательный корабль благополучно приземлялся на глазах у сотен жителей американского городка Лейкхэрст. Остальная страна слушала репортаж по радио.

И вдруг воздушный корабль охватило пламя. Произошел взрыв. Зрители бросились врассыпную. Прозвучал взрыв еще большей силы, и огромный аппарат упал на площадку приземления. Пламя поднималось на 400-500 футов.

Погибло 32 человека. «На земле было жуткое месиво, из него поднимались черные клубы дыма, запах был невыносим, горели кожа и волосы»; « Из дирижабля вылез один из членов экипажа, на нем не было ни нитки, он обгорел с головы до ног» — это строки из воспоминаний очевидцев. Спаслись пожилая пара и мать с двумя детьми, выпрыгнувшими из иллюминатора; муж и третий ребенок погибли, как и остальные пассажиры.

Воздушная сага о легком воздушном судне, проплававшем над землей более тридцати лет, закончилась.

Граф фон Зеппелин, его новаторские открытия, развивавшиеся в годы первой мировой войны, нашли свое наивысшее выражение в «Гиндерберге» — огромной летательной машине, призванной быть летучим океанским лайнером, способным перевозить через великие океаны пассажиров и грузы. Это было поражающее воображение техническое достижение, создателями которого были немцы, что сыграло свою роль в пропаганде вновь избранного нацистского правительства Гитлера.

Сначала дирижабль и был назван «Адольф Гитлер», однако суеверный фюрер передумал, и имя поменяли на Гиндерберг. Гитлер не хотел, чтобы его имя было связано с тем, что потенциально могло потерпеть крах. Худшие опасения Гитлера подтвердились почти восемь лет спустя после несчастья с «Гиндербергом».

Размеры дирижабля приводили людей в трепет: его длина равнялась 1/6 части мили, четыре гигантских двигателя по 1200 лошадиных сил несли эту махину по небу с крейсерской скоростью 77 узлов. Если поместить «Гиндерберг» рядом с современным реактивным самолетом, разница в размерах будет более чем очевидна. Он был гигантом даже по сравнению с роскошным океанским лайнером «Титаником», судьба которого была трагичной. Но если «Гиндерберг» можно с чем-то и сравнивать, то именно с «Титаником». И не только из-за размеров...

«Гиндерберг» летал через Атлантику туда и обратно. В понедельник 3 мая 1937 года в 8 часов 15 минут «Гиндерберг» вылетел из Франкфурта. 36 пассажиров, заплативших за билет в одну сторону более 400 долларов, с восхищением взирали на окружающую их роскошь. К их услугам была просторная столовая, пища готовилась на электрическом кухонном оборудовании. В связи с постоянной опасностью

возгорания перед отлетом все спички и зажигалки были конфискованы. Курить разрешалось лишь в одном специальном салоне. У членов экипажа были даже сняты металлические скобочки со шнурков, чтобы случайно не высечь искру.

Перелет в Лейкхэрст прошел нормально, и в четверг утром «Гиндерберг» появился в небе Нью-Йорка. Над Лейкхэрстом шел сильный дождь, и «Гиндерберг» задержался с окончательным прибытием до его прекращения. Внизу специальная бригада ждала приземления, а пассажиры на борту праздновали завершение этого безупречного перелета.

7 часов 25 минут вечера. То, что случилось дальше, является необъяснимой загадкой. Когда корабль подлетел к стоянке, почему-то не удалось сразу прикрепить нос корабля к стержню. Примерно в трехстах ярдах от носа один из членов наземной бригады, которая помогала дирижаблю приземлиться, увидел большое оранжевое свечение внутри дирижабля. Оно походило на большой огненный шар. Этот шар разорвался! И когда двигатели переключили на обратный ход, чтобы легче было прикрепить дирижабль к стояночной мачте, произошел еще один кошмарный взрыв. Пожар был недолгим, хватило всего 34 секунд, чтобы все уничтожить. Огонь вылетал из носа, словно факел.

Несмотря на все меры предосторожности, гигантский воздушный корабль оказался обречен. Кто был виноват в этой катастрофе?

Официально нацистское правительство сообщило, что произошел несчастный случай, но провело безжалостное расследование, чтобы выявить возможный саботаж.

Может быть, «Гиндерберг» был уничтожен бомбой замедленного действия, спрятанной на его борту. Поскольку «Гиндер-

берг» был символом нацизма, да еще и с большой свастикой на хвосте, может быть, это сделал человек, ненавидевший нацизм и сочувствовавший сопротивлению. Однако он не рассчитал время, аппарат задержался и взрыв произошел до приземления. Называют его имя — Ерик Шпеель, он погиб во время катастрофы.

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 выглядел бы не лучшим образом.

Американская комиссия пришла к выводу, что произошла утечка водорода, который воспламенился в результате разряда статического электричества.

«Гиндерберг» был наполнен легковоспламеняющимся водородом, и создатели его знали, что он небезопасен. Но только в одной стране имелось достаточное для экспорта количество безопасного гелия — в США. Однако в 1936 году в Америке был принят закон, запрещающий экспорт этого невоспламеняющегося газа. Немцы умоляли продать им гелий и получили отказ.

«Гиндерберг» покоится в озере Хэрст, штат Нью-Джерси. В результате падения этого горящего овала был убит лишь один человек, находившийся на земле, но все очевидцы помнят об ужасах этого вечера, когда взорвалось само небо.

Катастрофа «Гиндерберга» стала похоронами для всей отрасли, с тех пор дирижабли не соперничали с самолетами как транспортное средство. Там не менее место для современных дирижаблей в небесах все-таки есть. Сегодня есть технология, позволяющая создавать экономичные, безопасные и достаточно совершенные дирижабли. Не ис-

ключено, что эра цеппелинов была лишь прервана, но не прошла навсегда.

АВИАКАТАСТРОФА НА АЗОРСКИХ ОСТРОВАХ

10 февраля 1989 года американский авиалайнер Боинг-737 с туристами на борту потерпел катастрофу при подлете к острову Санта-Мария на Азорских островах. Все 144 пассажира и экипаж погибли. Самолет совершал рейс из итальянского города Бергамо в Доминиканскую Республику. По свидетельству представителя местных португальских властей, при подходе к островам пилот запросил у наземной авиаслужбы срочно освободить полосу для посадки. Однако, не успев долететь до аэродрома, самолет врезался в гору и взорвался. Никто не имел шансов выжить. Эта катастрофа стала самой крупной в Португалии после 1977 года, когда погибли 120 человек.

Боинг-707, проданный «Индепендент Эйр» (мощная американская авиакомпания), был построен в 1968 году. Одна римская газета назвала его «воздушной телегой». Президент национального управления техническим контролем за безопасностью полетов Спайрани согласен с такой характеристикой. Он заявил: «Дикая конкуренция привела к появлению, в основном в США, не заслуживающих доверия авиакомпаний, которые используют старые самолеты с изношенными двигателями, порой совершенно не заботясь о профилактическом ремонте. Их тенденция — максимально эксплуатировать пилотов. Эти самолеты не зарегистрированы в Италии, поэтому невозможно вмешаться, чтобы блокировать их.»

БОИНГ-737, НЕ ДОТЯНУВШИЙ ДО ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ

Новая воздушная катастрофа потрясла Великобританию. 28 января 1989 года в 12.26 около местечка Кегуорт разбился самолет Боинг-737, обслуживающий рейс Лондон — Белфаст. Число жертв — 36 человек, 90 ранено, в том числе весьма серьезно. На борту находилось 126 человек. Пилот Кевин Хан остался жив, но в тяжелом состоянии. Эксперты утверждают, что если бы не его умелые действия, последствия могли бы быть еще более ужасными.

Лайнер вылетел из Лондонского аэропорта Хитроу с полчасовым опозданием. Он находился в воздухе около тридцати минут. Когда командир корабля запросил разрешения совершить аварийную посадку на аэродроме Ист-Мидлендс, загорелся один из двух двигателей. В то время как Боинг-707 заходил на вынужденную посадку, огонь возник и во втором двигателе. Не дотянув до посадочной полосы самую малость, реактивный Боинг упал на обочине автострады всего в полумиле от Кегуорта. От удара фюзеляж раскололся на три части.

Компания, которой принадлежал разбившийся лайнер, по общему мнению на протяжении 20 лет своего существования обеспечивала безопасные полеты. Этот Боинг-737 начали эксплуатировать в Англии буквально за месяц до катастрофы. Он налетал всего 5 тысяч миль — 7 полетов по маршруту Лондон — Белфаст и обратно. Двигатели производства «Дженерал электрик» и одной французской фирмы обеспечены усовершенствованной системой, позволяющей гасить огонь в случае ЧП даже во время полета. Но что-то не сработало.

После трагедии, случившейся в Локерби, в юго-западной Шотландии, это второй серьезный инцидент, который про-

изошел с самолетами, построенными на заводах самого известного американского авиационного концерна.

КАТАСТРОФА, УНЕСШАЯ ЖИЗНЬ ЭКЗЮПЕРИ

Эта история началась 31 июля 1944 года, когда в 8.45 одноместный «Лайтнинг Р-33» N 233 поднялся в воздух с маленького аэродрома Барго. На борту его были нарисованы американская звезда и цвета французского флага, а в кабине сидел военный летчик Сент-Экзюпери, приписанный к военной авиаразведке. Он словно камикадзе, летит один и без оружия. Вместо обычных четырех пулеметов и пушки на «Лайтнинге» установили фотоаппаратуру и запас горючего на 6 часов, в течение которых пилоту придется как следует снимать родную Францию, занятую чужими войсками.

Маршрут не короток: Корсика — Средиземное море — Монако, затем чуть ли не до швейцарской границы к Женеве и обратно, через Лион, Гренобль, Ниццу. Летчику приказано избегать столкновения с противником и особенно тщательно снимать в районе между Греноблем и Аннеси.

На счету рискованного аса девять похожих вылетов. Позади поражение 1940 года, бегство в Америку, высадка в Алжире и тяжбы, споры с союзниками — англичанами, американцами, с самим генералом де Голлем. Причина все та же: Экзюпери — ровесник века, а на военные самолеты сажают ребят до тридцати. Ну, один год лишней, ну, два, но не тринадцать...

Он отыграл у жизни многое, выиграл и это свое право на смертельный риск, переспорив неуступчивого де Голля, которого, кстати, искренне не любил.

Десятому полету суждено было стать последним. Американский радар засек его самолет, возвращавшийся с задания где-то на подступах к Ницце. И вдруг «Лайтнинг Р-33» исчез.

В 14.30 военный пилот Сент-Экзюпери был объявлен пропавшим без вести. Кажется, он чувствовал, что обречен: «Если буду сбит, не пожалею абсолютно ни о чем. Будущее приводит в ужас. Ненавижу их — добропорядочных роботов. Я был рожден, чтобы быть садовником...»

Конечно, Сент-Экзюпери искали. Существует несколько версий его гибели. Некоторые вошли в учебники, принятые за истину строгими литературоведами. Лишь недавно старые истины были отвергнуты. Теперь, полвека спустя, Франция взялась за тотальный поиск. В нескольких странах просмотрены тысячи документов, имеющих хоть малейшее отношение к этому событию. Опрошено множество свидетелей, гипотезы обработаны на компьютере.

Многое прояснил рапорт Роберта Хейшеля — этого Дантеса второй мировой. Хотя он никакой не Дантес, а немецкий летчик-истребитель, совершивший вместе с напарником — сержантом Хогелем — патрульный полет Марсель—Ментона на своем «Фокке-Вульфе 190». В бой с «Лайтнингом Р-33» он вступил 31 июля. Хейшель вел прицельный огонь по правому мотору, и в 12.05 самолет Сент-Экзюпери был подбит. Француз пытался приводнить обьятый пламенем самолет, но Хейшель расстрелял его в упор, бил по крыльям и дождался момента, когда самолет ушел под воду. Немец довольно точно указал координаты воздушного боя — в 10 км к югу от Сен-Рафаэля.

Неожиданно отыскался и свидетель — француз, 15-летний мальчик, впоследствии офицер. Он видел этот бой и, естественно, не подозревая о найденном немецком рапорте, рас-

сказал о схватке примерно в тех же подробностях. Эксперты осторожно предполагают, что безоружный Сент-Экзюпери не имел шансов на спасение, однако от боя не уклонился.

Но есть, очевидно, и высший суд. После 31 июля Хейшелю, как свидетельствуют архивы, долго полетать не удалось. Через 15 дней его «Фокке-Вульф» был сбит.

КАТАСТРОФА НЕБОЛЬШОГО САМОЛЕТА, ПОТЯСАЯ ВЕСЬ МИР

Гибель Ю.Гагарина и его инструктора В.Серегина потрясла миллионы людей. Именно потрясла. Именно миллионы. Погиб человек, олицетворявший великую победу человечества. С этим трудно было смириться. Гагарин был легендарен с первых минут своего полета и продолжал обрастать мифами после смерти. Самое замечательное в его жизни — это правда.

Существует много версий его гибели.

«Гагарин не погиб, его убили, понимая, насколько он опасен из-за своей всемирной популярности как политический оппозиционер».

Но Гагарин никогда не был в политической оппозиции и не мог быть, поскольку был порождением существовавшего строя. Он всегда и везде утверждал коммунистические идеи. Нет ни одного устного или письменного свидетельства какой-либо его политической конфронтации. Комиссия, изучавшая обстоятельства катастрофы, утверждает, что никаких оснований или подозрений о любом виде диверсии — взрыв, пожар, отравление — нет.

«Гагарина загубили, посадив на допотопный самолет, который развалился в воздухе».

Действительно, МИГ-15 УТИ разрабатывался в конце 40-х годов. Тогда же создавался и его учебный и тренировочный вариант. МИГ-15, на котором погибли Гагарин и Серегин, в 1968 году считался самым лучшим и надежным тренировочным самолетом. На нем учились летать сотни летчиков. До окончания Чкаловского авиационного училища летчиков в 1957 году Гагарин уже летал на МИГ-15 УТИ. Серегин — летчик-испытатель первого класса, ведущий летчик-испытатель именно МИГ-15 УТИ. Что же касается конкретной машины N 18, то она была не старой. Ресурс по самолету и двигателю был израсходован менее чем на 70%, а по оборудованию — на 40% Комиссия установила, что самолет был совершенно исправен и управляем вплоть до столкновения с землей.

«Не сработали катапульты».

У Гагарина якобы не сработала катапульта, а Серегин не мог оставить его. Из заключения комиссии: «Попытка катапультироваться летчиками не предпринималась. В исходном положении оставалась ручка сброса фонаря. Пиропатроны аварийного сброса фонаря не срабатывали.»

«Произошло столкновение с другим самолетом или с шаром-зондом».

Но ведь в таком случае от другого самолета или шара-зонда должно было что-то остаться. Ни единого кусочка чего-либо, не принадлежавшего погибшему самолету, нигде не было обнаружено. Специалисты считают, что самолет Гагарина и Серегина мог получить резкий крен, если бы он попал в вихревой след некоего другого самолета, летяще-

го перед ним. Но о таком самолете никому ничего не известно.

«Не справились с управлением, погибли от собственного неумения».

Общий налет Юрия Гагарина невелик — 340 часов 15 минут. Для сравнения: кандидаты в первый отряд американских астронавтов должны были иметь налет не менее 1500 часов. Но Юрий за время службы в ВВС не имел ни одного замечания по пилотированию. В связи с работой над дипломным проектом в училище он не летал с 27 ноября 1967 года по 13 марта 1968 года. Однако с 13 марта за 10 дней он совершил без замечаний 18 тренировочных полетов на МИГ-15 УТИ, пробыв в воздухе более 7 часов. Если Гагарин был хорошим летчиком, то Серегин был летчиком экстра-класса. Об этом говорят 200 боевых вылетов во время войны, 3 сбитых им немецких самолета, Золотая Звезда и 8 боевых орденов. В его аттестате записано: «Способен выполнять в воздухе испытания любой сложности.»

Существует еще много других версий. Но почему же они все-таки погибли? Наверное, никто и никогда не ответит уже на этот вопрос.

Последний полет Гагарина и Серегина продолжался 12 минут. Постоянно поддерживалась радиосвязь с землей, докладывал Гагарин. Анализ динамики частотного спектра его голоса убеждает в полном спокойствии летчика, ясном понимании всего происходящего. Последний доклад Гагарина в 10.30:

«625 (позывной Гагарина) задание в зоне 20 закончил, прошу разрешения разворот на курс 320 (то есть на аэродром)».

Руководитель полетов:

«625, разрешаю».

«625 понял, выполняю».

Все. Через минуту их уже не было в живых. С высоты 4200 м самолет снизился до 1500 м, а затем вошел в крутое пикирование, находился на запретном режиме полета, при котором начинается тряска. Низкая облачность — до 500—600 метров — не позволяла видеть горизонт. Авиагоризонт при таком резком пикировании может давать погрешности. Комиссия установила, что, несмотря на сильные перегрузки, летчики делали все возможное, чтобы выйти из пике. И выходили. Это видно по вершинам срубленных самолетом берез.

Замеры показали, им не хватило всего 250—300 м высоты. Им нужно было пролететь еще две секунды...

Две секунды — вам потребуется больше времени, чтобы прочесть эту фразу.

КРОВАВОЕ ШОУ В РАМШТАЙНЕ

Трагические события разыгрались на американской военно-воздушной базе в Рамштайне близ Кайзерслаутерна, земля Рейнланд-Пфальц. 28 августа 1988 года командование войск США, расквартированных на западногерманской территории, проводило так называемый «День открытых дверей». С этой целью было подготовлено грандиозное воздушное шоу, посмотреть которое собралось свыше 30 тысяч человек. Гуляние было приурочено к началу серии крупных военных маневров НАТО в Европе.

Шоу подходило к концу. Распорядитель объявил о последнем номере программы: эскадрилья истребителей собралась показать воздушный трюк. На бреющем полете десять машин взмыли в небо. Набрав высоту, они плотной группой, крыло в крыло ринулись вниз. До земли оставалось триста метров, и тут произошло непоправимое...

Три истребителя столкнулись и, загоревшись, рухнули на землю. Один из них врезался прямо в зрителей. Раздался мощный взрыв, аэродром охватило пламя. Полыхали легковые автомашины, деревья, люди. Другой истребитель упал на взлетно-посадочную полосу, третий — в близлежащий массив леса.

В результате катастрофы более 30 человек погибли, 60 получили тяжелые ожоги и увечья, свыше 100 — различного рода ранения. Всего оказана помощь 400 человекам, в их числе многим детям.

Не удалось идентифицировать 8 погибших в огне.

БОРТ № 65058 УПАЛ УДИВИТЕЛЬНО ТИХО...

Когда борт № 65058, выполнив четвертый разворот, заходил на посадку, город Иваново готовился ко сну. Дети уже видели первые сны, родители досматривали последние телепередачи. Самолет упал удивительно тихо и город не разбудил.

Через четверть часа в поселок с милым названием Лебяжий Лут прибыли военные, милиция, пожарные, медики. Но помочь они были уже не в силах.

27 августа 1992 года в 22.48 минут, при заходе на посадку, в 3 километрах от аэродрома потерпел катастрофу самолет ТУ-134 Ивановского авиаотряда, выполнявший рейс по маршруту Минеральные Воды — Донецк — Иваново. Экипаж и пассажиры — всего 83 человека — погибли. Произошла самая страшная катастрофа за последние 8 лет. Упал самолет на 300 метров раньше, снес бы дачный поселок, на 200 метров позже — кирпичные домишки поселка госплемзавода.

По воле случая борт № 65058 разрушил только один двухэтажный домик — две квартиры остались без стены.

Когда разваливающийся самолет волокно по земле, он снес несколько дощатых сараев с курами, овцами, поросятами. Местные жители рассказывали, что после падения самолета с деревьев канал остававшийся в баках керосин...

Люди в том самолете летели с юга и везли цветы — гладиолусы. Изломанные, но еще не увядшие, нетронутые огнем, они разбросаны почти по всей площади катастрофы на траве с капельками росы, крови и керосина.

По словам начальника Ивановского авиаотряда Бориса Воробьева, погибший пилот В. Груздев был очень опытным летчиком, налетавшим почти 15 тысяч часов. Больше сомнений вызывает рабочее состояние самолета. Борт № 65058, выпущенный в 1977 году, за год до гибели прошел свой последний ремонт. В последний раз ему продлили жизнь. По словам И. Лукьянова, самолет был на грани списания, но находился в рабочем состоянии.

От ТУ-134 не осталось практически ничего. В трех километрах от аэропорта, на полосе длиной примерно полтора километра и шириной около 150 метров разбросаны куски

обшивки, карты, вещи и месиво человеческих рук и ног. Оpoznать погибших практически невозможно. Лишь два трупа — маленького ребенка с открытым ртом (видимо, перед смертью он кричал) и мужчины без головы — чем-то напоминали человеческий облик. Чудовищным ударом самолетного крыла снесло всю стену двухэтажного кирпичного дома. Жильцы двух квартир, которые в момент удара смотрели телевизор, пострадали, но их жизни ничего не угрожает. Рядом разбитый «жигуленок», остатки крыла самолета и шасси.

Что же произошло в четверг вечером? ТУ-134 по графику заходил на посадку. По сложившимся в аэрофлоте правилам где-то за 8 километров до места приземления экипаж с дальней связи переходит на ближнюю, то есть на прямые переговоры с диспетчером аэропорта. Так должно было быть и на этот раз, но... Диспетчер сообщил на пульт, что их высота ниже расчетной. Ответа не было.

По свидетельству очевидцев, самолет резанул крылом верхушки деревьев, ударил крылом в болото (на этом месте большая воронка). Левое крыло отвалилось, корпус развернуло и со стремительной скоростью потащило по полю между сараев к поселку (скорость при посадке обычно 220—250 километров в час). Самолет развалился на мелкие куски. Взрыва, по-видимому, не было, так как его наверняка услышали бы на близлежащих дачах, к тому же в баках оставалось менее тонны горючего.

Местные жители описывают катастрофу так:

«Катастрофа произошла вечером практически беззвучно. Наши дети спали и ничего не слышали. Мы видели из окна какое-то зарево, слышали приглушенный треск. Когда выбежали на улицу, все поле было окутано каким-то мо-

лочным туманом. Из-за него и из-за темноты практически ничего не было видно. Не было ни криков, ни стонов. Мы подошли поближе к останкам самолета. Он не горел. В той части, которая оторвалась вместе с шасси, заметили какое-то движение. Мы увидели руки. Видимо, это были последние конвульсии...»

«РУССКИЕ ВИТЯЗИ» НЕ РАЗМИНУЛИСЬ С СОПКОЙ

Драма произошла во вьетнамском городе Камрань, где при посадке врезались в сопку три российских самолета СУ-27. За штурвалами находились пилоты из авиагруппы «Русские витязи» — асы, восхищающие своим мастерством весь мир.

В тот день 12 декабря 1995 года пилотажная группа «Русские витязи» в составе одного транспортного самолета ИЛ-76 и пяти «сушек» возвращались из Малайзии, где участвовали в международном авиасалоне. Впереди было несколько промежуточных посадок для дозаправки, первая из них — в аэропорту в Камрани. На подходах к Вьетнаму погода стала портиться. В окрестностях аэропорта приземления и вовсе была нулевая видимость. Для любых других самолетов гражданской, да и военной авиации, посадка в таких условиях исключена — при проливном тропическом дожде и нижней кромке облаков в 50 метров. Для «Витязей» такой трюк с посадкой вслепую — обычное дело. И когда летчики получили прогноз погоды, они нимало не смутились и решили садиться.

Впрочем, других вариантов было немного. Городок, расположенный на восточном побережье Вьетнама, можно найти

не на каждой карте. Здесь была база советских войск. Наши летчики и моряки называли Камрань проклятым местом из-за постоянных дождей и туманов. Во время войны это обстоятельство было выгодным — американские «фантомы» не могли наносить ракетных ударов.

Когда «Витязи» стали заходить на посадку, тяжелый транспортный ИЛ-76 ушел вперед. СУ-27 выполнили разворот, и к земле устремились два штурмовика правого крыла. Следующими должны были садиться три самолета, шедшие слева от авиамамки, — два боевых и одна «спарка» с двумя летчиками на борту. «Витязи» шли красиво, как на параде, крыло в крыло. Земли не было видно из-за тумана, но запас в 50 метров позволял асам маневрировать даже сейчас. «Сушки» буквально стригли крыльями верхушки пальм, когда заходили на последний вираж.

Трудно предположить, почему современные боевые машины, напичканные всевозможным навигационным оборудованием, врезались в сопку. Видимо, вихревой поток воздуха опустил облако на гору или внезапно хлынувший дождь резко ограничил летчикам обзор. Так или иначе, три самолета столкнулись с преградой одновременно. Связь со штурмовиками оборвалась. «Витязи» имели допуск к полетам в самых сложных метеоусловиях. Согласно установленным для аэродрома Камрань правилам, минимальная высота при заходе на посадку с суши должна составлять 1500 метров. А по данным приборов сопровождавшего боевые машины самолета — ИЛ-76, летевшие впереди СУ-27 снизились до 600 метров. Трудно понять, почему столь опытные пилоты пошли на явное нарушение правил безопасности.

Правила посадки на аэродроме Камрань написаны отнюдь не перестраховщиками — в 15 километрах к западу от базы находится гора Ронг («Дракон») высотой 726 метров. А

в 25 километрах к юго-западу расположена гора Тюа («Князь») высотой 1040 метров, вблизи которой и произошла авария.

Обломки самолетов были найдены 16 декабря: с вертолета заметили место падения и висящий на дереве парашют. Место аварии расположено на высоте 446 метров над уровнем моря и приблизительно в 24 километрах к западу от базы Камрань. Получается, что до столкновения с горными склонами самолеты опустились еще ниже отметки, зафиксированной приборами ИЛ-76. Что заставило пилотов так рисковать — остается загадкой.

КУДА ПРОПАЛ САМОЛЕТ

С раннего утра 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 заправку, а далее лететь на Улан-Удэ и Новосибирск. Последняя связь с самолетом состоялась в 3.02. ТУ-154 был в 148 километрах от Южно-Сахалинска, прошел Советскую Гавань и находился на высоте 10600 метров. Полет выполнялся экипажем Хабаровского авиаотряда. Его командир считался одним из самых опытных летчиков.

Не подав больше никаких сигналов и сообщений, лайнер исчез со всех радаров. По первоначальной информации техническими средствами в небе было засечено горящее пят-

но. В 3.01 ночи совершенно точно известно, что с самолетом было все в порядке, а в 3.15 его уже нет. Экипаж попроцался над Татарским проливом с диспетчерами Сахалина, отметился на вспомогательном пункте в Советской Гавани. Наступил десятиминутный интервал, когда наземные гражданские службы не видят его, а время очередной связи еще не подошло. ТУ-154 был единственным бортом, который летел в это время над безжизненным пространством. За два часа до него по трассе нормально прошел ИЛ-62.

Остатки самолета были найдены только 18 декабря. В 15.00 экипаж вертолета поисковиков обнаружил место падения ТУ-154. Пилоты увидели глубокую воронку 30X40 метров, нашли колеса, мелкие фрагменты авиалайнера, разбросанные по периметру. По их мнению, удар в землю был почти перпендикулярным.

Был найден «черный ящик», фиксирующий параметры полета. Это оранжевый шар, который находился в хвостовой части самолета. Аппарат, записывающий разговоры и команды экипажа («речевой ящик»), располагался под кабиной пилотов и пока не обнаружен.

Техническая комиссия ночью вскрыла «шар». Он был деформирован, оказалось, что лента имеет разрывы, но информация на ней сохранилась. Поскольку на сегодняшний день это важнейший и единственный документ, он направлен в Москву в научно-технический центр Межгосударственного авиационного комитета.

Весь снег на сопке Бо-Джауса и вокруг нее, куда врезался самолет, буквально просеян.

Первоначальное обследование места катастрофы дает веские основания полагать, что ситуация на борту самолета

перед гибелью была экстренной и скоротечной. Исходя из печального опыта прошлого, в таких ситуациях экипажи обычно на связь не выходят, пытаясь справиться с бедой. Траектория падения лайнера составляет угол в 50 градусов 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 объясняется колоссальный разрыв фюзеляжа. Топливо из баков испарилось, поэтому пожара на месте падения не было, а возникали лишь небольшие очаги при соприкосновении распыленного керосина с горячими деталями двигателей.

По найденным остаткам ТУ-154 специалисты полагают, что в момент удара о землю он был целым.

Прокуратура, ФСБ и техническая комиссия продолжают работать над версиями гибели самолета. Не исключаются террористический акт, столкновение с посторонним объектом, поражение боевым оружием, ошибки экипажа, технические факторы, влияние природных сил.

«ОПАСНЫЕ ОБОРОТЫ» ВТОРОГО ДВИГАТЕЛЯ БОРТА № 85656

Это была едва ли не самая крупная катастрофа в истории российской гражданской авиации. По числу жертв ее переплюнула только катастрофа ТУ-154 в Карши, случившаяся в 1986 году. Тогда погибли 200 человек.

... Ту-154 оторвался от бетонки Иркутского аэропорта в 11.58 3 января 1994 года. На его борту находилось 115 пассажиров и 9 членов экипажа. Метеоусловия были хорошие. Дальность видимости была более 5 километров. Лету до Москвы — около четырех с небольшим часов. Топлива взяли «под завязку» — почти 35 тонн, хотя обычно брали не более 20. На высоте метров в 300 начали выполнять правый разворот, чтобы уйти в направлении поселка Раздолье, а там — на прямой курс до Москвы.

В этот момент в кабине экипажа неожиданно заверещала сирена: «Пожар второго двигателя!» Сразу же передали сообщение на землю. Нужно было срочно возвращаться на аэродром. Однако крен для дополнительного разворота заложить не успели. Вслед за вторым остановился первый двигатель, а еще через несколько секунд — и третий. Отказала вся гидросистема самолета. Машина оказалась полностью неуправляемой.

Ту-154 начал падать по скользящей траектории на двенадцатой минуте полета с выпущенными шасси. Борт 85656 врезался в молочную ферму в поселке Момоны, что в 3 километрах от окраины Иркутска.

От сильнейшего удара самолет развалился на части, вспыхнул пожар. Кабина экипажа и первый салон разлетелись вдребезги. Часть второго салона отбросило далеко на склон, так же, как и хвостовую часть.

По оценкам специалистов остатки самолета оказались разбросанными в радиусе 400 метров от места падения. Спасатели, участвовавшие в розыске погибших, определили однозначно: смерть у всех была мгновенной, никто не мог остаться в живых.

Тела извлеченных из-под обломков самолета представляли собой жуткую картину. Некоторые спасатели, многое повидавшие, падали в обморок; на месте работ специально для них постоянно дежурили две бригады «скорой помощи». Целых трупов практически не было. В специальные пластиковые пакеты по отдельности складывали руки, ноги, отдельные части туловищ. Через несколько часов пакеты закончились, пришлось просить продавцов из торгового комплекса шить их из обычной клеенки.

Многие останки поначалу невозможно было идентифицировать. На грузовиках их свозили в центральный морг, где опознание проводилось по ботинкам, ремням, заколкам...

Среди погибших пассажиров 6 детей, один из них — грудного возраста. На борту находилось 16 иностранных граждан — из Германии, Франции, Японии, Индии, Китая. Многие из пассажиров летели к родственникам в Москву на Рождество, многие — в командировки. 13 человек — директора и преподаватели лицеев Иркутска — спешили на симпозиум по альтернативным методам обучения. Очень много было бизнесменов, руководителей крупных Иркутских коммерческих фирм.

Списки погибших уточнялись в течение нескольких дней после катастрофы. Выяснилось, что часть пассажиров летела по чужим паспортам. Так, погибшая в катастрофе невеста одного из известных иркутских актеров Г. Гущина — француженка Вероника Жерар — числилась как Тишина Татьяна Вениаминовна. Несколько пассажиров были просто «зайцами».

Место происшествия описал корреспондент «Комсомольской правды»:

«В день, когда я все-таки смог побывать на месте падения са-

молета, там уже всюю шли работы. Большегрузные краны поднимали опоры рухнувшей фермы, спасатели из московских спасательных отрядов складывали на грузовики найденные под опорами останки пассажиров. Место катастрофы было оцеплено ГАИ, милицией, солдатами. Метель присыпала все уже снегом, однако и без того впечатление было шоковым. Всюду валялись обломки самолета, части кресел. Было жутко ходить по земле. Рядом с разрушенной фермой вповалку лежали коровьи туши — на ферме в момент катастрофы находилось свыше ста голов скота. Спустя несколько часов после моего приезда из-под обломков вытащили тело скотника, который в злополучный момент собирался уже уходить домой. Если чуть-чуть отойти от фермы и взобраться на небольшой пригорок, можно видеть окраинные дома Иркутска — от места катастрофы до них рукой подать...»

Идентифицировать удалось останки только около 70 человек.

Что же произошло? Что случилось там, на высоте 300 метров, буквально через минуту после взлета? Некоторые факты и выводы следственной комиссии стали достоянием прессы. Так, двигатель номер 2 на этом самолете отказал не в первый раз. Летом минувшего года разбившийся самолет с группой руководителей авиакомпании «Байкал» летал в Китай. При подлете к Ханьчжоу второй двигатель отказал. Экипажу пришлось выработать горючее и садиться на аварийную полосу. На этот двигатель летчики постоянно писали послеполетные рекламации.

И в день катастрофы экипаж смог запустить его только со второй попытки. Двигатель не запускался почти 15 минут. О чем же свидетельствует содержание переговоров экипажа самолета ТУ-154?

За две минуты до взлета было сказано:

«Передай инженеру, который двигатели готовил, что очень плохо подготовлены двигатели, не запускаются. Двадцать минут три двигателя запускали...»

И за минуту до взлета:

«Опасные обороты! Кнопку нажимаешь — и не гаснет...»

Расшифровка переговоров показала, что экипажем не были предприняты меры, предписанные руководством по эксплуатации. Когда горит табло «Опасные обороты стартера!» — двигатель должен быть немедленно выключен, а взлет прекращен. Можно сделать однозначный вывод о том, что возникновение аварийной ситуации и, как следствие, катастрофы можно было избежать при своевременной квалифицированной оценке ситуации экипажем.

«АН» РУХНУЛ В ИТАЛЬЯНСКУЮ ПУРГУ

В условиях зимней стихии потерпел катастрофу АН-24 румынской авиакомпании, совершавший чартерный рейс по маршруту Верона — Тимишоара — Бухарест. Все находившиеся на борту пассажиры и экипаж лайнера погибли.

В тот вечер над центральной и северной Италией бушевали снежные бури. Было остановлено движение по основным автострадам, перестали ходить поезда. В аэропорту Вероны, несмотря на усложнившиеся метеорологические условия, диспетчеры работали в обычном режиме: нижний край облачности позволял пилотам просматривать взлетно-посадочную полосу на полтора километра. Изрядно изношенный «Антонов» с 49 пассажирами на борту и максимальным

запасом топлива в баках оторвался от взлетно-посадочной полосы точно по расписанию, но затем случилось непредвиденное. Еще не успевший убрать шасси самолет начал резко терять высоту, пока не исчез с экранов управления полетами аэропорта. Свидетели утверждают, что за несколько мгновений до удара самолета о землю один из его двигателей загорелся, и лайнер, охваченный пожаром, упал в нескольких километрах от конца полосы. Непогода поставила последнюю точку в этой трагедии — спасатели и пожарные не сумели немедленно прибыть к месту аварии.

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В ЛИССАБОНЕ

Какое чудесное утро выдалось на праздник Всех Святых! По правде говоря, хорошая погода установилась с половины октября и притом гораздо более теплая, чем обычно на широте Лиссабона в это хмурое время года. Ну разве могли жители португальской столицы не ощущать в это утро особенной радости, видя, как яркое солнце восходит на безоблачном небе?

В субботу 1 ноября 1755 года с самой зари зазвонили в колокола. День обещал быть ясным и веселым. Барометр показывал 745 миллиметров, а градусник к 9 часам утра — 14 градусов по Реомюру. Стрелки башенных часов показывали 9 часов 40 минут, когда разразилась катастрофа.

До нас дошло мало рассказов очевидцев катастрофического землетрясения в Лиссабоне. Объясняется это очень просто: почти все его свидетели погибли. Посмотрим на катастрофу глазами одного из оставшихся в живых — отца Ноэла Портала. Этот монах не спеша брился перед торжественным богослужением, начинавшимся в 10 часов утра, как вдруг около 9 часов 45 минут послышался подземный рев, и земля заколебалась. В одно мгновение отец Портал выпрыгнул через окно на улицу. Толчки продолжались некоторое время, показавшееся монаху вечностью. При последнем, самом сильном толчке обрушились все здания. Похолодевший от ужаса, почувствовав приближение смерти, он увидел, как обрушилась часть дома Милосердия, где жил

его друг Антониу Фернандиш. Нырнув в облако пыли, Портал стал продвигаться наощупь, нашел дверь и открыл ее. Антониу бросился в объятия друга, и они вдвоем вышли на улицу.

Землетрясение прекратилось, но улицы уже не было. По обеим ее сторонам вместо домов протянулись две гряды каменных куч, из которых торчали обломки стен. Охваченные паникой окровавленные люди металась из стороны в сторону в пыльной мгле, спущавшейся с каждой минутой. Солнечный день внезапно сменился ночью, и в этом мраке оставшиеся в живых казались обезумевшими призраками, тщетно искавшими спасения.

Огонь появился одновременно в трех местах города. В пылающий костер превратился и монастырь святого Франциска с его библиотекой в 9 тысяч томов. От монастыря святой Клары, где нашли приют более 600 монахинь, уцелели только часть алтаря и кафедра. Горела приходская церковь святого Юлиана, в которой находилось тогда 400 человек.

Нужно посмотреть на план Лиссабона до 1755 года, чтобы представить себе масштабы бедствия, постигшего этот город, изрезанный узкими средневековыми улочками, с его ветхими лачужками и огромным скоплением населения. Более 300 улиц и 5 тысяч домов сравнялись с землей, от них не осталось никаких следов.

Землетрясение, пожар — казалось бы, достаточно этих бед, но несчастному городу предстояло пережить еще одно испытание. Из нашего рассказа может создаться впечатление, что подземные толчки и пожар следовали друг за другом, через определенный промежуток времени. В действительности пожар разгорелся через три часа после подземных толчков, но внезапно поднявшаяся гигантская стоячая вол-

на, о которой мы сейчас расскажем, появилась в 10 часов, то есть через 20 минут после толчков. 20 минут! Казалось бы, очень короткий срок, но достаточный для того, чтобы при первых же обвалах зданий обезумевшие от страха лиссабонцы пустились в бегство. Многие помчались к морю. Естественное побуждение: ведь земля перестала быть для человека прочной и устойчивой опорой.

Те же, кто остался на так называемой земной тверди, стали свидетелями потрясающего зрелища. Внезапно, как бы под воздействием неожиданного гигантского отлива, море отступило. Оно отступило, увлекая за собой суда, оголив порт и доки, выставив напоказ свое дно и берега, покрытые водорослями и обломками. И вдруг с такой же стремительностью море перешло в наступление. Люди увидели исполинскую волну высотой не менее 12 метров, которая надвигалась с быстротой несущейся во весь опор лошади. Толпа попятилась назад, но было слишком поздно. Волна взметнулась и обрушилась на незащищенную часть нижнего города, потом отхлынула, как и в первый раз, чтобы с новой силой обрушиться на берег. Волна отступила в третий раз и с адским грохотом в последнем усилии нахлынула на землю. Затем море, покоробленное чудовищной зыбью, глухо ворча, вошло в свои берега.

И тогда лиссабонцы увидели, что исчезли и обширная мраморная набережная вместе с теснившейся на ней толпой, спасавшейся от землетрясения, и часть зданий таможни, и те дома, которым удалось уцелеть при подземных толчках. Все вместе с обломками было унесено морем.

Волны сорвали суда с якорей; одни затонули, обломки других плавали у берега. А разве можно было сосчитать, сколько человеческих жизней унесло море!

Эта сейсмическая волна опустошила все западное побережье Пиренейского полуострова, с особой силой обрушилась на Лиссабон и на провинции Алгарви, где высота ее достигала 11 метров (по Гумбольдту), и Каддис, где она поднялась до 20 метров. Между мысами Карвуэйру и Рока, особенно между мысом Сан-Винсенти и устьем Гвадианы (Алгарви), берег был полностью разрушен. В окрестностях Лиссабона горы Серра-да-Эштрела, окаймляющие Тежу на западе, не выдержали толчка и обрушились на побережье.

Читатель, конечно, уже узнал эту классическую сейсмическую волну, которую специалисты называют цунами. Цунами образуются в результате подводных толчков. Предполагают, что подводное землетрясение вызывает провал морского дна или сползание и обвал в подводные впадины гигантских глыб объемом в миллионы кубических метров. В том и другом случае море отступает, обнажая иногда береговую зону на расстоянии нескольких километров; затем через интервал продолжительностью от 5 до 35 минут оно возвращается, вздымаясь стеной, высота которой иногда превышает 20 метров, со скоростью, достигающей в отдельных случаях 200 метров в секунду.

Цунами в Лиссабоне было вызвано землетрясением, эпицентр которого, по мнению специалистов, находился в 100 километрах к западу от города.

Дело в том, что за тремя первыми толчками, потрясшими Лиссабон в 9 часов 40 минут, последовал еще один в 11 часов, не такой продолжительный, но не менее сильный, и третий — на рассвете следующего дня. В течение 10 — 12 дней прилив то продолжался по 7 — 8 часов, то сменялся отливом через 3 — 4 часа. Утром 8 ноября в 5 часов 30 минут земля сильно заколебалась; 15-го в то же время последовал новый толчок. В ночь с 17 на 18 ноября раздался чудовищный гул,

подобный тому, который слышали в первый день землетрясения, и началась паника. Наконец 11 декабря ужасающий подземный толчок вызвал всеобщее смятение.

Подсчеты жертв Лиссабонского землетрясения сильно расходятся. Перейра да Соуза определяет население Лиссабона до землетрясения в 260 тысяч человек и полагает, что погибло 10 тысяч. Поль Лемуан считал, что погибло не менее 30 тысяч человек. Известный американский сейсмолог Чарльз Рихтер увеличил это число до 60 тысяч только по одному Лиссабону. Видимо, следует принять эту последнюю цифру, которая близка к ориентировочно подсчитанному числу жертв сильного землетрясения 1531 года, уничтожившего в том же Лиссабоне 1,5 тысячи домов и все церкви.

В этой связи интересно познакомиться с одним документом того времени, в котором приводятся данные о размерах материального ущерба, причиненного землетрясением 1755 года. Убытки от разрушения Королевского дворца, оперного театра и примыкающих к ним особняков и зданий таможни оцениваются в 100 миллионов реалов; от разрушения 12 тысяч частных домов — в 14 миллионов реалов; потери казны и частных лиц из-за порчи мебели, картин и ковров в 100 миллионов реалов. Что же касается пропавших драгоценностей, то здесь потери неисчислимы.

1906 Г. САН-ФРАНЦИСКО. ПРОКЛЯТИЯ ЗНАМЕНИТОГО ТЕНОРА КАРУЗО

Назвать это землетрясение Сан-Францисским было бы недостаточным и неверным, так как в действительности оно явилось следствием скольжения вдоль разлома Сан-Ан-

дфеас на протяжении более 400 километров. Кроме Сан-Франциско были сильно повреждены многие другие города. Со времени этого землетрясения разлом Сан-Андреас был изучен, вероятно, более подробно, чем любой другой на земном шаре.

Землетрясение произошло утром, примерно в 5 часов 12 минут. Большинство людей еще спали. Они были разбужены самой дикой тряской, какую только можно себе представить — «как терьер трясет крысу», — и ужасным грохотом разрушающихся зданий. Везде раздавался безумный звон церковных колоколов, так как колокольни неистово раскачивались. Некоторые не слышали этого звона. Они были убиты при обрушении собственных домов или же при падении печных труб, которые проламывали крыши и придавливали людей в их собственных постелях.

Знаменитый тенор Карузо, который был в Сан-Франциско на гастролях, стал очевидцем землетрясения и описал эти трагические события.

Карузо крепко спал, как вдруг в 5 часов 12 минут он почувствовал, что его кровать сдвинулась с места, пересекла всю комнату, очутилась у противоположной стены, подскочила, как будто ее подбросили вверх, и тяжело опустилась на пол. В тот же миг пол заколебался и в номере Карузо, как и в других комнатах, затрещали стены, попадали и разлетелись в осколки вазы и стенные часы, со звоном посыпались оконные стекла. Воздух был наполнен сильным глухим гулом, 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 другие певцы с вытаращенными от страха глазами. Некоторые выскочили в ночных рубашках, кое-кто наспех накиннул чужое платье или надел на голову бутафорскую шляпу.

Все бросились вниз в большой холл бельэтажа и окружили персонал отеля и других гостей, не менее испуганных, чем они. «Это землетрясение», — передавалось из уст в уста. Хотя стены продолжали трещать и раздавался грохот падающих камней и осыпающейся штукатурки, наступила некоторая передышка. Карузо взял себя в руки, бросился в свой номер, надел туфли, сорвал полотенце и обмотал им горло, а затем, схватив портрет Теодора Рузвельта, который тот подарил ему со своим автографом, кубарем скатился вниз.

Сделал он это вовремя. Кто-то сказал, что отель может с минуты на минуту рухнуть, и началась паника. Все бросились к дверям. На улице творилось нечто невообразимое. Рождающийся день гремел громовыми раскатами, и было видно, как трескались, распадались на части и обрушивались дома. Огромная толпа собралась на площади Юнион-Сквер, где по крайней мере не угрожала опасность погребения под обломками строений. Растерянный Карузо наскочил на своего товарища Скотти. Тот, стуча от страха зубами, пытался выкрикнуть: «Экипаж, экипаж, надо выбраться из города!» Знаменитому тенору и тем его товарищам, которые последовали за ним, удалось сесть в поезд, отходивший в Нью-Йорк. «Никогда ноги моей здесь больше не будет, — клялся Карузо, — лучше уж я проведу остаток дней у подножия Везувия...»

На улицах люди оказывались очевидцами страшных событий. Сотрясение везде было ужасным, но в тех частях города, где улицы были проложены по насыпному грунту, казалось, что земля была вздыблена волнами, которые разбивали тротуары большими трещинами и скручивали трамвайные

рельсы, как если бы они были из замазки. Карнизы, трубы и все пышные украшения, которые так любили архитекторы того времени, обрушивались вниз, угрожая людям, находящимся на улицах. К счастью, в это время суток на улицах было мало людей.

Землетрясение началось с относительно слабых колебаний, которые, возрастая, достигли максимума примерно к концу сороковой секунды, а затем внезапно прекратилось на 10 секунд. Потом оно началось снова, еще более сильное, и продолжалось около 25 секунд. Это был конец главного толчка. И хотя за ним последовало большое число более слабых толчков (или, как говорят сейсмологи, афтершоков), ни один из них не был серьезным.

Каков же был результат этих 60 секунд сотрясений? На холмах, где здания были возведены на твердых породах, повреждения были относительно небольшими. Обрушились трубы, были разбиты окна, поломана мебель, побита посуда, попорчена арматура, но больших разрушений самих построек не было. Везде, где здания стояли на менее твердой почве, между холмами, разрушения были очень сильные, особенно кирпичных домов. Многие кирпичные стены упали на улицы. Наиболее ужасным было разрушение городской ратуши Сити-Холл, гордости города, стоившей шесть миллионов долларов и полностью превращенной в руины. Большие площади у береговой черты составляли земли, образованные путем засыпки грунта в залив. Поскольку земля здесь не отличалась компактностью, как естественная почва, разрушения были очень сильными. Многие дома обрушились полностью, другие же накренились на фантастические углы из-за оседания грунта, на котором они были построены. Именно на этой территории были сделаны те эффектные фотографии, которые так часто публикуются. Многие разрушения были трагическими. Напри-

мер, четыре небольших каркасных отеля в этом районе с искусственным грунтом полностью обрушились, было много жертв. Насыпной грунт не ограничивался береговой линией. По всему городу, где когда-то были засыпаны русла речек, можно было проследить их прежние пути по исключительно сильным разрушениям.

Для оценки ущерба, причиненного самим землетрясением, не было времени. Упавшие или заваленные трубы и перевернутые печи вызвали пожары в пятидесяти местах. Большая часть пожарных станций была разрушена, а система сигнализации выведена из строя. Тем не менее пожарные быстро пришли в себя и начали работать планомерно. Вначале их усилия были успешными, но вскоре вода в брандспойтах стала сочиться тонкими струйками, а затем совсем перестала идти. Пожарные поняли, что главная водная магистраль разрушена и нужно продолжать борьбу с огнем без нормального снабжения водой. Они качали воду из канав, цистерн и колодцев и даже из самого залива, но постепенно огонь взял верх. В городе было много различных домов и других сооружений, так что пламя перескакивало с одного места на другое быстрее, чем с ним можно было справиться. Из-за того, что температура неимоверно поднялась, здания, которые при других условиях были бы огнестойкими, внезапно вспыхивали, так как их внутренняя отделка нагревалась выше точки воспламенения. Чтобы сбить огонь в городе, борцы с пожаром пытались воспользоваться динамитом, но и это не дало результатов: огонь двигался слишком быстро. К полуночи 18 апреля почти вся деловая часть Сан-Франциско была полностью уничтожена.

Пожары продолжались еще три дня, в трех направлениях. Постепенно они были укрощены настойчивыми усилиями пожарных, использовавших то ограниченное количество воды, которое они смогли найти в цистернах, а также благодаря

применению взрывов. Целые кварталы далеко впереди на пути движения 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 пожарников на суше и пожарных судов со стороны залива.

Теперь город мог подсчитать свои потери. Пожарами было охвачено 490 кварталов, или 1052 гектара. Было разрушено 30 школ, 80 церквей и монастырей, лишилось жилищ 250 000 человек, погибло около 450. Сити-Холл — городская ратуша с ее документами, библиотеки, суды и тюрьмы, театры и рестораны перестали существовать.

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В Г. ДВИНЕ

В 893 году в Двине произошло опустошительное землетрясение, которое превратило город в груды развалин. Историки Товма Арцруни и Ованес Католикос описывают это событие.

«Разрушение города Двина вследствие сильного землетрясения, — пишет Товма Арцруни, — в Армении в 893 г. сильным гневом бога, подземным грохотом и движением земли, разрушением оснований недр земли, расслабляя прочные границы ада, вдыхая гнев ветров и темных вод в волны, разрушающие густослойные недра, передвигая твердую и невзвесимую тяжесть до земной поверхности, так, что вытолкнул кверху холм Нораблур, который находится напротив г.Арташат и на котором расположен царственный г. Двин. Этот многолюдный город, подобно аду с раскрытой пастью, притягивал людей в пропасть, для них собственные дома стали могилами... Это землетрясение было сильнее Двин-

ского землетрясения 858 г. От землетрясения погиб епископ Григор Рштунийский, который со своей свитой читал молитвы в пещере. Некоторые из свиты вследствие землетрясения были погребены там же».

Об этом землетрясении пишет также католикос Ованес: «В то время ночью внезапно началось землетрясение в г. Двин. Оно сопровождалось множеством сотрясений, грохотом и ужасом, город основательно разрушился; разрушились и ограды, и дворцы правителей, и дома воинов, и все это в одно мгновение превратилось в пустыню. Разрушилась также церковь Аствацашен, престол католикоса и другие доброкачественно построенные святыни. Они разрушались, как бы стекая вниз и превращаясь в груды камней, наводя страх на людей. Многочисленное количество людей осталось под землей и под кровами домов... Неисчислимое количество трупов осталось погребенным в расщелинах и пропастях».

Данные о сильном землетрясении в 894 году в окрестностях Еревана, от которого погибло 20 тысяч человек, безусловно, относятся к этому событию. После этого разрушительного землетрясения столица Армении была перенесена в г. Ани. Причиной переноса явилась, вероятно, не только большая интенсивность, но и частая повторяемость в Двине разрушительных землетрясений, которые должны были расшатать капитальные постройки города и крепости.

ГАРНИЙСКОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ

Одним из очевидцев это землетрясение описано так:

«4 июня 1679 г. на Араратскую землю опустился гнев божий. Во вторник в 7 ч. внезапно загрохотала земля и после гро-

хота сильно сотряслась Араратская земля... Это землетрясение началось со стороны Гарни и разрушило все постройки, высокие здания, церкви и монастыри. Среди разрушенных церквей были следующие: монастырь Ахчуц, Айриванк, Авуц-Тар, Трдатвкерт, Хор-Вирап, Джрвеж, Дзагаванк, три церкви Еревана, Норагавит, Норагюх, Дзорагюх, Гямрез. Ереванская крепость разрушилась до основания, так же, как и мечети и минареты. Во многих местах появились новые родники, а много действующих родников закрылось. Обвалились утесы и перекрыли течение воды. Множество деревень разрушилось, а в Канакере даже курятника не осталось... Землетрясение дошло до поселка Карб.

Палаты и церковь монастыря св. Ованаванка разрушились, и мы еле спаслись от смерти. Некоторых удалось спасти из-под развалин, а для тех, которых не смогли спасти, их родные дома обернулись могилами. Несмотря на то, что я не смог узнать точно число жертв, тем не менее их было больше, чем оставшихся в живых. А в моей родной деревне, Канакере, насчитали 1228 умерших, не осталось ни кошки, ни собаки, ни курицы...»

В результате этого землетрясения разрушен дивный собор Трдаташен Гарнийской крепости II века до н.э. В ущелье была сброшена часть каменных блоков этого храма, каждый весом в несколько тонн.

Землетрясением в Араратской долине полностью разрушены г. Ереван, села Канакер, Норагавит, Норагюх, Дзорагюх, Гямрез и многие другие.

Об этом землетрясении рассказывает и Григор Ереванци. В рукописи № 1512, находящейся в Матеналваране, отмечено: «В 1679 г. 4 июня, в среду до полудня, загрохотала земля, поднялась неистовая буря и все подумали, что настал конец

света. В земле появились широкие трещины, обрушились скалы и огромные глыбы заполнили овраги и ущелья. Стало темно, как ночью. От пыли вода в реках сделалась цвета крови и поменяла свое направление. Добротно построенные дома и церкви обвалились или разрушились до основания.

Древние и новые постройки стерлись с лица земли, и множество людей погибло под развалинами. От горы Большой Масис до холма Шамирама все превратилось в руины, кроме Эчмиадзинского Католикосата и церковей Гатянэ и Рипсиме, которые являются нашей гордостью. В Айриванке разрушения были большими, потому что сооружения находились в ущелье, были окружены огромными камнями, которые от землетрясения обвалились и заполнили весь монастырь, так что не было видно никакого следа от сооружений.

... Закрылись дороги...Люди жили в пещерах...В Ереване от землетрясения разрушилась церковь Анапата, в которой шел молебен, схоронив под своими обломками видного оратора — епископа Степаноса».

О землетрясении пишет и Закария Агулеци, который тоже был его очевидцем. Он отметил, что землетрясение 1679 г. было 4 июня, в 5 часов. Кроме названных выше разрушений, Закария Агулеци пишет также о разрушениях дворцов ереванского хана, бань, мечетей и минарета. Он подчеркнул, что в стране погибло 7600 человек.

1893 Г. 17 НОЯБРЯ. ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В КУЧАНЕ

Перед землетрясением, по рассказам очевидцев «...вдруг послышался подземный гул, как от выстрела мно-

гих орудий;... за ним последовал первый и самый сильный удар, разрушивший город до основания. Над городом взвились тучи пыли, закрывшие безоблачное небо, раздались ужасные вопли и стоны погибающих...»

«Движения почвы во время землетрясения были сотрясательные... Чувствовалось, что толчок идет из глубины под некоторым углом к земной поверхности... Почти всю ночь... подземные удары следовали один за другим с небольшими перерывами и число их доходило до 70 в сутки...»

«Зданий, уцелевших от землетрясения, в г. Кучане не видел; те, которые устояли и не обратились в груды обломков и мусора, сильно пострадали, покрыты многочисленными трещинами и почти повсюду разорваны на части: там угол отбит, здесь одна стена отвалилась, а остальные едва держатся и т.д. Таковы мечеть, минарет коей разрушен совершенно, дворцы Ильхани Кучанского и проч... Улицы были засыпаны на сажень и более обвалившимися стенами, бревнами... Наиболее пострадали глинобитные... и здания из сырцового кирпича: все они обратились в кучи мусора... Виноградные кусты... были до землетрясения засыпаны землею для защиты от зимних холодов; во время землетрясения вся земля была разбросана и кусты совершенно обнажились»

«В городе не уцелело ни одно здание...Медресе, караван-сарай, лавки, ханские дворцы сильно разрушены... Раненых почти не видно. По словам очевидцев, мало кому удалось спастись...». «Кучан представлял очень печальное зрелище... Каждый дом был обрушен более или менее, и стены города были сравнены с землей... и ничего не осталось, только один громадный холм, говорящий о былом местоположении города. Купол мечети Имам-заде, место поклонения, был, наверное, единственным не обрушившимся зданием...»

«Туркестанские ведомости» сообщили: в Кучане «... разрушены до основания: дворец хана, мечеть, медресе и другие общественные здания; во дворце погибло 11 жен Ильхани Кучанского».

В Кучане и соседних аулах разрушились и завалились кяризы (подземные водоводы), приток воды в них прекратился; в почве образовалось много зияющих трещин, возникших от обрушения кяризных галерей.

«В 3-4 верстах на северо-запад от Кучана я видел огромные обрушения лессовых толщ... берега оврагов рассечены трещинами... до 3 вершков шириною и зияющими на глубину до 1,5 аршина. Некоторые отдельно стоящие лессовые холмы... разбиты на части, скатившиеся вниз... от одного такого холма уцелела лишь одна треть, остальная часть оторвана, разбита на куски и свалилась вниз. Вся долина р.Гармаб рассечена продольными трещинами... На полях, окружающих г.Кучан и занимающих пространство около 6-7 тыс. десятин, почва имеет вид земли, которая сильно встряхивалась на решетке».

Последствия землетрясения оказались очень тяжелыми: по одним данным «около 5 тыс. жителей Кучана погибло», по другим — «под руинами погребено 12 тыс. человек и громадное число... скота». Л.И. Цимбаленко утверждает: «Число людей, погибших в городе, следует считать не менее 12 тыс. человек, по определению местных властей число это достигает 18 тыс. человек. Под развалинами города погибло около 30 тыс. голов скота... Действительное число человеческих жертв... превышает приведенные выше цифры, так как в них не включены цифры... погибших в более отдаленных от Кучана аулах, разрушенных землетрясением».

В пределах Ирана землетрясение ощущалось в Боцжнурце, Себзеваре, Нишалуре, Тегеране, Астрабае, Мешхеце.

КИТАЙ, ПРОВИНЦИЯ ГАНЬСУ. САМОЕ СМЕРТОНОСНОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ

Землетрясение 1920 года в Ганьсу оказалось самым сильным и в то же время 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, когда «двигались горы», как говорили пережившие катастрофу люди. При землетрясении погибло свыше 200 тысяч человек. Мощные толщи пород стали стекать со склонов, словно растопленный воск, сталкиваясь друг с другом, образуя холмы, похожие на гигантские кроновины высотой до 30 метров, поглощая целые селения; выше вновь образовавшихся холмов запруженные реки разлились озерами, в почве открылись зияющие трещины, города были стерты с лица земли до последнего кирпича, исчезли даже следы улиц.

Площадь пораженной бедствием зоны, охватившей, кроме Ганьсу, провинции Шэньси, Шаньси, Хубей, Сычуань, Чжецзянь и южную часть Монголии, включая десять больших городов, составила 450X150 км, т. е. равнялась десяти французским департаментам. Пострадавший район находился в центре «страны лесса» — этой плодородной пыли, нанесенной ветрами из пустыни Гоби и сибирских степей еще с начала четвертичного периода и скопившейся в огромные лессовые толщи на землях восточного Китая. Плодородие почв привело к относительно высокой плотности населения в этих краях; отсюда и большое число жертв во время землетрясения.

В ту жуткую зимнюю ночь именно лесс оказался главным виновником гибели людей: лессовые толщи не только двигались целыми холмами, погребая скопления людей, но и

заживо замуровали десятки тысяч человек, живших там в пещерах. Дело в том, что в этом районе люди зачастую вырывают себе жилища в рыхлых склонах холмов. В одной обширной пещере такого рода знаменитый мусульманский пророк по имени Ма Благодатный и триста его приверженцев были отрезаны от мира и обречены на медленную и мучительную смерть. В течение месяца родственники и единоверцы погибших раскапывали лессовый покров, навсегда сомкнувшийся над тем местом, где была пещера, но так ничего и не смогли найти.

К несчастью, землетрясение произошло в то время, когда наступившая ночь и холод заставили почти все население укрыться в жилищах. В 7 часов 30 минут вечера послышался глухой шум, доносившийся с севера, «словно тяжело груженные огромные машины с бешеной скоростью мчались по скверной мостовой». Вот что рассказывает о своих личных впечатлениях один миссионер: «Услышав шум, я подумал, что это землетрясение, и, погасив лампу, выбежал на улицу. Но едва я очутился на улице, как почувствовал, будто что-то со страшной силой ударило меня в спину (я бежал по направлению к югу). Широко расставив ноги, как пьяница, пытающийся удержаться на ногах, я ощущал под ногами сильные вращательные движения земли; все те немногие статуи, которые не упали со своих пьедесталов, на следующий день оказались повернутыми лицом к стене. Этот первый и самый сильный толчок длился две 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 в том, что мои собратья считают, будто произошел только один-единственный толчок, длившийся шесть-восемь минут: толчки следовали один за другим с интервалом в несколько секунд и сливались с оглушительным грохотом рушившихся домов, криками людей и ревом животных, которые доносились из-под обломков зданий.

Слышать эти крики было ужасно, они никогда не изглаждаются из памяти!..

После этого самого страшного толчка до самой полуночи продолжались сотрясения, сначала с интервалом в 10 — 15 мин, затем 15 — 20 и потом 20 — 25 мин; толчки сопровождались сильным подземным гулом. После полуночи толчки продолжались, но с постепенно ослабевающей силой и с интервалами 30 — 40 мин. Около 3 — 4 час. утра поднялся необычайно сильный ветер, и на следующий день за зловещей серо-голубой завесой тумана нельзя было различить даже возвышавшихся напротив гор...».

Возникшие оползни были еще более грандиозными, чем впоследствии в Чили: район Ганьсу находился прямо в эпицентральной зоне. В одной 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 метров 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 почти на целый километр поднялась вверх по ней. В кромешной тьме, среди оглушительного грохота мужчина и ребенок в доме, объятые невообразимым ужасом, даже и не подозревали, что случилось, ничего не понимая в том апокалиптическом хаосе, в который они столь внезапно погрузились. На заре перед ними открылась чудовищная картина: «сдвинулись горы», и они больше не узнавали свои родные места. Неподалеку участок дороги длиной в 400 метров вместе с окаймлявшими ее высокими тополями переместился вниз на полторы тысячи метров; остановившись, он почти сохранил

свой обычный вид, а высокие деревья продолжали, как и прежде, стоять вдоль дороги. Но в других местах вместо холмов появились озера, а долины превратились в холмы.

В этой катастрофе обнаружился ряд черт, характерных для чилийского землетрясения 1960 года: чрезвычайно продолжительный главный толчок, за которым следует много сильных повторных толчков, и оползни колоссальных масштабов.

На самом деле оползни в Ганьсу по своим масштабам намного превосходили те, которые, сорок лет спустя, произошли в Лидийских Кордильерах. Причина такой разницы лежит в характере грунта (лесс) и том факте, что район Ганьсу находился прямо в эпицентральной зоне.

Сохранились свидетельства еще одного очевидца, необычные своими ощущениями: «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».

ИОКОГАМСКОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ

Землетрясение, опустошившее города Иокогама и Токио 1 сентября 1923 года, было одним из наиболее разрушительных современных землетрясений. Жители Запада обычно называют его Токийским, или Иокогамским землетрясением, но японские авторы ссылаются на него как на

Квантское землетрясение, так как Кванто — наименование большого района, в котором оно ощущалось.

Фокус землетрясения находился под заливом Сагами. Во многих небольших городах вдоль берегов залива до 50% домов было полностью разрушено. В некоторых случаях эта цифра возрастала до 80% и более. Повреждения были наибольшими в тех городах или тех частях городов, которые построены на рыхлом аллювии, и гораздо меньшими у зданий, установленных на каменных основаниях. В одних городах ущерб был вызван еще и огнем, в других — водой. Произошло заметное изменение глубины залива. В связи с этим образовалась волна, которая взметнулась на западном побережье до высоты 10 м. Эта волна вызвала много разрушений.

В эпицентральной зоне было много интересных эффектов, связанных с грунтовыми водами. В ряде мест наблюдались фонтаны, вызванные землетрясением. Воды изливались при прохождении сейсмических волн. В некоторых случаях эта вода несла с собой песок, оставляя миниатюрные песчаные кратеры, которые обозначали положение фонтанов. Еще 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 катастрофических размеров, так как городки там были относительно небольшими, а население — довольно редким. Настоящий ужас царил в двух главных городах района.

Иокогама, главный порт Японии, расположен на западном берегу Токийского залива, примерно в 65 километрах от

эпицентра. По рассказам очевидцев, землетрясение возвестило о себе подземным ревом, вслед за которым почти немедленно последовала неистовая тряска. В городе обрушилось около 1/5 зданий. Землетрясение разразилось почти в полдень, когда в большинстве домов готовились к обеду. Почти тотчас же во многих местах возникли пожары — по одному подсчету их было 208 — и, хотя вначале они были небольшими, справиться с ними было трудно. Все противопожарное оборудование было разрушено землетрясением, водные магистрали разбиты. Огонь подхватывался сильным ветром, и отдельные пожары соединялись друг с другом. Люди, которые не были погребены в обрушившихся домах, спасались бегством от постоянно меняющегося фронта огня. Путь им преграждали груды обломков разрушенных зданий и тротуары, разбитые землетрясением. Когда землетрясение закончилось, насчитывалось около 27 000 погибших и пропавших без вести и более 40 000 раненых; 70 000 домов было уничтожено землетрясением и пожарами.

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 что представилось их глазам! Поскольку Токио находился в 90 километрах от центра землетрясения, повреждения от самого толчка там были несколько меньшими, чем в Иокогаме, но пожар принес даже больше бедствий. Как и в Иокогаме, пожары возникли почти одновременно во многих частях города. Некоторые противопожарные средства уцелели, но во многих районах старого города улицы были настолько узкими, что пожарные машины не могли 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 Иокогаме, люди спасались от огня бегством. Здесь также путь им преграждали обломки зданий, сломанные мосты, трещины на улицах. Люди бежали в возвышенные, менее поврежденные части города и в открытые парки. На одной такой открытой площади, Милитэри-Клозинг-Депо, разыгралась самая ужасная трагедия. Более 40 000 человек скопилось на этой площади, когда вспыхнули окружающие здания. Все люди погибли, задохнувшись в раскаленном воздухе.

Когда пожары кончились, насчитывалось более 100 000 погибших и пропавших без вести, 40 000 раненых; 400 000 домов были полностью уничтожены землетрясением и пожаром.

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

К северу и востоку от залива Сагами появилось несколько видимых разрывов, а повторная триангуляция показала, что точки на этой площади передвинулись к востоку на расстояния до 5 метров. Сообщалось, что еще более ужасные изменения произошли на уровне дна залива. В центре были обнаружены опускания дна на 100—200 метров, а на севере дно залива поднялось на 250 метров.

НЕБОЛЬШОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ, ПРИВЕДШЕЕ К БОЛЬШОЙ ТРАГЕДИИ

Город Агадир в Марокко был очаровательным местом. Вытянувшийся на 5 километров вдоль чудесного залива, над которым возвышаются развалины Касбы — крепости XVI века, имсющий прекрасную естественную гавань, он был смесью старого и нового, Африки и Европы, удовольствия и коммерции. Его песчаные пляжи и мягкий климат способствовали развитию туризма. Современные отели были переполнены ищущими солнца европейцами. Это был «Майами Северной Африки». Население его составляло 33 тыс. человек.

Незадолго до полуночи 29 февраля 1960 года этот город почти перестал существовать. Всего за 15 секунд почти все дома в старых частях города сровнялись с землей. В новых районах города, где располагались деловые здания и отели, степень повреждений составила от 50 до 80%. Многие современные отели и крупные деловые здания совсем обрушились. Стены вывалились, и перекрытия, оставшиеся без опоры, упали друг на друга, наподобие карточных домиков. В некоторых жилых кварталах, где дома были сделаны из неармированной кирпичной кладки, разрушения достигли 100%. Тысячи людей были погребены под обломками, некоторые заживо, без всякой надежды выбраться. В конце концов власти были вынуждены отдать приказ выровнять все развалины бульдозерами. Никто не знал, сколько человек погибло; сообщали о 12 000 погибших и 12 000 раненых — это при населении в 33 000!

Сила Агадирского землетрясения была не очень большой: в 6 300 раз меньше, чем в Сан-Франциско. Почему же тогда оно было таким разрушительным? Во-первых, потому, что его очаг был очень мелким — он находился на глубине до

3 километров, так что пункты, расположенные прямо над его центром, находились всего лишь в 3 километрах от места высвобождения энергии. Во-вторых, потому, что эпицентр был рядом с городской чертой Агадира. Разрушения были сосредоточены в радиусе 8 километров от эпицентра, но, к сожалению, город лежал как раз в пределах этого радиуса. В-третьих, потому, что город совершенно не был подготовлен к землетрясению. Ни один дом не был спроектирован сейсмостойким, и очень немногие из них проектировались достаточно прочными, чтобы выдерживать даже такую обычную нагрузку, как ветер.

За плохую подготовку инженеры Агадира заслуживают сострадания в такой же мере, как и осуждения. В 1751 году город был разрушен очень сильным землетрясением, но этот факт был основательно забыт, и, хотя слабые землетрясения время от времени ощущались (некоторые на протяжении недели перед главным толчком), никто и не думал, что Агадир лежит в основной сейсмической зоне. Кроме того, строительная горячка требовала быстрейшего возведения фабрик и отелей, и требования к качеству строительства понижались, много старья было заново оштукатурено. Те же несколько зданий, которые были сконструированы так, чтобы выдерживать нормальные горизонтальные нагрузки, прошли через землетрясение почти без повреждений, но таких зданий было слишком мало. Если бы в Агадире выполнялись соответствующие строительные нормы, землетрясение не было бы такой трагедией, какой оно стало.

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В ЧИЛИ

Начиная с 21 мая 1960 года и продолжаясь с постепенно уменьшающейся интенсивностью до конца года, юж-

ную часть центрального Чили потрясала серия землетрясений столь сильных, что экономика этого района пережила удар, от которого она будет оправляться годы и годы. Чилийцы не имели возможности определить последовательность событий в землетрясениях в то время, когда они происходили, и только впоследствии, сопоставляя данные многих источников, удалось выделить отдельные толчки.

Серия толчков началась в субботу утром, в начале седьмого, с сильного землетрясения, эпицентр которого находился на полуострове Арауко. Оно вызвало серьезные повреждения в Консепсьоне и в городах полуострова Арауко, но областей, где интенсивность разрушения была бы особенно большой, не наблюдалось. Это позволяет предполагать, что очаг данного землетрясения был довольно глубоким, возможно на глубине более 60 километров.

За первым толчком последовала серия афтершоков, гораздо более слабых, очевидно, все из той же эпицентральной области. В течение воскресенья интенсивность толчков стала увеличиваться, пока незадолго до трех часов дня не произошло землетрясение более сильное, чем первый толчок. В районе сотрясения все выскочили на улицы, и это было самым счастливым обстоятельством: в одиннадцать минут четвертого, когда большинство людей были еще на улице, все ощутили основной толчок этой серии, гораздо более сильный, чем при первом землетрясении.

Движение в этом главном землетрясении было плавным и ритмичным с небольшими колебаниями, наложенными на него. Оно было подобно движению небольшой лодки в сильную мертвую зыбь. Период его был от 10 до 20 секунд, и он сохранялся в течение более 3 минут, а затем в течение часа следовали слабые толчки, которые вызвали подобное движение. Только в Озерном округе, в окрестности 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 произошли буквально тысячи сплывов, которые временно запрудили реки. В некоторых озерах наблюдались сейши с амплитудами до метра. В прибрежном районе наиболее сильное сотрясение было на острове Чилоэ. В земле появились большие трещины, ветви на деревьях были обломаны дикой тряской. Некоторые деревья просто попадали, вырвав корни из болотистого грунта.

В большей части района, где сотрясения были очень интенсивными, земная поверхность, сложенная насыщенной водой наносной глиной, стала жидкой под действием интенсивной тряски. В этом состоянии она не могла поддерживать никакого груза и, имея выход, могла течь, подобно воде. В одном месте небольшая повозка, застигнутая на участке дороги, где был разбит бетон, исчезла под землей. В Вальдивии разжиженный грунт вытекал целыми потоками, понижая поверхность суши и вызывая разрушения уцелевших каркасных домов. В Пуэрто-Монте поток песка и грязи вытек в гавань и полностью обхватил судно, стоявшее там на якоре. Владельцы судна не могли его сдвинуть и превратили в гостиницу.

Чили — страна вулканических пиков. Если едешь по главному продольному шоссе, редко когда не видишь величественного конуса. Один из таких пиков, Пуеуэ, который с 1905 года бездействовал, начал извергаться примерно через 48 часов после основного землетрясения. Это извержение в

начальную (взрывную) стадию выбросило тучу пепла и пара в воздух на 6 километров. Извержение продолжалось несколько недель.

Главное чилийское землетрясение вызвало одно из самых значительных цунами, которые знает история. Вскоре после землетрясения, когда жители прибрежных районов еще не вернулись домой, было замечено, что море начинает быстро отступать, обнажая дно океана далеко за отметкой самого низкого уровня. По опыту предыдущих землетрясений власти знали, чего можно ожидать. Население прибрежных городов было эвакуировано в более высокие места. Спустя 10—20 минут (по данным разных наблюдателей) море возвратилось, с огромной скоростью заливая берег волной, достигавшей в высоту более 6 метров. Все, что не было унесено — дома, скот, — сокрушила волна. Например, в Пуэрто-Сааведре обломки находили почти в 3 километрах от моря. Море снова и снова отступало и наступало, и это продолжалось всю вторую половину дня. Самыми высокими были, как правило, третья и четвертая волны. Много людей погибло из-за того, что они вернулись к берегу слишком рано.

Цунами унесло все оборудование доков вдоль побережья. Было потеряно бесчисленное количество маленьких лодок. На острове Чилоэ многие бросились в лодки, чтобы избежать страшного сотрясения на суше, но лодки были разбиты на куски первым же ударом цунами.

Не только Чили пострадало от наступления моря. Волна двинулась от побережья и пересекла Тихий океан со скоростью более 640 км/ч и с неослабевающей энергией. На Гавайях, где уже не раз имели дело с цунами, власти были уведомлены о его приближении и организовали эвакуацию 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 длинная последовательность волн. Первая из них достигла высоты более 1 метра над средним уровнем воды, вторая была высотой около 3, а третья — более 12 метров. Эта 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 Хило и большую часть острова, была выведена из строя.

Вначале предполагалось, что потери были только материальные, поскольку власти организовали эвакуацию населения из прибрежных районов, а улицы патрулировались, чтобы обеспечить полную эвакуацию. Позднее стало известно о горьком факте: многие жители не оставили своих домов, отказываясь поверить, что грозит бедствие. 61 из них погиб и 282 ранено.

Волны двигались дальше. Спустя 8 часов, более чем через 22 часа после того, как произошло породившее их землетрясение, они достигли Японии. Они обрушились на побережье Хонсю и Хоккайдо, обращенное к Тихому океану, достигая на отлогих берегах и в сходящихся заливах гаваней высоты более 3,5 метров. Флот, портовые сооружения и прибрежные строения приняли на себя всю ярость цунами, не уменьшившуюся несмотря на расстояние в 17 000 километров от источника. Только общественным сооружениям был причинен ущерб в 70 миллионов долларов, а убытки флота и частного имущества, по-видимому, достигали в пять раз большей цифры. 15 000 японцев пострадали от цунами, потеряв жилища или средства к существованию, 180 из них погибли.

Когда прекратилась кошмарные бедствия, страна смогла подсчитать все свои потери: 1123 человека погибли, 588 пропа-

ли без вести, 258 тяжело ранены, 58 700 домов стали полностью непригодны для жилья, другие 100000 были частично разрушены; 380 квадратных километров земли затоплено в результате опускания. К этому надо добавить 61 погибшего и 282 раненых на Гавайях, 180 погибших в Японии и общий материальный ущерб во много миллионов долларов в этих странах.

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ ПОД ГРИФОМ «СЕКРЕТНО»

Не так уж много в Ашгабаде семей, чьи родные, близкие или друзья не оказались бы под руинами рухнувшего города. И все же полная картина катастрофы еще не написана, многие ее тайны не известны даже самим ашгабадцам...

Уже на следующий день после землетрясения все, что было связано с ним, засекретили. На пыльные полки спецхранов легло множество документов и даже фильм, снятый по горячим следам Романом Карменом, прилетевшим в Ашгабад на следующий день после катастрофы. Уникальная лента пролежала под замком тридцать лет. Невероятно, но до середины 80-х находился в силе запрет на публикацию любых подробностей трагедии. В то же время о землетрясении в Ташкенте 1966 года писалось много и подробно, хотя по своей разрушительной мощи оно уступало ашгабадскому в тысячи раз.

До сих пор никем не названо точное количество погибших, и в разных источниках оно колеблется от 20 до 110 тысяч. На вопрос: много это или мало? — Шухрад Кадыров, написавший единственное серьезное исследование на эту тему, ответил так: «За десять секунд в зоне землетрясения погиб-

ло и было смертельно ранено столько же людей, сколько туркмен осталось на полях Отечественной за все годы войны». Кадыров назвал цифру потерь — 35 тысяч.

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

Ю. Волобуев:

«Вечером 5 октября как-то необычно жутко выли собаки, сбежали с домов кошки, но никто не обратил на это внимания. И вот среди ночи — грозный гул, грохот и треск. Земля задрожала и заколыхалась. Первое, что подумал: опять война снится 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 раздались крики, плач. Засветилось багряное зарево пожаров. А земля продолжала подрагивать. Я оглянулся, от дома осталась огромная груда кирпичей, комья глины, палок и досок...»

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, ма-

мочка!» 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...»

Позже сейсмологи установили, что эпицентр землетрясения находился в 25 километрах к юго-западу от Ашгабада. Сложная череда вертикальных и горизонтальных толчков не пощадила практически ни одного дома в городе. Почва в зоне эпицентра сместилась на два метра к северу. Даже в районе Москвы сейсмические станции зарегистрировали смещение на полмиллиметра.

Прибывший в Ашгабад командующий Туркестанским военным округом генерал И. Петров оценил разрушения с чисто военной точки зрения. По его словам, подобное могло произойти, если бы пять сотен бомбардировщиков сбрасывали на город авиабомбы безостановочно в течение полугода.

По мнению директора Института геологии Академии наук Туркменистана О. Абекова, ашгабадское землетрясение было равносильно подземному взрыву сотен ядерных снарядов...

Тяжелый багровый рассвет вставал над растерзанным городом. Ближе к утру потрянуло еще раз. Толчок был слабее ночного, но достаточно сильным, чтобы доручить то, что каким-то чудом уцелело. Осатаневшие от горя и ужаса ашгабадцы уже при дневном свете увидели масштабы происшедшего... Города, в котором проживало около 170 000 человек, больше не существовало.

7 октября в ЦК ВКП(б) на имя Маленкова из Ашгабада ушла секретная депеша. «Определено 6 мест захоронения. На рытье могил работало только военных 12000 человек. За день собрано и свезено к местам захоронения 5300 трупов, из них 3000 не опознано...»

Писатель Атаджанов, тогда редактор «Молодежной газеты», чудом спасшийся со своей женой (благодаря высоким спинкам железной кровати, которые задержали рухнувший кров), вспоминает:

«Когда рассвело, увидели, что города нет. Оставшиеся в живых собираются группами и жгут костры. Кто-то спешит на стоны, доносящиеся из-под развалин, кто-то поддерживает искалеченную старуху, кто-то помогает грузить на машину застывший труп. Люди сами помогали друг другу. Не работали телеграф, телефон, не ходили поезда. Вся связь с окружающим миром оборвалась. Откуда-то прибежал Федотов — редактор «Туркменской искры». Губы у него дрожали. «Жена с ума сошла!» Мы молчали, не зная, чем ему помочь. Как рассказал потом Федотов, он вытащил из-под груды кирпичей свою восьмилетнюю дочку мертвой, и жена не вынесла этого...»

Вспоминает Я. Герцеберг, работавший тогда заместителем министра легкой промышленности:

«Откапывать трупы было некому. Только на третий день, когда в Ашгабад 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:

«Всю нашу погранзаставу спешно сняли на помощь Ашгабаду. Более трехсот километров преодолели безостановочно. Когда въехали в город, фары высветили множество 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, и нам приходилось работать в противогазах. Днем разбирали завалы, а ночью патрулировали. Появились шайки мародеров. Обстановка осложнялась тем, что стены ашгабадской тюрьмы тоже не выдержали удара стихии, и уголовники разбежались. Многие осужденные ринулись к границе, пытаясь уйти в Иран...»

Почему же Сталину понадобилось засекретить все, что касается ашгабадского землетрясения? Наиболее правдоподобной кажется следующая версия. Землетрясение случилось через три года после войны. Сталин в то время переживал пик всенародной любви. Победитель 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, хотя никаких указаний на сей счет вождем дано не было. Когда в стране контролируется все — от производства ракет до уровня рождаемости в зонах — трудно смириться с тем, что стихия разрушает город без санкции первого человека...

Как ни абсурдно это звучит, но, похоже, так все и было. О «своевольном» землетрясении советскому народу было знать запрещено.

ДЕСЯТЬ СЕКУНД, КОТОРЫЕ ПОТЯСАЛИ АВСТРАЛИЮ

В 10.28 утра 28 декабря 1989 года, в Нью-Касле, втором по величине городе австралийского штата Новый Юж-

ный Уэльс, случилось то, чего меньше всего ожидали. Забило мелкой дрожью оконные стекла, они потрескались и выпали. Заходила ходуном мебель, зашаталась высотные дома. В рабочем клубе, где в эти рождественские дни всегда собиралось много людей, грохнула трехсоттонная подпорная стенка, и два этажа обвалились вниз, погребая под собой всех, кто оказался в этот момент в комнате отдыха и на расположенной внизу автостоянке. В городском центре, в районах Гамильтон и Кукхиллз, стихия опрокинула старые постройки навзничь, прочертила зигзагообразные трещины в стенах, разрывала, как гнилые нитки, трубы и нити коммуникаций.

Трагедия длилась всего десять секунд. Землетрясение, эпицентр которого находился в 5 километрах к западу от города Порто, равнялась по мощи 5,5 балла по шкале Рихтера. Оно унесло жизни 13 человек в возрасте от 20 до 79 лет, оставило после себя более 120 раненых. По данным, составленным Австралийским советом по страхованию, материальный ущерб оценивается в 1,5 миллиарда долларов.

Подземный ураган никого не предупреждал заранее. Миссис Робинсон совершала, по ее словам, ностальгическую прогулку по парку. Когда она прикоснулась к чем-то памяtnому ей с давних пор обелиску в парке, он вдруг стал раскалываться прямо на глазах...

Адвокат Д. О'Саливон сидел в зубо­врачебном кресле, когда соседнее здание рассыпалось. Сам он неожиданно очутился на полу. С завидным самообладанием он заметил дантисту: «Хорошо, что твое сверло в эту минуту не торчало в моем зубе».

Прохожие, придя в себя после психического шока, увидели, что стрелки башенных часов на магазине «Дэвид Джонс» за-

мерли на отметке 10.27. Еще не веря в случившееся, один из них говорил, пытаясь убедить самого себя: «Такие вещи просто не могут происходить здесь, в Австралии!» Многие испытывали такие же чувства. Первые пять или десять минут в городе стояла звонкая и пугающая тишина. Затем ее разорвали sireны машин «скорой помощи» и реанимоби-ли. 43 из них были посланы из Сиднея, еще 9 — из бли-жайших районов.

В 11.05 девять больниц Сиднея были приведены в готовность № 1 для принятия пострадавших. Вскоре доставили двух первых пациентов. Примерно через час после первого толчка в распоряжении спасательных служб уже находилось шесть вертолетов и два специальных самолета.

Со времени циклона «Тресси», который буквально смел го-род Дарвин на Рождество в 1974 году, страна не знала по-добного бедствия, которое, по мнению сейсмологов, может повториться, хотя и в меньшем масштабе.

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В ТАДЖИКИСТАНЕ

23 января 1989 года в 5.02 по местному времени на территории Таджикистана произошло сильное землетря-сение. Сила толчка в столице республики была равна при-мерно 5-6 баллам. Погибло более 1000 человек. Эпицентр землетрясения находился в 30 километрах юго-западнее Ду-шанбе. Наиболее пострадавшими оказались три кишлака, находившиеся в центре Гиссарского района. Кишлак Шаро-ра строился вокруг территории научно-производственного объединения «Земледелие». Его окраина вплотную подходи-ла к высокому земляному холму. Дожди и мокрый снег, обильно выпавшие здесь за неделю перед стихией, раз-

мочили почву. Резкий вертикальный толчок силой в 7 баллов обрушил огромные массы земли. Оползень шириной около 2 километров сорвался вниз, на кишлак. Половина домов селения оказалась погребенной под слоем земли. Местами завал достигал толщины 18-20 метров. Такая же участь постигла и значительную часть строений в Окули-Поен и Окули-Поло.

Полностью уничтожено около 2 километров автомобильной дороги, животноводческая ферма на 760 голов скота, большие площади сельскохозяйственных угодий. Землетрясение ощутили жители многих других населенных пунктов. Всего по району разрушено более 3000 личных хозяйств. В кишлаке Окули-Поло погибли 67 человек. В Окули-Поен, третьем из наиболее пострадавших, жертв не было. Жидкая глинистая лава дошла сюда только через полтора часа после толчка. 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 разрушены две школы, котельная. В кишлаке Хисор пострадали 355 семей, в кишлаке Первой разрушено 209 жилых домов.

Правительственная комиссия установила, что Гиссарское землетрясение унесло 274 человеческие жизни. Удалось спасти и госпитализировать 73 человека.

ИРАНСКОЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ

Страшная беда обрушилась на Иран. В ночь на 21 июня 1990 года северные и северо-западные провинции Гилян, Зенджан, Восточный Азербайджан и Мазендеран при-

няли на себя подземный толчок мощностью 7,3 балла по шкале Рихтера. Ровно через двенадцать часов последовал второй толчок в 6,5 балла. Особенно сильно повреждены Зенджан и Прикаспийский Гелян. Погибло более 48 000 человек, 100 000 ранено.

В городах и деревнях в районах бедствия разрушено от 70 до 100% домов. Дороги перегородили оползни с гор, линии электропередач разрушены. Территория, подвергшаяся землетрясению, густо населена. Так, в провинциях Зенджан и Гелян на площади 50 000 квадратных километров проживало 4 миллиона человек. Эти места считаются житницей страны. Здесь выращивают рис, табак, пшеницу, чай, фрукты. Только в небольшом городе Рутбар погибло и получило ранения более 5 тысяч человек, разрушено 90% зданий. Наземный транспорт для спасательных работ не мог быть использован, только вертолеты и самолеты. Но и их работа была затруднена из-за плохой погоды.

Беда была настолько велика, что президент Ирана обратился за помощью к международному сообществу. Свыше 500 тысяч иранцев остались без крыши над головой.

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ НА САХАЛИНЕ

28 мая 1995 года в 1 час 05 минут Сахалин содрогнулся от мощного подземного толчка, сила которого в районе Нефтегорска составила 7,5 балла по шкале Рихтера. По данным Министерства чрезвычайных ситуаций России, в результате землетрясения в поселке нефтяников Нефтегорске разрушено 17 жилых пятиэтажных домов, котельная, клуб, магазин, столовая, пекарня и частично средняя школа.

Н. Свечникова, очевидец катастрофы, так описывает свои впечатления: «Где-то в полпервого ночи поднялась к маленькой дочке. Мы живем на четвертом этаже. Вдруг раздался толчок. Сначала ничего не поняла, но почувствовала, как лечу вместе с кроватью вниз. Мне повезло. Две потолочные плиты удачно соединились надо мной, образовав что-то наподобие шалаша, где можно было дышать. Слышала, как кричали люди, мужчины с пятого этажа, которые были легко ранены. Слышала, как пытались разбирать завалы, как меня кто-то позвал по имени. К утру я была вызволена вместе с ребенком. В моей семье остались только я, ребенок, да еще брат мужа...»

Из 3000 человек населения Нефтегорска осталось в живых 684 человека. Из них 375 раненых были эвакуированы в Оху, Хабаровск, Владивосток. Из-под завалов удалось извлечь более 1600 человек, в том числе 227 детей. Из них раненых 406 человек, в том числе 40 детей, погибших — 1236, в том числе 187 детей.

И ВСЕ ЭТО ЗА КАКИЕ-ТО ДВАДЦАТЬ- ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ СЕКУНД...

18 января 1995 года в 5.46 утра по местному времени на многострадальную Японию вновь обрушилась стихия. В этот день ранним утром, когда большинство людей еще мирно спало, сильно потрянуло остров Вадзи во внутреннем Японском море, что в 60 километрах к западу от Токио. Специалисты считают, что центр землетрясения мощностью 7,5 балла по шкале Рихтера находился на глубине 20 километров под этим островом. Оттуда сильная ударная волна безжалостно прокатилась по обширному району с такими крупными густонаселенными центрами, как Кобе, Киото, Осака, Нара, Окаяма.

Особенно сильным разрушениям подвергся порт Кобе, где в руины превращены несколько тысяч зданий. В городе почти полностью выгорел торговый центр, где преобладали узкие улочки и деревянные строения, куда пожарные машины просто не смогли добраться. Прекратилось водоснабжение.

На протяжении двенадцати часов после землетрясения зафиксировано более 610 толчков, в том числе 56 весьма ощутимых. Вднулись и треснули десятки дорог, десятки поездов сошли с рельсов. В четырех местах рухнули пролеты важной транспортной автомагистрали Ханси. Смяты в лепешку сотни машин.

В списке жертв только в городе Кобе числится 750 человек, 605 пока считаются пропавшими без вести. В больницы доставлено несколько тысяч людей с травмами, переломами.

Одна из жительниц Кобе, в последний момент успевшая выбежать с ребенком под мышкой из-под обрушивающегося дома, так описывает страшное утро:

«Во вторник рано утром резкий толчок поднял меня с постели. Еле стою на ногах, не могу понять, что творится вокруг... Прямо как в каком-то сюрреалистическом сне. Я вроде бы на палубе корабля, застигнутого сильным штормом. Темень, все ходит ходуном, от стен отваливаются полки, по полу катаются вещи, из шкафа летит одежда и белье. Прорвало воду в туалете, запахло газом, звенит посуда, разлетаются вдребезги стекла... И все за какие-то двадцать-двадцать пять секунд. Первая мысль в голове: как там дочь? Несусь к ней в комнату, хватаю в охапку — и к выходу. Дверь уже почти заклинило. Невероятным усилием образую щель, выскакиваю на улицу. Только там из меня вырывается крик: помогите, спасите! Наконец-то осознаю, что случилось...»

Серия толчков силой в 7,2 балла подбросила остров Авадзи. В считанные секунды, как карточные домики, рухнули обнявшие остров деревянные постройки, покрыв навечно около 60 его обитателей. Остров превратился в пылающий факел.

Ударная волна перекинулась на остров Хонсю, зацепила Осаку и древние столицы Киото и Ару.

Общее число жертв превысило 3160 человек, не считая 800 числящихся пропавшими без вести.

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В МЕССИНЕ

Мессина испокон веков была несчастным городом. В течение двух тысячелетий ее опустошали периодические войны, а в промежутках между ними свирепствовали землетрясения. В 1740 году чума унесла 40 тысяч жертв. В 1783 году Мессина была почти полностью разрушена подземными толчками, за которыми последовали: в 1823 году — цунами, в 1848 году бомбардировка, в 1854 году — холера, погубившая 16 тысяч человек, и, наконец, в 1894, 1896 и 1908 годах катастрофические землетрясения.

Из этих катастроф, обрушившихся на Мессину, самую страшную память о себе оставило землетрясение 1783 года, во-первых, потому, что город пережил тяжелое испытание, во-вторых, из-за тщательного изучения его последствий.

Прежде всего ознакомимся с ареной, на которой разыгралась трагедия, и попросим читателя открыть карту Италии и посмотреть на носок «сапога». Этот носок образует Калабрия с городом Реджо-ди-Калабрия на конце. Калабрия как бы дает

пинок Сицилии, и город, который непосредственно получает этот пинок, — Мессина. Мессина и Реджо-ди-Калабрия смотрят друг на друга с разных берегов Мессинского пролива.

Так вот, Калабрия и Сицилия, подобно всему побережью Средиземного моря, относятся к районам, трагически обреченным на землетрясения.

Землетрясение 5 февраля 1783 года длилось всего две минуты, но и 120 секунд было достаточно, чтобы сровнять с землей большую часть населенных пунктов в Калабрии и на северо-востоке Сицилии. Сотрясение произошло вдоль линии соприкосновения гранитного фундамента Калабрии с более молодыми осадочными толщами. На поверхности грунта возникло волнение, как рассказывают, настолько сильное, что оно могло вызывать морскую болезнь. Любопытно, что в некоторых местах вертикальные толчки выбили булыжники из мостовой и подбросили их кверху.

На сбросе, который образует крутой обрывистый берег юго-восточной Сицилии и проходит между Сциллой и Харрибдой, открылась и сразу же закрылась расщелина, куда провалились строения и скот. Но в следующее мгновение трещина вновь разверзлась и изрыгнула на поверхность все, что поглотила, и скот остался живым. На сицилийском побережье, начиная от Сциллы — скалы, упоминающейся в античной литературе, обширные участки берегового обрыва обрушились в море; длина одного из таких участков достигала 1,5 километра. Там погиб владыка Сциллы и полторы тысячи его подданных, которые, как и он, искали на берегу спасения от катастрофы. В Мессине сам берег «соскользнул» в море, и набережная оказалась под четырехметровым слоем воды. Именно этому городу землетрясение причинило самые тяжелые разрушения, именно здесь погибла большая часть из 30 тысяч его жертв.

Подобная катастрофа не могла пройти бесследно для науки и для человечества. И действительно, она стала предметом самых тщательных исследований из всех, которые когда-либо предпринимались по этому вопросу. С одной стороны, в работу включились, помогая своим итальянским коллегам, иностранные ученые, такие как француз Доломье; с другой — правительство создало специальную комиссию, поручив ей выяснить, почему погибло так много людей. Комиссия установила причины бедствия и разработала на будущее разумные меры предосторожности.

Почему погибло столько людей? — задается вопрос в отчете комиссии, опубликованном в 1786 году. Ответ прост: они были раздавлены обломками своих жилищ. А почему обвалились дома? Да потому, что вопреки здравому смыслу они были построены так, что верх у них был тяжелее низа. Каменная кладка делалась небрежно, а строительный раствор почти не применялся. Та же комиссия составила ряд разумных правил, которыми должны были впредь руководствоваться архитекторы в сейсмических районах. Правила были так хорошо продуманы, что те строения, которые сооружались с их соблюдением, устояли при всех последующих землетрясениях, включая катастрофу 1908 года.

К сожалению, такие здания оказались лишь исключением, подтверждающим правило. Дома, построенные в Мессине в соответствии с нормами 1786 года, оказались в ничтожном меньшинстве. Ведь чтобы строить так, как полагалось, надо было отойти от рутины, а это было слишком высоким требованием для архитекторов Сицилии и Калабрии того времени. И они продолжали строить по старинке, идя проторенным путем. Вот почему число жертв землетрясения 1908 года достигло 100 тысяч.

КАТАСТРОФЫ НА ЖЕЛЕЗНОДО- РОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

КАТАСТРОФА НА ТРАНССИБЕ

Это случилось 3 июня 1989 года, в 22. 14 по московскому времени на 1710-м километре от Москвы, на перегоне Улу-Теляк — Оша Куйбышевской железной дороги. К этому месту, где железнодорожное полотно пересекает лесистую ложбину, с двух сторон приближались два пассажирских поезда: Новосибирск — Адлер и Адлер — Новосибирск. Когда составы поравнялись друг с другом, вдруг произошел мощный взрыв. Пламя мгновенно охватило вагоны. Часть их сбросило взрывной волной под откос.

Рядом с горящими составами из земли к небу бил еще один упругий факел. Как оказалось, это взорвался продуктопровод сжиженного газа, проходящий параллельно железнодорожному полотну примерно в 500 метрах от него.

Видимо, еще до подхода поездов в ложбине из-за утечки легких фракций в больших количествах скопились горючие газы (они тяжелее воздуха, и при прохождении составов произошел взрыв).

Во время взрыва и возникшего из-за него пожара пассажирские составы № 211 и 212 шли навстречу друг другу. Взрывной волной и огнем выбросило из колеи 14 вагонов, разрушило контактную сеть, повредило линию связи и железнодорожное полотно на протяжении нескольких сот

метров. Время было позднее (второй час ночи по местному времени), поэтому большинство пассажиров в этот трагический момент спали. Многих взрывной волной выбросило из вагонов.

За несколько часов пожар удалось потушить. Взрыв произошел из-за разрыва трубопровода Западная Сибирь — Урал неподалеку от железнодорожной станции Оша. По нему перегоняется сырье для химических заводов Куйбышева, Челябинска, Башкирии. Длина его составляет около 1860 километров.

По мнению специалистов, на данном участке происходила утечка сжиженного газа пропан-бутана. Здесь продуктопровод идет по горной местности. В течение определенного времени газ накапливался в двух глубоких ложбинах и по неизвестным причинам взорвался. Фронт взметнувшегося пламени составлял примерно 1,5—2 километра. 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 4—8 километров. Сообщения об этом поступили от населения около 21 часа по местному времени. Приблизительно тогда же 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.

По данным Министерства путей сообщения, в двух поездах находилось более тысячи человек. В результате аварии погиб-

ло несколько сот пассажиров. Почти каждый из сжавших в поездах пострадал от высокотемпературного огня, мощнейшего удара при крушении, токсикации ядовитыми газами, образовавшимися при возгорании внутренней обшивки вагонов. Даже одного из этих факторов вполне достаточно, чтобы уничтожить человека, а тут три сразу...

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КАТАСТРОФА В БАНГЛАДЕШ

16 января 1989 года в 25 километрах к северу от столицы Бангладеш Дакки произошла самая крупная железнодорожная катастрофа в истории страны. На отрезке железной дороги, соединяющей столицу с главным портом — городом Чипттагоном, столкнулись два пассажирских поезда.

«Мы слышали страшный грохот, — рассказывает местный житель, очевидец катастрофы, — и, повернув голову в сторону железнодорожного полотна, увидели взлетающие на высоту нескольких метров вагоны.»

Первым на место крушения прибыли солдаты из находившейся по соседству воинской части. По словам командовавшего ими офицера, «это был настоящий ад: искореженные вагоны, плач детей, стоны раненых...».

Число погибших составило более 120 человек, свыше 1000 раненых. Несколько десятков человек пропало без вести.

День 16 января был объявлен в Бангладеш днем национального траура. На место трагедии прибыл президент страны.

Он объявил, что семья каждого из погибших получит около трех тысяч долларов.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КАТАСТРОФА БЛИЗ СТАНЦИИ БОЛОГОЕ

16 августа 1988 года в 18 часов на перегоне между станциями Поплавенец и Березайка Октябрьской железной дороги произошла крупная катастрофа. Случилось это в 13 километрах от города Бологое. Пассажирский поезд № 159 «Аврора» следовал из Ленинграда в Москву. И вот на небольшом перегоне произошло крушение. С рельсов сошли 15 вагонов. Они оказались в кювете. Оставшиеся три и локомотив устояли на шпалах. Во время крушения в вагоне-ресторане возник сильный пожар. Огонь перебрósился на соседние вагоны. В пламени оказался почти весь состав.

К сожалению, пожарные машины, вышедшие из Бологого и Вышнего Волочка, не смогли быстро пробиться к горящим вагонам. Место оказалось болотистым. В пожарном поезде, подошедшем сюда, кончилась вода.

Когда, наконец, удалось справиться с бушевавшим пламенем, из Ленинграда самолетом доставили бригаду врачей. Помощь поступила и из соседних областей. В тот же вечер и ночь дополнительными поездами 557 пассажиров отправили в Москву.

106 пассажиров были госпитализированы. Погибло же 28 человек.

Тщательный разбор происшедшего показал, что причиной крушения поезда явилась неисправность пути. Состав шел по

неисправному участку со скоростью 150 км/ч, что и привело к крушению.

Материальный ущерб составил 420-450 миллионов рублей.

КАТАСТРОФА В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

9 июня 1989 года в Ростовской области на железнодорожном переезде рейсовый автобус столкнулся с пассажирским поездом. В результате 29 человек погибли на месте, 2 скончались по пути в больницу, 14 госпитализировано.

Это случилось в 16.29 на перегоне Каменское — Погорелово, на 1028-м километре пути. Автобусом ЛиАЗ управлял молодой водитель И.Кислов. Несмотря на сигналы флажков дежурной по переезду, он объехал автоматический шлагбаум и выехал на железнодорожное полотно прямо перед идущим на большой скорости поездом № 395 Адлер — Воронеж.

Машинист электропоезда Макаревич, заметив машину, включил систему экстренного торможения. Однако расстояние было слишком малым, и столкновения избежать не удалось.

ВЗРЫВ НА СТАНЦИИ АРЗАМАС

4 июня 1988 года на станции Арзамас-1 Горьковской железной дороги, в 9.30 произошла крупная авария. В момент подхода грузового поезда к станции раздался взрыв. Он был такой силы, что во многих домах, расположенных

от станции более чем на 2 километра, вылетели стекла. Тепловоз перевернуло и отбросило в сторону. Частично пострадало здание вокзала. Сильные разрушения получили старые деревянные жилые дома, производственные строения. Во многих местах начались небольшие пожары. Вагоны сошли в кювет, рельсы покорежило...

Конечно, никто не ожидал этого взрыва. В самом эпицентре его оказались грузовые и легковые автомашины, которые стояли у переезда. Их разбросало, словно пушинки. В результате аварии погиб 91 человек, сотни ранено.

Через 15-20 минут руководство местных властей прибыло на место аварии. Двадцатью пожарными машинами к 10 часам удалось погасить огонь. Полностью уничтожено 151 жилое строение, 250 зданий имеют среднюю и слабую степень разрушения. Без крова осталось 600 семей, это примерно 2800 человек.

По данным расследования, во взорвавшихся вагонах находились промышленные взрывчатые вещества, которые применяются при геологоразведочных работах и на других объектах. Эти вещества были загружены в три вагона — всего 117 тонн. Воронка, образовавшаяся после взрыва, оказалась глубиной 26 метров, диаметр ее составлял 53 метра. Взрывная волна разрушила постройки на расстоянии до 2 километров от места аварии.

В этой зоне пострадали в основном ветхие и очень старые строения. В больницу попало 229 раненых, за медицинской помощью обратилось свыше 700 человек.

Рассказывает один из пострадавших:

«Живу я примерно в 300 метрах от станции, на улице Чай-

ковского, 20. Во время аварии дома были жена и пятилетняя дочь, которая смотрела телевизор. В момент взрыва рухнул потолок, и они еле успели выбежать на улицу. От дома остались одни стены».

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ КАТАСТРОФЫ, ПОСЛЕДСТВИЯ ГОЛОДА, ТРАГЕДИИ НА РЫБАЛКЕ, НА ФУТБОЛЬНЫХ МАТЧАХ И ДРУГИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

ДВЕ КАТАСТРОФЫ В КАМЕРУНЕ

21 августа 1986 года в Камеруне произошла страшная природная катастрофа: внезапно вырвавшееся из озера Ниос облако удушливого газа покрыло площадь более 25 квадратных километров, погубив 1746 жителей округа и свыше 20 000 голов домашнего скота.

Озеро Ниос — одно из озер, расположенных по линии вулканической гряды, протянувшейся на 700 километров по территории Камеруна и затем на 1400 километров — под водами Атлантики. Эта гряда, которую местные жители называют «Колесницей богов», возникла в результате сейсмических катаклизмов, происходивших около 10 миллионов 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 «Колесницы богов» с ее озерами относится к зоне повышенной и в последние годы возрастающей сейсмической активности, что увеличивает вероятность новых крупномасштабных катастроф в этом ре-

гионе. Опасность вполне реальна. Выброс газа на озере Ниос не первый.

14 августа 1984 года южнее его, на озере Монун, произошло такое же мгновенное выделение газа, и 37 человек, оказавшиеся неподалеку, погибли. Хотя и в значительно меньшем объеме, но продолжаются выбросы газа из озера Ниос. При этом едва не погибли находившиеся на побережье французский геолог Р.-М. Шаврие и ее спутники, избегнувшие гибели благодаря тому, что успели взобраться на вершину одного из окружающих озеро холмов. Обоснованы 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 с его 24 тысячами населения. Поэтому важно определить причины происшедшей на озере Ниос катастрофы, чтобы предложить прогноз, 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 (углекислого газа). Данный случай в некоторой степени аналогичен тому, что бывает в так называемых «собачьих пещерах», где в скапливающемся на полу небольшом слое вдвое более тяжелой, чем атмосферный воздух, двуокиси углерода гибнут собаки и другие мелкие животные, а люди чувствуют себя совершенно свободно, так как дышат чистой атмосферой, расположенной над углекислым газом. В округе озера Ниос, по-видимому, образовался настолько большой слой двуокиси углерода, что погибли и накрытые им люди. В то же время остались живы, например, женщины и дети, находившиеся на втором этаже местного родильного дома.

О причинах выброса газа со дна озера в печати высказываются различные мнения. Они сводятся в основном к тому, что двуокись углерода либо образовалась в результате какой-то химической реакции или вырвалась из «газовой ловушки», либо произошел мгновенный фазовый переход из конденсированного в придонной воде озера состояния в фазу свободного газа.

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 штреткам, засыпает и душит шахтеров.

Теорий, объясняющих эти явления, много, и, следовательно, нет общепринятой и «всеобъясняющей». Но во всех современных теориях учитывается совместное действие четырех основных природных факторов: 1) насыщенность угольного пласта газом; 2) давление вмещающих угольный пласт пород; 3) особая структура угля в том месте, где происходит выброс; 4) 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 растворяются в каменном угле, образуя твердые растворы.

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 напряженности 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 напряжений в выбросоопасных угольных пластах. Такие небольшие взрывы провоцируют выбросы угля и газа, после чего пласт достаточно надолго становится безопасным. Горняки прибегают к сотрясательному взрыванию с неохотой, лишь в крайних случаях, потому что при этом происходят большие вывалы угля и породы, после чего крепить горные выработки очень трудно.

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

КРУПНЕЙШАЯ В ИСТОРИИ США ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТАСТРОФА

Она произошла с танкером «Экссон-валтисс» в прибрежных водах Аляски. Из него вытекла нефть. Этот танкер сел на риф 24 марта 1989 года. Танкер был снят с подводного рифа и отбуксирован на ремонт. Капитану танкера было предъявлено обвинение в нарушении правил судовождения, в том числе в нахождении на служебном посту в

нетрезвом состоянии. Выяснилось, что одна из причин аварии — неумелое обращение экипажа с навигационной автоматикой.

Капитан Джон Хейзелвуд, покидая мостик, включил судовой автопилот. Позднее, когда по его указанию помощник капитана дважды пытался изменить курс, автопилот не допустил переключения рулевого механизма. Девяносто секунд, которые ушли на то, чтобы на мостике поняли, в чем дело, оказались роковыми. Огромный танкер — его длина свыше 300 метров — уже после поворота рулей по инерции продолжал движение в сторону фарватера, наткнулся на подводные камни и получил в днище восемь пробоин.

В резервуарах танкера находилось 53 миллиона галлонов сырой нефти. Более 11 миллионов галлонов нефти, вылившейся из танкера, загрязнили свыше 2600 квадратных миль морской акватории, 800 миль побережья. Погибли тысячи птиц и морских животных. Катастрофа усугубилась тем, что нефть разлилась на огромной площади, и ее не удалось разогнать с помощью специальных химических бомб, сбрасываемых с воздуха.

УЖАСАЮЩИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ГОЛОДА В СОВЕТСКОЙ РОССИИ

Россия знала много голодных лет, но самые ужасные из них пришлись на годы Советской власти. В 1921 году голод охватил 25 хлебопроизводящих губерний Поволжья, Дона, Северного Кавказа и Украины. Ослабленные годами бедствий и разорений в годы гражданской войны крестьянские хозяйства не смогли противостоять засухе и неурожаю. 6 миллионов крестьянских хозяйств фактически вышли из

строю. Голод сопровождался вспышками эпидемий тифа, малярии и др. Убыль населения в стране составила, по некоторым оценкам, около 8 миллионов (почти 6% населения). Тысячи людей бежали из пораженных бедствием районов. Голод в Советской России 1921—1922 годов известен как один из самых опустошительных в мировой истории.

Борьба с голодом, пожалуй, тоже впервые в истории, велась как широкая государственная кампания. Были мобилизованы все учреждения, предприятия, кооперативные, профсоюзные, молодежные организации, Красная Армия, образована Центральная комиссия помощи голодающим — Помгол. Широкое участие в борьбе с голодом в России приняли международные организации, в частности такие, как Межрабпом (специальная организация, созданная Коминтерном) и американская благотворительная организация ARA (American Relief Administration). В голодающие районы непрерывно шли эшелоны с продовольствием, лекарствами, медикаментами. Чтобы помочь голодающим, государство пошло даже на изъятие церковных ценностей, причем данное мероприятие было проведено таким образом, что обострило давно, со времени революции, тлеющий конфликт между властью и церковью. Несмотря на ужасающие последствия голода, в результате принятых мер в 1922 году все же удалось засеять 75% посевных площадей в пострадавших районах.

1932 год в СССР не был неурожайным, наблюдалось лишь некоторое снижение сбора зерновых вследствие неблагоприятных погодных условий. В ряде районов выполнить намеченный план хлебозаготовок не удалось. Это вызвало неистовый гнев руководства, и прежде всего Сталина, ввиду явно обозначившихся трудностей в снабжении городов и наращивании внешней торговли. Для проведения хлебозаготовок были созданы чрезвычайные комиссии, которые вы-

гребали, что называется, «под метелку» зерно в колхозных амбарах, включая семенные фонды, в таких хлебных районах, как Украина, Северный Кавказ, Поволжье. Впервые в истории страны в отсутствие неурожая разразился голод. До недавнего времени его обстоятельства тщательно скрывались и циркулировали только на уровне слухов.

Правду о трагических событиях из недавнего прошлого Украины — голоде 1932—1933 годов, унесшем миллионы жизней, поведали наконец подлинные архивные документы.

Документы свидетельствуют, что непосредственной причиной голода в начале 30-х годов в республике стало принудительное, с широким применением репрессий проведение пагубной для крестьянства хлебозаготовительной политики. Уже зимой 1931—1932 годов на Украине сложилось тяжелое положение с продовольствием. Весной в десятках сельских районов начался настоящий голод. Несмотря на это, сталинское руководство усилило давление на республиканские партийные и государственные органы с целью увеличения поставок хлеба. Документально доказано, что украинское руководство не смогло противостоять диктату и фактически проводило политику, обернувшуюся для украинского народа многочисленными жертвами.

ЦК КП(б)У и Совнарком УССР приняли постановление, в котором главная ставка в хлебозаготовках делалась на административно-репрессивные методы. Срочно были созданы разъездные судебные сессии, специальные комиссии — так называемые «четверки». К хлебозаготовкам привлечены органы юстиции, прокуратуры, государственной безопасности. За «попустительство кулацкому саботажу» были арестованы и осуждены тысячи председателей, членов правления колхозов, специалистов, партийных и советских работни-

ков. Но, несмотря на репрессивные меры, даже сниженные плановые задания республикой не выполнялись.

В этих условиях руководство прибегло к изъятию семенных, фуражных и продовольственных фондов в счет хлебозаготовок, что стало фатальным для населения республики.

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

Число умерших от голода оценивается по-разному: от 3 до 10 миллионов человек. Даже если близка к истине первая цифра, которая, кстати, подтверждается демографическими расчетами, масштабы голода выглядят катастрофически. Трагедия состояла в том, что официально голод в стране не признавался. Толпы людей, заполнявших вокзалы, словно призраки, скитавшиеся в поисках пропитания и подаяния, считались париями общества, кулаками, которые, как сообщалось в печати, «в целях борьбы с Советской властью нарочно голодали и умирали назло ей». Все же в порядке успокоения общественного мнения было расстреляно 10 руководителей Наркомзема якобы за организацию голода в стране.

ДРАМА НА РЫБАЛКЕ

Утро 13 марта 1995 года в Калининградской области в России выдалось тихим и солнечным. Местные любители подледной рыбалки, возбужденные результатом прошедшего накануне чемпионата по этому виду спорта, потянулись на берег Куршского залива (Балтийское море). Учитывая весеннее потепление, фанаты подледной рыбал-

ки были уверены, что выйдут на лед в последний раз в этом сезоне. Словом, уди — не хочу.

Однако к полудню ветер усилился, заморосил дождик. В 13 часов на десятки километров вдоль берега по льду пролегла трещина. Всего за несколько минут льдина площадью несколько квадратных километров, дрейфуя в сторону Литвы, отодвинулась от суши на десятки километров. К этому моменту отрезанными от земли оказались более пятисот человек.

Сначала рыбаки ничего не замечали. Подозрение возникло только тогда, когда поплавки начало затягивать под лед. Наиболее решительные тут же скинули одежду и добрались до берега вплавь. Но большинство предпочло остаться на месте. Многие рыбаки, опрошенные спустя некоторое время, рассказали о своей уверенности в том, что к ним скоро придет помощь. Тем не менее помощь запаздывала. Мокрые, по нескольку раз проваливавшиеся под лед люди, получили ее от официальных властей только в половине седьмого вечера.

На следующий день спасением занимались три экипажа вертолетов — и все. Зато отличились добровольцы из местных жителей. Имея в распоряжении всего пять лодок — две с моторами и три весельных, они при сильном ветре сделали десятки рейсов, каждый из которых занимал не менее часа. Только эти люди смогли организовать спасение гибнущих. Снимая со льдины по нескольку десятков человек, они отвозили их к себе домой.

Всю ночь с 13 на 14 марта шел дождь, дул сильный ветер. Огромный ледяной массив ломался на мелкие кусочки. Люди, одетые в тяжелые одежды, тонули.

По официальным данным, погиб 51 человек. Депутат областной Думы В. Ржевский, который занялся расследованием этого дела, утверждает, что в ту ночь утонуло не менее 80 человек, и даже предоставил список с фамилиями и адресами. Плюс к тому — сотни раненых и обмороженных. Такова ужасная цена безобидного занятия.

К ЧЕМУ ПРИВОДЯТ ФУТБОЛЬНЫЕ СТРАСТИ

Это случилось в Москве 20 октября 1982 года на стадионе в Лужниках. В тот день проходил футбольный матч на кубок УЕФА между московским «Спартаком» и голландским «Хаарлемом». Назначение его на конец октября не было чем-то исключительным. Это вполне футбольное время. Был выпущен полный комплект билетов — 82 тысячи. Но накануне игры прошел сильный снег с дождем, и в день встречи температура опустилась до 10 градусов. Администрация стадиона организовала расчистку трибун от снега и льда. Весь стадион убрать не удалось, да в этом и не было необходимости. Продали всего 16 000 билетов.

Трибуна «С», на которой произошла трагедия, вмещает 23 тысячи зрителей. Работала и трибуна «А», где разместились 3—4 тысячи человек. «С» просто ближе к метро, и поэтому зрители сами шли туда. Обстановка на трибунах, судя по показаниям многочисленных свидетелей, была напряженной. Многие зрители были хорошо «согреты» спиртным. Публика вела себя, мягко говоря, вольно. На милиционеров летели льдышки, а иногда и бутылки. 150 человек, особенно буйных, были доставлены в комнаты милиции.

Матч подходил к концу. Счет был 1:0 в пользу «Спартака», и вскоре, как это всегда бывает, народ потянулся к выходу. Были открыты все выходы с двух работающих трибун. Но основная масса людей двинулась по одному лестничному маршу. Люди замерзли, многие были легко одеты, всем хотелось быстрее попасть в метро...

Поток плотно прижатых друг к другу людей двигался вниз по лестнице. И вдруг началась давка. Народу было столько, что, когда произошел завал, металлические перила выгнулись под давлением человеческих тел. Люди попадали вниз, и это многих спасло от гибели.

Очевидцы утверждали, что на последних ступеньках упала девушка, ей пытались помочь подняться, но сзади напирал народ. Передние падали, на них давила огромная масса идущих.

Некоторые утверждают, что ситуацию обострил гол, забитый на последней минуте. Мяч, забитый «Спартакoм», не усугубил положение, а, пожалуй, даже облегчил его. Многие зрители, только выходявшие из многочисленных люков первого этажа стадиона на галерею, кинулись назад и тем самым ослабили напор на уже идущих по лестничному маршу.

Внизу, в спрессованной массе людей, при давке можно было разве что повернуть голову, но никак не развернуться. К тому же юные болельщики, которые оказались в первых рядах колонны, шли плотными шеренгами, сцепившись руками...

Итог трагедии ужасен: 66 погибших, 61 человек ранен.

ФУТБОЛЬНАЯ ТРАГЕДИЯ НА СТАДИОНЕ В ШЕФФИЛДЕ

15 апреля 1989 года. Беды такого масштаба на футбольных стадионах Британии, подарившей миру этот замечательный вид спорта, еще не бывало. Она воспринимается там как настоящая национальная трагедия.

На шеффилдском стадионе Хиллсборо разыгрывался полуфинал Кубка британской футбольной ассоциации — встречались популярные команды «Ливерпуль» и «Ноттингем-форест». Сыграли они пять минут — матч был прерван.

Установлено, что у входа в сектор, который был выделен для зрителей Ливерпуля, собралось 2-3 тысячи зрителей. Говорят, что в основном это были безбилетники. Полиция решила открыть ворота, чтобы без эксцессов пропустить толпу на стоячие места. Впрочем, есть и другие версии.

Грэхем Келли, главный администратор футбольной ассоциации, заявил: «Высказывается предположение, что ворота были открыты. Так я утверждаю, что они были сметены.»

Как бы там ни было, человеческий поток устремился вперед, сметая все, что возникало у него на пути. В результате многие болельщики оказались прижатыми к металлической ограде, отделяющей поле от трибун. Люди задыхались, падали, получали увечья.

Игру остановили. Чтобы ослабить давку, полицейские открыли дверцу в ограде. Узкий шлюз мало чем разрядил обстановку. Люди хотели выбраться на поле, на простор, и давка только усилилась. Оперативно сработавшей «скорой» досталось тяжкое дело. Даже с помощью добровольцев не сразу удалось вытащить раненых из плотной человеческой массы.

Устрашающие сцены, разыгравшиеся на стадионе, целый день показывало местное телевидение. Пьяные болельщики обшаривали трупы зрителей, насмерть задавленных на стадионе, нападали на полицейских, которые пытались оказать помощь пострадавшим:

Газета «Дейли экспресс» цитирует члена парламента, консерватора Ирвина Пэтника:

«Я разговаривал со многими полицейскими. Они сказали мне, что их продвижению препятствовали, их оскорбляли, били кулаками. У них нет никакой причины, чтобы лгать. Я сам видел следы избиений на их лицах. Необходимо ответить на один важный вопрос: в какой степени алкоголь замешан во всем этом ужасном деле?»

108 погибших, 200 раненых, 70 человек госпитализированы в тяжелом состоянии — вот страшная цена дикости толпы, подогретой алкоголем.

1628 Г. 10 АВГУСТА. КАК ПОГИБ ОДИН ИЗ КРУПНЕЙШИХ КОРАБЛЕЙ «ПАРУСНОГО ВЕКА»

Это был один из крупнейших кораблей «парусного века». Густав II Адольф из династии Ваза не оставлял мысли о господстве Швеции на море и повелел заложить на стокгольмской верфи гигантский фрегат — флагман королевского флота, которому дали название «Ваза».

По расчетам, этот корабль водоизмещением несколько больше 1300 тонн, при общей площади парусов около 1200 квадратных метров должен был по скорости превзой-

ти все известные тогда военные суда подобного типа — нидерландские, испанские, английские. Высшее командование установило число членов экипажа — 137 человек. «Ваза» должен был принять на борт и «морскую пехоту» — 300 солдат.

«Ваза» был вооружен 64 бронзовыми пушками, которые стреляли круглыми и цепными ядрами, ядрами с пиками, зажигательными бомбами. Были среди них и тяжелые орудия, заряды которых состояли из маленьких пуль и железного лома.

Наступил погожий день 10 августа 1628 года. «Ваза», полностью построенный и оснащенный, стоял у набережной напротив королевского дворца. Тысячи и тысячи горожан собрались на праздничное торжество: новый флагман королевского флота отправлялся в свое первое плавание.

«Ваза» поражал зрителей своими размерами: он простирался в длину на 70 метров, включая бушприт. Корма поднималась почти на 20 метров. От киля до клотика было около 50 метров.

Когда все уже было готово к отплытию, на борт судна поднялись священники и осыятили его. После того, как они сошли на берег, капитан Сефринг Ханссон приказал отдать швартовы, и корабль со всеми поднятыми парусами плавно вышел на середину акватории порта. С берега доносились приветственные крики, пожелания счастливого плавания; люди махали шляпами, платками. Еще играла музыка...

И вдруг от первого же, совсем несильного порыва ветра, донесшегося с открытого моря, «Ваза» резко накренился... Вода хлынула через нижние пушечные порты, и на глазах

у всех судно со стоящими парусами пошло ко дну. Не спасся ни один человек...

Густав-Адольф приказал немедленно арестовать мастеров, руководивших строительством «Вазы», и адмирала, в ведении которого находились военные верфи.

Но что могли они объяснить? Судно сооружалось в полном соответствии с проектом, чертежами. Но был ли совершенным и правильным сам проект?.. Некоторые из судостроителей утверждали, что расчеты корабля были сделаны неверно. Он не имел достаточной остойчивости.

Судебный процесс закончился безрезультатно.

Точные причины катастрофы остались неизвестными, никто не был осужден, хотя адмирал, о котором шла речь, подвергся наказанию по службе.

В Стокгольме был объявлен траур. В церквях служили заупокойные мессы по погибшим. (Кроме членов экипажа на борту «Вазы» находились их жены и дети — всего около тридцати человек.)

В XVI столетии не раз пытались поднять судно, затонувшее на глубине 32 метров, но без успеха. Плавучая братская могила, возникшая, в сущности, на территории и в пределах шведской столицы, оставалась недосыгаемой. Лишь спустя три с половиной десятилетия, в 1664 году, шведу фон Трейлебену удалось поднять большую часть пушек «Вазы» — 53 орудия.

Минули семнадцатый век, восемнадцатый, девятнадцатый... Местоположение «Вазы» было забыто, а сам факт его гибели стал в один ряд со многими другими историческими со-

бытиями, которые ушли в прошлое и сделались достоянием хроник, не более. Но вот в конце 40-х годов нашего столетия нашелся человек, который поставил своей целью отыскать место, где покоится корабль «Ваза», и поднять его.

Этим человеком был инженер, офицер Андерс Франсен. Год за годом выходил он на своем катере и делал промеры, исследуя предполагаемое место гибели судна. Вся его экспедиция — это он сам и кое-какие весьма несложные приборы. Призывы энтузиаста и обращения к властям с просьбой о помощи оставались без ответа. Считалось, что за три с лишним века, прошедших с момента гибели корабля, он давным-давно уничтожен бурями и останки его занесены илом.

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

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

В апреле 1961 года многотысячная толпа огласила воздух приветствиями — из воды показался корпус фрегата, пролежавшего на дне 333 года.

Катер прошел под мостами, обогнул один остров, затем другой, третий и причалил неподалеку от трех параллеле-

пипедов, один из которых стоял прямо на воде залива. И в нем, как в огромном эллинге, стоял красавец «Ваза».

Он действительно огромен и поражает воображение даже современного человека. Его ребра-шпангоуты и соединяющие их бимсы, его килевые крепления сделаны из мощных брусьев, а обшивка выглядит так, как если бы ее поставили совсем недавно. По всему обводу судна сделана наружная галерея, где могут проходить зрители, чтобы обозреть судно со всех сторон. Видно, как стекают ручейки с влажного потемневшего дерева. Это делается потому, что на воздухе при высушивании дерево от внутреннего натяжения могло бы потрескаться и вызвать общее разрушение корпуса. Высушивание происходит постепенно, очень медленно. Одновременно идет процесс пропитывания всех деревянных частей корабля особым, предохраняющим от гниения составом.

Больше всего пострадало кованое железо, испорченное ржавчиной. Но в общем вода в почти полной неприкосновенности сохранила то, что пролежало на дне бухты 33 десятилетия, — изделия из кожи, ткани, золота, серебра, меди, бронзы, чугуна, даже дерева, всего двадцать четыре тысячи предметов. Достаточно сказать, что даже шесть 150-литровых бочек пороха вполне могли быть использованы после просушки по назначению. Обнаружились также кое-какие книги, судовые журналы, Библия, документы, письма.

А гид продолжает неторопливое объяснение... Вот там хранились паруса, блоки, снасти, весла, запасная древесина и другие материалы на случай починки... А тут стояла грот-матча, за которой помещалась плотницкая мастерская. В трюме, где прохладно, хранили продовольствие, кухонную посуду. Там же размещался и камбуз. По соседству с камбузом, в другом отделении, держали балласт, якорные тросы, крюйт-камера, где лежал порох, тоже в этом трюме.

Корабль был великолепен — на украшение королевского фрегата казна отпустила золото не скупясь. Корма и нос — особенно корма! — имели свыше 700 резных позолоченных скульптур. Офицерские помещения, находившиеся на всех пяти палубах кормовой части, были сплошь покрыты резьбой, как снаружи, так местами и изнутри.

Для остального экипажа никакого комфорта не полагалось. Матросы спали прямо на досках. Кстати, манекены матросов «Вазы» одеты в одежду, найденную при археологической очистке поднятого корабля. Увы, к одежде история оказалась милостивей, чем к памяти тех, кто носил ее... Имена только шести членов команды «Вазы» удалось установить исследователям. А ведь погибло около 170 человек...

САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПОЖАР В ИСТОРИИ ТУРИСТИЧЕСКОГО БИЗНЕСА В ЕГИПТЕ

Событие произошло в начале марта 1990 года в отеле высшей категории «Шератон Гелиополис» в Каире. Обрушившиеся в бушевавшем пламени перекрытия гостиницы образовали непреодолимые для спасателей завалы. Пока официально считается, что погибли 17 человек, многих из которых так и не удалось узнать, более 50 изувечены.

Сам отель, находящийся в самом начале шоссе из международного аэропорта в Каир, (вернее, то, что от него осталось), произвел на публику гнетущее впечатление. Египетские следственные органы исключили из возможных причин пожара злой умысел. По однозначным утверждениям очевидцев, огонь вышел из-под надзора в стилизованном «восточном шатре», в обширном холле гостиницы. Материал, из которого был изготовлен шатер, оказался легко вос-

пламеняющимся, из-за чего огонь быстро набрал силу и распространился на другие помещения. Самый печальный факт — это несомненно то, что в пятизвездочном отеле не оказалось никакой автоматической защиты от огня.

Как случилось, что при строительстве отеля не были учтены элементарные правила противопожарной защиты и ни один человек из персонала гостиницы не был обучен действиям в случае пожара? Многие считают, что произошло это потому, что в условиях туристического бума при строительстве гостиницы возобладал принцип «числом поболее, ценою подешевле».

САМАЯ СТРАШНАЯ ТРАГЕДИЯ В ИСТОРИИ МЕТРОПОЛИТЕНА

Страшный пожар в бакинской подземке унес почти триста жизней. Трагедия, случившаяся здесь субботним вечером 28 октября 1995 года, является, по оценкам экспертов, самой страшной в истории мирового метрополитена. Официальная статистика ужасает: 286 человек погибли, среди них 28 детей, 269 получили различные поражения, 69 госпитализированы. Напомним, что до сих пор наиболее крупными в истории метро считались пожары в Париже в 1903 году, когда погибли 80 человек, и в Лондоне 18 ноября 1987 года, где брошенный на эскалатор окуроч стоил жизни тридцати одному 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. Ваго-

ны в считанные минуты охватило пламя, образовав огненную ловушку. Началась страшная паника. Люди выбивали окна и двери, бросались в тоннель, чтобы добраться до находившейся в нескольких метрах станции «Нариманов». Оставшиеся в живых до сих пор ощущают во рту едкий привкус дыма.

Медики утверждают, что именно удушье стало причиной смерти большинства людей. Лишь очень немногие получили ожоги, некоторые погибли от того, что их затоптала обезумевшая толпа. В основном это были дети, женщины и старики. Люди гибли целыми семьями.

Спасателям пришлось шесть часов добираться до шести вагонов, объятых пламенем. Трое спасателей также погибли.

Президент страны Г. Алиев распорядился похоронить всех погибших за счет государства, а их семьям выделить по одному миллиону манатов за каждого погибшего.

Бакинское метро побило все рекорды по количеству жертв. Дважды оно становилось объектом террористических актов, в результате которых погибли 28 человек и 60 получили ранения.

Председатель правительственной комиссии по расследованию аварии, первый вице-премьер Азербайджана Аббасов заявил, что главной причиной случившегося была «устаревшая система метро, оставшаяся в наследство от советской эпохи. В советские времена не очень-то заботились о безопасности пассажиров, и поэтому типовые электрички, гоняющие по тоннелям на всем пространстве бывшего СССР, не снабжены надлежащей системой безопасности. В бакинском метро ездят такие развалюхи, в которые просто страшно садиться.»

Пожар произошел на участке, где дважды уже случалось самовозгорание кабеля. Тогда, к счастью, обошлось без человеческих жертв.

АВАРИЯ НА «АЛЬФА-ПАЙПЕР»

По Лондонскому радио объявили, что по телефону 649-666 можно узнать о судьбе тех, кто добывал нефть на платформе «Альфа-Пайпер» в Северном море до страшной беды, случившейся в ночь на 7 июля 1988 года. Там, в Северном море, на расстоянии 120 миль к северо-востоку от Абертина, работали 232 нефтяника. Более 160 из них пока считаются пропавшими без вести. Скорее всего, они погибли.

Что же произошло на «Альфа-Пайпер» компании «Оксидентал Петролеум»?

От неожиданного взрыва возник пожар, платформа раскололась. Те, кто успел выбежать из помещения, бросились в море, спасаясь от настоящего ада. С платформы в момент пожара кто-то все же успел передать в эфир: «Вся радиорубка в огне, мы покидаем платформу... Боже, нам надо выбираться отсюда... Уже не осталось времени, надо выбираться отсюда...»

«Альфа-Пайпер» — одна из старейших британских платформ в Северном море. Срок ее действия подходил к концу, поскольку запасы нефти в подводном месторождении уже истощались. Платформа была сдана в эксплуатацию в декабре 1976 года. Ее строительство обошлось тогда в 530 млн фунтов стерлингов. Среди персонала платформы находились в основном британцы, но были и канад-

цы, американцы, граждане некоторых западно-европейских стран.

ТРАГЕДИЯ НА ШАХТЕ

Крупнейшая в истории Кузбасса трагедия на шахте «Первомайская» произошла 5 сентября 1995 года. Она унесла пятнадцать жизней. Тридцатилетний Юрий Гаманюк и совсем еще мальчишка, практикант Вячеслав Суркин, чудом избежали смерти. Услышав взрыв, Гаманюк среагировал мгновенно — включил «самоспасатель» — банку с кислородом и стал пробираться к стволу шахты. За ним последовал Вячеслав Суркин. После взрыва сразу же отключился вентилятор, и шахтеры пробирались к стволу практически на ощупь: поднялась пыль, в 30 сантиметрах ничего не было видно. У Вячеслава слетел нагубник, дышать стало нечем. Парнишка наглотался углекислого газа, «поплыл». Юрию удалось растормошить практиканта. За каких-нибудь 30 метров до ствола Вячеслав остановился. К счастью, в эту минуту подоспели спасатели. Парнишка отделался переломом челюсти, руки, травмой головы, Юрий Гаманюк — царапинами на лбу и руках. Да еще было легкое отравление газом. Правда, он никак не мог отойти от шока. «Сначала было очень страшно, даже спать не мог, — рассказывает Юрий, — все представлял всякие кошмары. Даже появилась мысль, не бросить ли все к черту. Но куда идти? Я на шахте уже десять лет проработал. Да, жизнь бьет. Ну, отдохну с недельку, потом опять буду работать...»

Государственная комиссия, которую возглавил министр топлива и энергетики России Юрий Шафраник, предложила несколько версий случившегося. Первая — воспламенение метана при проведении взрывных работ: они начались в

5.30 в роковой понедельник, а уже в 5.54 раздался взрыв. Вторая версия — взрыв метана при включении электроэнергии. Третья версия — курение. В шахте были найдены сигареты и зажигалки.

ВУЛКАНЫ, НАВОДНЕНИЯ, ЦУНАМИ, СМЕРЧИ

ГИБЕЛЬ ПОМПЕЙ

Побережье Неаполитанского залива, окаймленного на северо-западе островами Искья и Прочида и холмами Флегрейских (Пылающих) полей, горой Соммой к северо-востоку от залива и горами Соррентского полуострова и островом Капри на юго-востоке, с древних времен было заманчивым местом для поселений.

Благодатный климат, плодородные земли, лазурное море с его дарами, торговые морские пути и дороги в Рим, на восток и юг Апеннинского полуострова — все привлекало сюда людей. Они селились на побережье, создавая города и поселки. Так возникли Неаполь, Геркуланум, Помпеи, Стабин и др.

Строители и архитекторы возводили дома, дворцы, храмы, театры. Художники и скульпторы украшали стены зданий дивными фресками, а площади и дворцы — статуями. Резчики вырезали прелестные камеи, и это искусство сохранилось здесь до наших дней. Врачи лечили зубы при помощи инструментов, мало отличающихся от современных, а ткачи изготавливали разнообразные ткани, нередко такие тонкие, что они были прозрачны, подобно струям воды в чистом горном ручье. Садовники разводили сады и выращивали виноград, а земледельцы обрабатывали землю и плоды своего труда вывозили для продажи в города и поселки.

Жители Неаполитанского побережья еще помнили, что на вершине горы Соммы, в заросшей лесом, открытой к югу чашеобразной впадине, примерно 150 лет тому назад скрывался вождь восставших рабов Спартак, но они забыли, что эта гора является вулканом.

Люди не ожидали каких-либо особых неприятностей со стороны Соммы, несмотря на то что 16 лет назад, а именно в 63 году, произошло сильное землетрясение, принесшее большие разрушения. По представлениям жителей, это змей, живущий в глубинах земли, проснулся и стал извиваться, вызвав ее колебание. Население, однако, принялось энергично восстанавливать разрушенное, и вскоре города залечили свои раны.

Наступило 24 августа 79 года — день, ознаменовавшийся землетрясениями. Из впадины на вершине Соммы, словно высокий ствол с расходящимися в стороны ветвями, поднялось белое с грязно-темными пятнами облако, затем ставшее совсем черным. Водяные пары и другие газы с огромной силой выбрасывали пыль, песок, обломки камней, которые рассеивались в разные стороны, но главная масса более мелких частиц передвигалась в южном направлении. Непрерывные выбросы их сопровождались громом, молниями, а затем и сильным ливнем, преимущественно на западном склоне горы. Черное облако разрасталось, и дома на мысе Мизено (расположенном у входа в Неаполитанский залив, где жил в то время Плиний Младший, оставивший первый письменный документ очевидца о вулканическом извержении) качались от частых продолжительных толчков: казалось, что они сдвинулись со своих мест и ходуном ходят взад и вперед. С неба падали куски пемзы, легкие и пористые.

«Был уже первый час (по современному исчислению 5 часов утра) ... Здания вокруг тряслись — мы были на откры-

том месте, но в темноте, и было очень страшно, что они рухнут. Тогда, наконец, решились мы выйти из города; за нами шла потрясенная толпа... Огромное количество людей теснило нас и толкало вперед. Выйдя за город, мы остановились. Тут случилось с нами много диковинного и много ужасного. Повозки, которые мы распорядились отправить вперед, находясь на совершенно ровном месте, кидало из стороны в сторону, хотя их и подпирали камнями. Мы видели, как море втягивается в себя же; земля, сотрясаясь, как бы отталкивала его от себя. Берег, несомненно, выдвигался вперед; много морских животных застряло на сухом песке. С другой стороны, в черной страшной грозовой туче вспыхивали и перебежали огненные зигзаги, и она раскалывалась длинными полосами пламени, похожими на молнии, но большими...

Немного спустя, туча стала спускаться на землю, покрыла море... Стал падать пепел, пока еще редкий; оглянувшись, я увидел, как на нас надвигается густой мрак, который, подобно потоку, разливался вслед за нами по земле. «Свернем, — сказал я, — пока видно, чтобы не растянуться по дороге и чтобы нас не растоптали в потемках наши спутники». Едва мы приняли это решение, как наступила темнота, не такая, как в безлунную или облачную ночь, а какая бывает в закрытом помещении, когда потушен огонь. Слышны были женские вопли, детский писк и крики мужчин: одни звали родителей, другие — детей, третьи — жен или мужей, силясь распознать их по голосам... некоторые в страхе перед смертью молились о смерти; многие воздевали руки к богам, но большинство утверждало, что богов нигде больше нет и что для мира настала последняя вечная ночь. Не было недостатка в людях, которые увеличивали подлинную опасность страшными выдумками... Пепел посыпался частым тяжелым дождем. Мы все время вставляли и стряхивали его; иначе нас закрыло бы и раздавило под

его тяжестью... Мрак, наконец, стал рассеиваться... Глазам еще трепетавших людей все представилось изменившимся: все было засыпано, словно снегом, глубоким пеплом... Землетрясение продолжалось...»

А в то же время на Помпеи, расположенные в 10 километрах к юго-востоку от вершины Соммы, сыпался и сыпался вулканический пепел с мелкими камешками. Жители города в ужасе не знали, что делать — сидеть ли дома или бежать. Большинство все же бросились бежать — одни в сторону моря, пытаясь спастись на лодках и судах, другие — по дорогам на юг и восток.

Люди бежали, задыхались, падали и умирали в страшных конвульсиях, о чем свидетельствуют гипсовые слепки людей и собак.

Жители, оставшиеся в городе, погибли, засыпанные камнями и пеплом. Улицы Помпей покрыла 7—8-метровая толща камней, песка и пыли, огромные массы которых вновь образовали во впадине Соммы конус, называемый Везувиум. (Во время этого извержения под грязевыми потоками и отложениями раскаленной тучи исчез город Геркуланум и погибла залитая лавой Стабия.)

Люди вскоре забыли о существовании Помпей, и лишь через полторы тысячи лет археологические находки помогли обнаружить город и воскресить трагические события. С 1748 года, когда начались систематические раскопки, и по настоящее время откопано более 3/4 города. Можно предположить, что из 25 000 его жителей погибло около 1500—2000, но более точная цифра будет названа только после окончания работ.

1883 Г. 26 АВГУСТА. ВЗРЫВ КРАКАТАУ

Зондский архипелаг до извержения представлял собой небольшой архипелаг островов, самым крупным из которых был Кракатау размером 9X5 км. Он состоял из трех сросшихся кратеров: Раката (800 м) на юге, Данан (450 м) в центре, Пербуатан (120 м) в северной части острова. Северо-западнее находился еще один, меньший по размерам остров, известный под названием Ферлейтен (Пустынный), а к востоку — остров Ланг (Длинный) и несколько совсем небольших островов. Весь архипелаг представлял собой остатки вулкана высотой около 2 тыс. метров, разрушенного еще в доисторические времена.

Острова были пустынные, лишь иногда туда заезжали рыбаки с острова Суматра. Первые наблюдения за извержениями были сделаны с кораблей, плывших по Зондскому проливу. 20 мая экипаж германского военного судна «Елизавета» заметил грибообразное облако, выходящее из кратера; оно достигало в высоту 11 тыс. метров. Несмотря на то, что до Кракатау было еще далеко, пепел сыпался на палубу судна.

27 мая Кракатау осмотрели некоторые жители Батавии. Оказалось, что в середине древнего кольцевого кратера Пербуатана каждые 5—10 минут повторялись взрывы, столбы паров и пепла поднимались до 2—3 тыс. метров. Деревья были обсыпаны пемзой, словно снегом.

В следующие дни сила извержения несколько ослабла. До самой катастрофы, которая произошла в конце августа, лишь временами отмечались сильные взрывы. В середине июня процесс возобновился со страшной силой. Пепельный дождь стал усиливаться, а 26—27 августа разразилась

катастрофа. Ее можно было наблюдать лишь с судов, находившихся неподалеку, и с берегов Явы и Суматры. Если бы на Кракатуа были жители, то в этот страшный день не уцелел бы ни один человек, так как даже на острове Себеси, находящемся на расстоянии 20 километров от вулкана, погибло все население.

Утро 26 августа было ясное. Около часа дня стал слышен гул, который распространялся до Батавии; ночью он настолько усилился, что в городе невозможно было уснуть. Около двух часов пополудни с корабля «Медея», плывшего по Зондскому проливу, заметили столбы пепла высотой 27—33 километра. В 17 часов произошло первое цунами, вероятно, вызванное обрушением кратера. К вечеру в селении Лампонге на острове Суматра пошел слабый пепельный дождь. В Анжере и в некоторых близких к нему селениях, расположенных на побережье острова Ява, сразу же после заката солнца воцарился глубокий мрак. Слышны были глухие звуки. Небольшие суда заливались волнами или выбрасывались на сушу; вода несколько раз устремлялась на берега и уничтожила много деревьев. Пепел покрыл толстым слоем палубы кораблей. Низвергались громадные глыбы. К двум часам ночи пепел на палубе судна «Бербис» образовал слой метровой толщины. Землю окутал непроницаемый мрак. На горе Кракатуа раздавался грохот и ежеминутно блестели яркие молнии.

Утром 27 августа небо стало яснее, но скоро все кругом вновь покрылось густым мраком, продолжавшимся 18 часов. Громадные массы пепла, пемзы, шлаков и тягучей, подобно тесту, грязи направились в Зондский пролив, к островам Яве и Суматре. В 6 часов утра волны устремились на низменные берега.

Около 10 часов утра раздался колоссальный взрыв. Газы, пары, пепел и обломки пород были подняты на высоту

70—80 километров и рассеялись по площади около 1 млн. квадратных километров.

Вызванные взрывом чудовищные волны вздымались наподобие гор, доходя до 30 метров в высоту; одна за другой низвергались они на острова. Города, деревни, леса, железнодорожная насыпь, проходящая по Яве вдоль берега, — все было стерто с лица земли страшным потопом. Города Анжер, Бентам, Мерак и другие были разрушены. Все население островов Себеси и Серами было погребено. Только немногим удалось избежать этой печальной участи: первая волна, хлынувшая на землю, увлекла за собой людей, но некоторых потом выбросила на сушу невредимыми.

Что происходило дальше с оставшимися в живых, трудно описать. Жители напрягли все свои силы, ища спасения. Тьма заволокла все. В 10 часов 54 минуты произошел второй взрыв, примерно такой же гигантский, как и за час до этого, но не сопровождавшийся цунами. Следующий взрыв со слабым цунами отмечен в 16 часов 35 минут. Пепельный дождь, взрывы, буря и волнение на море не прекращались всю ночь, но сила их постепенно ослабевала. Утром 28 августа небо опять стало светлее, извержение ослабло, но еще не кончилось. Небольшие взрывы происходили и в сентябре и в октябре, а 20 февраля 1884 года было отмечено последнее извержение.

Берега Суматры и Явы изменились до неузнаваемости. Знакомые места можно было найти разве что по положению, но никак не по внешнему виду. Богатая тропическая растительность исчезла бесследно везде, где только появлялись морские волны. Земля была совершенно голой; серая грязь и продукты извержений, вырванные с корнями деревья, остатки зданий, трупы людей и животных усеяли ее. На по-

верхность Зондского пролива всплывали массы пемзы. По официальным данным число погибших равнялось приблизительно 40 тыс. человек. На месте острова Кракатау разлилось море, и из воды выходил на поверхность лишь старый конус вулкана, который треснул пополам, одна его половина упала в море, а другая открыла поразительную картину страшной лаборатории подземных сил.

Цунами, вызванное взрывом Кракатау, было настолько мощным, что обошло всю планету. На всем побережье Индийского океана наблюдались волны, более или менее сильные в зависимости от расстояния до Кракатау. Волнение распространилось также по всему Тихому океану и достигло западных берегов Америки. В Атлантическом океане цунами наблюдалось у берегов Франции и на Панамском перешейке.

Грохот взрыва Кракатау слышался на огромном расстоянии. В Байдензорге (на острове Ява) в 150 километрах от вулкана удар был такой сильный, что окна и двери во многих домах срывались с петель, а со стен обваливалась штукатурка. Грохот извержения был слышен и в городе Маниле, отстоящем на 2 тыс. километров от Кракатау, а также в Центральной Австралии, на расстоянии 3600 километров, и на острове Мадагаскаре (4775 километров от Кракатау).

Продукты извержения Кракатау состояли преимущественно из пемзы и мелкого пепла. Предполагают, что объем их доходил до 18 кубических километров. На 6 километров в радиусе вулкана изверженные породы нагромодили пласты толщиной 20—40 метров. Масса пемзы покрыла поверхность моря наподобие настоящих плавучих островов, которые на 2 метра возвышались над поверхностью моря. У Суматры, при входе в заливы Лампонг и Семанка, пласты

плававшей пемзы обладали такой мощностью, что самые большие суда с трудом могли прорезать их. Пепел занял площадь в 750 тыс. квадратных километров.

ВОЛНА, ПРОШЕДШАЯ ЧЕРЕЗ СЕВЕРО-КУРИЛЬСК

Сильное 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 поднялись до 18 метров в высоту. На Парамушире в ночь с 4 на 5 ноября население было разбужено землетрясением. Разрушались печи, посуда и другая домашняя утварь падала с полок; выплескивалась вода из ведер. Перепуганные люди выбежали из домов.

После прекращения толчков, продолжавшихся несколько минут, люди стали возвращаться в дома. Лишь те, кто ранее был знаком с цунами, главным образом 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 с большой скоростью. Наибольшую высоту она имела в центральной части города, где катилась по долине речки.

Через несколько минут волна отхлынула в море, 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. Она нанесла особенно сильные разрушения. Позади волны на месте оставались лишь цементные 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 нагромодила 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 рассказал:

«5 ноября ночью я проснулся от сильной тряски. Проснувшись, я сообразил, что тряска — это землетрясение, и стал будить товарищей; тряска продолжалась от 3 до 5 минут. Пока мы поднялись, оделись и зажгли свет, землетрясение прекратилось. У меня и всех моих товарищей было ощущение настороженности. Мы пошли осматривать трещины, получившиеся от землетрясения. Трещины эти (шириной 30—40 см) начинались от нашей палатки и шли по жиротопному цеху, примерно параллельно береговой черте, и шли дальше. Жиротопный цех был единственным зданием,

которое после землетрясения оказалось разрушенным до основания. У жиротопного цеха трещины были шириной более метра. Недалеко от жиротопки по направлению к пирсу находился засольный цех — большой деревянный сарай длиной 25—30 м. Землетрясением этот сарай был сдвинут в море и под влиянием небольшого западного ветра дрейфовал из бухты в море.

После конца землетрясения прошло минут 10—12, и вдруг мы увидели, что прямо на нас плывет обратно тот самый засольный цех, который только что относило в море, причем плывет теперь с большей скоростью и против ветра. Только тут я сообразил, что цех плывет под действием цунами. Раздумывать было некогда, нужно было спасаться. Я находился от сопки в 700 м, а море было рядом. От меня метрах в 70 находилась шлюпка, вытщенная на берег. Я бросился к шлюпке и добежал к ней уже по колено в воде. Только я успел прыгнуть в шлюпку, 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 плавучих предметов, начиная от бревен, крыш, полов, стогов сена и кончая различными ящиками с консервами, мешками с мукой, различной одеждой и др.

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 стал грести по направлению к сопкам, на север, но с запада дул небольшой ветерок. Шлюпка была большая (грузо-

подъемностью более тонны), и обломком доски против ветра я ее сдвинуть не мог.

Немного позже, когда первая волна несколько успокоилась, катер Авачинского рыбокомбината прошел в море недалеко от меня, но с катера меня не увидели. 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 рассчитывал, как бы мне попасть на сопки (в северном направлении), где горели три костра, зажженные спасшимися людьми. 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) и гораздо большей скорости, с массой пены и водяной пыли. Волна налетела на меня со страшной силой (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 мне не хватило воздуха. Наконец вода перегнула меня, я оказался на поверхности и уцепился за плавающее бревно.

Вторая волна цунами, накрывшая меня, в своей верхней части состояла из громадных беляков (аналогичных морским белякам при шторме, но гораздо больших размеров), и сами беляки, 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».

НЕИЗВЕСТНАЯ ТРАГЕДИЯ В МОГИЛЕВЕ

Сведения об этой катастрофе не попали в средства массовой информации. И не удивительно, ведь шла вторая мировая война, ежечасно на фронтах гибли тысячи людей. Мы знаем о случившемся благодаря воспоминаниям очевидца — З.А. Кудряшовой, и ныне проживающей неподалеку от места страшной трагедии. Она описывает ее так.

«Это случилось в годы второй мировой войны. Шла весна 1943 года, шел второй год оккупации г. Могилева, областного центра Белоруссии, немецко-фашистскими войсками. Через город Могилев протекает небольшая речка Дубровенка, правый приток р. Днепра. В одном месте она была перегороджена высокой насыпью (примерно метров 10—12), по которой проходила железная дорога. Для стока воды в насыпи была проложена труба. Во время отступления Красной Армии насыпь была частично взорвана, и труба засыпана. За 2 года под насыпью накопилось много воды, образовалось довольно большое озеро. Много домов, улиц в верхнем течении были уже затоплены подпруженной рекой. Немцы решили спустить воду. Еще зимой сделали четыре прокола в насыпи, а весной решили спустить воду. Мы, дети, узнали об этом от взрослых и рано утром пришли на насыпь. Нас было пятеро — три девочки и два мальчика в возрасте 14—15 лет. Внизу с одной стороны спокойно текла маленькая речка, а с другой — раскинулось озе-

ро, по берегам которого стояли затопленные дома, деревья, торчали верхушки кустов.

К нам подошел мужчина и сказал, чтобы мы ушли подальше, потому что здесь опасно. Мы послушались его, отошли и стали наблюдать, как вода просачивается через пробитые отверстия. Вдруг как раз в том месте насыпи, где мы только что стояли, земля начала проседать. Так продолжалось несколько мгновений, и насыпь вместе с водой двинулась огромной стеной высотой, наверное, метров семь вниз по течению реки. Впереди стоял деревянный дом, за ним деревянный мост. Я видела, как дом под напором стены воды слегка покачнулся и исчез. Поплыли только бревна. По мосту шла какая-то грузовая машина с немецкими солдатами, и ее смыло вместе с мостом. Под напором стены воды, как спички, ломались огромные вербы по берегам реки Дубровенки. Домов вдоль реки было много, все они были крепкие, добротные, но исчезали мгновенно. Это было нечто ужасное, запомнившееся на всю жизнь и стоящее, как наяву, перед глазами...

Взрослые рассказывали, что на рынке, который был расположен на берегу реки, в это время, как всегда, толпилось много народа. Никто из них не спасся, а это не меньше сотни человек.

Когда мы потом пробирались по месту, где текла вода, мы видели груды кирпича на месте печей, вывороченные с корнями деревья...

Люди говорили, что тем, кто попал в ужасный водоворот, спастись не удалось, потому что вал воды вместе с песком, бревнами и деревьями уничтожил все на своем пути.

Никакой спасательной операции не было, потому что это

были годы оккупации. Через несколько дней трупы вылавливали в районе поселка Буйничи, что в нескольких километрах ниже впадения речки Дубровенки в Днепр. Затем их привозили в костел и складывали для опознания. Мы ходили туда посмотреть. Они лежали обезображенные и трудно узнаваемые. Их было больше 100. Неопознанные были похоронены на кладбище в огромной общей могиле без гробов. Так закончилась эта страшная трагедия, дополнившая и без того тяжелые годы войны».

1897 Г. ТОРНАДО «ИРВИНГ»

Соединенные Штаты Америки — страна классических вихрей. Здесь наиболее многочисленны и ужасны ураганы, громадны и разрушительны вихревые бури и наиболее сильны и часты смерчи (торнадо). За год в США проходит более 700 смерчей. Многие из них сопровождаются гибелью людей и катастрофическими разрушениями. Только за один 1957 год погибло 864 человека.

Велики длительность их существования, пути, ими проходимые, и площади разрушения. В этом отношении США бесспорно стоят на первом месте в мире.

Особенно страдают те, кто живет в легких деревянных, нередко фанерных домиках, которые от прикосновения страшной воронки летят в воздух и рассыпаются на мелкие обломки, заваливая трупы своих хозяев. Живущие в каменных домах страдают меньше. Правда, и у этих домов часто сносятся крыши и верхние этажи, но хозяева остаются невредимы. Бывали случаи, когда и от каменных домов оставался только фундамент, на нем небольшая груда камней и в погребе — испуганные хозяева.

В Соединенных Штатах смерчи наиболее полно регистрируются, наиболее полно изучены и детально описаны.

Один из самых страшных смерчей прошел 18 марта 1925 г. по трем штатам — Миссури, Иллинойс и Индиана. Воронка смерча была расплывчатой, нередко неясной. В начале пути ее очертания еще были видны, но потом она скрылась в облаке, наполненном пылью и обломками. По земле катилось черное, страшное, бешено вращавшееся облако, уничтожавшее все на своем пути. И путь у него был своеобразный — широкий, не прерывавшийся на всех 350 километрах. Смерч не прыгал, не отрывался от земли, а катился по ней со скоростью курьерского поезда, все раздавливая и уничтожая.

Разрушительная сила его была невероятна. Сохранилась фотография уничтоженной им большой каменноугольной копи и расположенного рядом с ней рабочего поселка. На фотографии видно, что высокая, стальная, исключительно прочная и устойчивая подъемная башня (копер) осталась стоять, но и она была согнута и приведена в полную негодность. Все, что можно было сорвать и унести, исчезло бесследно. Рядом стояло фабричное здание с прочным железобетонным каркасом. Каркас остался, но в нем кроме воздуха и немногочисленных обломков ничего не было. Однако самую ужасающую картину представлял рабочий поселок. На него страшно смотреть даже на фотографии. Не осталось ничего — ни домов, ни улиц, ни садов. Все превратилось в сплошной покров обломков и погребенных в них трупов людей. От деревьев остались одни искореженные стволы: все листья и ветки, даже самые большие, ободраны.

Общее число погибших во время смерча — 695, тяжело раненных — 2027. Убытки составили 40 млн. долларов. Та-

ковы итоги этого ужасающего явления. Смерч получил название «Ирвинг» (по наименованию уничтоженного им местечка). 30 мая 1897 года к югу от небольшого местечка Ирвинг, на севере Канзаса, над высокой степью в 4 часа после полудня появились два необыкновенных черных и плотных облака, нависших над землей. Встретившись, они слились в одно облако, в котором начались бешеные вращательные движения; отдельные обрывки облаков с молниеносной быстротой устремлялись вверх. Начался дождь и крупный град, а минут через пятнадцать на нижней поверхности облака возникла воронка. Быстро удлиняясь, она приняла форму огромного хобота и достигла земли. Разрушения продолжались 3 часа и отмечались на протяжении всего 150-километрового пути смерча.

Затем появился второй хобот, меньших размеров, который шел по оврагу, к востоку от пути главного смерча. Второй смерч тоже был достаточно силен. Один дом он приподнял и немного повернул, с двух других сорвал крыши, а у одного исчезла пристройка с кухней, причем с такой скоростью, что никто не заметил, что с ней стало.

С водораздела обе воронки вышли в небольшую долину, ведущую к городу Рандолфу, расположенному в 13 километрах к востоку. Жители города с ужасом и дрожью слышали страшный рев, напоминавший шум тысячи товарных поездов, и выскочили на улицу, где наблюдали страшную картину. Громадные дубы толщиной более метра ломались, как тонкие веточки; такие же мощные и гибкие вязы закручивались, как веревки. Только что построенная каменная церковь и большая каменная рига были полностью уничтожены. Главная воронка обрушилась на большой двухэтажный прочный каменный дом. Полностью разрушить его она не смогла, но крыша улетела и от верхнего этажа почти ничего не осталось. Громадные камни весом до 100 ки-

лограммов были унесены на 80 метров. Уже одно это свидетельствует о необычайной силе смерча. К счастью, город Рандолф остался в стороне.

На другой стороне долины обе воронки соединились, но сбоку от главной (левой) снова возникли две воронки, не достигавшие земли. По ту сторону долины они исчезли.

Главная воронка свернула в соседнюю долину, немного прошла по ней и по боковому оврагу снова поднялась на равнину. Разрушения непрерывно продолжались. В долине Норс Оттер на ее пути стояло новое каменное здание школы, с него была сорвана крыша, одна стена вдавилась внутрь и упала на парты. К счастью, смерч увидели раньше, школьники убежали в соседние дома и остались целы.

Выйдя из впадины, воронка устремилась вниз к Ирвингу по долине Гэм Форк. Здесь на ее пути стояла группа небольших домов. Все они были уничтожены, и хозяйка одного из них убита. Поразительный случай произошел со старинным домом Генри Вильсона. Дом был построен из тяжелых бревен и имел громадную каменную печь шириной 2—3 метра и высотой 6—8 метров. Весь дом был поднят в воздух и разнесен на куски. Удивительно, что большая семья из 13 человек не пострадала, все остались живы. Это могло случиться только при взрыве дома изнутри. Все бревна улетели наружу. Если бы хоть одно из них упало внутрь дома, исход был бы иным.

Скоро смерч вышел из долины ручья и обрушился на небольшое, процветающее местечко Ирвинг с 300 жителей. Оно расположилось на берегу довольно большой, тихой реки, носящей поэтическое название «Большая Голубая». Не много осталось от местечка, когда улетел смерч, но зато посреди реки лежал большой железный мост, поднятый и бро-

шенный в воду гигантской воронкой. Несчастье усугубилось тем, что возникла вторая воронка, которая тоже прошла через местечко по другому пути.

Второй смерч прошел над Ирвингом на несколько десятков минут позже первого и значительно отличался от него по форме. Четко ограниченная воронка отсутствовала, но разрушительная сила его была еще больше. Вероятно, это был низкий, широкий смерч с расплывчатыми очертаниями. Вблизи он напоминал черное облако, сильную бурю, двигавшуюся прямолинейно, но были очевидны следы вращения. Смерч перемещался в северо-восточном направлении и достигал в ширину от 100 до 300 метров. Местами путь расширялся до 1500—2000 метров. Разрушения были ужасны.

После первого смерча полил страшный ливень, сопровождавшийся порывами ветра, сбивавшими людей с ног. Затем все прошло, засияло солнце, но кругом все еще ходили громадные грозовые облака.

Одно из самых удивительных происшествий случилось с католической церковью. Большое деревянное здание, размером 8X15 м, целиком было приподнято с основания и перенесено на 4 метра. Упав на землю, здание продолжало ползти по земле около 2 метров, вырыв траншеею около полуметра глубиной. После этого здание развалилось. Когда ударил смерч, в церкви шла служба (в ней находилось около 50 прихожан). Внезапно вся церковь, вместе с полом и священником, поднялась в воздух, а потом поползла по земле. К счастью, многие прихожане сразу сообразили, в чем дело, закричали: «Торнадо, торнадо!» — и благоразумно заползли под скамейки, на которых сидели. Это спасло их от обломков потолка, падавших сверху. Раненых было много, но убитых не было.

Этим удивительным событием ирвингский смерч закончил свою разрушительную деятельность, поднялся в воздух и исчез в темноте.

МОСКОВСКИЙ СМЕРЧ 1904 ГОДА

29 июня 1904 года над центральной частью Русской платформы прошел циклон, шедший в обычном северо-восточном направлении.

В его правой части возникло громадное кучево-дождевое облако очень большой высоты. Когда облако проходило над окрестностями Москвы, на нижней поверхности его 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 надвинувшейся с запада громадной грозовой тучей. На ее нижней поверхности небольшие, более светлые облачка как-то странно хаотически двигались в разные стороны. Постепенно движения становились спиральными, и вдруг из середины спирали свесилась серая остроконечная воронка. Учитель взглянул на часы — было 4 часа 38 минут дня. Воронка просуществовала недолго и быстро втянулась обратно в облако.

Через несколько минут рядом появилась другая воронка, быстро увеличивающаяся в размерах и отвисавшая 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 возникла колонна смерча.

К счастью, смерч двинулся от него по направлению движения облака, к северо-востоку. Колонна расширялась вверх, имела расплывчатые очертания и становилась все шире и шире, скоро достигнув ширины в полверсты (около 500 м). Вот она дошла до деревни Шашино, и в воздух взлетела первая изба, затем вторая, третья; воздух вокруг воронки наполнился обломками строений и ветвями, кусками деревьев.

В это же время западнее, в нескольких километрах от первой, шла другая воронка, также сопровождавшаяся сплошными разрушениями. Она двигалась вдоль Московско-Курской железной дороги и отмечалась на станциях Подольск, Климовск и Гривно.

Расплывчатые очертания воронок, их большая ширина, значительная площадь разрушений и низко ползшее материнское облако были причиной того, что люди не узнали смерч. 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, а наибольшие разрушения причинила Лефортовской части, по обе стороны Язуы. Пройдя по Гаврикову (Спартакoвскому) переулку, она, по-видимому, поднялась в воздух и снова опустилась перед Сокольниками. В Сокольниках, в парке, она проделала просеку шириной 200—400 шагов. Далее через Лосиноостровскую она вышла к Мытищам и через них ушла из Москвы.

Вторая воронка, возникшая у деревни Беседы, на Москве-реке, прошла Гайвороново, Карачарово, Измайлово и Черкизово.

Ширина пути у обеих воронок была значительной, как это обычно бывает у расплывчатых смерчей. Ширина просеки в Сокольниках достигала 200—400 метров, если принять шаг равным метру; ширина воронки у Капотни — около 500 метров. 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 (вращения в воронке) достигала 20—25 м/с. 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 доказывают, что скорость вихря была гораздо больше 25 м/с и не уступала скорости вихря в громадных расплывчатых вихрях в США, где она достигала сотен метров в секунду.

Когда надвигалась воронка, становилось совершенно темно; на одной из улиц даже столкнулись две кареты. Темнота сопровождалась страшным шумом, ревом и свистом, заглушавшим все. Выпал град необыкновенных размеров: градины были с куриное яйцо, а отдельные градины, имевшие форму звезды, достигали 400—600 г. Градом было убито несколько человек в пригородах и сильно повреждены посевы и сады.

Своими впечатлениями поделился один очевидец, старик, проходивший по Хапиловской улице, недалеко от Немецкого рынка: «Стало темно, и в небе сверкали одни молнии. Мне стало страшно, и я спрятался в массивной каменной подворотне. В этот момент налетел такой вихрь, кругом 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 кончилось. Солидный каменный забор, стоявший напротив меня, обрушился; вся улица была завалена обломками, деревьями, досками, кирпичами, железными листами. Я вышел из-под ворот и ахнул: громадная, массивная толстая металлическая фабричная труба была смята и вершиной легла на мостовую».

Разрушительная сила московских смерчей казалась очевидцам ужасающей. В Капотне пострадало 200 домов, в Чагино — 150; большинство из них превратилось в развалины.

Главная, западная воронка пересекла Москву. Большие, солидные каменные дома остались стоять: воронка не смогла свалить их, но крыши везде были сорваны, стропила поломаны, а местами поврежден и 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 вся крыша улетела, стропила сломаны, внутри царил страшный хаос. Массивная металлическая решетка на каменных столбах опрокинута. Громадный сад уничтожен. Барак, где жили воспитанники, разрушен. Один воспитанник убит, многие ранены. Воспитанник Хвостенко был поднят в воздух, перенесен в сад на 80 метров, брошен на траву, но 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. Здесь дома были поменьше, похуже, нередко деревянные, поэтому срывало не только крыши, но и целые

верхние этажи, а местами разваливались все постройки, опрокидывались заборы, ломались деревья. Разрушалось фактически все, стоявшее на пути смерча.

Особенно наглядна и страшна разрушительная сила смерчей в садах, парках и лесах. В Лефортово великолепная Анненгюфская роща из вековых деревьев, посаженных еще при Анне Иоанновне, в несколько минут была уничтожена. «Вместо густых аллей из громадных деревьев открылись голые поляны с кое-где уцелевшими скелетами деревьев», — писал очевидец.

Еще более поразительна транспортирующая, подъемная сила смерчей. Подъем и перенос крыш, больших деревьев, бревен и балок наблюдались неоднократно и в разных местностях. Подъем и перенос людей и животных — обычное явление, многократно наблюдавшееся. На Немецком рынке городской попал в самый вихрь; его высоко подняло в воздух, 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 ушибами. В этом же районе двое детей были подняты в воздух, перенесены через забор и опущены на мостовую без всяких повреждений.

Самый 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, 6 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 невредим и только жаловался на сильную жажду.

Приведем один трагикомический случай. В Лефортово смерч начисто опустошил камеру 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.

УРАГАН «ФЛОРА»

По установившейся традиции тропические циклоны получают женские имена. Один из них, который оказался самым сильным из ураганов XX столетия, получил название «Флора».

Зародилась «Флора» 30 сентября 1963 года к востоку от Малых Антильских островов. 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 прильнули к приемникам. Диктор «открытым» текстом по-английски сообщил: «... Ураган «Флора»... Время по Гринвичу... Координаты... Направление... Скорость ветра... Давление...»

1 октября разрушительную силу 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 уничтожены посевы. Погибло около 40 человек, сотни людей ранены. очевидцы рассказывают, что остров превратился в груды руин. Ветер дул с такой силой, — заявил один из фермеров, — что поднял трех лошадей на высоту до 30 метров, а потом швырнул их на землю.

Значительно расширилась зона штормовых ветров, вызвавших на море сильное волнение с высотой волн более 4 метров. 3 октября ураган дошел до островов Гаити и Куба, обрушил свою мощь на американскую военно-морскую базу Гуантанамо. Над просторами Карибского моря циклон шел со скоростью 20 км/ч.

С 4 октября скорость циклона замедлилась до 12 км/ч, и он в течение пяти дней бушевал над островом Гаити, а затем над Кубой, захватил остров Ямайку и Доминиканскую Республику. Скорость ветра возросла до 65 и даже 70 м/с (250 км/ч). Это вызвало страшные разрушения на Гаити; здесь погибло около 4000 человек.

Из сообщения правительства Кубы стало известно о размерах катастрофы на этом острове. Ураган, обрушившийся на страну, вызвал много человеческих жертв и причинил громадные разрушения. Антициклон в северной и западной части 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 полностью покрылась водой, которая поднялась до

невиданных уровней. Целые семьи вынуждены были искать убежища на деревьях.

Десятки тысяч семей остались без крова. Во всем районе погибли посевы и скот, железные, шоссейные и проселочные дороги оказались разрушенными.

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, несмотря на эти гигантские усилия, погибло более тысячи человек, стране причинен ущерб, исчисляемый сотнями миллионов песо. Такова трагическая действительность.

Вечером 8 октября циклон покинул Кубу и устремился на северо-восток, на Багамские острова. «Флора» вновь увеличила скорость движения. Теперь ураган свирепствовал над просторами Атлантического океана.

11 октября центр циклона находился в 2000 километров северо-восточнее Кубы.

«Флора», как и другие тропические циклоны, представляла собой вращающийся вихрь с поступательным движением. Их размеры намного меньше циклонов умеренных широт; они не превышают 200—500 километров. Зато горизонтальные градиенты давления колоссальны и достигают иногда до 20 МПа. Этим и вызывается огромная скорость ветра, часто достигающая силы урагана (12 баллов). Давление в центральной области тропического циклона падает до 920 кПа и ниже. Например, в центре тайфуна «Нэнси», пронесшегося над Японией, давление 13 сентября 1961 года упало до 885 кПа.

Углубление тропического циклона связано с бурным подъемом огромных влажных масс воздуха. Этот процесс сопровождается исключительно большим сгущением водяного пара и выделением скрытой теплоты конденсации, что, в свою очередь, ведет к потоку новых влажных масс и к новому углублению циклона. Так продолжается до тех пор, пока усилившееся трение, вызванное возросшей скоростью ветра, и уменьшение притока влажного воздуха не приведут к равновесию и к заключительной фазе существования циклона. Эта фаза продолжается иногда больше недели.

В отличие от циклонов умеренных широт тропические циклоны чаще всего образуются летом и осенью (август-октябрь). В среднем за год в Атлантическом океане возникает около 12 ураганов, в Тихом несколько больше — около 20. Продолжительность жизни циклонов колеблется от нескольких часов до 10—15 дней.

САМЫЙ РАЗРУШИТЕЛЬНЫЙ УРАГАН, ДОСТИГШИЙ БЕРЕГОВ США

В 1938 году наблюдался один из самых разрушительных ураганов, когда-либо достигавших берегов США. Ураган охватил огромное пространство и 21 сентября опустошил берега острова Лонг-Айленд и юг Новой Англии. Вопрос о месте зарождения этого урагана неясен, но предполагают, что он пришел с Островов Зеленого Мыса, а может быть, и от берегов Африки. Во всяком случае, известно, что 16 сентября 1938 года ураган находился в районе с координатами 20° с. ш. и 50° з. д.

За несколько дней до прихода этого урагана к берегам США в гавани Галифакс (Канада) появилось громадное ко-

личество сальпов — мягкотелых морских организмов, обитателей теплых тропических вод. Гавань буквально кишела ими, и ученые Канады увидели в этом признак приближения урагана. Дело в том, что сальпы лишены способности активно передвигаться, и их проникновение далеко на север могло быть объяснено лишь необыкновенно сильными течениями, нагнавшими огромные массы воды из тропических широт.

И действительно, в газетах за 18 и 19 сентября появились сведения об урагане, но в них сообщалось, что он пройдет через Флориду. Никто и не подозревал, что ураган, образовавшийся так далеко на юге, на расстоянии 5000 километров, через несколько дней обрушится на Новую Англию.

Вначале ураган перемещался с обычной скоростью — 20—22 км/ч, но 20 сентября при переходе его на полярный курс, что произошло приблизительно в 350 километрах к востоку от Багамских островов, ураган резко (почти вдвое) увеличил свою скорость; 21 сентября, когда он проносился над островом Лонг-Айленд, она уже составляла 56 км/ч.

Скорость ветра в урагане была очень большой, особенно в правой относительно его движения части. В Нью-Йорке на крыше высотного здания была зарегистрирована скорость ветра 60 м/с. На горе Вашингтон, самой высокой точке Новой Англии, ветер дул со скоростью 84 м/с; в обсерватории Блю-Хилл (близ Бостона) его скорость достигала 96 м/с, средняя же скорость ветра здесь была 61 м/с.

Вместе с ураганом появились неожиданные гости — морские птицы, обитатели островов Вест-Индии. Представитель одного из тропических видов буревестников был обнару-

жен в штате Вермонт в крайне изнуренном состоянии. Молодые оуши — водоплавающие птицы Атлантики — были занесены ветром далеко в глубь континента. Морские и тропические птицы были обнаружены также в штатах Нью-Гэмпшир и Массачусетс.

Ураган произвел беспорядок и в океане. У берегов он перемешал воду до дна, возникшие волны и течения перенесли колонии устриц туда, где их никогда раньше не было.

О страшной силе урагана говорит тот факт, что в городе Монпелье (штат Вермонт), удаленном от берега океана на 220 километров, оконные стекла покрылись морской солью.

Перед главной атакой урагана природа провела четырехдневную «подготовку» дождем, который затопил Новую Англию, размыв почву вокруг деревьев, железнодорожные пути, шоссе, мосты и прочие сооружения. Некоторые реки вышли из берегов.

Там, где прошел ураган, взору представилась картина полного разрушения. Ураган бушевал в лесах и на полях, повергая в ужас людей, не находивших от него спасения. В течение часа были выведены из строя линии электропередачи, и все погрузилось во мрак.

Во время урагана погибло более 250 млн. больших деревьев. Сотни тысяч тенистых столетних вязов, украшавших улицы многих городов Новой Англии, были повалены. Ураганный ветер, налетевший внезапно, застал врасплох водителей автомашин, и многие машины, находившиеся на дорогах, были раздавлены упавшими деревьями. В городах корни вывороченных деревьев повредили проложенные в земле газовые и водопроводные трубы. Шоссе и же-

лезнодорожные пути были завалены упавшими телеграфными столбами и деревьями.

Ураган причинил колоссальный ущерб сельскому хозяйству Новой Англии. В прибрежных районах океанская вода осолонила почву, надолго лишив ее плодородия. Большой вред причинил и дождь, затопивший поля с огородными культурами, которые загнили в почве.

Знаменитые фруктовые сады штата Вермонт были почти полностью уничтожены ураганом. За один-два часа ветер «снял» около 120 тыс. тонн яблок.

Снабжавшие Нью-Йорк яйцами и мясом птицеводческие фермы, расположенные в основном в штате Коннектикут и вдоль берегов Род-Айленда, были полностью разорены.

Ураган сопровождался подъемом уровня океана у берегов Новой Англии: высота подъема воды над средним уровнем на разных участках побережья колебалась от 4 до 8 метров. Местами воды океана проникли в глубь страны на 35 километров. Подъем воды наблюдался в устье реки Гудзон, была затоплена значительная часть острова Лонг-Айленд.

Большое наводнение произошло в городе Нью-Хейвене (штат Коннектикут), вблизи которого прошел центр урагана. Города Провиденс и Фолл-Ривер, расположенные на берегах залива Наррагансетт, оказались в правой части урагана, в которой ветер со скоростью около 100 м/с дул под прямым углом к берегу, нагоняя воду из океана. Наводнению подверглись также берега залива Массачусетс, где расположен Бостон.

Громадные волны и штормовой нагон опустошили побережье Новой Англии. Тысячи летних дач, построенных поч-

ти у самого уреза воды, были смыты в море. Некоторые дома, наоборот, были перенесены водой на несколько километров в глубь страны. Были случаи, когда вода срывала дома с фундаментов и уносила их далеко от берега вместе с обитателями, оставшимися невредимыми. Несмотря на то что Бюро погоды США предупредило население о приближении урагана, многие жители не покинули побережья, за что поплатились жизнью. Из 600 погибших подавляющее большинство утонули в водах океана, так как повышение уровня воды происходило очень быстро. В Провиденсе воды залива Наррагансетт так быстро затопили улицы, образуя водовороты, что многие жители не смогли добраться до ближайших домов и утонули. Здесь уровень залива повысился на 4,2 метра.

Большой ущерб нанесла океанская вода прибрежным железным дорогам и шоссе. В Стоннингтоне ураган опрокинул в море три последних вагона пассажирского поезда, проходившего по дамбе, которую волны уже начали размывать. В этом же городе на полотно железной дороги волны выбросили корабль «Руфь».

Ураган разрушал не только то, что создано людьми, — он изменял и саму природу. Например, воды океана во многих местах изменили очертания береговой линии и рельеф прибрежной части суши. Песчаная коса на западе Род-Айленда была разделена на несколько островов. У острова Лонг-Айленд появились новые заливы, а некоторые заливы, существовавшие до урагана, углубились. Во многих местах побережья песчаные дюны высотой до 6 метров были срезаны до уровня океана.

Этот разрушительный ураган надолго запомнился жителям Новой Англии. Общий ущерб от него оценивается в 250 — 300 млн. долларов.

КОРАБЛЬ, БЕЖАВШИЙ ИЗ АДА

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

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

Более двух веков процветал и хорошел Сен-Пьер, столица Мартиники. 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 Помпей в 79 году нашей эры человечество не знало подобного.

На третий день после извержения Пеле, когда лава и пепел, похоронившие город, остыли, в Сен-Пьер прибыли спасательные отряды. Но перед ними лежали руины. Нашли всего лишь одного человека по имени Огюст Сипарис, уголовного преступника, отбывавшего срок заключения в подземном каземате городской тюрьмы.

Мир был удивлен еще больше, когда стало известно, что во время извержения вулкана на Мартинике из гавани Сен-Пьера каким-то чудом вырвался пароход и спасся в океане. Поистине побег из ада!

Вулкан Мон-Пеле, что по-французски означает «лысая гора», начал заявлять о себе еще за полтора века до изверже-

ния: Начиная с 1747 года время от времени жители острова слышали подземные взрывы и сильный гул. Но вот в апреле 1902 года Пеле снова напомнил о своем существовании: над вершиной горы появился столб черного дыма, слышался подземный гул, чувствовалось сотрясение земли под ногами. Спустя две недели из вершины горы повалил пепел, который тонким слоем покрыл окрестности, улицы и крыши домов Сен-Пьера, лежавшего в шести километрах от вулкана.

23 апреля 1902 года обитатели острова были разбужены оглушительным грохотом: 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. Казалось, что опасность миновала, но утром 2 мая 1902 года вулкан выбросил огромный поток раскаленной грязи и лавы, устремившийся через зубчатые края кратера в долины рек Уайт и Бланше. На пути потока лавы в двух милях от города был сахарный завод. От него осталась одна кирпичная труба. Полторы сотни рабочих фабрики исчезли бесследно. Когда поток раскаленной лавы достиг побережья, океан сначала с шипением отступил на 50 метров от суши, а потом большой волной обрушился на берег, потопив множество рыбацких судов.

В городе началась паника. Большая часть населения подалась в город Форт-де-Франс, расположенный в 12 милях к югу от Сен-Пьера. На следующий день сила подземных взрывов возросла. Над кратером Пеле в темных тучах дыма, золы и пепла сверкали молнии, начавшийся пепельный дождь шел всю ночь. Земля продолжала содрогаться, слы-

шались подземные взрывы. Над вершиной вулкана свирепствовала магнитная буря, остановившая работу динамомашин городской электростанции, и вечером света в столице не было.

Утром 8 мая 1902 года над Мартиникой вошло необычайно яркое солнце, в прозрачном голубом небе не осталось и следа пепельных туч. Казалось, день выдался на славу. К 7 часам утра со всех концов города к главному городскому собору потянулись вереницы людей на торжественный молебен по случаю «ниспосланного прощения со стороны всевышнего». Жизнь входила в нормальную колею.

Просыпался и порт Сен-Пьера, где стояло 17 океанских судов: пароходы, трех- и четырехмачтовые барки, клипера, баркентины и шхуны. Около 7 часов утра на внутренний рейд гавани Сен-Пьера вошел английский грузовой пароход «Роддам». Помимо моряков на борту парохода находились 23 грузчика, взятых на Гренаде.

В 7 часов 50 минут в пяти милях от порта раздался оглушительный взрыв, солнце, только что ярко светившее, закрылось тучами черного дыма и пепла... А вот что тогда произошло.

Давление газа внутри вулкана достигло такой большой величины, 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 образовали крайне подвижную взвесь из газов и различной величины кусков твердого раскаленного материала. Эта взвесь

была настолько тяжела, что не могла подниматься вверх и начала скатываться по склону вулкана. Состоявшая из пепла и кусков камня черная, прорезаемая молниями туча скатилась по склону Мон-Пеле со скоростью почти 150 км/ч и смела с лица земли удаленный на 6 километров город. Температура этой раскаленной тучи достигала, видимо, 800° по Цельсию. Когда стих оглушительный гул, над кратером вулкана заметались гигантские языки яркого оранжевого пламени.

Капитан Фриман, услышав взрыв, выскочил из каюты, крикнул в люк машинного отделения: «Полный ход вперед!». Судно двинулось вперед, но через 30 метров встало, потому что было на якоре. Выбежавшего из рубки капитана встретил дождь раскаленного пепла, горячая палуба обжигала сквозь подошвы ботинок ноги, не хватало воздуха... Гавань Сен-Пьера освещалась зловещим светом от огненных языков пламени, полыхавших над вулканом. Повсюду были видны погибающие суда. Одни были опрокинуты и начинали тонуть, другие охвачены огнем. Американский пароход «Роддам» пылал, как исполинский факел.

В тот момент, когда капитан «Роддама» второй раз дал машине полный ход вперед, судно подхватило огромной волной. Море сначала отхлынуло, а потом снова обрушилось высокой волной на берег. Именно это обстоятельство и решило судьбу «Роддама»: якорная цепь лопнула, и судно рванулось вперед. Среди страшного шума, который заглушал многоголосый вопль тысяч людей, почти ничего не видя перед собой, капитан наугад повел пароход из гавани в океан.

Спустя девять часов после начала катастрофы жители небольшого острова Сент-Люсия, расположенного в 25 ми-

лях от Мартиники, были поражены видом вошедшего в гавань Кастри парохода. Все судно было засыпано 20-сантиметровым слоем пепла, рангоут и растительный такелаж оборваны, на палубе трупы. Никто не хотел верить, что это был «Роддам», который всегда отличался красотой и особым лоском. Но факт оставался фактом: это был «Роддам», бежавший из ада.

Именно от Фримана жители Сент-Люсии узнали об извержении вулкана и гибели Сен-Пьера. Власти порта пытались связаться с Сен-Пьером по телеграфу, но он не действовал. Потом выяснилось, что в результате землетрясения подводный кабель оборвался, так как морское дно близ погибшего порта опустилось со 100 до 500 метров.

8 мая 1902 года командир французского крейсера «Сюше» Ле Бри 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. Все суда, стоявшие там на рейде, сгорели и погибли. Извержение вулкана продолжается. Следую в Гваделупу за провизией».

10 мая английская газета «Таймс» в первом заголовке первой полосы констатировала печальный факт: Сен-Пьер со всем населением и судами, стоявшими в порту, полностью уничтожен в результате извержения вулкана.

Из-за отравляющих газов, которые выделялись при извержении Пеле, спасатели только на третий день смогли попасть в Сен-Пьер. Их взорам предстала ужасная картина.

Город лежал в руинах, погребенный под слоем вулканиче-

ского пепла и лавы. Единственным уцелевшим зданием оказался городской собор. Стрелки его башенных часов показывали время, когда оборвалась жизнь города, — без десяти минут восемь.

ЧАСТЬ II

ОТ ТРЕТЬЕГО ЛИЦА

КАТАСТРОФА НА ОЗЕРЕ. 1986 Г.

Ранним августовским утром по дороге к камерунской деревушке Нжидун двигался автофургон. За рулем его 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. Вскоре они поспешно покинули это место...

Через несколько дней спутник Фубу Жана скончался, а сам он, едва поправившись, рассказал, что там, где все это произошло, стоял странный запах, «напоминавший жидкость, содержащуюся в автомобильных аккумуляторах». Представители властей решили 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 на рынок в ближайший поселок.

Местный врач Ньок Бата, осматривавший погибших, пришел к выводу, что у всех наступило «удушие в результате отравления». Но совершенно непонятным для врача оказалось происхождение обнаруженных на коже погибших странных ожогов первой степени, хотя одежда совершенно не пострадала. Однако врач Ньок Бата и бывший с ним на месте происшествия местный полицейский вспомнили, 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. Прождав 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 в предыдущий вечер они слышали со стороны озера громкий взрыв. Осмотр водоема, проведенный уже после трагических событий, показал, что его обычно чистые, спокойные и прозрачные воды на этот раз приобрели коричневато-бурую окраску и были замутнены. Приглашенные международными организациями специалисты вместе с камерунским вулканологом Феликсом Чуа провели научное расследование. Сначала решили проверить: а 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 некоторое время исследователям действительно удалось обнаружить на дне озера вулканический кратер диаметром 350 метров. Геохимики установили, что в глубинных слоях озерной воды содержится необычно высокое

количество ионов двууглекислой соли. Изотопный анализ показал, что атомы углерода 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 виновником обилия этого металла в озере красноватую пыль, 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 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 пизинке. Но до рассвета жители деревни видеть его не могли. Не исключено, что в облаке содержалась азотная кислота — виновница кожных ожогов, обнаруженных у погибших.

И все же, что заставило воды озера «перевернуться»? Специалистам потребовалось полтора года, чтобы выяснить, что в 1984 году воды озера Монун взбудоражил подводный оползень. И вдруг новое известие: 21 августа 1986 года облако бесцветного газа из недр озера Ниос, расположенного у северо-западной границы Камеруна, стало причиной смерти более полутора тысяч жителей окрестных деревень, гибели домашнего скота, диких животных.

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

По материалам журнала «Сайенс ньюс»

(Вокруг света. — 1987. — № 3.)

29 ОКТЯБРЯ 1955 Г. ГИБЕЛЬ ЛИНКОРА «НОВОРОССИЙСК»

В ночь на 29 октября 1955 года в севастопольской бухте прозвучал взрыв. В результате затонул линкор «Новороссийск», сотни моряков погибли. Что же случилось? Истинную причину до сих пор не знает никто. Свою версию предлагает писатель.

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 считали, точнее, верили в нейтральную немецкую мину 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, побежденная во второй мировой войне, 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 неофашистскими группировками как национальный позор. Искупить его поклялся на своей золотой шпаге, полученной от короля за ряд успешных диверсий против английского флота в годы войны, князь Юн­но Валерио Боргезе, потомок старинного рода, командующий специальным диверсионным соединением боевых пловцов и взрывающихся катеров — 10-й флотилией МАС. У этого человека слово редко расходилось с делом. К тому же он обладал самыми разветвленными связями как в военно-политических сферах своей страны, так и за рубежом. О больших возможностях Боргезе говорит и его попытка военного переворота в стране, предпринятая им и его сторонниками в ночь с 7 на 8 декабря 1970 года.

Технически возможность диверсии в сева­стопольской бухте облегчалась тем, что к 1955 году в итальянских ВМС были созданы весьма совершенные сверхмалые подводные лодки, предназначенные для высадки боевых пловцов, — «SX-404» и «SX-506».

Прямых доказательств причастности итальянских подводных диверсантов к взрыву 29 октября нет. Вся «итальянская версия» построена пока что на цепи косвенных улик и умозрительных предположений. К ним можно отнести и публичные заявления Боргезе, что ни один итальянский корабль не прослужит долго в большевистском флоте, и закрытое награждение высшими орденами группы итальянских морских офицеров вскоре после гибели «Новороссийска», и целый ряд других фактов.

Однажды в Севастополе на читательской конференции я получил из зала записку: «Н.А., знаете ли Вы, что вскоре после взрыва «Новороссийска» в устье Черной речки был найден труп аквалангиста?»

К этой записке я отнесся лишь как к реплике из зала, не более того. Это не выписка из протокола осмотра места происшествия, это, строго говоря, вообще не документ. Может быть, и в самом деле в это же время нашли труп, пусть даже не аквалангиста, а обычного купальщика. Ну, пусть аквалангиста, но советского.

Предположим как нечто очень маловероятное: в устье Черной речки, впадающей в Северную бухту, в самом деле нашли труп итальянского боевого пловца. Даже если так, то подобный факт мог быть зафиксирован в очень секретных документах; он вообще мог никак не фигурировать в работе Правительственной комиссии, дабы не ломать очень удобную версию со старой немецкой миной.

Принимать всерьез эту записку было нельзя. Но она подсказала направление мысли. А почему, собственно, мы считаем, что диверсионный удар по линкору был нанесен со стороны моря? Как бы плохо ни неслась охрана базы, она все же существовала, и те, кто планировали операцию, не

могли сбрасывать со счетов и дозорные корабли, и гидроакустические вахты. Определенный риск был. Если бы советский сторожевик обнаружил иностранную подводную лодку, пусть даже и «карликовую», у входа на главную базу флота — это более, чем международный скандал.

Есть и второе важное соображение. Отсюда, то есть от устья Черной речки до штатной якорной бочки линкора в бухте Голландия, гораздо ближе, чем добираться до нее со стороны моря через боновые ворота. И если «Новороссийск» в роковую ночь все же стоял не на своей бочке (ближе к морю, дальше от Черной речки), то эта случайность и в самом деле могла стоить жизни аквалангисту, вынужденному преодолевать под водой (даже с помощью аквобота) расстояние, почти вдвое больше расчетного.

Итак, выбор направления удара со стороны устья Черной речки мог быть сделан благодаря большой неожиданности и меньшему расстоянию до цели. Наконец, есть и третье обстоятельство, весьма благоприятствовавшее диверсии. В устье Черной речки расположена судораздельная база Вторчермета, куда стаскивают отслужившие свой срок корабли. Одни еще держатся на плаву, другие — полузатопленные — разбросаны по всей акватории базы. Корпус любого из них мог послужить подводным диверсантам идеальной точкой старта, временным убежищем, складом, наблюдательным пунктом.

Но если представить, что на одном из притопленных кораблей Вторчермета было устроено нечто вроде тайника, то возникает резонный вопрос: каким образом проникли боевые пловцы в тыл севастопольской базы и как доставили они туда взрывчатку и снаряжение?

За ответом придется вернуться в 1942 год. Тогда под Севастополь прибыла внушительная колонна автотягачей и кры-

тых фургонів. «ВМС Италии, — пишет в своих мемуарах В.Боргезе, — идя навстречу желанию союзников, отправили на Черное море флотилию катеров МАС под командованием капитана 1 ранга Мимбелли и несколько карманных подводных лодок типа СВ. Эти корабли с честью выполнили поставленные задачи (один катер потопил русский крейсер, а малютки СВ — две русские подводные лодки)... Мы решили перебазировать в Черное море группу торпедных и взрывающихся катеров с задачей организовать постоянное патрулирование на подступах к Севастополю».

Начальником «севастопольского отряда диверсионных сил» был назначен капитан 3 ранга Альдо Ленци.

«Храбрый офицер, — характеризует его Боргезе, — всегда спокойный и веселый, неутомимый на службе, любитель красивых вещей и комфорта в часы отдыха, оптимист по натуре, Ленци взялся за это новое для него, да и вообще для любого моряка дело с энтузиазмом... Наконец, 22 мая 1942 г. колонна прибыла к месту назначения в Форос — очаровательный городок, расположенный на прекрасном южном побережье Крыма, недалеко от Балаклавы и к югу от Севастополя. Здесь наша группа раскинула палатки под сенью ореховых деревьев. Прежде всего мы проложили рельсовый путь и соорудили деревянный слип, чтобы доставить наши штурмовые средства к берегу моря и спустить на воду».

Следы этого слипа до недавних лет можно было отыскать в Форосе. Штурмовые катера итальянцев поджидали свои морские жертвы, укрывшись под каменной стеной мыса Айя. Это удивительнейшее по своей могучей красе место. Горы здесь вступают в море складками эдакого гигантского каменного драпри. (В них-то и прятались катера.) Кое-где скалы обрушиваются в воду идеально ровными высокими стенами. Их можно принять за остатки каких-то

древних — времен египетских пирамид — гидротехнических сооружений, возведенных внеземными цивилизациями. Слишком уж высоки и гладки их стены, слишком уж хитроумно запрятаны в них гроты, проникнуть в которые можно лишь из-под воды.

Автору этих строк доводилось плавать с аквалангом у подводного подножья этих глухих с виду стен. Я погружался с мыслью о том, что здесь, на этих каменных ступенях, в этих расщелинах и гротах вполне могут остаться следы пребывания людей Ленци, ничуть не подозревая, что это предположение двадцатью годами раньше уже было проверено контрразведкой Черноморского флота.

Бывший сотрудник флотской контрразведки Евгений Борисович Мельничук рассказал мне позже, что это по его инициативе в семидесятые годы аквалангисты обследовали подводные пещеры мыса Айя в поисках таинственных складов итальянских диверсантов. Известно, что и немецкие, и итальянские боевые пловцы, покидая гавани, занимаемые противником, оставляли в бетонных массивах молвов, причалов и прочих портовых сооружений хорошо скрытые склады взрывчатки, баллонов с кислородом и т.п. Все это делалось для обеспечения будущих операций. Так было в Кальяри (остров Сардиния), в Штеттине (ныне Швеция) и в других местах. Так что в существовании такой секретной базы и под Севастополем нет ничего невероятного. Жаль, что обследование подводных гротов мыса Айя было, сколько я смог понять со слов Мельничука, весьма непродолжительным и, конечно же, запоздалым.

Даже если такой склад и не был устроен, то все необходимое оборудование наследники ластоногих бойцов Ленци — Боргезе могли получить с борта проходящего мимо крымских берегов какого-либо торгового итальян-

ского судна. Да и сами они могли быть высажены с него. Ведь проходил же 28 октября 1955 года в тридцати милях от мыса Ая итальянский сухогруз. Он шел из Босфора в Азовское море...

Доставить ящики с подводными аппаратами, с тем, что нужно для подобного дела, на территорию судораздельной базы Вторчермета не представляло в те годы особой сложности. Рядом, по берегу Черной речки, проходят железная дорога, шоссе... К тому же кладбище старых кораблей — это не режимный объект. Под видом газорезчиков можно было легко проникнуть даже с транспортировочными ящиками на любое предназначенное к слову судно.

Во всяком случае в годы войны специалисты из флотилии МАС умудрялись провозить свои разобранные на части торпеды даже через государственные границы нейтральных стран как «садовый инвентарь» или запасные детали для судовых машин.

Было ли все именно так или иначе, да и было ли вообще — вопросы, которые пока надолго останутся без ответов. Я не думаю, что в итальянских архивах хранятся какие-либо документы, проливающие свет на взрыв под днищем «Новороссийска». Подобная акция могла быть проведена скорее всего как частное дело «группы патриотов», располагающих достаточными средствами как для покупки «карманной подводной лодки», так и для фрахта торгового судна. Хотя, разумеется, не без ведома, а то и при прямом содействии спецслужб, той же СИФАР, например, — разведывательной службы вооруженных сил Италии, или в сотрудничестве с ЦРУ. Наводит на размышление и то, что летом 1955 года, за четыре месяца до взрыва на севастопольском внутреннем рейде, министром внутренних дел Италии был назначен бывший высокопоставленный сотрудник фа-

нистской милиции Фернандо Тамброни. Тамброни весьма чутко относился к советам тогдашнего шефа ЦРУ в Италии Роберто Дрисколла.

Благоприятствовала проведению диверсантской вылазки и внутрисполитическая обстановка в нашей стране — весьма смутная, с острой, хотя и скрытой борьбой группировок в высших сферах власти. Все это сказывалось на жизненном тоне государства.

То, что «итальянская версия» гибели «Новороссийска» принималась главным командованием ВМФ всерьез, доказывает, пожалуй, и тот факт, что вскоре после взрыва линкора все бывшие итальянские корабли, состоявшие на Черноморском флоте (крейсер «Керчь», четыре эсминца, подводная лодка), были выведены из боевого состава и отправлены на резку. Надо понимать, чтобы не провоцировать новых диверсий. И если кому-то из наших адмиралов до октября 55-го подводные диверсанты казались лишь персонажами приключенческих книг, то с того же черного года и по наши дни на всех кораблях советского ВМФ, где бы они ни стояли — у родного причала или на якоре в нейтральных водах, — каждую ночь несется вахта ПДСС — противодиверсионных сил и средств. Каждую ночь матросы-автоматчики в стальных касках вместо бескозырок вглядываются в черную воду у бортов своих кораблей. Это своего рода вахта памяти «Новороссийска».

(Черкашин М. Над гаванью// ДИО. — 1995. — N 4.)

4–5 АВГУСТА 1782 Г. ТРАГЕДИЯ «ГРОСВЕНОРА»

13 июня 1782 года в порту Трикомали можно было встретить все сливки местного общества. В далекую Англию уходило грузо-пассажирское судно Ост-Индской компании «Гросвенор», увозя на родину 150 пассажиров. В основном это были высокопоставленные чиновники и офицеры, закончившие здесь свой срок службы в колонии. Многие уезжали с семьями.

Но отнюдь не только доставкой именитых пассажиров намеревались эмиссары Ост-Индской компании порадовать хозяев в Лондоне. Помимо традиционных золотых и серебряных слитков, монет и драгоценных камней на сумму в четыре миллиона фунтов стерлингов, в специально оборудованной каюте на судне находилось нечто более ценное. Об этом намекнул в письме жене, посланном еще за месяц до выхода «Гросвенора» в море, капитан Коксон: «Я скоро прибуду с сокровищем, которое потрясет всю Англию». Если сопоставить туманное признание Коксона со слухами, которые ходили тогда среди чиновников, готовивших «Гросвенор» к плаванию, то можно предположить, что на судне находился легендарный трон, некогда украшавший резиденцию Великих Моголов в Дели.

Искусные индийские мастера сделали трон из золота. Его боковые стороны изображали павлинов, раскрытые хвосты которых были сплошь покрыты драгоценными камнями. 12 золотых стоек поддерживали инкрустированный камнями золотой балдахин. Павлиний трон признавался священной реликвией Великих Моголов, и его запрещалось показывать иноверцам. Одним из немногих европейцев, которым по милости правителя Северной Индии удалось увидеть трон в 1665 году, был французский ювелир и пу-

тешественник Тавернье. «Я объездил много стран, восхищался многими сокровищами, — писал он позднее, — но смею уверить, что никогда не видел и вряд ли увижу что-либо подобное этому восточному чуду». Восхищение, однако, не помешало Тавернье оценить трон в 6 миллионов фунтов стерлингов.

В 1737 году полчища персидского завоевателя Надир-шаха вторглись в Северную Индию. Надир-шах наряду с другими шедеврами индийского искусства увез с собой и павлиний трон. После убийства персидского властелина его приближенными трон некоторое время находился у одного из его потомков, а затем был тайно продан представителю Ост-Индской компании...

Итак, 13 июня 1782 года из порта Тринкомали вышло в море английское судно «Гросвенор» с бесценным грузом на борту. Однако к месту назначения оно так и не прибыло...

Из укрепленного форта на южном африканском побережье выехал конный голландский патруль. Отъехали мили полторы от порта Элизабет, и вдруг сонно гарцевавший впереди офицер выпрямился в седле и поднял руку, призывая остальных к вниманию. По дороге навстречу им, опустив в изнеможении голову и еле передвигая ноги, брел человек. В руках у него было ружье, на которое он с трудом опирался. Вид его был ужасен, чувствовалось, что незнакомец находился в пути не один день — он оброс, одежда превратилась в лохмотья. Но именно по ней патрульные догадались, что перед ними европеец. А тот остановился, поднял голову и рухнул на землю.

Привести его в сознание патрульным не удалось, и он был срочно доставлен в форт. Лишь к вечеру незнакомец при-

шел в себя. Обведя мутным взглядом склонившегося над ним врача и стоявшего рядом офицера, он прошептал:

— Где я?

— Не волнуйтесь, дикари вам уже не страшны. Это порт Элизабет. Но кто вы? Как оказались здесь?

— Значит, дошел... — Больной тяжело задышал, но нашел в себе силы добавить: — Я — Вильям Хабберне, с «Гросвенора»...

К 4 августа 1782 года «Гросвенор» пересек Индийский океан и, по расчетам капитана, находился примерно в 100 милях от восточного побережья Южной Африки. Этот день выдался солнечным и тихим. Правда, к вечеру погода испортилась, небо покрылось тяжелыми тучами, пошел дождь. Будучи уверенным, что судно находится достаточно далеко от берега, капитан ограничился приказом убрать паруса и увеличить количество вахтенных офицеров и матросов. Но не успели помощники капитана покинуть его каюту для выполнения отданного приказа, как раздался страшный грохот. «Гросвенор» наскочил на риф почти у самого берега. Третий помощник капитана и один из матросов сумели бросить якорь и закрепить канат на выступ рифа. Цепляясь за канат руками и ногами, пассажиры и матросы, почти касаясь бушующих волн, перебирались на риф, многие срывались и тонули либо разбивались о скалы. Из трех наскоро сколоченных плотов, на которых команда пыталась перевезти женщин и детей, один опрокинулся, и все находившиеся на нем погибли. Между тем «Гросвенор», получивший огромную пробоину, стал крениться на левый борт и вскоре затонул.

К утру погода не улучшилась, хотя шторм несколько ослаб. Предпринятые поиски показали, что из 220 членов экипа-

жа и 150 пассажиров в живых осталось 123 человека, среди них 20 женщин и детей.

Спасенные высадились на берег где-то между Дурбаном и портом Элизабет. После короткого совещания было решено идти вдоль побережья к порту тремя партиями. Второй помощник капитана возглавил первую партию, состоящую главным образом из матросов и офицеров «Гросвенора», вооруженных двумя винтовками и пистолетом с несколькими отсыревшими зарядами пороха. Эта партия должна была вести разведку, прокладывать путь и обеспечивать безопасность всей колонны.

Вторую партию — из женщин, детей и людей преклонного возраста — возглавил третий помощник капитана, третью партию — капитан Коксон; в нее входили пассажиры-мужчины и несколько матросов. У капитана был пистолет и на два заряда пороха.

Уже первые мили пути показали, что переход предстоит предельно трудный. Впереди простирались непроходимые тропические леса. Из-за нехватки боеприпасов люди вынуждены были питаться только морскими водорослями, устрицами и иногда рыбой. Начались болезни. От кишечных заболеваний умирали дети. Колонну подстерегали и другие опасности. Португальские и голландские завоеватели в Южной Африке огнем и мечом покоряли местные племена. Особые военные подразделения колонизаторов жгли селения, убивали стариков, а молодых мужчин и женщин грузили на суда и отправляли на рынки живого товара в Европу и Азию. Белый человек стал для африканцев олицетворением насилия, жестокости и лжи. Вот почему уже с первых дней пути отряд Коксона стал подвергаться нападениям со стороны аборигенов. В стычках несколько человек было убито и ранено.

Стало ясно, что большинство людей не выдержат перехода. Решили отобрать сорок наиболее крепких физически мужчин и отправить их в порт Элизабет за помощью, остальные разобьют лагерь и будут ждать спасения. Командование лагерем приняли на себя капитан Коксон и его второй помощник. Третий помощник возглавил отряд, который пошел на юг...

Лишь через два с половиной месяца эту трагическую историю расскажет матрос Вильям Хабберне, единственный из сорока человек, кому удалось добраться до порта Элизабет.

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

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

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

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

В 1842 году адмиралтейство Великобритании решило разработать технический проект подъема «Гросвенора», используя силы прилива. Для предварительной разведки к месту гибели «Гросвенора» был направлен военный корабль под командованием капитана Болдена и группа военных инженеров — специалистов по глубинным подводным работам. С помощью все тех же ныряльщиков-малайцев экспедиция разыскала останки судна. «Гросвенор» затонул между двумя рифами и лежал на боку в глубоком котловане, окруженный подводными скалами. Корпус судна занесло песком и тяжелыми горными породами. С учетом этих обстоятельств инженеры пришли к выводу, что о подъеме «Гросвенора» не может быть и речи и в данных условиях нет никаких перспектив высвободить «Гросвенор» из каменного плена.

В течение последних 50 лет серьезных попыток поднять «Гросвенор» не предпринималось. Правда, поисками его сокровищ занимались рыбаки из прибрежных селений, но их добыча ограничивалась, как правило, несколькими монетами либо ювелирными изделиями.

Бурное развитие в конце XIX — начале XX века водолазного дела, казалось, открыло путь к сокровищам затонувшего судна. В 1905 году газеты Йоханнесбурга оповестили своих читателей об учреждении международного

синдиката по подъему «Гросвенора». Идея была предельно проста. От берега к останкам судна следует проложить канал, по которому судно подтаскивается к берегу. Опубликованный в газетах проект дополнялся комментариями крупных специалистов и экспертов, гарантировавших успех предприятия.

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

После первой мировой войны страсти вокруг «Гросвенора» разгорелись с новой силой. Сколачивались крупные и мелкие компании, инженеры наперебой предлагали головокружительные проекты. В 1921 году интерес к сокровищам «Гросвенора» проявил американский миллионер Пит Крайн. Восторгаясь предприимчивостью Шлимана, раскопавшего Трою, Пит Крайн решил увековечить свое имя, овладев павлинным тронem. Проект подъема судна, взятый Крайном на вооружение, по существу, представлял собой модернизированный вариант идей международного синдиката в Йохан-

несбурге, то есть от берега через рифы проложить к «Гросвенору» туннель. К месту работ прибыла целая флотилия судов, на берегу строились административные здания, бараки для рабочих, складские помещения. Работы велись в течение двух лет. Специалисты трижды с разных точек приступали к прокладке туннеля, и трижды он рушился. Бесплезно потратив весьма ощутимую сумму, Пит Крайн убыл восвояси. Его флотилия отплывала под своеобразный салют — на берегу взрывали запасы неиспользованного динамита.

Судя по сообщениям печати, одним из последних искателей легкой наживы был бельгийский миллионер Гвидо Бакер. Желая лично участвовать в подъемных работах, он на своей вилле под Брюсселем построил глубокий бассейн и в течение нескольких лет обучался там премудростям водолазного дела. Гвидо намеревался проложить к корпусу «Гросвенора» стальную трубу большого диаметра, через которую водолазы могли бы проникнуть на судно. В интервью корреспондентам Бакер оценил успех своего предприятия как 99 шансов против одного.

...Индийский океан по-прежнему хранит тайны сокровищ «Гросвенора»...

(Лобов Ю. Трагедия «Гросвенора»// Вокруг света. — 1986. — № 10.)

ВЗРЫВ НА СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК-СОРТИРОВОЧНЫЙ

В 2 часа 30 минут по московскому времени на станции Свердловск-Сортировочный Свердловской железной дороги произошел взрыв двух вагонов с взрывоопасным гру-

зом. На месте происшествия погибли два человека, двое скончались в больнице, 280 человек обратились за медицинской помощью. Всем пострадавшим оказывается медицинская и материальная помощь. В железнодорожном поселке и на станции разрушено 12 жилых домов и 8 строений, кроме того, 14 зданий повреждено.

По предварительным данным Министерства путей сообщения СССР, взрыв произошел из-за столкновения на стрелке преждевременно отторженного состава с проходящим по смежному пути угольным маршрутом.

(ТАСС)»

...

Этого не увидишь и в самом кошмарном сне. Но люди как раз мирно спали. И вдруг...

Удар огромной силы подкидывает вас вместе с кроватью... Успев открыть глаза, вижу, как из оконного проема на меня летят рамы и брызги стекла. В сотую долю секунды успеваю заметить нарастающий бордово-черный гриб... Апокалипсис?! Секунда, вторая, третья. «Нет, это что-то другое», — подсказывает светлеющее сознание.

Худо-бедно, но на занятиях по гражданской обороне нас чему-то учили. Жена зачем-то хватается за руки сына. Но я отрицательно мотаю головой, и она понимает: другое.

В пустую глазницу окна дуют пронзительные ветры. Смотреть туда можно, только стиснув зубы. Видишь, как фонтан огня и дыма закручивает 300-метровую тугую, как канат, спираль. Гремит второй взрыв, меньшей силы. Очаг пожара локализуется. В полутора километрах от нас, за голой гла-

дью городского пруда, главная магистраль железной дороги, связывающая запад и восток. Потом наш дом, длиной в квартал, всем фасадом обращен к взрыву. Вот и досталось. И понимаю, что самое жуткое сейчас там, в районе железнодорожной станции Свердловск-Сортировочный, отвечать бабулям, стоящим перед тобой в исподнем: «Успокойтесь. Живы — значит будем жить».

А за стенами уже вой сирен милицейских и пожарных машин. Без всякого сигнала «Тревога», без выяснения обстановки, без паники люди через двадцать минут после взрыва таскают ведра, тазы, носилки с остатками рам, кусками штукатурки и битым стеклом. И что уж совсем удивительно: изрезанные, избитые, ошарашенные люди через два часа после катастрофы начинают собирать детей в школу...

Дети вернулись. Школа тоже без окон.

В ночь на 4 октября 1988 года взрыв невероятной силы потряс Свердловск. В момент взрыва стрелки будильника показывали 4.30 утра. Будильник я нашел в десяти метрах от кровати, в другом конце квартиры. Собравшись с силами, позвонил водителю корпункта...

В эти же минуты, оставив в разбитой квартире беременную жену, заводил личный автомобиль майор Выюхин. А потом мчался по растревоженному городу на службу в областное управление пожарной охраны. С первыми боевыми расчетами он был на месте катастрофы. К месту трагедии с разных концов Свердловска устремились более 40 пожарных машин. И, говорят, впервые в истории города начальник управления пожарной охраны Анатолий Федорович Пантелеев дал команду повышенной готовности — N 4. Эта команда дается в исключительных случаях — случаях стихийных бедствий. Полковник Пантелеев уже был там, у кромки

бушующего среди цистерн и вагонов огня. Нефтепродукты, кислород, газ — что еще может взорваться на станции?

В штабе дежурной службы пожаротушения я застал вконец измотанных за какой-то час людей: в воздухе беспрестанно звучали команды: «Пенообразователь!», «Воду!». Капитан Владимир Потапов не успевал отвечать на вопросы городского населения, поднятого на ноги, как по тревоге ГО. Недоумевал, почему по областному радио звучит марш «На зарядку становись!» А в телефонной трубке дежурного по-прежнему звучали женские, детские голоса: «Что означает черный гриб?»

До того ли ему было, когда на месте катастрофы в кислородно-изолирующих противогазах работали товарищи?! И многое пока было неясно: причина взрыва, ядовитая взрывчатая смесь или нет, справится личный состав с этим адом огня, останутся ли ребята в живых? Это не так просто: броситься в огонь, не зная, что в месиве рельсов, колес, цистерн произойдет через секунду.

«Скорые» мчатся в район Сортировки.

Наконец у дежурного появляется предварительная информация, разъясняющая причину столь ранней «побудки» огромного города. Информация, от которой нервно вспыхивают сигареты, расстегиваются гимнастерки и пот градом катится с подбородка на грудь. Предварительная версия Свердловского управления железной дороги для пожарных такова: два вагона с опасным грузом «неудачно спустились с горки». Вагоны со взрывчатым веществом опрокинулись на электроопоры. Замыкание! Взрыв! Вскоре мы услышали вторую версию: столкновение на стрелке с угольным составом. Но все это со словом «вероятно». Потому что в море огня ни один самый догадливый чин

управления дороги не разберется, что произошло на самом деле. Надеемся, что выяснит компетентная комиссия на правительственном уровне. А пока...

После того, что произошло в собственном доме, я уже не удивляюсь битому стеклу в самом центре города у магазина «Океан». И все же это кажется невероятным. До эпицентра взрыва — 7-8 километров. Но и здесь застрявший в ушах траурный стеклянный звон.

Только к 12 дня главный очаг был ликвидирован. К чести пожарных. Удалось прорваться к воронке взрыва. Сплошные завалы стали и бетона. Начальство из железнодорожного ОРСа пытается найти работников, дежуривших в эту ночь, со слезной просьбой от имени жен обращается к парням с брандспойтами в руках. Но молодые пожарные, совершенно выбившиеся из сил, продолжают молча поливать остатки бывшей столовой. И расплавленная сталь железобетона брызжет в ответ кипящими струями. Что тут скажешь тем, кто ищет?

Четвертый взвод учебного центра УПО под командой Михаила Чараева работает девятый час без перерыва. К месту катастрофы они приехали в пять утра вместе со второй частью Верх-Исетского и седьмой частью Железнодорожного районов. Совсем молодые парни, такие, как 22-летний Юрий Дрокин, отстояли от огня резервуары с нефтепродуктами. Сплюснутые взрывом, в любой момент грозящие выбросом огненного смерча, резервуары были обезврежены специальной пеной. А ведь мог быть и третий, четвертый, пятый взрыв. И ни у кого во взводе — ни у Олега Чехомова, ни у Сергея Мокрушина — нет ни тени растерянности на лице. Сегодня была поставлена на карту их жизнь. А на лицах — только профессиональная и, пожалуй, гражданская злость. На кого? Они еще не зна-

ют. Только не на «объективные обстоятельства». Это для пожарных яснее ясного. Потому что в ста метрах от них у домов без крыш, а то и без стен сидят на остатках мебели живые люди. Люди с перевязанными головами, руками, ногами...

В крайнем к воронке жилым доме старинной кирпичной кладки по улице Ватутина, 1/1 захожу в квартиру № 1. То, что было квартирой, забито обломками кирпича. Трудно поверить, что жители могли здесь уберечься. И тем не менее среди сотен людей, сидящих во дворе на узлах, нахожу хозяйку квартиры Любовь Ивановну Забалуеву. Она с трудом произносит одно и то же, для матери, наверное, самое главное: «Я вырыла из-под штукатурки Сережу, сына. Пять лет ему. А он жив!»

Все, больше мать ничего не скажет. Ползут мимо мощные бульдозеры. Автомобили «Трансагентства», пассажирского автопредприятия, заводской транспорт — все брошено на эвакуацию жителей района Сортировки.

Создан штаб облисполкома, оказывающий населению оперативную помощь. В ползущем между домами чаде торгуют сосисками, булочками и горячим чаем. Прибывают колонны строителей с инструментами и материалами. Без помощи страны свердловским столярам и плотникам хватит работы до новогодних праздников.

Людям предлагают срочно ехать с вещами в гостиницы.

«Скорая» с пострадавшими людьми. Снова «скорая». Водители поликлиник №№ 32 и 33 отвоевывают дорогу охрипшими голосами. Они тоже трудятся с пяти часов утра. Врачи, видевшие все, но такое — никогда, за исключением тех, кто был на фронте...

И напряженной дугой повисает в воздухе, залезает в самое горло вопрос: Чернобыль, Арзамас, Свердловск... До каких пор мы будем служить спустя рукава, не беречь, не стеречь ни себя, ни народное добро? До каких пор службы контроля и безопасности будут анализировать постфактум одну трагедию за другой?

По меркам сегодняшнего дня героизм — это гражданская честность, смелость, высочайший профессионализм, умение мыслить и действовать в народных интересах. Партийные, советские, хозяйственные руководители города Свердловска на сей раз оказались на высоте.

Не будем голословными. Вопрос о числе погибших общественность города задает нам, прессе. Жители Сортировки узнают нас по блокнотам, фотоаппаратам и гневно спрашивают: «Почему вы лжете?!» Среди десятков обвалившихся домов, уже стертых бульдозерами с лица земли, среди развалин железнодорожного завода специзделий, вагонного депо, дежурного пункта транспортной милиции и других многочисленных служб этот гнев нам не кажется праздным.

Но факт есть факт. На ежедневном заседании правительственной комиссии: «Погибли четыре человека. Пропавших без вести нет». А теперь попытаемся выяснить фамилии, должности, адреса погибших... На месте взрыва, воронка от которого засыпана и уже проложены новые пути, встречаю заместителя начальника дороги Л.К.Домарова. «Не имею данных, — отвечает он кратко. — Это люди не мои».

Начальник управления Свердловской железной дороги В.М.Скворцов: «Конкретных фамилий назвать не могу».

Штаб ГО. Работники управления дороги, не пожелавшие представиться: «Дорпрофсожу хватает забот без вас. Обра-

титесь к заместителю министра путей сообщения Фадееву». Договорились! Оказывается, о товарищах по службе должны заботиться не ближайшие коллеги, а члены правительственной комиссии!

Первый секретарь Железнодорожного райкома КПСС В.И.Колесников: «Списка погибших не имею...»

Снова штаб ГО. Руководитель штаба полковник И.С.Гривченко знакомит со списками погибших. В списках значатся не четыре, а пять фамилий. Ни имен, ни должностей, ни домашних адресов... Кому нужен такой список?

Линейное отделение милиции на станции буквально в ста шагах от места взрыва. Разрушено полностью. Дежурили в отделении трое сотрудников. Начальник УВД на станции Свердловск-Сортировочный подполковник милиции Тарасов: «Фамилий ребят не знаю».

Запись на производственном совещании правительственной комиссии: «О.И.Лобов, обращаясь к свердловчанам: «Товарищи, сегодня я побывал у госпитализированных больных. Среди них есть одинокие. И выясняется: ни один член профсоюза у этих больных не бывал. Где же внимание, моральная поддержка? Да и материальная помощь в такой ситуации проблематична. Люди, которые лечатся, приобретают вне очереди холодильники, стиральные машины, мебель... Люди же, которые долгое время будут госпитализированы, не уверены, что им помогут приобрести потерянное...»

Мы, журналисты, выражаем соболезнование близким сторожа орсовской столовой В.Я.Шульнера, погибшего на рабочем посту. После беседы с директором столовой Л.В.Округиной уверены, что семье покойного будет оказана полная поддержка. Но после трех дней опросов официальных лиц

возникает резонный вопрос: «Товарищи руководители железной дороги, УВД, штаба ГО, товарищи партийные и советские руководители, как вы намерены помогать семьям погибших и пострадавших, не зная ни имен, ни домашних адресов? Надежда на то, что по месту работы кто-то вспомнит?» Да, вспоминают. Скажем, диспетчерская служба станции выделила из небогатой профсоюзной кассы по 20 рублей на тяжело пострадавших. Но разве это помощь? Неужели ждать, когда к свите, следующей за правительственной комиссией, подойдут заплаканные близкие? Но этого может не случиться. На заседания же комиссии даже мы, журналисты, попадаем с трудом.

Вспоминается далеко не залеченная трагедия Арзамаса. Там смертоносный состав не дошел до склада ГСМ благодаря трехминутному опозданию. В Свердловске крупнейший склад ГСМ «оказался» напротив места взрыва и взлетел на воздух. Как тут не волноваться общественности?! Почему поезда с опасной начинкой рвутся напротив хранилищ нефтепродуктов? Мы, разумеется, ответить на этот вопрос не в силах. А вот Прокуратуре СССР ответить необходимо. Пора. В поисках фамилий погибших вспомнили о складе ГСМ. И первый секретарь Железнодорожного райкома партии Б.И.Колесников утешил: «Жертв там не было». «То есть склад никем не охранялся?» — спросили мы возмущенно. Секретарь развел руками. Хорошее «утешение» — свободный доступ в ночное время на склады железной дороги!

Еще одно свидетельство — бригадира отделения нечетного парка прибытия И.Максименко: «Разрядный груз на железной дороге обязаны сопровождать четыре человека, в том числе военный офицер». В числе пострадавших таковых не значится. Следовательно, опасный груз на станцию был передан без должного надзора. Груз сопровождал только один представитель железнодорожной военизированной охраны.

По данным рабочих станции, вагоны с взрывчаткой четыре минуты горели. За это время сопровождающий бросил крик: «Спасайтесь!» Именно поэтому многие остались живы. Они успели ретироваться, схорониться от смертельного удара. Несообразность дежурных служб станции в момент расторможения страшного груза и совершенно ясное мышление во время бегства наводят на мысль, что вагоны со взрывчаткой не контролируются вообще, что всякое уже бывало, и бегство от опасных грузов — пока единственный шанс выжить.

Старший диспетчер станции С.И.Поспелов все эти дни не может дать исчерпывающую записку следственной группе. Люди запираются, строят личные версии «невиновности». И не мы, а Поспелов задает вопрос: «Как же при такой совести людей, безответственности контролировать разрядные грузы?»

Безответственность — одно. Мы узнали невероятный факт. У дежурных парка прибытия рация 1936 года выпуска. Работают женщины вслепую, вглухую, наугад. Машинисты их не слышат. Нет у дежурных и автоматического повторителя сигналов. Команды даются интуитивно... И это на крупнейшей в Союзе железнодорожной станции.

Как же быть гражданскому населению наших городов? Кто же нам скамандует среди ночи: «Бежать, залечь!»?

Гражданскому населению Свердловска невероятно трудно. Потрясение от взрыва уже прошло. Наступает другое потрясение — от фактов умолчания и безразличия. В десятки раз заниженными оказались объемы разрушений, переданные руководителями Свердловской области в Москву. Официальная информация, данная местными руководителями прессе о 12 разрушенных жилых домах и 8 строениях, в ито-

ге не соответствует действительности. Только школ, в которых не возобновятся занятия, 13. Медицинских учреждений, стоящих без крыш, стекол и тем не менее обслуживающих больных, — 12. В районе станции полностью разрушен детский сад на 60 мест. Можно представить размеры трагедии, случись такое горе в дневные часы...

Потребность города в стекле — 2 миллиона квадратных метров!

В гостиницах города размещены 1170 человек, и эвакуация продолжается.

Медицинская помощь оказана 838 жителям, 10 человек в тяжелом состоянии. Серьезная борьба идет за жизнь троих детей. Полностью потеряли зрение пять человек. Многих срочно направляют в Москву — в глазную хирургию...

К чему приводят факты растерянности и умолчания? На одном из совещаний правительственной комиссии ее глава, заместитель Председателя Совета Министров РСФСР О.И.Лобов, заметил: «Объемы работ изо дня в день возрастают. Неожиданно и многократно». Да, приходится вносить крупные поправки в правительственные распоряжения, однажды уже отданные. И не свердловское руководство, а заместитель председателя Госснаба СССР В.П.Батраков с вынужденным опозданием заботится о том, как доставить самолетами из Саратова, других городов Союза ни много ни мало 60 тысяч квадратных метров витринного стекла.

Не случайно гулом в зале встречается ответ заместителя председателя горисполкома В.В.Попова председателю правительственной комиссии: «Олег Иванович, ничего не сможем поделывать: очень плохо работает “Свердловсктрансстрой”...»

Да, очень плохо трудится не только эта строительная организация. Три дня мы наблюдали, как рушат непригодные для жилья дома. Но ни разу не удалось увидеть работы на кровле или на кладке при огромном скоплении строительных сил.

Минул еще один день, третий с момента катастрофы. И снова вопрос. На сей раз — первого секретаря горкома КПСС В.Д.Кадочникова: «Олег Иванович, это поразительно, но и сейчас на домах не поставлено ни одних стропил. Что делать?»

Поразительно другое. Олег Иванович Лобов давно уже не работает председателем Свердловского облисполкома и не должен исполнять прямые обязанности руководителей Свердловской области и города. Если уж в экстремальных ситуациях у свердловчан нет желания апеллировать к себе, своей распорядительности, то что думать населению о будничной работе городских служб?

Встречаемся в штабе с министром здравоохранения РСФСР А.И.Потаповым. «“Комсомольская правда”? Вы мне очень нужны! Невероятно, четвертый день не могу заставить работников управления дороги и горСЭС ввести в строй фильтровальную станцию. Город получает гиперхлорированную воду!» Расшифрую: воду с большим превышением нормы хлора ради достижения благополучных бактериальных показателей. Да, станция фильтрации оказалась тоже в зоне поражения, и пока вредные примеси беспрепятственно попадают в кухонные краны соседнего района водоснабжения.

Наутро Анатолий Иванович Потапов пригласил на совещание в горСЭС. И... отчитал руководителей санитарной службы за то, что они не прибегли к помощи прессы. Было решено направить в прокуратуру представление на ру-

ководителей, четвертый день снабжающих город негодной питьевой водой.

Теперь о том, что «хорошо», если это слово уместно. Прекрасно работает в зоне разрушений молодежь. Без всяких приказов приехали на Сортировку эмжэковцы во главе с Евгением Королевым. Они же помогли эвакуированным разместить на время вещи, отдали под склад хранения свой новый просторный культурно-оздоровительный центр. На второй день после взрыва взялись за работу студенты лесотехнического института во главе с секретарем ВЛКСМ Евгением Платоновым. Расчищали завалы. Организованы молодежные строительные отряды из числа заводчан. Молодежные рейдовые бригады конфискуют запасы стекла у зажимистых хозяйственников. Более ста человек — в молодежных отрядах сандружинниц.

(Санатин В. Катастрофа. — М.: Правда, 1990.)

ХРОНИКА ОДНОГО ЧП. «МИГ-23»

4 июля при выполнении учебного полета над территорией Польши с истребителя «МИГ-23» катапультировался советский летчик, служивший в одной из авиачастей Северной группы войск. После катапультирования самолет продолжил самостоятельный полет и упал на территории Бельгии.

Прокомментировать этот по-своему уникальный случай мы попросили специалистов из Опытно-конструкторского бюро имени А.Микояна, в свое время разработавших этот истребитель с изменяемой стреловидностью крыла. Пока точной информации о том, что же случилось, у нас нет,

сообщили в ОКБ. На место происшествия выехала специальная комиссия, которая займется расшифровкой информации «черного ящика» и установлением причины, приведшей к аварии. Известно только, что «МИГ» пролетел «в одиночку» более 800 километров. Подобного случая в нашей практике еще не было.

К сожалению, сейчас также невозможно сказать точно: летел ли самолет в режиме автопилота на малых высотах или в режиме стабилизации углов? В любом случае наиболее вероятной причиной того, что истребитель упал, является, по видимому, полная выработка топлива. Не забывайте, что кабина во время всего почти девятисоткилометрового «рейса» была открыта и это тоже могло каким-то образом сказаться на условиях полета.

ЗАПАДНЫЙ БЕРЛИН. Строчки телеграфных сообщений напоминали сводку боевых действий. 4 июля радары противовоздушной обороны ФРГ зарегистрировали нарушение воздушной границы летящим на высоте 12 тысяч метров объектом. По тревоге с военной базы НАТО были подняты два американских истребителя-перехватчика. На землю поступило сообщение, которое привело в изумление военных специалистов: боевой самолет типа «МИГ-23» с советскими опознавательными знаками совершал полет... без летчика.

Как сообщил представитель НАТО, пилоты американских самолетов получили приказ сопровождать «заблудившийся» «МИГ». По мнению экспертов, большая высота и низкая скорость полета исключали враждебные намерения. Кроме того, на беспилотном истребителе, по визуальным наблюдениям, отсутствовало штатное вооружение — ракеты класса «воздух-воздух». Тем не менее боевая тревога держала тысячи людей в напряжении. Ведь самолет пролетал над густонаселенными районами. Летчикам на американских пере-

хватчиках было приказано сбить «МИГ» только в крайнем случае. Не имея достаточной информации, военные специалисты НАТО все-таки надеялись, что, израсходовав горючее, советский истребитель упадет в Ла-Манш.

Над территорией Бельгии «МИГ» стал терять высоту и упал недалеко от французской границы, врезавшись в жилой дом. Погиб молодой человек.

Безусловно, подробное расследование этого из ряда вон выходящего ЧП ответит на все вопросы. Как отмечают местные обозреватели, сдержанность и разумная осторожность в реакции на нарушение воздушного пространства НАТО помогли избежать худших последствий. Трудно представить, что было бы, если бы подобное случилось в разгар «холодной войны».

В целом объективно освещая инцидент с советским боевым самолетом, пресса и телевидение Запада высказывают открытый упрек в адрес Советского Союза за отсутствие своевременной информации. Один из военных чинов НАТО в телевизионном интервью с сожалением констатировал, что в данном конкретном случае не был установлен прямой контакт с военными представителями Варшавского Договора и СССР.

Многое сделано в последнее время, чтобы снизить военное противостояние в Европе, однако жизнь еще раз убеждает, что мир не застрахован от роковых случайностей. Нужны более решительные шаги на пути разоружения и развития контактов между военными, которые снизят пределы риска. Об этом еще раз напомнил трагический инцидент с «МИГом».

КОПЕНГАГЕН. Тон комментариев западных и, в частности, датских средств массовой информации по поводу инциден-

та с советским истребителем «МИГ-23» можно охарактеризовать как серьезный, однако достаточно спокойный.

— Мы едва избежали нестижимой катастрофы. Трудно представить, что могло случиться, если бы самолет упал на промышленные кварталы Лилля, — сказал министр внутренних дел Бельгии Люис Тобэк.

В заявлении представителей НАТО отмечается, что американским пилотам был отдан приказ не сбивать советский истребитель над густонаселенными районами, в частности, из-за опасения детонации, возможно, находившихся на его борту боезарядов.

В некоторых средствах массовой информации высказывается недоумение, почему советская сторона сама не предприняла никаких мер, чтобы пресечь полет пустого самолета. Датская газета «Берлингске тиденде» приводит слова одного из высших офицеров ВС Дании о том, что в случае неполадок, аналогичных тем, что произошли с «МИГом», датские летчики по инструкции обязаны перед катапультированием настроить автопилот самолета таким образом, чтобы направить его в сторону пустынной местности или морских пространств.

Та же газета рассказывает о похожем инциденте, случившемся 20 лет назад с западногерманским истребителем, пилот которого во время полета потерял сознание. Неуправляемая машина прошла над территорией ряда стран Варшавского Договора, а затем под воздействием воздушных потоков повернула в сторону Скандинавии и разбилась в Северной Норвегии.

Комментарий заместителя главнокомандующего военно-воздушными силами генерал-полковника авиации А. Барсука:

— Самолет пилотировал военный летчик 1 класса полковник Н.Скуридин. Я разговаривал с ним по телефону. Он уже прошел медицинское обследование после катапультирования, признан здоровым. Летчик опытный. Общий налет на всех типах самолетов у него более 1 700 часов, на самолете «МИГ-23» — 527 часов.

Картина вырисовывается следующая.

На борту имелся боекомплект снарядов для 23-миллиметровой пушки. Других боеприпасов не было.

По докладу летчика после взлета при работе двигателя на форсажном режиме на высоте около 130 метров он услышал хлопок в районе воздухозаборника, ощутил падение тяги двигателя, снижение самолета. Определил также уменьшение оборотов двигателя и скорости. Летчик доложил руководителю полетов об отказе двигателя и на высоте около 100 метров катапультировался.

Руководитель полетов после доклада летчика наблюдал погасание пламени форсажа и дымление за двигателем, а также проседание самолета. После катапультирования самолет прекратил снижение и на предельно малой высоте на удалении 4—6 километров скрылся из его поля зрения.

Развитие аварийной ситуации на взлете предположительно можно объяснить так: самопроизвольное выключение форсажа привело к резкому уменьшению тяги, скорости, высоты полета и было воспринято летчиком как отказ двигателя, что вынудило его катапультироваться.

В дальнейшем самолет, находясь в положении «стабилизации» на бесфорсажном режиме работы двигателя, продолжал полет до полной выработки топлива, пролетев около

900 километров. Окончательные выводы будут сделаны уже созданной комиссией, возглавляемой начальником службы безопасности полетов авиации Министерства обороны СССР генерал-лейтенантом авиации Е. Русановым. Решается вопрос о ее вылете в Бельгию.

Все мы, советские авиаторы, глубоко сожалеем о случившемся.

Подполковник Н. Е. Скуридин, управляющий «МИГом», упавшим в Бельгии:

— Это был второй мой полет в тот день. Все шло нормально до высоты метров девяносто. Потом я услышал и ощутил хлопок в левом воздухозаборнике машины, скорость сразу упала с 550 до 350 километров в час, упали резко и обороты двигателя. Я передал, что принял решение катапультироваться, так как все говорило об остановке двигателя — даже шума его не было! С земли получил команду: «132-й к...» — то есть катапультируйтесь! Уже в воздухе, опускаясь на парашюте, я увидел, что за турбиной снижающегося самолета тянется черный дым... Сел я благополучно, только руку повредил. Перед катапультированием я повернул истребитель в сторону моря. Но кто знал, что он продолжит полет. Если бы я мог предвидеть последствия, а особенно гибель человека, я бы ни за что не покинул истребитель...

(Катастрофа. — М. : Правда, 1990.)

САМОЛЕТ КРУЖИЛ НАД ПЛОЩАДЬЮ...

«Во время первомайской демонстрации в селе Сеченово Горьковской области самолет «АН-2», разбрасывающий

листовки, при развороте задел дерево и разбился», — сообщил ТАСС.

С криком бросается к маме маленькая дочка, слышав голос любого пролетающего над селом самолета. Девочка, как и вся сеченовская ребятня, несколько дней назад была на многолюдной маевке. Восторженно следила за кружащимся в небе «АН-2», ловила посыпавшиеся с борта самолета праздничные листовки... А потом — треск сломанного дерева, дрогнувшая от удара земля, полыхающее пламя, вой пожарной сирены. Отпрянувшая в сторону — вдруг взорвется! — толпа. Отчаянные смельчаки, пытавшиеся вытащить из огня пилотов и пассажиров. Спасти их было уже невозможно. Погибли молодые работники горьковской сельхозавиации Александр Пугачев, Владимир Сальков, Евгений Черненко и трактористы Сергей Лабурев и Владимир Пронин.

Сегодня Сеченово учится проводить праздники. Вместо организованной демонстрации наметили маевку. С цветами, привычными в городе, но редкими в эту пору здесь. Музыка, песни, стихи звали сеченовцев на праздник.

В меру возможностей и способностей инициативная группа из людей разных профессий — от партийных и комсомольских работников до пионервожатых — старалась сделать праздник запоминающимся. Разбрасывание листовок с самолета — зрелище, виданное лишь в выпусках кинохроники. Не попробовать ли? Обратились к знакомым пилотам, работавшим на сеченовских полях не первый год. Можно ли осуждать за это инициаторов торжества?

Экипаж «АН-2» был вправе отказаться. Его действия жестко регламентированы инструкцией: никаких вылетов, кроме предписанных. Но пилотам, наверное, тоже хотелось праздника не по набившему оскомину стандарту.

Идеи, инициативы хороши, когда за них берутся профессионалы, специалисты. В том числе идеи, как лучше организовать массовый праздник. По инструкции Александр Пугачев, командир «АН-2», должен был отказаться, предложить сеченовцам вызвать из Горького другой экипаж, имеющий допуск к десантированию. Этот допуск расширяет диапазон позволенного, например дает право как на участие в тушении лесных пожаров, так и на разбрасывание листовок. Нет его — дверца самолета в воздухе всегда должна оставаться закрытой. Пилоты не сумели отказать также и товарищам, попросившимся покататься, хотя знали, что присутствие на борту авиатехника Евгения Черненко допустимо лишь для выявления неисправностей аппаратуры, а для пассажиров самолет вовсе не приспособлен.

...Благополучно пролетев над площадью и разбросав часть листовок, на втором заходе они пошли на столь малой высоте, что врезались в дерево. Может быть, «пассажиры» скопом кинулись к одному борту, чтобы получше рассмотреть праздничную площадь, и «АН-2» дал крен? Или пилоты поддались по-мальчишески озорному настроению? Специалистам приходится устанавливать истину по останкам, обломкам, рассказам очевидцев.

Но есть одна, не поддающаяся сомнению причина, — отступление от инструкции. Это слово ныне приобрело негативный оттенок: помеха творчеству, оковы для самостоятельности. От такого рода инструкций мы постепенно освобождаемся. Но для летчиков соблюдение предельно детализированных правил — необходимость, гарантия безопасности. Своей и других.

Мы усердно избавляемся от зарегламентированности — излишней. Кажется, не только говорить и действовать — ды-

шать стало легче. Не утратить бы в избытке увлеченности чувство меры.

А. Щербо. Горьковская область

(Катастрофа. — М.: Правда, 1990.)

СОЛНЦЕ — ПРИЧИНА КАТАСТРОФ?

Издавна люди считали кометы предвестниками катастроф, войн, переворотов. Несчастья обещали и другие явления: кроваво-красный закат Солнца, солнечное гало (круги и кресты вокруг Солнца) или северное сияние. Все это — обычные метеорологические феномены локального характера, кроме последнего, который представляет собой отражение космической, солнечной активности, зависит от образования так называемых солнечных пятен и наступает через одинаковые промежутки — примерно 11,3 года.

Существует ли связь между этими явлениями и возникновением катастрофической ситуации?

В прошлом число природных катастроф было, вероятно, таким же, как и сегодня. Но вот социальные последствия были куда более серьезными. Засуха и наводнения означали неурожай и голод, причем взаимопомощь на уровне населенных пунктов, краев, государств почти отсутствовала. Феодалы даже запрещали вывозить и продавать зерно в соседние страны. Царская Россия приостановила экспорт зерна во время голода в Европе в конце прошлого века.

Последствием «голодных» периодов были эпидемии, которые распространялись беспрепятственно и переходили в пан-

демии, охватывающие почти весь земной шар. Свою лепту в приумножение человеческих бедствий вносили войны, частые смены власти и изменения государственных границ, шедшие рука об руку с беззаконием, насилием и разорением. В таких условиях несложно было усмотреть связь между небесным явлением и последующей катастрофой, поскольку истинные законы, которыми руководствуются природа и общество, в то время были людям неведомы. Мир для них был полон загадок, и все вокруг они пытались объяснить на основании своей веры в сверхъестественные силы.

Мы не знаем, как люди переживали в прошлом катастрофы, что было для них самым тягостным. Во всяком случае, во времена, когда умирал каждый второй новорожденный, смерть ребенка не воспринималась как трагедия. «Бог дал, Бог и взял» — сколько в этих словах покорности судьбе, фатализма и, главное, — набожного смирения.

Религия вообще оказывала сильное влияние на отношение наших предков к жизни. Неблагоприятные явления и события они не связывали с общественными условиями своей эпохи или с недостаточными усилиями со своей стороны, а приписывали все «божьей воле». Все приходило с неба, предупреждалось знамениями на небосклоне и объяснялось сверхъестественными силами.

Каково сегодня наше отношение к этим вопросам? Нет ли на самом деле определенной закономерности в отношениях между космическими явлениями и Землей? Может, люди на основании тысячелетних наблюдений обнаружили взаимосвязь?

Прежде чем сделать попытку определить то реальное, что связывает Солнце и земную жизнь, посмотрим, насколько легко возникает видимость такой связи.

Целый ряд событий эпохального значения приходится на пики солнечной активности. 1830 год — революция во Франции; 1848 — бурный революционный год во всей Европе; 1870 — прусско-французская война; 1905 — первая русская революция; 1917 — Великая Октябрьская социалистическая революция; 1929 — начало великого кризиса, «черная пятница» на нью-йоркской фондовой бирже...

Стечение обстоятельств довольно заметное. Но совпадение во времени — еще не показатель причинности. Все названные события действительно произошли в периоды максимальной солнечной активности. Но в другие подобные периоды ничего значительного не произошло. Кроме того, еще более внушительная цепь событий приходится на другое время и не имеет ничего общего ни с максимумом, ни с минимумом солнечной активности. Так что, анализируя взаимосвязи между деятельностью Солнца и явлениями на Земле, необходимо принимать во внимание возможность случайного совпадения.

И еще одна любопытная деталь. С улучшением мировой информационной системы создается впечатление, что количество катастроф растет. Раньше о происшедшем в какой-нибудь далекой глухой колонии даже не писали. По сходным причинам количество природных катастроф кажется меньшим во времена больших войн.

Эпидемии были самой частой и самой массовой катастрофой, усугубляющей и без того ужасные последствия других катастроф, в частности войн, которым они всегда сопутствовали. Между прочим, от них погибало больше людей, чем полегло на полях сражений. Ведь раньше во время боин около 90 процентов составляли пораженные инфекционными болезнями — чумой, холерой, брюшным тифом или гангреной при инфицированном ранении. Число погибших

непосредственно в боях или умерших от ранений было на проверку совсем небольшим!

Довольно часто эпидемии уносили целую деревню, большинство населения города, четвертую часть, половину, даже три четверти всего народа, миллионы человек в течение нескольких месяцев.

На первый взгляд, эпидемия может показаться сугубо биологическим процессом. Каждый зараженный инфекцией рискует заболеть с тем большей вероятностью, чем выше степень заразности данной болезни. Но не каждый человек одинаково реагирует на инфекцию. Существуют также различия в течении эпидемии, в ее распространении, которые обуславливаются социальными факторами.

Последствия опустошения после землетрясения, неурожая, вызванного климатическими изменениями (дождями, наводнениями, заморозками, засухой), или после голода, причиной которого стали заброшенность полей во время войны, разрушение оросительных систем, дорог и мостов, уничтожение населения, разграбление деревень и городов — все это благоприятствовало распространению инфекционных болезней еще и потому, что снижался и без того невысокий уровень личной гигиены. Большое влияние оказывала миграция населения, убегающего от военных действий и движения армий в сопровождении представителей социальных низов — тунеядцев, разбойников, шулеров, ростовщиков, проституток, маркитанток, способствовавших расширению эпидемии.

Катастрофы и эпидемии шли рядом.

А что если и впрямь Солнце каким-то образом обуславливает геофизические явления, ведущие к природным катаст-

рофам, к войнам, а те уже, в свою очередь, к эпидемиям?

Некоторые ученые считают, что Солнце прямо причастно к возникновению землетрясений, циклонов, ураганов...

Вне всяких сомнений, Солнце влияет на Землю своей гравитацией. Оно имеет в 27 767 373 раза большую массу, чем Луна, но при этом находится в четыреста раз дальше. Как известно, преобладает гравитационное воздействие нашего спутника, а Солнце его только модифицирует — усиливает или ослабляет. В результате происходят приливы и отливы.

На внутренних морях, как, например, Балтийское, Черное или Средиземное, они проявляются минимально. И уж совсем незаметно для нас приливная волна проходит по суше. Тем не менее возможна связь между такими движениями земной коры и землетрясениями и авариями на шахтах.

Скажем категоричнее: связь существует. К сожалению, не настолько прочная, чтобы на ее основании делать какие-то практические выводы.

Большое значение может иметь прогноз некоторых метеорологических явлений в комбинации с высоким приливом, который можно заранее рассчитать даже для вполне определенных точек планеты.

Проиллюстрируем сказанное примером. Катастрофические наводнения регулярно происходят на побережье Северного моря. В ситуации, когда приливные влияния Солнца и Луны суммируются, наблюдается максимальный прилив, и одновременно разыгрывается западная буря с сильным ветром, резко поднимается уровень воды на побережьях Голландии, ФРГ, Дании. Нахлынувшие водяные массы заливают берега,

прорывают плотины. При таких наводнениях уровень воды в устьях рек, расширяющихся в виде воронки, повышается порой на несколько метров.

В истории подобные катастрофы повторялись неоднократно. 31 января и 1 февраля 1953 года морской прилив опустошил побережья Голландии и ФРГ. Погибло две тысячи человек. Самой крупной катастрофой в нашем столетии было наводнение 17 февраля 1962 года. Волны затопили побережье и плотины Голландии до самой Дании. В Гамбурге лишились крова около 40 000 человек, десятки тысяч были эвакуированы, сотни погибли.

Повторение катастроф зависит прежде всего от обращения Луны. Расстояние до Солнца изменяется очень незначительно, поэтому его влияние колеблется лишь в пределах нескольких процентов. И все-таки нельзя ли в возникновении катастроф обнаружить циклические изменения, которые могут быть связаны с солнечной активностью, а точнее, с основным солнечным периодом 11,3 года?

Солнечные пятна были замечены в глубокой древности. Но только Галилео Галилей понял, что речь идет о феномене, действительно имеющем отношение к Солнцу: он обнаружил ротацию солнечных пятен, о чем мы читаем в его письме к кардиналу Барберини от 2 июня 1612 года. Оппонент Галилея, иезуит патер Шайнер, который наблюдал пятна практически одновременно с ним (между обоими возник многолетний спор о приоритете, закончившийся только со смертью соперников), до конца жизни считал, что речь идет об облаках или подобных образованиях между Землей и Солнцем. Абсурдным это звучит только для нас; тогда же никто не мог себе представить, что земная атмосфера не простирается до самого Солнца.

Солнечные пятна можно увидеть даже невооруженным глазом. Астрономы Карла Великого (742—814) принимали их, например, за планету Меркурий, проходящую перед солнечным диском. Длинный ряд наблюдений с начала нашего летоисчисления существует в Китае, упоминание о пятнах можно встретить в хрониках ряда других стран. Никоновская летопись 1371 года свидетельствует: «Лето оно были на Солнце пятна черные, как... гвозди...»

В прессе приводились данные, согласно которым в 1957 году — максимум солнечных пятен — в мире было отмечено 110 больших катастроф, таких, как наводнения, засухи, ураганы, землетрясения и т.д. А вот-де в 1961 году, в пору низкой солнечной активности, их было всего 30. На наш взгляд, подобные сопоставления не имеют смысла. Сомнительно, чтобы на основании всего двух лет (к тому же взятых произвольно, поскольку солнечный минимум падал на 1964 год) можно было делать какие-то выводы.

Для любителей «гасовать» факты все же сообщим, что два крупнейших землетрясения произошли в год солнечного максимума. Это, во-первых, извержение вулкана Кракатау в 1883 году и, во-вторых, землетрясение 1 сентября 1923 года, случившееся в Токио и Иокогаме и стоившее жизни более 200 000 человек.

Но статистику нельзя основывать на исключительных явлениях. Рассмотрим катастрофы четырех последних солнечных циклов, начиная с минимума в 1933 году.

При землетрясении в Пакистане 31 мая 1935 года погибло более 50 000 человек. 24 января 1939 года землетрясение в Чили — 40 000 погибших. Нашумевшее Анатолийское землетрясение 27 декабря 1939 года в Турции — 30 000 жертв и большой ущерб. Наводнение в провинции Ангвей в Ки-

тае 14 августа 1950 года лишило миллионы людей крова и более 500 000 — жизни. Губительный ураган с 7 по 21 августа 1955 года был самым тяжелым в истории США. Во время урагана погибли «всего» 184 человека, но материальный ущерб составил более пяти миллиардов долларов. Многие, навсрное, помнят сообщения о землетрясении 29 февраля 1960 года, повторившемся затем 4 марта, которое полностью уничтожило город Агадир в Марокко. В руинах и в волнах морского прибоя, вызванного землетрясением, нашли смерть более 20 000 жителей. Столь же губительным был циклон, обрушившийся на восточный Пакистан (ныне Бангладеш) 12 мая 1965 года. Но и его превзошел циклон 12 ноября 1970 года, поднявший волну, которая в этом районе затопила на несколько метров всю дельту реки Ганг. Утонуло более 500 000 человек. Это было величайшее несчастье, а по количеству жертв его можно считать самым значительным из современных. Весь трагизм заключался в том, что на основании наблюдений со спутников о приближении бедствия было известно заранее. Пакистанские власти получили официальное уведомление, однако проявили преступную халатность, не приняв никаких мер.

Ни одна из названных катастроф не связана с солнечной активностью. Ее максимумы приходились в означенный период на 1937, 1948, 1957 и 1968 годы, а минимумы — на 1933, 1944, 1954 и 1964 годы.

Мы сравнили также данные о таких катастрофах, как землетрясения, ураганы, наводнения и т.п. за весь период научных наблюдений активности Солнца до 1972 года. В список вошла 281 большая катастрофа. Из них только 20,6 процента пришлось на годы солнечного максимума и минимума. Отдельно по землетрясениям соответствующая доля еще меньше — только 17,5 процента. По отношению к

среднему одиннадцатилетнему солнечному циклу это, в принципе, случайное совпадение.

Несколько иначе обстоит дело с влиянием Солнца на биосферу.

Английский астроном сэр Уильям Гершель был первым, кто всерьез занялся вопросами зависимости явлений земной жизни от изменений солнечной активности (выражаются через количество солнечных пятен числом R , известным для каждого года, начиная с 1742). В 1801 году он опубликовал труд о связи между солнечными пятнами и урожаем зерновых, который определялся на основании изменений цен на лондонской бирже. Ну что ж, по крайней мере, источник, без всякой иронии, совершенно надежный.

С тех пор был исследован целый ряд связей, среди них размер урожая некоторых других культур, нарастание массы стволов деревьев, дата начала цветения многих растений, а также степень распространения их болезней. От активности Солнца явно зависит размножение морского планктона, а следовательно, эффективность морского рыбного промысла. В результате — различные объемы производства рыбных консервов, рыбьего жира и т.п. Солнце влияет и на миграцию перелетных птиц, в частности на сроки их возвращения весной. Доказательства в этих случаях весьма достоверны.

Сложнее доказать зависимость от солнечной активности возникновения и распространения эпидемий. Это явление труднее поддается определению, захватывает большую территорию, поэтому для подобного анализа необходимо располагать достаточно длинным рядом наблюдений.

Главным источником сведений об эпидемии являются хроники и летописи. Довольно точная информация поступала

из некоторых мест, например из Аутсбурга, города, в котором в начале нового времени жили многие мыслители-гуманисты. Здесь сохранились записи о смертности и ее причинах за много десятилетий. Ценными нужно признать и найденные в других местах метрики с отметками о причинах смерти. На их основании можно делать выводы о ходе эпидемии, ее размерах, различиях между протеканием в городе и деревне, в отдельных областях, длительности восстановительного периода.

Самой опустошительной эпидемией была чума. Ее зависимость от солнечной активности можно проследить только с XIV столетия (до этого времени болезнь появлялась не часто). Возьмем, к примеру, достаточно репрезентативный, на наш взгляд, XV век. Из тринадцати эпидемий (в 1404, 1419, 1424, 1435, 1449, 1460, 1467, 1473, 1478, 1482, 1488, 1493 и 1499 годах) в год солнечного максимума началось шесть (1404, 1424, 1460, 1473, 1482 и 1493). Кропотливую работу провел Л.А.Чижевский, подытоживший исторические данные за шестьсот лет — с 1334 по 1935 гг. По его подсчетам, на 54 одиннадцатилетних солнечных цикла пришлось 101 эпидемия чумы. Из них 39 начались в год солнечного максимума, 15 — минимума, 47 — в промежутке. 13 циклов прошли без эпидемий чумы. Совпадения по меньшей мере примечательные.

Еще более явной оказывается связь между активностью Солнца и эпидемиями холеры.

Первые сведения об эпидемиях холеры датированы еще 1031 годом и пришли из Индии, но для статистической обработки пригодны только данные, начиная с XVIII столетия.

В Индии эпидемии холеры уничтожили десятки тысяч человек в 1768—1771, 1774—1780, 1787—1790 годах. В XIX ве-

ке смертность от холеры возрастает. В Индии она снова появляется в 1804 году и оттуда уже как пандемия распространяется на весь мир. Первая волна, начавшись в 1816 году, закончилась в 1826 году и поразила также Европу. Только в 1831 году от нее погибло 900 000 человек. В 1834 году наступление болезни приостановилось, но в 1837 году она разгорелась в Средней Европе, Германии, Италии, России. Закончилась эта эпидемия на Сицилии в 1838 году. Не заставила себя ждать и третья вспышка холеры. Она достигла пика в 1848, временно притихла, но затем в 1852 году вновь напомнила о себе и перекинулась на Америку. Исчезала она постепенно: с 1855 до 1860 года. Дальше была четвертая, пятая, шестая эпидемии...

Уже в XX веке с эпидемиями холеры удалось справиться. По всему миру они уже не распространялись, но в самой Индии в 1905—1910, 1917—1921 и 1928—1932 годах от холеры по-прежнему ежегодно умирало по несколько сотен тысяч человек.

Совпадение начала эпидемии холеры с годом солнечного максимума неоспоримо. Из семи максимумов, которые приходятся на 1769, 1778, 1787, 1804, 1816, 1830 и 1837 годы, кроме первых двух и предпоследнего, все совпадают с началом эпидемий. Последующие максимумы 1848, 1860 и 1870 годов наложились на период двадцатилетней эпидемии холеры и потому не могли проявиться: ведь новую вспышку инфекции трудно отличить от течения предыдущей. В дальнейшем практически все эпидемии холеры согласуются с максимумами солнечной активности (1833, 1905, 1917, 1928), за исключением шестой пандемии, начавшейся в 1893 году — за два года до солнечного максимума.

Наличие связи очевидно. Каков же ее механизм?

В соотношении инфекционных заболеваний и солнечной активности наблюдаются географические различия. Так, в интенсивности эпидемий дифтерии по статистике из Швейцарии и Пруссии (речь идет о XIX веке, поскольку приблизительно в 1893—1895 годах с введением вакцинации дифтерия как эпидемическая болезнь была ликвидирована), а также из Голландии хорошо просматриваются параллели с колебаниями количества и размеров солнечных пятен в течение одиннадцатилетнего цикла. В Бельгии они уже менее очевидны, в Англии, Уэльсе и Шотландии весьма условны, а, например, в Ирландии отсутствуют полностью.

Наиболее дотошным читателям сообщим, что, анализируя статистику эпидемий, можно обнаружить не только одиннадцатилетние, но и другие циклы. Для холеры это 2,65 или 5,5 года, дифтерии — 10 лет. Более длительные периоды — это, как правило, сумма более коротких, причем их продолжительность определяется скорее климатическими закономерностями. Во многих случаях преобладают местные особенности, а космические, внеземные влияния проявляются с некоторым опозданием.

Если обобщить данные, то можно сделать вывод, что периодические колебания активности Солнца хотя и влияют на биосферу, но только косвенно. В соответствии с ними варьируется биологическая реактивность, будь то повышение сопротивляемости человека инфекциям или же изменение вирулентности микроорганизмов. В остальном эпидемии, безусловно, явления социальные, зависящие от экономических факторов и общественных институтов, которые, например, определяют уровень здравоохранения.

Остается еще рассмотреть утверждения некоторых авторов о влиянии солнечной активности на человеческую психику. Исходя из соотношений дорожных происшествий и не-

которых типов магнитных бурь (солнечного происхождения), можно предположить, что они вызывают рост агрессивности у водителей транспортных средств. Однако число таких случаев сравнительно небольшое: от 5 до 10 процентов.

Психическую лабильность можно исследовать на примере кривой самоубийств. На ней четко выделяются минимумы и максимумы. Но они в большинстве своем не совпадают с экстремумами солнечной активности.

Количество самоубийств постоянно растет. Относительное уменьшение его происходило при росте промышленного производства в периоды перед последними мировыми войнами, а самый большой скачок зафиксирован в 1930 году, на следующий год после экономического кризиса. Никакой периодичности изменений за длительный промежуток времени обнаружить не удалось. Вывод о зависимости самоубийств от солнечной активности был, вероятно, сделан на основе случайного совпадения начала кризиса 1929 года с солнечным максимумом.

Если бы удалось доказать существование связей между солнечной активностью и процессами в биосфере, это имело бы важное значение. Солнечную деятельность в известной степени можно предвидеть. Но вот достаточно точно определить, как она проявится на Земле, как повлияет на биосферу, мы пока затрудняемся.

Среда нашего обитания изменяется. Сказываются космические факторы длительного воздействия, в том числе влияние Солнца. В еще большей степени это вызвано сугубо земными причинами, среди которых первая — производственная деятельность человека. Некоторые ученые предупреждают нас о грядущей экологической катастрофе. Воз-

можно, они несколько преувеличивают. Возможно, мы просто не обладаем достаточными знаниями для того, чтобы оценить ситуацию и уверенно определить, что является следствием нашей собственной жизнедеятельности, а что исходит из космоса...

(Дворжак Й. Земля, люди, катастрофы. — Киев: Вища школа, 1989.)

ЯНВАРЬ 1589 Г. ГИБЕЛЬ КАРАВЕЛЛЫ «САН-ТОМЕ»

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

Автор описания катастрофы (издано в 1611 году) Диего де Коуто пишет: «Оставшиеся на корабле поняли, что их может спасти только провидение или их собственные усилия. И поскольку на корабле было достаточно необходимых материалов, они немедленно взялись за строительство плотов. Однако сразу же после спуска на воду все плоты затонули... Это произошло не только по божьей воле, но также из-за равнодушия и эгоизма тех, кто попал в лодку. Если бы построить плоты раньше и плыть под прикрытием спасательной лодки, могли бы спастись все. Довод о недостатке времени не соответствует действительности. Корабль оставался

на поверхности еще целых двадцать четыре часа, и это при том, что насосы к тому времени уже не работали. Ситуация в шлюпке была, однако, не намного лучше. Все приняла руководство рыцаря Бернарди де Карвальго. Видя, что остальных охватила паника, а офицеры ненадежны, он также потерял голову. Известно, правда, что в подобных ситуациях (это подлинные слова автора)... моряки и военные ведут себя как варвары и не обращают внимания ни на что и ни на кого, а также что за свое поведение, грубость и жестокость они, в случае спасения, никогда не бывают наказаны...»

В лодке вскоре обнаружили, что она перегружена — борт был над самой водой, и с каждой волной она зачерпывала воду. Побережье Африки (Наталь) накануне находилось в поле зрения, но за ночь исчезло. Когда его достигнут потерпевшие кораблекрушение, было только вопросом времени. То есть опасность для тех, кто оказался в лодке, не была столь явной, хотя до момента спасения и оставалось еще пять дней. Между тем вот как описывает Диего де Коуго, который, вероятно, находился в лодке, то, что происходило дальше: «Офицеры решили, что лодку следует облегчить любой ценой. Их предложение бросить в воду несколько пассажиров ввиду напряженности ситуации было принято... Офицеры выбрали шестерых несчастных, которые ни о чем не догадывались, схватили и бросили за борт. Их сразу же поглотило море, никто не вынырнул на поверхность».

К вечеру того же дня (17 марта) лодка вернулась к кораблю (!), который еще находился на плаву, переполненный обезумевшими людьми, уже ничего не предпринимающими для своего спасения. Единственное, что они были в состоянии делать, так это молиться и взывать к деве Марии. Моряки вскарабкались на палубу судна, бросили в лодку несколько бочонков с водой и сухарями, и, поскольку при этом она опять слишком погрузилась в воду, офицеры выбрали сле-

дующих ни о чем не подозревающих жертв и бросили их в море. Лишь тогда сидящие в лодке начали грести, подняли паруса и сделали попытку достичь суши. Они пристали к берегу только 22 марта из-за встречного течения, относившего лодку от берега. Каравелла затонула раньше, еще 17 марта, со всеми, кто на ней остался.

23 марта потерпевшие кораблекрушение решили двинуться вдоль побережья (на территории нынешнего Мозамбика) к форту Лоренсу Маркиш, где размещался португальский гарнизон. Шли очень медленно, не хватало еды, постоянно угрожало нападение туземцев. 18 апреля моряки предложили разделиться. Одна группа должна была привести помощь для более слабых, в частности для женщин. «Остальные им, разумеется, не доверяли и утверждали... что, если разделиться на две части, то погибнут все... Обмен мнениями закончился рукопашной. Мужчины сводили счеты со своими противниками в драке. Таким образом можно было заставить замолчать главных заводил, но никак не прийти к разумному решению...» После этого отряд практически развалился. В конце апреля 45 самых крепких его членов дошли до португальской крепости в Софале. Только через некоторое время удалось организовать экспедицию по спасению оставшихся, которая осенью того же года нашла несколько человек на острове Сетимино (позже он был назван Слоновый остров, а сегодня называется Остров Португальцев) в устье реки Эспирито Санто. По сведениям де Коута, их было не более двадцати.

(Дворжак Й. Земля, люди, катастрофы. — Киев: Вища школа, 1989.)

ИСТОРИЯ ЭПИДЕМИЙ

Скорость распространения эпидемии может быть довольно большой — сотни километров в год. А если микроорганизмы «сопровождают» своих носителей в транспортных средствах, то она может составлять сотни километров в час.

Болезнетворные микроорганизмы имеют довольно продолжительную историю. Несмотря на расплывчатость сведений об эпидемиях в прошлом, создается впечатление, что в различные исторические времена преобладали разные инфекционные болезни.

Чума — одно из наиболее грозных инфекционных заболеваний, смертельное при отсутствии лечения в более чем 90 процентах случаев — не насчитывает еще и 2500 лет. Насколько можно судить, впервые она появилась в Египте в IV веке до н.э. Самое раннее более или менее достоверное описание эпидемии чумы сделал грек Руф из Эфеса. В Риме чума появлялась и раньше, но первый совершенно очевидный случай эпидемии относится ко временам правления императора Юстиниана и датируется 531—580 годами. Как видим, эпидемия продолжалась не один год. Особенно большая вспышка (с ней совпала и эпидемия оспы) произошла в 558 году. Ее можно считать пандемией, поскольку пострадал не один континент (только в Константинополе ежедневно умирало от 5 до 10 тысяч человек). Вплоть до XIV века эпидемии чумы спорадически возникали то в Западной, то в Восточной Европе, в Африке или Азии с интервалом приблизительно 100 лет. Число жертв каждый раз достигало нескольких десятков тысяч. На Руси первая эпидемия чумы была зафиксирована в Киеве в 1090 году.

Качественно отличающаяся от прежних пандемия необычайно заразной чумы поразила Европу, Азию и Африку в се-

редине XIV века. Она пришла из Индокитая, где от нее умерли 50 миллионов человек. Мир еще не видел столь ужасной эпидемии. Первые случаи в Европе были отмечены в марсельском порту в декабре 1347 года. Болезнь продвигалась вдоль торговых путей и достигала скорости 1000 километров в год. В одной только Европе ее жертвами стали около 25 миллионов человек. Приводятся данные, что вымерла четвертая часть населения Земли, то есть около 300 миллионов человек. Пандемия закончилась в России в конце 1351 года.

С тех пор чума в Европе объявлялась регулярно каждые 5—10 лет. Не все страны страдали одинаково. Так, например, в 1382 году в Лондоне от чумы умерли 30 000 человек, столько же в 1407 году; в 1499—1500, а также в 1603 году число умерших было значительно меньше — около полутора тысяч человек; в 1625 году количество жертв снова возросло до 35 000, а в 1665 превысило 70 000. В 1713 году ряд стран охватила бубонная чума, в Германии, Чехии и Австрии умерло более полумиллиона человек.

Распространение чумы сдерживалось повышением уровня гигиены и энергичными мерами в портах. Начиная с XIX века чумные эпидемии практически ограничивались пределами Азии. Зато в Китае и Индии в 1898—1908 годах от бубонной чумы умерли три миллиона человек, в 1909 — 1918 — полтора миллиона, в 1920 году — два миллиона. А вот в 1935 году от эпидемии чумы в Уганде (Африка) умерли уже только 2000 человек.

Сравнительно новой болезнью является грипп. В Лондоне в 1847—1848 годах от него умерли более 15 000 человек. В то время, вероятно, существенно повысилась действенность вируса, и в 1889—1890 годах разразилась уже пандемия гриппа, охватившая территорию, на которой про-

живало 40 процентов населения земного шара. Вершины она достигла в 1917—1919 годах, когда от пандемии инфлюэнцы во всем мире умерли 20 или даже 30 миллионов человек (для сравнения: в течение четырех лет первой мировой войны в боях погибли 10 миллионов человек). На сегодня это была последняя пандемия гриппа. С тех пор эпидемии хотя и повторяются в течение коротких периодов (полгода или год), но всякий раз речь идет о видоизмененном, новом вирусе гриппа, и заболевание протекает не так тяжело, как раньше. В этой связи нельзя не вспомнить, что частое и некогда смертельно опасное осложнение после гриппа — воспаление легких — с появлением антибиотиков относится к заболеваниям, подлежащим довольно успешному лечению.

Не существует единого мнения относительно того, могут ли в настоящее время появиться совершенно новые болезни, которые прежде не существовали. Можно, конечно, предположить, что и микроорганизмы по-своему развиваются, переживают процесс эволюции, а следовательно, среди них возникают новые виды с новыми свойствами. Но окончательно это не доказано.

Описания болезней в прошлом, которыми мы располагаем, очень приблизительны, ведь тогда еще не существовало ни микроскопической, ни иммунологической диагностики. Вполне понятно, что эти данные не дают возможности представить течение болезней и идентифицировать их.

В 80 году до н.э. в Риме вспыхнула единичная эпидемия необычной болезни. Это была не чума, скорее можно говорить о разновидности сибирской язвы. В 1772 году город Чичестер в Англии пострадал от неведомой болезни, которая убила 34 000 жителей города и его окрестностей — количество по тем временам огромное.

Точные данные о новых болезнях накапливаются уже в наши дни. В 1976 году в американском городе Филадельфия (штат Пенсильвания) вспыхнула загадочная эпидемия. Заражены были участники съезда организации Американский легион, который происходил в гостинице «Бельвью-Стрэтфорд» с 21 по 24 июля 1976 года. Эпидемия поразила 182 человека, максимум ее пришелся на 25-28 июля, а конец наступил 3 августа. В результате 29 потерпевших умерли. Помимо участников съезда легионеров, которые заседали в зале гостиницы и отдельных номерах, пострадали 33 человека, не имевших ничего общего с Американским легионом, а просто находившихся в то время в гостинице или возле нее, на тротуаре перед входом. Бульварная пресса раздула сенсацию: писали о бактериологической диверсии, об умышленном занесении инфекции коммунистами — ведь Американский легион является крайне правой и реакционной организацией.

В течение нескольких месяцев оставалось неясным, что же это за болезнь и как она будет распространяться. В январе 1977 года сенсация лопнула. Рабочая группа доктора Дж.Мак-Дейда нашла отгадку. Фильтратом из легких погибших больных были инфицированы морские свинки; у всех у них поднялась температура, и вскоре они погибли. В их болезненно увеличенной селезенке были обнаружены бактерии, не реагирующие на обычные красители и потому невидимые при обычном микроскопическом исследовании; они не размножались на обычных бактериологических средах, для их жизнедеятельности требовались необычные компоненты — железо и L-цистеин. После впрыскивания раствора с бактериями в яйцо с куриным зародышем он был быстро умерщвлен, а когда их повторно ввели морским свинкам, то это опять вызвало жар и гибель. Таким образом, по аналогии с классическим примером Коха было установлено, что выделенные бактерии действительно являются возбудителями эпидемии.

Речь идет о прежде не описанных микроорганизмах, принадлежащих к роду, названному *Legionella pneumophilla*. Иммунобиологические исследования показали, что эти микробы заражают большое количество людей, но у многих из них заболевание не переходит в свои крайние формы. Оказалось, что легионеллы «проживали» в гостинице «Бельвью» уже длительное время, и у всех служащих выработался иммунитет против них.

Иммунобиологические реакции подтвердили также, что и в прошлом по крайней мере два непонятных случая массового заболевания в США в действительности представляли собой вспышку эпидемии легионеллеза — так называется новая болезнь. Один из этих случаев — лихорадка, поразившая 140 сотрудников оздоровительного центра в Понтиаке (штат Мичиган) в 1968 году. Так же, как и в Филадельфии, зараза попала в легкие с воздухом, но тогда обошлось без жертв. Вторым был случай в больнице святой Елизаветы в Вашингтоне, где пациенты одного крыла здания заразились, по всей вероятности, при вдыхании пыли из близко расположенного котлована в саду. С тех пор зарегистрирован ряд единичных заболеваний, не развившихся в эпидемию. Легионеллы были обнаружены в питьевой воде в городе Булмингтон в США, в озерах и реках штатов Джорджия и Северная Каролина. В Европе они были найдены в Болгарии и во Франции. Очень часто легионеллу можно было обнаружить в кондиционерах. Она живет в воде, которая накапливается в определенных местах агрегатов (вода здесь содержит остатки органических продуктов и следы металлов, что делает возможным не только проживание, но и размножение легионеллы).

Почему же эта болезнь стала известна только теперь?

Легионеллез, или «болезнь легионеров», начинается как обычный грипп, поражает прежде всего легкие, а затем и

другие внутренние органы — почки, мочевыводящие пути, ткани мозга и мозжечка, сердце. Появляются признаки миокардита и перикардита, возможны кожные явления, нарушается работа кишечного тракта. Палитра симптомов, как видим, может быть весьма обширной и при этом «трудноузнаваемой». В микроскоп данные болезнетворные микроорганизмы не видны, для их выращивания требуется особая техника. Очень чувствительны к легионелле морские свинки, с помощью которых и удалось ее обнаружить. Достаточно поместить нескольких животных туда, где обитает легионелла, как в скором времени все они погибнут от сильнейшей горячки.

У человека инкубационный период короткий — около двух дней. У зараженных болезнь проявляет себя по крайней мере иммунобиологическими реакциями. При отсутствии лечения 15—18 процентов пациентов умирают. В тяжелой форме легионеллез развивается; как правило, только у лиц с ослабленным иммунитетом. Его излечение сегодня уже не представляет сложности. На легионеллу не действует пенициллин, но зато для нее смертельны эритромицин и рифампицин.

Легионеллез — болезнь исключительно человеческая, и даже мужская, ей подвержены большей частью лица старше 40 лет, курящие, пьющие и больные (диабетики, пациенты со злокачественными опухолями и те, которых лечат веществами, угнетающими иммунные реакции). До сих пор не было найдено ни одного носителя легионеллы, неизвестны также случаи прямой передачи инфекции от одного человека другому.

Откуда взялись легионеллы?

Нельзя, конечно, исключить, что вызываемая ими болезнь была зафиксирована давно, но диагностировалась как грипп

или просто вирусное заболевание неизвестного происхождения. Сами микроорганизмы длительное время могли оставаться незамеченными.

А может быть, мы имеем дело с микроорганизмом, который жил в почве и оказался извлеченным при раскопках на территории вашингтонской больницы? Или же изменилась реактивная способность легионеллы? Или реактивные свойства людей?

(Дворжак Й. Земля, люди, катастрофы. — Киев: Вища школа, 1989.)

УНИЧТОЖЕНИЕ ВТОРИЧНОЙ ПРИРОДЫ — ТАКТИКА ВЕДЕНИЯ ВОЙН

Состояние окружающей среды и природы является критическим во многих развитых странах. Ситуация в молодых государствах также быстро приближается к этой черте. Все большую площадь занимают города. Земледелие уничтожает леса. Промышленность, добыча сырья, строительство автодорог губят плодородные земли. Пройдет немного времени, и нетронутая природа исчезнет в масштабах всей планеты. Ее заменит природа вторичная, искусственно созданная и поддерживаемая человеком.

Вероятно, очень трудно избежать потери природой ее девственного, дикого состояния. Тем более что и оно не является первоначальным, так как за время существования жизни на Земле облик планеты менялся неоднократно. Не следует, однако, забывать, что во многих случаях изменения вызваны заведомо битой ставкой на разорение природы.

Да, процесс возникновения вторичной природы остановить нельзя. Вопрос скорее в том, какой она должна быть, что следует сохранить, а без чего можно обойтись. Консервативные стремления «оставить все как есть» вряд ли разумны, поскольку никто еще не доказал, что нынешнее положение вещей оптимально. Нет сомнений, что природа в состоянии справиться с любым вмешательством. Но какой ценой? Не окажется ли она обедненной и неполноценной? Будет ли удовлетворять наших потомков? И если будет (что самое вероятное, им придется жить в таких условиях с детства и они станут для них привычными), то не в этом ли наш главный просчет? Не повлияет ли такая природа на их понимание красоты, на сферу их чувств? Это очень серьезно, поскольку ничего из того, что делается и будет сделано, исправить невозможно. Все, что исчезло, исчезает и исчезнет из природы, уходит безвозвратно...

Можно понять, когда люди уничтожают природу, чтобы спастись от голода, от нужды. Хотя и с этим мы не должны мириться. Но что же сказать о тех, которые уничтожают природу умышленно, по злой воле, чтобы навредить другим людям, погубить их?

В писании сказано: «И зажег (Самсон) факелы, и пустил их на жатву Филистимскую, и выжег и копны и несжатый хлеб, и виноградные сады и масличные» (Книга Судей). Так боролись сыны Израилевы со своими противниками в XII веке до н.э.

Геродот (ок. 490—424 годов до н.э.) в своей «Истории» описывает отступление скифов перед армиями Дария Великого (ок. 514 года до н.э.): «Они засыпали источники и колодцы и опустошили землю, уничтожили все, что росло... земля была пуста и бесплодна...» Правда, делалось это на своей территории, чтобы тактикой «выжженной земли» сорвать наступление Дария.

Фукидид (ок. 460—399 годов до н.э.), историк Пелопонесской войны (431—404 годы до н.э.), пишет, что спартанцы всегда нападали на Афины перед самой жатвой, чтобы разорить поля и не дать собрать урожай. Эту тактику они повторяли и на четвертый, пятый, седьмой и девятнадцатый годы войны и в конце концов подорвали экономическое могущество Афин на длительное время.

В третьей Пунической войне (149—146 годы до н.э.) римляне сломали отчаянное сопротивление защитников Карфагена, сражавшихся за каждый дом. Тех, кто уцелел, продали в рабство. Город был разрушен, и почва посыпана солью. Новый Карфаген возник на другом месте (сейчас там стоит город Тунис).

Чингисхан (Великий хан — титул Темуджина, объединителя монгольских племен, 1155—1227) в 1211—1215 годах завоевал северный Кингай, в 1218—1221 годах покорил Туркестан, Афганистан и дошел до реки Инд, в 1223 году нанес удар по Руси и половецким племенам. Планово истреблялось все — сжигался урожай, угонялся скот, чтобы уцелевшие после резни погибли от голода. Придя в Месопотамию, Чингисхан уничтожил оросительную систему, распределявшую воды реки Тигр. Каналы строили на протяжении тысяч лет, но разрушение было настолько основательным, что плодородная земля превратилась в пустыню, и уже никогда земледелие в этих краях не возобновилось.

В средние века солдаты многих армий грабили, уводили скот и разворовывали склады и закрома. Но делали они это или чтобы прокормиться, или чтобы разбогатеть. К жестокому способу войны на истребление, войны не только против вооруженного неприятеля, но и против беззащитных женщин, детей и стариков, вернулись уже американские колонисты. Они планомерно уничтожали урожай кукурузы,

фруктовые сады, запасы зерна, имущество индейцев. Подвергнуть тяготам войны прежде всего гражданское население, женщин и детей — эту военную доктрину впервые публично и беззастенчиво провозгласил в 1864 году генерал Филип Генри Шеридан: «Война — это нечто значительно большее, чем поединок противников, которые борются за жизнь. Те... которые остаются дома в мире и достатке, почти не видят ужасов такого поединка... они к ним даже индифферентны и... посылают в бой новых воинов. Совсем другое дело, если горе и лишение постигнут их самих. После этого все становится значительно серьезнее, поскольку потерю состояния большинство людей переживает очень тяжело, порой тяжелее, чем жертвы на поле боя. Принято считать, что смерть — самое страшное, что может случиться с человеком на войне, разорение вызовет просьбы о мире с гораздо большей вероятностью и значительно быстрее, чем потери жизней».

И американские войска систематически разоряли индейцев. В больших масштабах (и не без успеха) они применили эту доктрину тотальной войны в борьбе против племени навахо в 1860—1864 годах.

«Гуманное ведение войны» — не более, чем фигура речи. Не все ли равно, погибнут дети от меча и огня или от голода и болезней? И все же современной войне, как никакой другой, свойственна изощренная жестокость. Впервые она была возведена в систему именно в войне против индейцев США.

В военном походе в Джорджию времен гражданской войны (1861—1865) генерал Уильям Т. Шерман также методически разорял земли на площади в четыре миллиона гектаров между городами Атлантой и Саваннахом. В данном случае в его задачи не входило завоевание стратеги-

чески важной территории. Целью похода было причинить южным как можно большие экономические убытки. Поэтому в ходе кампании все запасы продуктов, собранный урожай, сельскохозяйственные орудия были или уничтожены, или конфискованы, чтобы, как заявил сам Шерман, «старые и малые, богатые и бедные ощутили твердую руку войны с такой же силой, как и их регулярные войска». И в нашем веке в обеих мировых войнах союзники пытались с помощью морской блокады вызвать у неприятеля голод. Во второй мировой войне было проведено несколько воздушных налетов с тем, чтобы уничтожить урожай зажигательными бомбами.

Немцы действовали в этом направлении более последовательно. В 1944 году в Голландии они затопили соленой морской водой 20 000 гектаров урожайных полей. Таким образом, Голландия на многие годы лишилась 17 процентов своих земельных угодий. В том же году оккупанты опустошили территорию в 1,2 миллиона гектаров на севере Норвегии. Они взорвали все дома, хозяйственные строения, школы, больницы, электростанции, линии электропередачи, снегозащитные и портовые сооружения, трубопроводы, мосты, береговые маяки, оставив лишь несколько церквей. Были приведены в негодность или увезены все транспортные средства, лодки, корабли, оборудование, продукты и прочие материальные ценности. В результате в упадок пришла 61 000 хозяйств, в которых выращивались 1200 коней, 9400 коров, 40 300 овец, 7300 коз и 400 свиней. На всей территории истребили более 40 000 оленей и в довершение заминировали ее более чем миллионом мин. Еще через пятнадцать лет после войны состояние животноводства там не достигло предвоенного уровня.

Примерно тем же занимались американцы в корейской войне 1950—1953 годов. Авиация США разбомбила боль-

шие плотины в Северной Корее. Откровенно заявлялось, что это сделано для того, чтобы лишить население средств к существованию.

Тактика хозяйственной войны, отравления природы, окружающей среды, нацеленная прежде всего против гражданского населения, является основной доктриной американской армии.

Уничтожение природы может находиться как в прямой, так и в косвенной связи с войной. В XVIII веке британцы всю грабили леса в Северной Америке — им было необходимо дерево для строительства кораблей (в конце концов это стало одной из причин американской войны за независимость в 1775—1783 годах). Аналогично ливанские кедровые леса, не уничтоженные более чем двухтысячелетними порубками, пошли на дрова для турецкой железной дороги во второй мировой войне; после такого удара они уже не оправились.

Во время первой мировой войны только во Франции при боевых акциях, артобстрелах, возведении оборонительных сооружений, коммуникаций и т.п. подверглись опустошению 100 000 гектаров сельскохозяйственных угодий и 600 000 гектаров леса. Но больше всего французские леса пострадали от чрезмерных вырубок. В течение четырех военных лет можно было получить около 100 миллионов кубометров древесины. Но 18 миллионов кубометров были загублены в ходе военных операций, 12 миллионов вырубил для гражданских нужд, немецкие оккупанты забрали еще 22 миллиона кубометров и 11 миллионов пошли на военные нужды союзников. Франция еще не залечила свои раны, как разразилась следующая война, принесящая новые потери. В годы второй мировой войны прямыми военными акциями уничтожено 400 000 гектаров леса, еще 100 000 гекта-

ров сгорели во время партизанских действий. Для восстановления этого богатства понадобятся десятки лет.

Вершину целевого уничтожения природы представляла собой вторая вьетнамская война (1961—1975). Еще никогда в истории умышленная дестабилизация среды обитания не была важной составной частью военной стратегии. Если в войне против Японии в конце 1944 года адмирал Уильям Леги не согласился уничтожить урожай противника, поскольку это «противоречило бы христианской этике и всем законам войны», то во Вьетнаме для американской армии этих моральных запретов уже не существовало.

Соединенные Штаты впервые в истории употребили во Вьетнаме методы планомерной деструкции среды обитания и провоцирования экологической катастрофы. Американцы обрушили на вьетнамскую землю 14 миллионов очень мощных бомб и артиллерийских снарядов. Это в два раза больше, чем взорвано в течение всей второй мировой войны (тогда было израсходовано 3,1 миллиона тонн авиационных бомб, 3,6 миллиона снарядов в наземных боях и 1 миллион тонн на море). США распылили над Вьетнамом 57 000 тонн гербицидов «эйджент орандж» и около 23 тысяч тонн других дефолиантов, при этом растения всех видов либо уничтожались полностью, либо лишались листьев и получали тяжелые повреждения. С самолетов было сброшено по меньшей мере 170 килограммов диоксина — ядовитого соединения, которое даже в минимальном количестве вызывает у людей нарушения в генетическом аппарате, что впоследствии ведет к рождению детей с различными уродствами — микроцефалией, волчьей пастью, деформациям конечностей. Часть лесов систематически перепаживалась огромными бульдозерами, которые сровняли деревья с землей и перерыли почву так, что на поверхности оказались нижние, неплодородные слои.

Главные удары приходились на Южный Вьетнам. Токсические вещества и механическое уничтожение лесов применялись практически только в зоне боев в окрестностях Сайгона (сегодня Хошимин). 71 процент взрывчатых веществ был сброшен в этом районе (16 процентов пришлось на Лаос, 8 — на Северный Вьетнам и 5 процентов — на Кампучию).

В целом было уничтожено 17 миллионов гектаров растительности (это приблизительно на треть больше, чем вся территория бывшей Чехословакии). Из них 5,9 миллиона гектаров составлял взрослый лес с бесценными запасами строительной древесины.

Подсчитано, что при бомбардировках и обстрелах лес был полностью истреблен на площади 104 000 гектаров. На 4,9 миллиона гектаров он получил сильные повреждения (в основном осколками) и в результате оказался пораженным грибами и гнилью, что означало неизбежную гибель в течение двух лет.

Химикалиями вытравлено 202 000 гектаров леса, из них 151 000 гектаров мангрового леса, который очень чувствителен к токсичным веществам. В ряде районов уничтожено от 85 до 100 процентов деревьев.

Было испорчено 19,6 миллиона кубометров древесины. Ущерб на территории в 1,11 миллиона гектаров, подвергшейся химическому нападению, может быть возмещен только через 40 лет. Через десять лет после окончания войны в лесах Южного Вьетнама все еще встречались только 10-15 процентов видов млекопитающих и около 15 процентов видов птиц по сравнению с довоенным состоянием. В прибрежных мангровых заводях полностью исчезли креветки и рыбы, глубоко нарушены экологические связи. Хотя жизнь

возвращается в пострадавшие места, но до сих пор существует опасность попадания в организм с пищей диоксина со всеми вытекающими последствиями. В целом положение нормализуется, вероятно, не раньше, чем через сто лет.

Систематически уничтожались и каучуковые плантации. Из 135 тысяч гектаров в Южном Вьетнаме осталось не более 85 000, а производство сырого каучука упало на 60 процентов.

Регулярные «битвы с урожаем» проводились армией США как обычные военные операции. Американские солдаты с удовольствием выполняли подобные приказы, поскольку все делалось легко, быстро и без большого риска. Гражданское население не могло оказать серьезного отпора.

По сей день отсутствует официальная информация о размерах причиненных убытков. Военные действия начались в 1961 году и постепенно расширялись. По некоторым оценкам, вьетнамцы ежегодно недосчитывались такого количества пищи, которого хватило бы для 1,6 миллиона человек, то есть для десятой части населения Вьетнама. Группа научных советников верховного главнокомандования американских вооруженных сил подсчитала, что в 1967 году на неприятельской (то есть не занятой армией США) территории Южного Вьетнама пропало 80 процентов урожая. В их сообщении подчеркивалось, что «уничтожение урожая является весьма важной и эффективной составной частью военных действий во Вьетнаме».

Нет сомнений, что основными жертвами американской военицины были старики, дети, беременные женщины и их нерожденные дети, кормящие матери и больные. Опыты на эмбрионах и животных позволяют заключить, что нехватка продовольствия, страдания, эмоциональные стрессы про-

явятся и в следующем поколении в виде повышенной утомляемости, низкой сопротивляемости болезням и вообще пониженной способности к адаптации. Последствия экономической войны, которую США вели против безоружного гражданского населения Вьетнама, будут, таким образом, ощущаться вплоть до следующего тысячелетия.

Бульдозеры «проупожили» сотни гектаров вьетнамской территории. С лица земли стиралось все подряд: поля, оросительные системы, каналы, селения, дома, хозяйственные постройки и больницы. В одной из корреспонденций американского журналиста Петерсона с места «боевых» действий приводится ответ сержанта, командира группы бульдозеристов, на вопрос, разрушают ли они жилые дома: «Как мы поступаем с домами? Если в них никого нет, то мы их, конечно, “сдуваем”».

Известна и документально подтверждена трагедия деревни Бен Сук. В ней жили земледельцы, всего 3800 человек. «Ликвидация» этой деревни в провинции Бин-Дуонг стала началом операции «Сидер Фолз» — большой и широко разрекламированной карательной акции, начавшейся в январе 1967 года. От Бен Сук не осталось практически ничего — население было изгнано, все вокруг сровняли с землей. Уцелевшие после варварского нашествия еще шесть лет спустя жили в других местах в крайне бедственном положении.

Уничтожение Бен Сук не отличается от уничтожения Лидице, Орадура и сотен населенных пунктов в СССР во время второй мировой войны. От уничтожения Карфагена римлянами его отличает только большая основательность — и не удивительно, ведь оно опиралось на достижения науки. Для сравнения процитируем историка Скулларда: «...Наступила последняя агония Карфагена... Римляне наступали шесть дней и ночей... бились между домами, которые захватыва-

лись, сжигались и уничтожались один за другим. Пожары Карфагена пылали еще целых десять дней, после чего весь город был перепахан плугами; в борозды была насыпана соль; торжественно было произнесено проклятие против его восстановления; Карфаген был разрушен».

Пример Бен Сук свидетельствует, что человечество с тех пор очень продвинулось в техническом отношении. А насколько далеко оно ушло в моральном?

Поистине, нет на Земле большего врага окружающей среды, чем сам человек...

(Дворжак Й. Земля, люди, катастрофы. — Киев: Вища школа, 1989.)

АРАЛЬСКАЯ КАТАСТРОФА

Теперь уже трудно установить, кому первому пришла мысль сделать из коренных животноводов и рыбаков земледельцев, заставить их растить рис, хлопчатник, вместо того чтобы выращивать лошадей, овец, коров, разводить и ловить рыбу. Кстати, и переориентация целых регионов производилась, видимо, для того, чтобы люди смогли сами себя обеспечить всем необходимым продовольственным набором, а не для того, чтобы выращивать один лишь рис и один лишь хлопок и иметь только половину продуктов, необходимых человеку для поддержания жизнедеятельности. Но это уже случилось...

Распашка пастбищ, вырубка тугайных биоккомплексов, осушение озерно-болотистых угодий привели к резкой аридизации в этих краях. По руслу Сырдарьи создано свыше

16 различных водохранилищ. Скорость течения воды в реке замедлилась в 3—4 раза. Весенние паводки, которые промывали, очищали русло реки, прекратились. Естественные протоки пересохли, природные озера, формируемые этими протоками, высохли. Появились солончаки, многочисленные такыры, что ухудшило природно-климатические условия области. Интенсивное высыхание Аральского моря и гибель биоценоза вокруг привели к деградации, истощению среды обитания человека.

Считается, что централизованным водоснабжением в области обеспечено около 60 процентов населения. Половина водопроводов берет начало в Сырдарье. Но очистные сооружения, 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 миллиона кишечных палочек в литре), в ней содержится много ядохимикатов и поверхностно-активных веществ (ПАВ), как правило, синтетического происхождения. Используемые методы обработки (если они проводятся) не освобождают воду от этих химических веществ. Но даже такой загрязненной речной воды кзылординцы получают в пятьдесят раз меньше нормы. Вода глубоких скважин Аральского, Казалинского, Кармакчинского и других сельских районов имеет очень 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 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 тысяч человек, т.е. десятая часть населения области, острыми кишечными инфекциями — 70 тысяч. Три четверти всех переболевших составляют дети. Треть из них умерли на первом году жизни. Доля Кызыл-Ординской области по этим заболеваниям составляет в Казахстане 40-45 процентов.

Резкая переориентация сельского хозяйства с животноводческой продукции на рисоводство, сокращение площадей под овощные и бахчевые культуры привели к деформированию ежедневного рациона населения, хроническому дефициту многих продуктов. Потребление мясных продуктов стало в 2,5 раза ниже общесоюзной нормы (и это в типично животноводческом краю в прошлом!). Потребление молока составляет 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 процентов овощной продукции непригодны к употреблению из-за чрезмерного загрязнения нитратами, образуются нитрозамины — очень сильные канцерогены. Рыба, выловленная из сегодняшних водоемов Кызыл-Ординской области, по заключению областной санэпидемстанции, к употреблению непригодна. В мышцах, 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 процентов 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 процента, мертворожденные составляют 0,9 процента и тенденция к росту этих явлений не остановлена.

Особую тревогу вызывает рост онкологических заболеваний. Рак пищевода в Аральском районе в 16 раз превышает показатель в целом по республике. Аналогичная ситуация сложилась в Яныкурганском районе. Если не предпринять чрезвычайных мер уже сегодня, то население целых районов обречено на вымирание. Сознательное использование миллиардов рублей для развития поливного земледелия оказалось еще и сознательным увеличением бедствий населения.

Гибель моря — четвертого в мире по размерам и значению внутреннего моря... Погибает море, а с ним умирают люди, животный и растительный мир...

Зеркало времени, отразившее тревоги моря и людей, деятельность самих людей, отдельных групп или части сообщества, зеркало, подводящее итоги уничтожения, удушения гигантского, бескрайнего моря, своим отражением в сегодняшний день усиливает у людей страх перед будущим. В том зеркале запечатлены конкретные виновники гибели моря — араловеды и аралоеды.

Аралоеды — это те, в центре и на местах, которые требовали производить больше хлопка и больше риса. Аралоеды принимали устрашающие постановления и указы, угрожая за их невыполнение засадить, сгноить, отобрать партбилет. Араловеды — подневольные, простые дехкане, а с ними и весь колхозно-совхозный хозяйственный, придавленный угрозами сверху аппарат — послушно исполняли приказания аралоедов. Все происходило как в сказке: каждый делал какое-то святое дело, не ведая о конечном результате. Миллионы, десятки миллионов тонн хлопка наконец перевесили, пересилили Арал — и море сдалось.

Аральское море погибло исключительно в результате человеческой деятельности и ведущей роли в этом аралоедов. Моно-

культура хлопка в Средней Азии насаждалась десятилетиями — от Ленина до Брежнева. Деятельность аралоедов родила свои пословицы и поговорки: «Хлопок не посадишь — тебя посадят». Или: «Хлопок не уберешь — тебя убьют».

Именно хлопку в основном предназначались те 2 миллиона 500 тысяч гектаров новых земель, которые были освоены и введены в оборот за 1965 — 1985 годы. Интересно сравнить: до 1965 года в Средней Азии орошалось 4,5 миллиона гектаров пашни, и на это уходило от 50 до 54 кубокилометров воды (в среднем по 10—11 тысяч кубометров на гектар). Впоследствии пахотный клин увеличился на уже названные 2,5 миллиона гектаров, а речной воды потребовалось дополнительно не 30 кубокилометров, как следовало бы ожидать, а 60! Выходит, с прибавлением каждого нового гектара требовалась двойная прибавка воды, удвоенное внесение химических удобрений, ядохимикатов.

Засилье хлопка привело к небывало высокому удельному весу хлопчатника; в структуре растениеводства он достиг 75-80 процентов. Это почти абсурд, в мировой практике хлопководство не превышает 50 процентов. Искажение, притом насильственное, агротехнических условий, когда хлопок по хлопку выссивается в течение длительного времени на 75-80 процентов площадей, нанесло непоправимый ущерб самой пашне, привело к истощению почвы. Поливная среднеазиатская пашня потеряла до 40 процентов гумуса. Началось падение урожайности не только хлопчатника, но и других сельхозкультур. Заставить землю рожать оказалось возможным лишь под воздействием двойной, а то и тройной дозы воды, химических удобрений, ядохимикатов. Изнасиловав людей, аппаратчики взялись насиловать природу. Что из этого вышло? Всем известная теперь аральская экологическая катастрофа и невообразимая масса экологических бед по всей республике.

Ориентация на хлопок потянула за собой строительство новых магистральных, подводящих и разводящих каналов, водохранилищ. Их протяженность в регионе около 200 тысяч километров, и почти все водные артерии проложены в земляном либо песчаном грунте без 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. При этом не те 90 миллионов рублей, как оценил в свое время Минводхоз исчезновение Арала, а раз в пятьсот больше. Небольшая ошибочка вышла. И все из-за «догоним и перегоним Америку». По хлопку мы ее перегнали давно. Безжалостно эксплуатируя подневольный, мизерно оплачиваемый труд дехкан, система добивалась ежегодного производства 8—9 миллионов тонн хлопка-сырца...

Переведа дыхание, зададимся вопросом: для чего мы производим так много миллионов тонн хлопка ежегодно? Мы что, вырабатываем несметное количество тканей? Или передаем сырец промышленности, которая взамен поставляет населению множество другой, так необходимой ему продукции? Или экспортируем хлопок и получаем взамен валюту, сверхновое оборудование и технологию?..

Читателю нетрудно сделать вывод. Море просто удушили. В Арале осталось 400—430 кубокилометров воды, а в начале шестидесятых было более 1000. Замечу, что ежегодный сток Амударьи и Сырдарьи составлял 114—117 кубокилометров. Начиная с первых лет седьмого десятилетия 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 по Сырдарье морю доставалось по 5—8 кубокилометров в год. Но испарение морской воды оставалось прежним — 36—40 кубокилометров ежегодно. Ныне Арал

исчезает. Совершенно преступление. Оно из тех, ущерб от которого может и должен быть возмещен. В мировой практике пример такой существует. Погубленное в США озеро Эри восстановило свою экологическую самобытность в течение десяти лет. Это обошлось американцам в 42 миллиарда долларов.

Уровень Арала за эти годы упал на 14 метров. Линия берега отступила на 60—80 километров. А там, где еще недавно плескались волны, почти на трех миллионах гектаров образовалась пыльная жаркая пустыня, нареченная Аралкумами. В остатках моря, на его высохшем дне накоплены миллиарды тонн ядовитых солей, пестицидов, гербицидов, в том числе и ДДТ, попавших сюда за десятилетия вместе с той водой, которая сбрасывалась в реки с полей. Ядовитой химией отравлена земля Приаралья. Теперь эти яды ветром разносятся на сотни километров. И все живое ощущает на себе запланированную месть Арала.

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 нормы. 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 кубокилометров той воды, которая прошла по тысячам гектаров полей и насытилась всеми ядами, которыми возбуждают землю и вынуждают ее рожать. 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 он несет заразу людям, питаясь ядовитыми кормами.

Или питьевая вода. В Муйнаке, например, как и почти повсюду в Приаралье, воду из реки загоняют в котлован, засыпают ее хлоркой, что называется очисткой, и подают в город для питья, приготовления пищи, выпечки лепешек. И еще один пример. У стен Муйнака дамбами отгородили часть площадей, залив их отравленной водой. В этих бассейнах разводится рыба. Она тоже заразная. Отказаться от рыбы, винограда, помидоров? Тогда клади зубы на полку и помирвай.

У людей нет выхода. Они обречены на вымирание. Медицинское обследование и статистика показывают: нет более высокой смертности новорожденных в бывшем Союзе, чем в Приаралье: из тысячи — 76. 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 матери, живущей, к примеру, в Алма-Ате. И последнее в этом печальном ряду: из ста человек взрослого населения 69 неизлечимо больны.

Таков результат, таковы далеко не полные следствия деградации природной среды обитания Приаралья. Гибель Аральского моря — все более и более очевидная — первая и крупнейшая в мире рукотворная экологическая катастрофа такого плана.

Люди вправе спросить: что сделано, скажем, за последние десять лет, чтобы приостановить гибель моря и природы вокруг него, помочь выжить людям? Если серьезно отвечать на этот вопрос — практически ничего. Приаральцы, обделенные судьбой, брошены, покинуты всеми — и прошлой, и настоящей властью. Никому нет дела до человеческого горя.

В самый раз вспомнить: что сделано, например, за последние хотя бы три года, чтобы облегчить страдания миллионов людей, оздоровить природу, дать надежду морю? Да, в свете старых догм кое-что сделано. Но это «кое-что» не стоит и ломаного гроша, потому что колебания воздуха на разных уровнях административных и общественных организаций не прибавили морю ни одного кубометра воды. Прошли две аральские сессии с выездом ее участников в места катастрофы, т.е. в Муйнак и Аральск. Не дальше: море, у которого нет ни подъездов, ни подходов и которое отошло от этих, в прошлом морских, портов на 70—80 километров, увидеть невозможно. Это подвластно лишь звездам. В 1990 году в университете штата Индиана (США) 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 и 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, из ЮНЕП. 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: «Араль-

ское море с 1990 года станет получать 8,7 кубокилометра воды...» Ложь, обман! 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 кубокилометров воды (без учета ежегодного испарения 35 кубокилометров). 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. Знаю, что В.Котляков и его раздутый президиум заняты распределением ежегодного миллиарда рублей на научные исследования экологической катастрофы. «Аралводстрою» тоже выделяются миллионы, правда, слабо обеспеченные материалами.

Из Туямуюнского водохранилища протянут водовод до Нукуса и дальше. Вода по нему идет зараженная ядохимикатами, чище, конечно, той, что пьют в Муйнаке, но ненамного. «Водстрой» (в прошлом Минводхоз) соорудил в Приаралье около двухсот станций очистки воды, а требуются их тысячи. Так что кое-что сделано, кроме основного, чем обязан заниматься в этой ситуации специализиро-

ванный концерн, — реконструкцией ирригационных сетей, гидроизоляции стенок каналов...

(Резниченко Г. Аральская катастрофа — М. : Новости, 1992.)

ГИССАРСКАЯ КАТАСТРОФА. 1989 Г.

В январе 1989 года в Гиссарском районе Таджикской ССР произошла крупная катастрофа, унесшая сотни человеческих жизней. По сообщениям газет, землетрясением в 5—6 баллов была охвачена территория свыше 2100 квадратных километров. В эпицентре сила толчка достигала семи баллов, и это было бы не так страшно для людей и построек, если бы колебания земли не вызвали гигантские оползни. Один из них, шириной около двух километров, сорвался с холма, накрыв южную часть кишлака Шарора. Другой, в виде жидкой глинистой лавы, сошел с противоположного склона и добрался до кишлаков Окули-Боло и Окули-Понен. Объем оползней, по предварительной оценке специалистов, достигал миллиарда кубометров. Отмечался сильный выброс грунтовых вод на поверхность земли, что осложнило проведение спасательных работ.

В газетных сообщениях тех дней меня особенно удивила следующая подробность: «Огромное, до горизонта, хлопковое поле завалено оползнем». Тогда я не мог понять, почему с холма, едва ли достигающего стометровой высоты, сошел такой мощный поток.

В первой половине февраля в районе бедствия работал томский художник Г.Бурцев. Он собирал данные о предвестниках землетрясений, записывал рассказы очевидцев. Бурцев хорошо говорит на таджикском языке, потому ему удалось

узнать много интересного. Вот лишь одно свидетельство очевидца, проживающего в кишлаке Окули-Боло: «Шум был, взрыв. Я выбежал из дома. Увидел огонь сверху на земле. Яркий-яркий, красный! Огонь поднялся вверх и осветил все. Я и другие люди 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...»

И вот я в Таджикистане. Знакомлюсь с геологией района по отчетам местных специалистов. Район изучен детально, геологический архив довольно объемистый, но в этих документах я не нашел ни одного описания вулканического извержения. Выходит, свидетельства, собранные Бурцевым, — выдумка, плод искаженного страхом воображения? Этот вопрос заставил меня детально разбираться в причинах катастрофы.

Плато Уртабоз, где она разыгралась, представляет собой плоскую овальную возвышенность площадью более 30 квадратных километров, с высотой холмов до 130 метров. Склоны плато, особенно южные, спускающиеся к реке Кафирниган, крутые. На западе — так называемая Окулинская долина, отделяющая от плато расположенную севернее Первомайскую горку.

На геологических картах плато выглядит двухслойным пирогом, верх которого образован лессовидными сутлинками, а над ними залегают сутлинки, очень похожие на продукт извержения грязевого вулкана. Грязевые вулканы в большинстве случаев связаны с расположенными глубже месторождениями нефти и газа. И действительно, как вскоре

выяснилось, в этом районе недавно найдена нефтяная залежь с газовой шапкой. На самом плато Уртабоз двадцать лет назад нефтяниками было пробурено восемь глубоких, до 2 тысяч метров, скважин, которые, однако, не испытывались.

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

...В Окули-Поен грязевой поток залил дома под чердаки. На поверхности местами торчат горбатые глыбы суглинков. На некоторых уже растут деревья и кусты, зеленеет дерн. Рядом копошатся люди, раскапывают дома, достают необходимые вещи. Здесь, в глубоком шурфе, трудится и Мухамедкадыр Басидов, бывший воин-«афганец». По его словам, грязь осела чуть ли не на метр, уплотнилась, однако внизу все еще хлюпала черная пахучая вода.

Вечером Мухамедкадыр рассказал: «В ту ночь я до 4.20 читал книгу. Потом лег, погасил сет. Но не спалось, было как-то тревожно. Примерно без двадцати пять начала трястись земля — как 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 хо-

тела его предупредить, спасти — сначала лаяла, потом страшно зарычала.

Я встал, и тут раздался удар. Я думал, что-то взорвалось. Здесь часто трясет, а в этот раз было что-то не то. 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 звук. Брат хотел выпустить скот, а сарая уже нет. Все побежали на дорогу. После взрыва прошло 7—8 минут... 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 Окули-Поен помнят, что грязь была теплой, даже горячей. Халима Раджабова сказала: «Я трогала в шесть часов. Сильно горячая была, обжигала руку». Халима живет в 100 метрах от того места, где остановился поток.

Дом Султана Алтынбаева, 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 потрянуло 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. Думал, что клубится пыль. Потом там упало дерево. Когда осталось 35 метров, я понял, что идет глина. Первый вал был высотой 1 метр, и над ним слой белого пара высотой 50—60 сантиметров. А следом за первым валом

метрах в 3—5 был виден другой, высотой 5 метров. Посмотрел в сторону Первомайской горы — там черно. 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».

Такое утверждение Алтынбаева меня уже не удивляло. Накануне нечто подобное говорил и житель кишлака Хисор Мирзомурад Танаев. Он с жаром доказывал, что произошло извержение грязевого вулкана. И так думали многие местные жители. Об этом же говорил по телевидению и бывший учитель географии, житель 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. На мой вопрос: что было раньше, взрыв или толчок — Махбуба ответила: «Сначала был звук, и в этот момент тряхнуло!» Усманили Гулов добавил: «Одну-две секунды длилась вспышка, потом — взрыв, и в тот же момент тряхнуло!»

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 лессовидных суглинков, которое произошло в результате двадцатилетней фильтрации воды из оросительной системы Института земледелия АН Таджикской ССР.

Случайное совпадение или закономерный результат непродуманного вмешательства человека в природные процессы?

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

От Душанбе до райцентра Гиссар полчаса езды на рейсовом автобусе. В мае эта земля особенно красива, все в зелени, в цвету — глаз не оторвешь! — позже все сожжет знойное солнце.

Гиссарская долина — это, по сути, один непрерывный кишлак, в котором пустынными островками стоят адыры — холмы, сложенные лессовидными суглинками типа уртабозских. За 10 последних лет население Таджикистана возросло на треть. Через десяток лет население здесь должно увеличиться почти на два миллиона человек. Невольно возникает вопрос: где же строить жилье для людей? На хлопковых полях? И глаз тут же услужливо находит адыры. Застроить их девятиэтажками — и проблема решена. С такими мыслями я и подъезжал к Шароре.

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. Непрерывно подъезжают машины, мотоциклы. Выходят люди, присаживаются в проеме и молятся.

Я поднимаюсь на крутой обрывистый склон плато Уртабоз. Несомненно, это был оползень! Судя по развитию оползневых трещин большой протяженности и глубины, здесь сполз блок плотных суглинков толщиной метров пятна-

дцать. Под ним-то и находились переувлажненные разжиженные суглинки, по которым, как по смазке, съехал верхний слой. Крайние дома кишлака залиты именно такой жидкой грязью. Она заползала в комнаты через окна и двери, на месте это хорошо видно. Узнал я и еще об одной странности 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. А это значит, что по характеру трещин весьма сложно определить причину обводнения грунтов. Более того, на местности отчетливо видны и следы древних оползней: в районе кладбища кишлака Шарора, 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. Но именно таких я и не нашел. Хотя за двадцать лет их наверняка бы обнаружили.

На противоположной, юго-западной, стороне плато произошло нечто совершенно иное. Здесь сошел не оползень, а мощнейший четырехкилометровый грязевой поток, который и залил площадь в два миллиона квадратных метров. Очень жидкая, подвижная грязь, растекаясь по Окулинской долине, смыла юго-восточную часть кишлака Окули-Боло и достигла центральной части кишлака Окули-Поен. В последний раз этот поток ворвался через 10 минут после взры-

ва, то есть скорость его распространения близка к пяти метрам в секунду. И это при уклоне местности всего в семь 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 удаляющиеся волны в сторону Душанбе.

Такое же развитие основных событий — толчок, взрыв, факел и отключение электроэнергии — записал 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 совсем уже 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 вдруг 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 взрыва видели огонь. Омина Юлдашева из поселка Окули-

Поен плохо говорит по-русски, и ее рассказ переводила Хадича Муминова: «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 лессовидных 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 лесса 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 шоссе-ного асфальта. В других местах жидкая грязь из глубинного очага хлынула на поверхность через несколько кратеров. Ее извергло шесть миллионов кубометров — черной и пахнувшей тленом.

Таким образом, гиссарская катастрофа представляет собой 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.

Возвращаюсь в Душанбе другой дорогой, через Айни. Те же цветущие сады, те же адыры. Но воображение уже не рисует девятиэтажек на холмах. Ведь грязевые вулканы, как правило, не располагаются поодиночке, а выстраиваются в цепочки. Кстати, западнее плато Уртабоз Илякский разлом проходит еще через два адыра, но гораздо меньшего размера. На западном склоне первого видны следы давних оползней. На втором стоит знаменитая крепость Хисор. Верхняя часть крепостного холма явно насыпная, а на нижней, естественной части еще в недавнее время находилось глубокое озеро, рос камыш, а сейчас осталась небольшая лужа. Не исключено, что это озеро располагалось в кратере грязевого вулкана, прекратившего свою деятельность, но подпитываемого нефтяными водами с глубины.

И все же даже теперь я не могу с уверенностью утверждать, что это был грязевой вулкан. Кое-какие сомнения остались. Но разрешить их можно только в процессе исследования, которое необходимо продолжить.

(Новгородцев Н. //Вокруг света. — 1990. — № 11.)

НА ВОЛНЕ БЕДСТВИЯ. СУХОГРУЗ «КОМСОМОЛЕЦ КИРГИЗИИ»

«Сухогруз «Комсомолец Киргизии» Балтийского морского пароходства в сложных погодных условиях потерпел бедствие в субботу в 200 милях от побережья американского штата Нью-Джерси.

Помощь была оказана береговой службой США. Все члены экипажа — 37 человек — сняты с борта сухогруза и доставлены в американский порт Атлантик-Сити. Балтийское пароходство выразило благодарность береговой службе США.

ТАСС, 15 марта 1987 года»

Теплоход «Комсомолец Киргизии», загрузившись в канадском порту Галифакс десятью тысячами тонн муки, 12 марта 1987 года взял курс на Кубу.

На следующий день, за утренним чаем в кают-компании начальник радиостанции Евгений Шаров вспоминал, как недалеко отсюда, в этот же день 13 марта 1968 года, ему пришлось давать сигналы бедствия с теплохода «Великий Устюг», следовавшего из Кубы в Ленинград.

— Как это случилось? — спросил первый помощник капитана Валерий Шаповалов.

— Ночью, в шторм, после удара большой волны, судно дало крен на правый борт. Выправить его не удалось. Ближе всех к тонувшему теплоходу оказался следовавший в Ригу советский дизель-электроход «Ледус». Он и подобрал нас...

Послушали Шарова, разошлись, и хотя число 13 не было вдохновляющим, а район у мыса Хаттерас, где шел теплоход, называли «кладбищем кораблей», оснований для тревоги не было. Судно в порядке, ветер благополучный, 2-3 балла. Правда, район этот «прославился» мгновенно возникающими сильными штормами с опасными волнами-убийцами. При наложении быстро усиливающегося ветра на мертвую зыбь, особенно против течения Гольфстрим, у этих волн бывает очень крутой подветренный склон с глубокой впадиной у подошвы. Такая «супер-волна» способ-

на сломать и утопить даже крупное судно. Но никто на «Комсомольце Киргизии» не сомневался, что теплоход выдержит любой шторм. К тому же недавно ему заменили 300 квадратных метров днища.

Океан был пустынен: ни встречных судов, ни отметок на экране радиолокатора. Не было слышно даже обычных в этом районе переговоров судовых станций.

К ночи подул свежий ветер, но теплоход по-прежнему шел хорошо.

В 4 часа 40 минут старший помощник капитана Валентин Котельников на ходовом мостике услышал отдаленный гул. Гул приближался, усиливался и, достигнув судна, превратился в яростный рев. Океан застонал, завыл.

Иногда волны сталкивались и уменьшались, иногда складывались, достигая гигантских размеров. Лавины волн с осклизшими белыми клыками пены следовали одна за другой. Одна из них могла оказаться сильнее стального корпуса теплохода, и никакой маневр рулевого не был в состоянии предотвратить ее удар.

Начальник радиостанции Евгений Шаров проснулся от сильного удара и резкого крена на левый борт. По привычке взглянул на часы — 04.47. В первое мгновение не мог понять, что произошло. Поразила необычная тишина. Не было привычной вибрации двигателя. Машина остановилась! Неуправляемое судно стремительно переваливалось с борта на борт.

Набросив одежду, Шаров добрался до радиорубки, где вахту нес его помощник Михаил Кузнецов. В рубке выброшенные ударом ящики столов, бумаги и инструмент, в согла-

сии с креном, уткнулись в переборки. Порядок навели быстро. Подготовили к работе передатчики. Кузнецов остался на вахте, а Шаров поторопился на мостик.

Рядом с вахтенным штурманом Валентином Котельниковым стоял капитан Виктор Хурашев со всеми помощниками. Стремительная качка и крен вынуждали моряков держаться руками за все, что можно было ухватить. Шаров доложил капитану:

— Аппаратура в порядке. Что передавать?

— Пока узнай, какие советские суда находятся поблизости и смогут ли они оказать нам помощь.

Радисты на частоте бедствия вызывали все суда Балтийского пароходства. Никто не ответил. Тогда собирательным позывным УММФ повторили вызов, но уже всем советским судам Министерств морского и рыбного хозяйства. И снова молчание. Лишь спустя некоторое время услышали далекие, едва различимые сигналы советского судна, вызывавшего какую-то американскую радиостанцию. «Комсомолец Киргизии» связался с ним и передал:

— Нам, возможно, понадобится ваша помощь. Перейдите с волны бедствия на запасную частоту 512 кГц.

Радист судна ответил:

— Вас едва слышу! Переходите на частоту 2 МГц.

Попытки связаться с ним к успеху не привели. Радисты с «Комсомольца Киргизии» снова вернулись на частоту бедствия, но эфир молчал.

О единственном советском судне, с которым удалось установить неустойчивую связь, Шаров доложил капитану.

— Пока ничего не передавай, — сказал он.

Крен в 26 градусов не был критическим, и капитан надеялся, что с аварией команда справится. К тому же отчаянные попытки механиков запустить двигатель удались. Но обороты были небольшими, и судно едва слушалось руля...

Обстановка на судне ухудшалась. Крен возрастал. В качку он доходил до 36 градусов, а двигатель едва развивал скорость в 4 узла. Но даже такую работу машины механик не гарантировал. Волны уже перекачивались через палубу. Стремительная качка и крен вынуждали команду двигаться ползком. По распоряжению капитана матросы на шлюпочной палубе тянули леера, за которые можно было удерживаться. Спустить крытые моторные спасательные шлюпки не было возможности. Правая, из-за крена, лежала на борту. Сажать в левую шлюпку с затопленной стороны 37 человек в такой шторм капитан считал крайне рискованным: ее тут же могло разбить о корпус судна. На теплоходе было еще два надувных спасательных плота. Один пытались раскрыть, но неудачно: плот затонул.

Первый помощник капитана Валерий Шаповалов собрал свободную от вахты команду в коридоре правого борта. Моряки в оранжевых спасательных нагрудниках сдержанно переговаривались.

В 07.30 капитан приказал Шарову сообщить об аварии в парокходство. Вызовы Ленинграда на коротких волнах остались без ответа. Тогда радисты вызвали Гавану. Связь установилась тотчас. Гавана моментально прекратила работу с другими корреспондентами и открыла вахту с бедствующим судном.

Шаров пригласил в радиорубку капитана и с его слов отгучал в пароходство аварийную радиограмму, сообщил координаты судна. Гавана тут же по магистральному радиоканалу повторила ее в Москву и Ленинград.

В 08.30 на частоте 13 МГц начали проходить радиоволны из Ленинграда. Слышимость постепенно возрастала. В это время суда Балтийского пароходства, находящиеся в море, обычно передавали в Ленинград погоду. Второй радист Михаил Кузнецов стал перебивать связь какого-то судна с Ленинградом: «У нас аварийная, у нас аварийная!..» Ленинград ответил и объявил всем судам, что частота 13 МГц отдается «Комсомольцу Киргизии».

С этого времени между пароходством и теплоходом установилась непрерывающаяся связь. Радисты повторили все сообщения, которые передали через Гавану. Была суббота, но в пароходстве тотчас создали штаб по аварии.

Капитан вызвал начальника радиостанции на мостик.

— Плохо работает внутрисудовая трансляция: ничего не понять.

Шаров спустился в машину к щитку. Машинной команде приходилось не легче, чем палубной. Масляный насос не действовал. Перемазанные и взмокшие от пота механики и мотористы по наклонной, взлетающей то вверх, то вниз, скользкой палубе ведрами заливали масло в двигатель.

Исправив трансляцию, Шаров поднялся наверх.

Внезапно судно резко качнуло. В перемазанных машинным маслом башмаках радист поскользнулся и ударился лбом о стойку. Лицо залило кровью. Рану залепили уже на мостике.

К 9 утра судно еще больше завалилось на левый борт. С какой крен приближался к критическому: 45—50 градусов.

Капитан, переговариваясь с пароходством, сообщил: «Положение судна ухудшается. Придется давать сигналы бедствия или вызывать береговую охрану США». Решение капитана Ленинград подтвердил.

— Пора давать SOS, — сказал капитан Шарову.

Радисты включили главный навигационный передатчик «Муссон» на волне бедствия. Передатчик не настраивался. Что произошло? Ведь только что работал! Волны били в приотпленный борт, и брызги долетали до изоляторов, через которые передатчики соединялись с антеннами. Пробовали настроить его на другой частоте. Такое уже бывало не раз: на одной частоте он не работал, а на другой действовал нормально. Но и здесь табло показывало: «Неисправна антенна!» Переключили главную антенну на аварийный передатчик, но и он не излучал. Был и радиобуй «Поиск-Б». После сбрасывания в воду он автоматически передавал сигналы бедствия. Однако быстрее всего можно было связаться с береговой охраной США.

Шаров приказал своему помощнику настроить коротковолновый передатчик «Бриг», имеющий свою отдельную антенну, на волну бедствия и направился в ходовую рубку. По пути забрался на пеленгаторный мостик посмотреть, что с антенной. Шквалистый ветер со снежными зарядами и размашистая качка валили с ног. На большой высоте болталось оборванное штормом снижение главной антенны. Шаров доложил обо всем капитану и добавил: «есть возможность передать сигналы бедствия береговой охране на коротких волнах в телефонном канале. Капитан дал «добро».

Радисты соединили автоподатчик сигналов тревоги с коротковолновым передатчиком и включили его в работу. Модулированные радиосигналы, похожие на звуки сирены оперативной автомашины, помчались над океаном. Американцы ответили. Шаров доложил на ходовой мостик: связь с береговой охраной США установлена!

Капитан на английском языке передал дежурному береговой охраны: «Советский теплоход «Комсомолец Киргизии» терпит бедствие с координатами 38 градусов 25 минут северной широты и 70 градусов 20 минут западной долготы. Нуждаемся в помощи. Крен судна 45 градусов».

Радиостанция США подтвердила прием сообщения и после небольшой паузы ответила: «Направляем к вам самолет наведения, за которым прилетят три вертолета. Над вами будут через 2,5-3 часа. Связь с нами держите в УКВ диапазоне, на 16-м канале бедствия».

Результаты переговоров с береговой охраной США капитан сообщил в Ленинград и добавил: «Борьбу за спасение судна будут продолжать 16 человек, остальных эвакуирую на вертолетах». Решение капитана пароходство подтвердило.

В списки остающихся капитан и первый помощник включили и начальника радиостанции Шарова.

В 12.00 через 3 часа после переговоров с береговой охраной, над теплоходом появился самолет, а вслед за ним три вертолета.

Капитан по радио объяснил пилотам обстановку на судне и рекомендовал зависать с правого борта, у пятого трюма. Здесь была небольшая, около трех квадратных метров, площадка, удаленная от раскачивающихся надстроек и мачты.

Американцы ответили лаконичным «о'кей».

Первый вертолет завис над теплоходом на высоте около 20 метров и, вероятно, для оценки силы и направления ветра сделал «пристрелку», сбросив три ярко-красных канатика с грузом на конце. За ними на стальном тросе полетела похожая на большую универсамовскую корзину плетенная из металлических прутьев с красными пенопластовыми обрамлениями спасательная люлька. Один из пилотов, высунувшись наполовину из кабины вертолета и удерживаясь лямками, раскачивался в воздухе вниз головой, наблюдая, что происходит внизу. В руках у него был небольшой прибор, с помощью которого он управлял спуском и подъемом люльки. Такое необычное положение, по всей видимости, ему было необходимо не только для хорошего обзора, но и для того, чтобы лучше оценить обстановку. А она была непростой. К шквалистому ветру, достигавшему 25 метров в секунду, присоединялись сильные потоки воздуха от лопастей вертолета.

Первый сброс люльки оказался неудачным. Корзину ветром отнесло в сторону, и она не попала на «пяточок», намеченный для посадки. Следующий заход был успешным. Матросы Пурьгин и Верба, ухватившись одной рукой за поручень — палуба была скользкой от машинного масла, — держали люльку, пока в нее забиралась буфетчица. Чтобы не зацепить люльку о фальшборт, пилот немного приподнял ее над судном и, оберегая от метавшихся в воздухе надстроек и такелажа, отлетел в сторону. Люлька взмыла вверх до небольшой штанги и, подхваченная вторым спасателем, исчезла внутри кабины. Вся операция подъема прошла виртуозно и заняла меньше минуты.

При следующем заходе пилот показал два пальца: сажайте по два человека. За 20 минут вертолет поднял 15 человек и улетел. На его месте завис второй.

Американские летчики работали блестяще.

Второй радист Михаил Кузнецов должен был оставить судно, и начальник радиостанции Евгений Шаров занял его место. Крен увеличился до критических значений. Судно могло перевернуться в любую минуту, и начальник пароходства, опасаясь за жизнь людей, распорядился: «Судно покинуть всей команде». Капитан приказал Шарову прекратить связь и, взяв документы и вахтенный журнал, подготовиться к эвакуации.

Под конец Шаров связался с Гаваной, которая засыпала его кучей радиogramм от многих судов с предложением помощи. Суда были далеко и могли подойти к «Комсомольцу Киргизии» не раньше, чем через двое-трое суток. Шаров поблагодарил Гавану и сообщил: команда покидает теплоход на вертолетах.

— Мы с Кузнецовым, — рассказывал потом Шаров, — оставили аппаратуру включенной и, прихватив вахтенный журнал, выбрались вдвоем с электромехаником. В люльку я попал вдвоем с электромехаником. Сели, согнув колени и нагнув головы, под два красных пенопластовых упора. В момент подъема вертолет занесло, и корзину с силой ударило о фальшборг. Мы едва не вывалились. Справедливости ради надо отметить, что это был единственный удар люльки за время эвакуации всего экипажа. Взлетели так быстро, что, не успев опомниться, очутились внутри вертолета. С подъемом очередных моряков находившиеся внутри кабины пересаживались для балансировки на другие места. Один из спасателей надел четвертому помощнику ларингофон для переговоров с капитаном, который с пятью моряками еще оставался на судне. Третий вертолет занял место над кренившимся теплоходом и начал эвакуировать остальных. Волны в это время уже захлестывали рубку. Через 2,5 часа мы

приземлились на военном аэродроме недалеко от города Атлантик-Сити. Встретили нас очень тепло, дружелюбно. Каждому принесли горячий кофе, бутерброд, банку сока, яблоко. Предложили даже по теплому одеялу, от которых мы отказались. Наши оранжевые спасательные нагрудники американские пилоты взяли на память как сувениры.

Позже начальник координационного центра береговой охраны Нью-Йорка лейтенант Ларри Уайт говорил:

— Я знаю, что русские не раз спасали американских моряков, потерпевших кораблекрушение, или летчиков, вынужденных сесть на воду. Бывало так, что в районе аварии или поблизости от него оказывалось советское судно, и не было случая, чтобы его капитан не спешил на помощь. Теперь пришла наша очередь. Существует давняя добрая традиция на море, когда люди разных стран помогают друг другу в беде. И никакие барьеры — ни языковые, ни политические — не могут помешать им в этом.

Часов в 8 вечера приехал наш вице-консул Евгений Втюрин и оформил документы на въезд команды в Соединенные Штаты. Нас посадили в автобус и повезли в Атлантик-Сити. В половине двенадцатого ночи мы приехали в «Голландскую гостиницу». В его холле была свадьба. Жених и невеста вместе с гостями с удивлением смотрели на нас. Выглядели мы неважно, да и одеты кто во что, многие в рабочих спецовках.

Утром мы направились в советское посольство в Вашингтоне, а на следующий день узнали, что с нами хочет встретиться президент Соединенных Штатов.

— Одежда ваша погибла. Поэтому сейчас вы направитесь в магазин, где оденетесь. Согласно закону об авариях на

море платить за все будет наше государство, — сказали в посольстве.

Едва выехали из ворот, как за нами устремилось множество автомобилей с представителями прессы, радио и телевидения. В огромном магазине, в окружении продавцов, встретил нас сам хозяин. Одежду мы выбирали под наблюдением журналистов и их вспыхивающих фотоаппаратов и камер.

— Меня, — рассказывал Шаров, — не покидали трое репортеров. Снимали, смотрели, записывали на пленку, как я приряю костюм, выбираю галстук, надеваю ботинки.

— Русские предпочитают европейский стиль одежды, — решил один из корреспондентов.

— Чем отличается европейский стиль от американского? — спросил я.

— В принципе одно и то же, только пиджак у нас чуть длиннее.

В Белый дом нас повезли через Восточные ворота. По пути прошли небольшую проходную. В ней, как в аэропорту, стоял «телевизор» — индикатор металла. Пропускали нас по судовой роли, где указаны фамилия, имя, номер паспорта и должность. Фотоаппарат мой осмотрели и отдали. Я спросил:

— Можно ли фотографировать?

— Внутри Белого дома нельзя, а на лужайке, где организована встреча, — пожалуйста.

Мы вышли на знаменитую Зеленую лужайку — место тор-

жественных приемов. Погода была прекрасная: 10 градусов тепла, яркое солнце, небольшой ветерок.

С правой стороны небольшой трибуны президента, обращенной к гостям, стояли американские пилоты. Около них, ближе к трибуне, женщина, шатенка лет сорока, в зеленом платье — министр транспорта. Рядом адмирал — командующий береговой охраной. Слева от трибуны — временный поверенный СССР в делах США Олег Соколов, за ним в три шеренги наш экипаж во главе с капитаном. Перед трибуной на стульях — дипломаты с женами и детьми и, конечно же, советские журналисты. Народу собралось много. Советское телевидение представлял Владимир Дунаев.

Президент Соединенных Штатов Рональд Рейган, в черном костюме и зеленом галстуке, быстро спустился по лестнице на поляну, подошел к летчикам и поздравил каждого с успешно проведенной операцией. Секретарь передавала ему корбочки с наградами, которые, сопровождая несколькими словами, он тут же вручал. Покончив с наградами, Рейган пожал руку Соколову. Затем, спрашивая о здоровье и желая успехов, пожал руки всей нашей команде, начиная с капитана. Вытащив несколько листов бумаги, он прочитал с трибуны короткую речь, делая паузы в ожидании перевода на русский язык. Президент подчеркнул, что операция такой сложности и объема в США была проведена впервые. Погода во время вылета вертолетов была очень плохая, а запасов топлива едва хватило на возвращение. Заканчивая, поздравил с успехом пилотов береговой охраны. Не забыл и наш экипаж, отметив, что мы держались стойко. В конце выступления президент сказал: «Люди обязаны помогать друг другу, а две великие державы должны сотрудничать. Я уже дал указание министру транспорта подготовить соглашение с СССР «О спасении людей в море, воздухе и под водой». Заканчивая

речь, президент на русском языке произнес: «Желаю счастливого пути!»

Официальная часть закончилась, и мы с помощью переводчиков еще долго беседовали с пилотами. Между прочим мы узнали, почему на многих сегодня были зеленые предметы туалета: то был день Ирландии, а ее национальный цвет — зеленый.

В Москву из аэропорта «Даллас» мы летели на Ил-62.

(Сидоренко В. //Вокруг света. — 1987. — N 12.)

ТУНГУССКИЙ МЕТЕОРИТ

30 июня 1908 года в тайге Восточной Сибири, в бассейне реки Подкаменная Тунгуска, упал гигантский метеорит. Взрыв чудовищной силы, сопровождавший падение, повалил лес на площади свыше двух тысяч квадратных километров; ослепительный свет на небе наблюдался в сотнях километров от места взрыва; гул и раскаты были слышны на расстоянии более тысячи километров. По современным оценкам, энергия взрыва Тунгусского метеорита (ТМ) была сравнима с энергией взрыва водородной бомбы в несколько десятков мегатонн. Но не только масштабы явления отличали падение ТМ от падений других метеоритов...

Можно утверждать с полной уверенностью: Тунгусский метеорит не был обычным крупным болидом. Об этом свидетельствуют данные, полученные из сообщений очевидцев, и исследования научных экспедиций, изучавших район падения ТМ. Какие же особенности отличали падение ТМ? Назовем наиболее существенные из них.

1. ОТСУТСТВИЕ КРАТЕРА И МЕТЕОРИТНЫХ ОСКОЛКОВ.

Если бы ТМ был обычным метеоритом, то на месте его падения должен был образоваться огромный кратер глубиной свыше четверти километра. Однако кратера нет. Не обнаружено, несмотря на тщательные поиски, и каких-либо осколков метеорита. Предположение, что метеоритное тело испарилось при взрыве, вызванном торможением в атмосфере, противоречит расчетным данным, согласно которым при поперечнике в несколько сот метров плотность ТМ должна быть по крайней мере на три порядка меньше плотности обычного метеоритного вещества, иначе его взрыв без осколков невозможен. Высказывались гипотезы, что ТМ при падении мог рикошетировать. Однако, устраняя одни неясности, гипотезы о рикошете ТМ приводят к еще большему числу других, не менее серьезных. Таким образом, отсутствие кратера и метеоритных осколков на месте падения ТМ свидетельствует, что это не метеорит.

В 1960 году выдвинута другая гипотеза, согласно которой ТМ был очень рыхлым ядром ледяной кометы. Такое предположение высказывалось и ранее (Ф.Уишпл, И.С.Астапович), однако детально, с учетом результатов исследований экспедиций, работавших в районе падения ТМ, эта гипотеза была разработана В.Г.Фесенковым. При взрыве ядра кометы в воздухе вследствие его торможения на скорости несколько десятков километров в секунду не будет кратера и сохранившихся осколков ядра, а останутся следы космической пыли. Поэтому кометная гипотеза объясняла факт отсутствия кратера и осколков, а также, возможно, причину взрыва Тунгусского тела (дальнейшее развитие идея кинетического взрыва получила в гипотезе Г.И.Петрова (1975), предполагавшего, что ТМ был глыбой из снега и пыли массой порядка 100 000 т). Были, однако, другие загадочные особенности падения ТМ, которые кометная гипотеза объяснить не могла.

2. МНОГОКРАТНЫЕ ВЗРЫВЫ ПРИ ПАДЕНИИ. Очевидцы утверждают, что падение Тунгусского тела закончилось целой серией взрывов («ударов»). При этом интервалы между первыми тремя, самыми сильными взрывами были длительными. В июле 1908 года местные газеты Сибири писали:

«В Канске Енисейской губ. 17 июня в 9 часу утра было землетрясение. Последовал подземный удар. Двери, окна, лампы — все закачалось. Был слышен гул, как от отдаленного пушечного выстрела. Минут через 5—7 последовал второй удар, сильнее первого, сопровождавшийся таким же гулом. Через минуту еще удар, но слабее двух первых. По городу некоторое время распространялись слухи, что упал аэролит...» (Голос Томска. — 1908. — 15 июля).

«С.Кежемское. 17-го в здешнем районе замечено было необычное атмосферическое явление. В 7 ч. 43 м. утра пронесся шум, как бы от сильного ветра. Непосредственно за этим раздался страшный удар, сопровождаемый подземным толчком, от которого буквально сотряслись здания, причем получилось впечатление, как будто бы по заданию был сделан сильный удар каким-нибудь огромным бревном или тяжелым камнем. За первым ударом последовал второй, такой же силы, и третий. Затем — промежуток времени между первым и третьим ударами сопровождался необыкновенным подземным гулом, похожим на звук от рельс, по которым будто бы проходил одновременно десяток поездов. А потом в течение 5—6 минут происходила точь-в-точь артиллерийская стрельба: последовало 50—60 ударов через короткие и почти одинаковые промежутки времени...» (Красноярск — 1908. — 13 июля).

В приведенных отрывках из газетных сообщений обращает на себя внимание длительность явления. Между первым и вторым взрывом, по утверждению корреспондента том-

ской газеты, прошло не менее 5—7 минут, а после трех сильных взрывов, как сообщал корреспондент красноярской газеты, началась канонада более слабых взрывов, длившаяся еще 5—6 минут. Речь идет, таким образом, не о секундах, а о минутах. Очевидно, что тепловой взрыв ядра кометы не мог длиться (да еще с перерывами) столь длительное время, поскольку падение кометы в атмосфере Земли могло продолжаться не более 20 секунд, даже в том случае, если бы она еще до взрыва распалась на отдельные фрагменты. Факт существования многократных взрывов при падении ТМ таким образом явно противоречит основному положению кометной гипотезы о кинетической энергии взрыва.

3. ПРИЧИНА ВЗРЫВА И ПРИРОДА ЕГО ЭНЕРГИИ НЕИЗВЕСТНЫ. Предположение, что взрыв ТМ был вызван переходом кинетической энергии тела в тепло и энергию ударной волны, не может считаться достоверным, так как оно не согласуется с рядом других явлений, наблюдавшихся при падении ТМ. Если же взрыв не был вызван торможением в атмосфере, то его энергия должна была заключаться в веществе ТМ.

В научно-популярных журналах опубликовано множество гипотез о вероятной природе энергии взрыва. В этих гипотезах Тунгусское тело представляет собой некий объект из космоса, реальное существование которого не доказано, но допускается. Предполагается, например, что ТМ может быть: миниатюрной «черной дырой», метеоритом из антивещества; плазмоидом из солнечной водородно-гелиевой плазмы с тороидальным магнитным полем; плазменным шаром, образованным сверхмощным лазерным лучом, направленным из созвездия Лебедя; информационной «бомбой» инопланетян; глыбой натрия или замерзшего водорода; облаком космической пыли; НЛО и т.д. К сожалению,

нию, ни одна из этих в буквальном смысле научно-фантастических гипотез не выдерживает даже поверхностного критического анализа.

Исключением в этом отношении является известная гипотеза писателя-фантаста А.П.Казанцева, согласно которой взрыв ТМ был ядерным взрывом потерпевшего катастрофу инопланетного космического корабля (Вокруг света. — 1946. — № 1). Это подтверждают огромная энергия взрыва и отсутствие следов вещества метеорита, сильнейшее световое излучение и ударная волна, лучевой ожог деревьев, отдельные взрывы, расхождения в свидетельствах очевидцев относительно направления движения тела, биологические последствия взрывов и др. Что же касается реальности предположения о появлении инопланетного корабля в атмосфере Земли, то оно, вероятно, не более фантастично, чем, например, появление метеорита из антивещества.

Гипотеза А.П.Казанцева вызвала живейший интерес широкой общественности к проблеме ТМ и стала одной из главных побудительных причин появления КСЭ — комплексных самодеятельных экспедиций по исследованию проблемы ТМ, организуемых учёными, студентами или просто энтузиастами начиная с 1958 года. Несмотря на скептическое и порой даже враждебное отношение специалистов, придерживающихся кометной гипотезы, к идее Казанцева, вопрос о возможной ядерной природе взрыва был включен в программы исследований КСЭ. Исследования почвы в районе взрыва не установили, однако, каких-либо следов искусственной радиоактивности, в том числе и следов аргона-39 — радиоактивного изотопа, наличие которого свидетельствовало бы о существовании аннигиляционного или термоядерного взрыва. От предположений о ядерной природе взрыва ТМ пришлось, таким образом, отказаться.

Если взрыв не был вызван кинетической или ядерной энергией, то, может быть, это была химическая энергия? К группе гипотез, предполагающих химическое происхождение энергии взрыва, относятся гипотезы о метеорите из натрия (Поляков В. Техника — молодежи. — 1984. — № 2) и о метеорите из водорода (Цынбал М. Химия и жизнь. — 1985. — № 6). Не останавливаясь на том, насколько точно эти гипотезы описывают свойства ТМ, отметим только, что предполагаемые в них реакции окисления натрия и водорода в требуемых масштабах неосуществимы. Для того чтобы натриевая или водородная глыба массой в миллионы тонн, согласно предположениям, взорвалась, т.е. сгорела в доли секунды, необходимо, чтобы ее вещество соединилось с миллионами тонн кислорода, извлеченного каким-то образом из атмосферы во время падения метеорита. Это невероятный процесс. Так как для образования 1 кубометра облачной среды нужно менее 1 грамма воды, то падающий водородный метеорит должен был оставить за собой огромных размеров белый облачный след, а на месте взрыва должно было возникнуть облако объемом в тысячи кубических километров. Может быть, проще было предположить в качестве гипотетического вещества метеорита тол или иную подходящую взрывчатку? Ведь основания для реального существования такого метеорита, в сущности, те же самые, что и для метеоритов из натрия или водорода.

И еще один возможный вид энергии взрыва ТМ — энергия электромагнитного поля. В отличие от химической энергии плотность энергии электромагнитного поля теоретически не имеет предельных ограничений. Уже по одной этой причине гипотезы об электромагнитной природе энергии ТМ заслуживают пристального внимания. В гипотезе, предложенной В.Журавлевым и Л.Дмитриевым (Техника — молодежи. — 1984. — № 1), предполагается, что ТМ является космическим плазменным образованием —

«плазмоидом с замкнутым и скрученным магнитным полем, замороженным в водородно-гелиевую плазму, выброшенную из недр Солнца». При входе в плотные слои атмосферы Земли вследствие деформации силовых линий магнитного поля должна произойти, как считают авторы гипотезы, «взрывоподобная рекомбинация плазмы», т.е. взрыв плазмоида за счет его внутренней электромагнитной энергии. Возможность реального существования плазмоида смело постулируется авторами гипотезы, хотя они сами отмечают, что «современная физика все еще не может указать способа создания устойчивой конфигурации из плазмы и магнитного поля». Между тем исследованиями по теории устойчивости магнитных плазмоидов давно установлено, что плазменные образования, удерживаемые собственным магнитным полем (в отличие от систем с наведенным полем типа токамака), могут быть устойчивы только при наличии избыточного давления со стороны внешней среды, т.е. такой гипотетический плазмоид в принципе не может существовать в космосе. Но даже если бы такой плазмоид и существовал, то для того, чтобы он обладал достаточным временем жизни и успел без рекомбинации плазмы долететь от Солнца до Земли, его сверхплотная плазма должна была иметь огромную температуру порядка сотен миллионов градусов, при которой невозможен рекомбинационный взрыв при распаде плазмоида в атмосфере.

4. ОТСУТСТВИЕ «НАДЕЖНЫХ» ДАННЫХ О ТРАЕКТОРИИ И ВРЕМЕНИ ПАДЕНИЯ ТМ. Е.Л.Кринов, многие годы занимавшийся проблемой ТМ, утверждал, что из имеющихся материалов наблюдений «нельзя получить сколько-нибудь надежные или даже грубо приближенные данные о продолжительности явления» и что в них «совершенно недостаточно данных для получения надежной траектории метеоритного тела, вычисления элементов его орбиты, а также для детального изучения условий движения метеоро-

ритного тела в земной атмосфере». (Кринов Е. Тунгусский метеорит. — М., 1949).

Падение ТМ наблюдалось жителями таежной Сибири, по природе своей уравновешенными, наблюдательными людьми. Само это событие, безусловно, относится к разряду необычайных, запоминающихся явлений. Тем более удивительно, что в зависимости от места наблюдения очевидцы указывали разные направления полета ТМ. Вероятные направления (азимуты) траектории ТМ, определенные различными исследователями (траектории Сулова, Астаповича, Кринова, траектория по контуру вывала леса), разместились в секторах углов трех сторон света! В настоящее время считается, что наиболее вероятное направление полета ТМ соответствует азимуту 115 градусов (направлению оси симметрии контура вывала леса). Однако свыше 80 процентов очевидцев указывали совершенно другое направление полета. Фактически это означает, что на основе только свидетельств очевидцев невозможно даже приближенно определить направление полета ТМ. Существует парадоксальная, но вполне логичная трактовка этой неразберихи с азимутами. Астроном Ф.И.Зигель на основе анализа материалов наблюдений очевидцев пришел к заключению, что ТМ при падении... делал развороты по азимуту.

Многие наблюдатели утверждали, что полет длился не секунды (как это положено метеориту), а минуты. В качестве примера такой информации приведем отрывок из сообщения о падении ТМ, опубликованного в иркутской газете «Сибирь» 15 июля 1908 года: «...в селении Н.-Карелинском (верст 20 от Киренска к северу) крестьяне увидели на северо-западе, довольно высоко над горизонтом, какое-то чрезвычайно сильно (нельзя было смотреть) светящее белым голубоватым светом тело, двигавшееся в течение 10 минут сверху вниз. Тело представлялось в виде «трубы», т.е. цилиндрическим...»

Конечно, метеорит или комета не могли падать в атмосфере Земли в течение 10 минут. Но как же в таком случае относиться к данному описанию падения ТМ, а также к другим свидетельствам очевидцев с «неправильной» информацией о полете ТМ? Нам кажется, что наиболее логичным будет такой ответ: очевидцы видели не метеорит или комету, а какое-то другое светящееся тело, летавшее длительное время высоко в небе над снисейской тайгой, меняя при этом направление полета. Иная точка зрения на существование такой «ненаучной» информации кратко выражается известным афоризмом «Лгут, как очевидцы». Только чересчур уж увлекаются эти очевидцы...

5. СЛАБАЯ БАЛЛИСТИЧЕСКАЯ ВОЛНА. Тунгусское тело снижалось по очень пологой траектории (с наклоном менее 10 градусов к горизонту) — таково единое заключение специалистов, анализировавших данные опросов. Однако при такой пологой траектории и скорости в несколько десятков километров в секунду головная баллистическая волна от движущегося тела с поперечником в сотни метров неизбежно должна была вызвать длинный полосовой вал леса в районе падения. Этого не произошло. Отсутствие сильной баллистической волны могло быть обусловлено малой скоростью тела на заключительной стадии его падения (повидимому, меньшей, чем скорость звука). Но такое предположение полностью противоречит физической картине падения больших болидов и, естественно, кометной гипотезе ТМ. Что же было в действительности?

6. ИЗМЕНЕНИЕ ЦВЕТА СВЕЧЕНИЯ И ФОРМЫ ТМ ПРИ ПАДЕНИИ. «Цвет болида изменялся при полете замечательным образом, — пишет в своем обзоре И.С.Астапович (Природа. — 1951. — № 3). — Сначала он был «с синеватым оттенком», что свидетельствовало о наивысшей температуре, затем он стал «белый, светло-серебряный», далее «огненный»

и, наконец, «огненно-красный» и «красный». И.С.Астапович предполагает, что изменение цвета свечения ТМ было обусловлено изменением его скорости с 60 до 20 км/с вследствие торможения в атмосфере. Однако предположение, что скорость болида или кометы на видимом наблюдателями участке траектории полета могла уменьшиться втрое, означает, что еще до взрыва ТМ должен был потерять 8/9 своей кинетической энергии в атмосфере, т.е. в течение нескольких секунд выделить в атмосферу энергию, в восемь раз превышающую энергию Тунгусского взрыва (да еще остыть при этом до красного свечения). Очевидно, что это нереально. Но если изменение цвета свечения не было связано с изменением скорости ТМ, то неясно, какие физические причины могли вызвать это явление.

Вернемся к обзору И.С.Астаповича: «Форма болида вначале была продолговатая, возможно даже цилиндрическая; такую форму действительно имеют быстрые болиды. На середине траектории болид уже имел хвост, сужающийся к концу, и более округлую голову, а в конце перешел в «красный шар», «огненный шар»... Добавим, что метаморфозы Тунгусского тела продолжались и после того, как оно превратилось в «огненный шар». М.Ф.Романов (с.Нижне-Илимское) рассказывал: «В начале 9-го часа утра по местному времени появился огненный шар, который летел по направлению с юго-востока на северо-запад; шар этот, приближаясь к земле, принял форму сверху и снизу сплюснутого шара (как это было видно глазом); приближаясь еще больше к земле, шар этот имел вид двух огненных столбов. При падении на землю этой огненной массы произошло два сильных, похожих на гром удара... продолжительность этого явления около 15 минут».

При падении небесного тела в атмосфере происходит интенсивный нагрев и унос (абляция) вещества с поверхно-

сти тела. Толщина слоя, унесенного набегающим потоком воздуха, может достигать при этом десятки миллиметров. Ясно, однако, что при размерах Тунгусского тела, составлявших примерно сотни метров, абляция не могла заметно изменить форму и размеры тела из обычного метеорного вещества. Почему же тогда Тунгусское тело изменяло свою форму? Было ли это обусловлено аномально большим уносом вещества ТМ вследствие его очень малой плотности, или, может быть, вещество ТМ находилось в жидкой или газообразной фазе и тело изменяло форму под действием аэродинамических сил, или это было обусловлено химическими реакциями вещества ТМ с атмосферой и т.д.? Так или иначе, этот феномен, так же как и изменение цвета свечения, не согласуется с представлением о ТМ как о метеорите или комете и остается одной из загадок Тунгусской катастрофы.

7. ПЕРЕМАГНИЧЕННОСТЬ ПОЧВЕННЫХ ПОРОД И ГОРНЫХ ПОРОД В РАЙОНЕ ВЗРЫВА. Этот факт установлен достоверно. Во время взрыва породы как бы подверглись воздействию импульса сверхмощного магнитного поля. Ни одна из существующих гипотез о ТМ не может объяснить причину такого явления.

8. ОТСУТСТВИЕ ИНТЕНСИВНОГО ДЫМНОГО СЛЕДА ПРИ ПАДЕНИИ ТМ. Падение крупных болидов всегда сопровождалось густым клубящимся дымным следом, сохранявшимся в небе длительное время (до нескольких часов). Что же касается Тунгусского тела; то оно, по свидетельствам очевидцев, почти не оставляло дымного следа — только туманную (белесую или голубоватую, иногда радужную) светящуюся полосу, исчезающую вслед за пролетом тела. Объяснения этого эффекта пока не существует. Поскольку дымный след образуется частицами сгоревшего в набегающем потоке вещества болида, то в данном случае обычного процесса го-

рения, по-видимому, вообще не происходило. Кстати говоря, существование этого феномена прямо противоречит гипотезам о химической энергии взрыва, согласно которым вещество ТМ интенсивно сгорает (взрывается), попадая в атмосферу Земли. Болиды из такого вещества должны были оставлять за собой огромный шлейф дыма или тумана, сохранявшийся в небе десятки часов.

9. ТУНГУССКОЕ ТЕЛО, ВЕРОЯТНО, ИМЕЛО СИЛЬНОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ПОЛЕ. Это только предположение, но существует группа фактов, косвенно его подтверждающих. Факт первый — необычайно сильный электрофонный эффект. Полет болидов иногда сопровождается так называемым электрофонным эффектом — шипящими или шелестящими звуками. Считается, что он обусловлен возмущением электрического состояния атмосферы в результате пролета болида. При пролете ТМ электрофонный эффект был настолько сильным, что отмечался даже в помещениях. В Кежме (210 километров от места падения ТМ) электрофонный эффект напоминал звуки пушечных выстрелов, которые «были слышны во время пролета шара и сразу же прекратились, когда шар скрылся за лесом». Такой сильный эффект мог быть связан, по-видимому, лишь с собственным электрическим полем Тунгусского тела. Факт второй — ТМ создавал рядом с собой свечение: «красный шар, а по бокам и позади его были видны радужные полосы» (К.А.Кокорин, с.Кежма); «...синие, зеленые, красные, жаркие (оранжевые) полосы по небу идут, и шириной они с улицу» (А.В.Брюханов, с.Кежма). Вероятным природным аналогом этого феномена является, по-видимому, полярное сияние. Но для того чтобы создать такое явление, рядом с ТМ должно существовать электрическое поле очень высокой напряженности. Факт третий — по данным Гринвичской обсерватории, яркость свечения неба в ночь на 29 июня 1908 г. была обычной. В ночь на 30 июня, т.е. сразу после падения

ТМ, наблюдалась аномально большая яркость свечения неба, а через сутки она снова почти вошла в норму. Если бы аномальное свечение было вызвано пылевыми облаками, то оно существовало бы недели и месяцы. Поэтому такое кратковременное возрастание свечения неба могло быть только следствием каких-то очень сильных электрических процессов в атмосфере, происходивших одновременно с появлением ТМ. Если оба этих явления были взаимосвязаны, то Тунгусское тело не могло быть электрически нейтральным образованием. Факт четвертый — наличие перемагниченных пород в эпицентре взрыва указывает на то, что вещество ТМ каким-то образом могло создавать при своем распаде импульсы магнитного и электромагнитного поля, т.е. должно было обладать особыми электрическими свойствами (вероятно, внутренней электромагнитной энергией, освобождающейся в виде электромагнитного импульса).

На этом мы закончим перечисление аномальных явлений, наблюдавшихся при падении ТМ, хотя перечень неясностей и необычных фактов, связанных (или вероятно связанных) с ТМ, может быть продолжен. Гипотеза, правильно описывающая действительную картину Тунгусской катастрофы, должна дать объяснение всем особенностям падения ТМ. Именно всем, а не одной или двум. Как отдельные детали в головоломке, при правильном решении этой задачи все перечисленные выше парадоксальные особенности должны сойтись воедино в ясную физическую картину этого загадочного феномена.

Разгадка парадоксов ТМ, вероятнее всего, должна находиться где-то в области уже исследованных физических явлений. Попробуем рассмотреть отмеченные особенности Тунгусского феномена, предполагая, что это была... огромная шаровая молния, возникшая в верхних слоях атмосферы Земли.

Природа шаровой молнии до настоящего времени не разгадана. По-видимому, она является особой формой длительно существующего атмосферного электрического разряда. Вскоре после возникновения шаровая молния бесследно исчезает — чаще всего со взрывом. При этом выделяется очень большая энергия, образуется ударная воздушная волна и световая вспышка, иногда сопровождаемая загоранием окружающих предметов. Имеются сообщения, что взрыв шаровой молнии при ее столкновении с самолетом создавал остаточное магнитное поле и выводил из строя навигационное оборудование (радиокомпас и магнитный компас) в кабине пилота. Значит, при взрыве возникает также сильный импульс магнитного поля. Энергосодержание светящегося вещества шаровой молнии может быть необычайно велико. По оценкам, полученным из наблюдений, плотность энергии шаровой молнии может достигать 10 000 — 100 000 Дж/см³, т.е. свыше 10 000 000 Дж/г, поскольку плотность вещества шара должна быть близка к плотности воздуха. Энергия взрыва ТМ составляла около 10³¹ Дж. Таким образом, энергию взрыва ТМ в принципе могла бы иметь шаровая молния диаметром не более 200 м. Плотность энергии шаровых молний может, однако, изменяться в очень широких пределах. Известно много случаев, когда шаровая молния исчезала без взрыва, что свидетельствовало об очень малой энергии, содержавшейся в этот момент в распадающемся веществе шара. По-видимому, плотность энергии шаровых молний определяется начальными условиями ее образования, так сказать, энергетической «накачкой» вещества в момент возникновения светящегося шара. Имеются сообщения о шаровых молниях очень больших размеров — диаметром до 260 метров (Сингер С. Природа шаровой молнии. — М., 1975, с. 97). Конечно, энергия этих молний не была сравнима с энергией Тунгусского тела, однако здесь важен сам факт возможности образования светящегося шара с поперечником свыше 200 метров. Это означает, что предполо-

жение об образовании в атмосфере большой шаровой молнии с энергией взрыва ТМ не противоречит имеющимся данным о реально достижимых размерах и плотности энергии шаровых молний, причем поперечник такого светящегося шара порядка 200—300 метров хорошо согласуется с имеющимися оценками размеров Тунгусского тела.

Итак, предположим, что образовавшаяся в атмосфере шаровая молния огромных размеров была принята за ТМ, а энергия ее взрыва оказалась сравнимой с энергией взрыва водородной бомбы. Тогда становится понятным, почему после взрыва ТМ не было обнаружено его осколков, почему перемагнитились породы в эпицентре взрыва, отчего при движении ТМ не было сильной ударной волны, способной вызвать полосовой вывал леса. Становится понятным и то, почему Тунгусское тело взорвалось прямо в воздухе.

А теперь о необычных особенностях движения ТМ. Предположение, что ТМ был не метеоритом, а шаровой молнией, позволяет объяснить и одну из упоминавшихся выше загадок падения ТМ — отсутствие «надежных» данных о времени падения и траектории полета. Шаровые молнии могут возникать высоко в небе (падают «с ясного неба», «из туч»). При ясной погоде спускающийся с высоты 20-25 километров ярко светящийся объект мог наблюдаться на расстоянии свыше 500 километров и вполне имитировал падение метеорита. А пылевой и светящийся след — также атрибуты движущихся шаровых молний. При спуске шаровая молния могла перемещаться по извилистой, не имеющей определенного направления траектории, действительно совершая при этом «маневры» по азимуту.

Скорость перемещения шаровой молнии не превышает 10 м/с. Однако шаровая молния, спускающаяся из облаков вниз, может иметь значительно более высокую скорость —

порядка нескольких сотен метров в секунду. Описаны случаи, когда на высоте 5—7 километров шаровые молнии в течение продолжительного времени (до 8 минут) «сопровождали» самолеты... Спуск шаровой молнии над енисейской тайгой, если исходить из оценок возможного времени жизни шаровых молний и свидетельств очевидцев падения ТМ, длился, по-видимому, свыше десяти минут. Поэтому принятая за метеорит огромная шаровая молния могла пролететь очень большое расстояние, прежде чем взорваться у Подкаменной Тунгуски.

Свечение шаровой молнии наблюдатели сравнивают со свечением электрической лампочки в 25—100 Вт. При огромной площади поперечного сечения сила света Тунгусской шаровой молнии могла, следовательно, достигать десятков и даже сотен миллионов свечей! Цвет свечения такого шара мог изменяться во время полета так, как это описывали очевидцы: от ослепительного голубовато-белого до огненно-красного (т.е. именно так, как это происходило при полете Тунгусского тела).

Где возникла, как летела и взорвалась шаровая молния? Можно предполагать, что шаровая молния, имитировавшая Тунгусский метеорит, возникла на высоте около 20 километров неподалеку от г.Усть-Илимска. Граница видимости светящегося тела должна была при этом проходить за Канском, Тулуном, Знаменкой, а также (с учетом высоты Северо-Байкальского нагорья) Бодайбо и Витимом, что полностью согласуется с данными наблюдений. Вначале шаровая молния летела на северо-запад, затем над Ангарой она изменила направление полета на север-северо-восточное и, постепенно снижаясь, взорвалась над енисейской тайгой на высоте 5—6 километров около 60° 55' с.ш. и 101° в.д. Всего шар пролетел около 290 километров по очень пологой траектории (угол наклона к горизонту составлял около 3 гра-

дусов). По свидетельству очевидца М.Романова, полет «огненного шара» с момента его появления до вспышки взрыва продолжался около 15 минут. При таком времени полета скорость движения шара должна была составлять в среднем около 320 м/с. Во время спуска сопротивление воздуха движению шара возрастало, что привело к изменению формы шара в период полета.

Падение Тунгусского тела завершилось не одним, а серией взрывов. Попробуем дать объяснение этого явления с точки зрения нашей гипотезы. Перед взрывом шаровые молнии могут распадаться на несколько отдельных светящихся шаров или фрагментов различной формы. Поэтому можно предположить, что в завершающей стадии падения Тунгусская шаровая молния, изменив свою форму, разделилась, по-видимому, на два или три фрагмента («огненные столбы»), которые затем начали взрываться над землей. Возможно, фрагментов было значительно больше или процесс деления из-за воздействия ударных волн от первых взрывов повторялся, поскольку очевидцы отмечали большое число слабых взрывов.

Могло ли возникновение Тунгусского тела быть связано с электрическими процессами, происходившими в верхних слоях атмосферы 30 июня 1908 года? Могло ли Тунгусское тело вызвать около себя радужное свечение, подобное полярному сиянию? Могло ли Тунгусское тело обладать собственным электрическим полем? На эти вопросы наша гипотеза отвечает утвердительно. Известно, что шаровые молнии обычно возникают во время грозы, то есть в результате повышенной электрической активности атмосферы. Возможно, именно поэтому в результате необычной электрической активности в верхних слоях атмосферы, вызвавшей аномальное яркое свечение неба над Европой в ночь на 30 июня 1908 года, над енисейской тай-

гой возникла огромная шаровая молния. Известно, что мощные шаровые молнии могут быть окружены радужным сиянием (ореолом). Многие свидетели рассказывали, что при появлении шаровой молнии начинали непрерывно звонить электрические звонки, гасли или, наоборот, загорались электрические лампочки, звонили телефонные аппараты, срабатывали электромагнитные реле. Это может объяснить наличие необычайно сильного электрофонного эффекта, вызванного пролетом огромной шаровой молнии.

Какова природа энергии шаровой молнии? Точный ответ на этот вопрос пока не известен. Существует много гипотез. Примем за рабочее предположение об электромагнитной природе энергии взрыва шаровой молнии. В пользу такого предположения косвенно свидетельствует электрическая природа самой шаровой молнии и то обстоятельство, что единственным из известных нам видов внутренней энергии вещества (исключая атомную энергию), для которого может быть достигнута плотность, превышающая 107 Дж/г, является энергия электромагнитного поля (в частности, электрического или магнитного). Для концентрации этой энергии в веществе предельных ограничений не установлено.

Если взрыв Тунгусской шаровой молнии имел электромагнитную природу, то запасенная в шаре энергия поля должна была при взрыве перейти в электромагнитный импульс (и частично в джоулево тепло, выделяющееся в веществе шара). Электромагнитный импульс, сконцентрировавший в себе колоссальную энергию поля шара, должен был наблюдаться в виде сильнейшей вспышки светового, теплового, а также радиоволнового и рентгеновского излучений и импульса магнитного поля на месте взрыва. По закону сохранения импульса в изолированной системе ша-

ра одновременно с возникновением электромагнитного импульса должен появиться равный ему по величине и обратный по знаку механический импульс в веществе шара, создающий ударную воздушную волну огромной разрушительной силы. По скорости высвобождения энергии и ее распределению (около 50 процентов на излучение и примерно столько же на образование ударной волны) взрыв Тунгусской шаровой молнии был очень похож на воздушный взрыв атомного устройства (но без радиоактивных выбросов вещества в атмосферу).

Падение ТМ совпало по времени с оптическими аномалиями, свидетельствовавшими о появлении значительного количества пыли в атмосфере Земли (светящиеся серебристые облака, необычно яркие восходы и закаты и т.п.). Запыленность атмосферы была вызвана, по мнению наблюдавших эти явления астрономов, встречей Земли с хвостом небольшой кометы. Высказанная позже кометная гипотеза о происхождении ТМ хорошо согласовывалась с двумя фактами, установленными при исследованиях Тунгусской катастрофы: аномальной запыленностью верхних слоев атмосферы, наблюдавшейся в момент падения ТМ, и существованием в районе падения микроскопических магнетитовых и стекловидных шариков, которые могли быть частицами ядра или хвоста кометы. Однако кометная гипотеза также не смогла объяснить большинство парадоксов ТМ. Но если ТМ не был кометой, откуда могла появиться в районе взрыва кометная пыль? После взрыва шаровой молнии на месте светящегося шара обычно остается облачко пылинок, по видимому захваченных шаром в атмосфере в момент его образования. Поэтому если Тунгусская шаровая молния возникла в атмосфере, содержащей частицы пыли от хвоста кометы, то они могли быть захвачены шаром и перенесены им в зону взрыва. Таким образом, если наша гипотеза о природе ТМ верна, то частицы космической пыли —

единственные следы веществ Тунгусского тела, оставшиеся после его взрыва.

(Мухарев Л. На суше и на море. — М., 1988.)

ЗЛОПОЛУЧНАЯ СУДЬБА МОРЯКОВ «МЭРИ СЕЛИСТ»

Мировой океан веками хранил многочисленные тайны. Раскрывая их, люди пополняли свои знания о море, обогащали летопись мореплавания. И в наше время еще немало таких тайн. Одна из них — загадочная судьба экипажа американской бригантинны «Мэри Селист».

В морской литературе едва ли найдется другое судно, которому на протяжении последних ста лет было посвящено столько газетных и журнальных статей, книг, исследований.

Историки, писатели, криминалисты выдвинули множество версий о злополучной судьбе моряков с бригантинны. Известный английский писатель Артур Конан-Дойль считал, что море навсегда поглотило тайну «Мэри Селист». Того же мнения придерживались многие исследователи прошлого столетия в Англии, США и Франции. Вот как писалось об этом: «При полном отсутствии каких-либо данных, которые могут пролить свет на это дело, следует опасаться, что судьба экипажа «Мэри Селист» увеличит собою число тайн океана, которые откроются только в тот великий день, когда море откажется от своих мертвецов. Если было совершено преступление, как заставляет подозревать многое, то мало надежды на то, чтобы преступники попали в руки правосудия».

Тайна исчезновения всего экипажа хорошо оборудованного и прочного судна, казалось, канула в века.

Но вот в книге Д.Локхарда «Великая тайна океана» и на страницах французского журнала «История» вновь были исследованы обстоятельства загадочного происшествия. Используя архивные материалы тех лет, авторы в какой-то мере приподняли завесу над тайной «Мэри Селист». Однако у них остался ряд нерешенных вопросов.

Многим, очень многим весьма правдоподобной кажется версия, разработанная английским писателем-маринистом М.Ж.Китингом. Ряд исследователей считают ее окончательной...

4 декабря 1872 года океанский парусник «Дей Грэйша» держал путь из Нью-Йорка в Италию. Его трюмы были загружены товарами, предназначенными для нескольких портов. Капитан парусника Дэйвид Рид Морхауз, занятый навигационными вычислениями, почти не обратил внимания на возглас вахтенного матроса: «Судно на курсе!»

По расчетам капитана, «Дей Грэйша» находился в точке с координатами 38° 20' северной широты и 17° 37' западной долготы, то есть на расстоянии 600 миль от берегов Португалии. Установив, что парусник невольно отклонился на север, Морхауз исправил курс и появился на шканцах, чтобы отдать необходимые распоряжения старшему офицеру Оливеру Диво, осматривавшему горизонт в подзорную трубу.

— Это опять то же самое судно, капитан...

— Да, я слышал возглас вахтенного матроса, — спокойно ответил Морхауз. Он проверил показания руля и подошел к Диво.

— Что вы думаете об этом судне?

— Насколько можно определить на таком расстоянии, это бригантина.

Морхауз взял подзорную трубу и с минуту рассматривал корабль. Затем подошел к рулевому и, показав на маячивший вдали силуэт неизвестного двухмачтового корабля, сказал:

— Мы должны его догнать.

Морхауз решил выяснить причину странного лавирования неизвестного судна. Сомнения не было: оно не управлялось.

— Может быть, они мертвецки пьяны и потому сочли за благо закрепить штурвальное колесо? — предположил Диво.

Расстояние между парусниками уменьшалось. На бригантине уже хорошо были видны шканцы. Но людей не было.

— Узнайте, кто они! — приказал капитан Морхауз старшему офицеру. — Возьмите с собой в шлюпку двух человек и отправляйтесь. Выясните, в чем дело.

Тем временем на гафеле «Дей Грэйша» подняли флаг, означающий по коду морских сигналов запрос: «Кто вы такие?» С судна, находящегося на расстоянии менее одного кабельтова, ответа не последовало.

— Нужна ли вам помощь?! — крикнул Морхауз в рупор. Ему ответил лишь плеск волн, бьющих о борт, и свист ветра в вантах.

Танцую на волнах, шлюпка с «Дей Грэйша» приближалась к

бригантине. На ее корме были видны нанесенные белой краской слова «Мэри Селист», Нью-Йорк.

Диво и один из матросов взобрались на судно.

Штурвальное колесо вопреки предположениям Диво оказалось незакрепленным. Оно вращалось то влево, то вправо. На веревке, натянутой поперек палубы, сушилось белье. «Должны же быть люди на этом судне!» — подумал Диво. — Однако где они спрятались и почему?» Диво начал звать экипаж. Его призывы остались без ответа. Тишина, царившая на бригантине, неприятно настораживала. Открыв дверь в столовую, Диво увидел на столе чашки с чаем. Он механически прикоснулся к ним — они были еще теплыми.

«Команда должна быть в кубрике», — решил Диво. Но и там никого не оказалось. Зашел в камбуз, кухонная плита была еще теплой. В одной из кастрюль он увидел цыпленка. «Черт меня побери, если я в этом что-либо понимаю!» — воскликнул старший офицер. Он спустился в трюм. Груз — бочки с коньячным спиртом — был в целости. В трюме примерно на полметра стояла вода, хотя помпы оказались в исправности. На палубе лежала сорванная крышка грузового люка. В твиндеке также оказалось много воды, а помещения носовой рубки были залиты до комингсов.

В кладовой хранились полуторамесячные запасы провианта. Диво снова вернулся на мостик, отыскал судовой журнал. Последняя запись была сделана 24 ноября 1872 года. В тот день судно находилось в точке с координатами 36° 56' северной широты и 27° 20' западной долготы, то есть в 500 милях от того места, где было сейчас. Продолжая осмотр, Диво установил, что одна из шлюпок отсутствует. Если судно было оставлено по каким-либо таинственным причинам, то это произошло совсем недавно. Все говорило об этом —

но нигде не было видно ни одного судна, ни одной шлюпки. Горизонт был совершенно пустынен.

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

Внимание старшего офицера привлекло то, что все шесть окон кормовой рубки были закрыты брезентом и досками. В каютах рубки, крыша которой на 60 сантиметров возвышалась над палубой, все вещи были мокрыми, как будто помещение незадолго до этого залило водой. Световой люк оказался открытым.

Диво продолжал осмотр. В каюте капитана стоял рояль розового дерева. Старший офицер нашел немного денег и драгоценностей. Судовые документы отсутствовали. Не было также секстанта, хронометра и навигационных книг.

В носовом кубрике те же следы внезапного необъяснимого бегства команды с судна: на полу матросские сундуки, на стенках верхняя одежда; оставлены даже трубки, чего не делает в здравом уме и твердой памяти ни один моряк.

«Мэри Селист» стала для старшего офицера таинственной загадкой. Он решил вернуться на «Дей Грэйша».

Морхауз стоял на палубе, держась за поручни и с нетерпением ожидал возвращения своего помощника. Когда Диво описал ему то, что он увидел на «Мэри Селист», Морхауз сразу сообразил, что судно, оставленное командой, должно быть признано, согласно морскому праву, погибшим, а следовательно, он может рассчитывать на большую премию

за спасение бригантины. Морхауз понимал, что на этом деле можно сорвать солидный куш. А там уж пусть законники разгадывают загадку бригантины и проводят расследования.

Морхауз приказал взять «Мэри Селист» на буксир и днем 13 декабря 1872 года прибуксировал судно в Гибралтар.

Оба парусника борт к борту были поставлены на якоря, а Морхауз немедленно представил властям рапорт. Он изложил дело так, как было описано выше, и потребовал премии за спасение «Мэри Селист».

Прокурор Салли Флуд занялся расследованием. Из Нью-Йорка сообщили, что «Мэри Селист» вышла 4 ноября 1872 года в Геную под командованием Бенджамина С.Бриггза с грузом коньячного спирта. Затем бригантине предписывалось посетить другие порты Италии. Команда судна была укомплектована полностью. Список членов экипажа прилагался. Эти скудные данные не пролили света на загадочные обстоятельства исчезновения экипажа бригантины. Ничего не дал следствию и тщательный осмотр судна. Было лишь установлено, что корпус бригантины находился в хорошем состоянии. Этот факт исключал предположение, что судно было покинуто командой во время шторма.

Еще в начале следствия прокурор Салли Флуд пришел к убеждению, что на «Мэри Селист» взбунтовался экипаж. Он окончательно уверился в этом, когда на судне нашли шпагу с бурыми пятнами на острие. Такими же пятнами была покрыта в некоторых местах и палуба. «Это кровь», — заявил прокурор.

Однако анализ показал, что это обыкновенная ржавчина или следы вина. «В носовой части погнут фальшборт», — сообщил один из проводивших расследование. «Результат обыч-

ного воздействия шторма», — осмотрев поврежденные места, заключил инспектор по мореплаванию.

Салли Флуд настаивал на своем: бунт. В результате следствие не сдвинулось с мертвой точки.

Морхауз с нетерпением ожидал вознаграждения. Он настойчиво напоминал о своем праве. Наконец 26 марта 1873 года морской трибунал определил величину причитающейся ему премии в размере одной пятой стоимости бригантинны, то есть 1700 фунтов стерлингов.

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

Гибель «Мэри Селист» не прекратила толков об ее истории. Наоборот, необычайные обстоятельства катастрофы парусника подлили масла в огонь, послужили источником возникновения многих, порой фантастических гипотез об исчезновении экипажа судна. Вновь появились охотники раскрыть тайну бригантинны.

Еще в 1873 году испанские рыбаки наткнулись на плот с разложившимися трупами. Это дало повод предположить, что на плоту находились моряки с «Мэри Селист». Однако никаких доказательств получить не удалось.

Журналисты, писатели, детективы, специалисты в области мореплавания пытались раскрыть тайну происшедшего. Приходя к различным выводам и делая весьма необычные заключения, они все же не смогли найти сколько-нибудь убедительной версии.

История «Мэри Селист» привлекла внимание Конан-Дойля. Создатель образа Шерлока Холмса предложил свою версию: на судно было совершено нападение:

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

«...В тишине ночи я услышал глухой стон, затем несколько всплесков. Это все, что я знаю о судьбе моих товарищей. Почти немедленно вслед за этим большая лодка последовала за нами, и покинутое судно было оставлено качающимся на волнах. Виден был только мрачный, похожий на привидение корпус корабля».

В талантливом изложении писателя вся история звучала столь убедительно, что читающая публика приняла художественный вымысел за правду. Некоторые газеты вышли с шапками: «Тайна «Мэри Селист» раскрыта!»

Были и другие объяснения, другие гипотезы.

— Команда заметила приближающийся гигантский смерч и в панике покинула судно на шлюпке. Смерч настиг бригаан-

тину, сорвал люковые крышки, порвал паруса и залил ее водой. Шлюпка была опрокинута. Команда судна погибла.

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

— Между владельцем «Мэри Селист» и командой «Дей Грэйша» была совершена грязная сделка. Выйдя на два дня позже из Нью-Йорка, Морхауз догнал «Мэри Селист» в океане и послал на шлюпке Диво с матросами. Они перебили команду бригаантины и бросили трупы в море.

— «Мэри Селист» была атакована мавританскими пиратами, которые, увидев приближающийся «Дей Грэйша», испугались и обратились в бегство, взяв с собой экипаж бригаантины.

Многие гипотезы выглядели весьма правдоподобно. С одной стороны, они подтверждались материалами расследования, проведенного властями береговой охраны Испании, а с другой — обнаружением плотов с трупами. Некоторые версии были совершенно фантастическими.

— Морское чудовище в виде гигантского осьминога уничтожило всех членов экипажа.

— Сошедший с ума повар отравил всех членов экипажа, побросал всех за борт и сам бросился в море.

— Капитан и первый офицер устроили гонки в плавании. Когда вся команда столпилась у одного борта и следила за состязаниями, в борт внезапно ударила волна, судно резко накренилось, и все моряки вывалились за борт.

Допускалось также, что «Мэри Селист» наткнулась на вулканический остров, неожиданно всплывший из глубин океана. Команда высадилась на этот кусочек земли. Повторный толчок или извержение вулкана — и остров опять ушел под воду. Люди потонули, бригантина без команды поплыла дальше подобно «Летучему Голландцу».

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

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

— Могу вам рассказать всю правду о «Мэри Селист», — заявил комиссару портового отделения полиции в Нью-Йорке в 1911 году шестидесятилетний моряк Мик-Уэл-Личан. Он не вызывал доверия у комиссара полиции. Было ясно, что моряк просто хотел подзаработать. В 1917 году в Голландской Гвинее некто Чаппи Пассел заявил, что был вторым офицером на таинственной бригантине.

В общей сложности таких «членов» команды «Мэри Селист» насчитывается более десятка. Долгое время многие люди с разыгравшимся воображением приукрашивали легенду о таинственном судне, каждый раз внося в нее новые подробности.

Даже в фамилиях моряков находили какие-то таинственные значения. Легенды о «Мэри Селист» появлялись на страницах журналов так же часто, как и другие полуфантастические морские истории.

Над разрешением загадки «Мэри Селист» долго и упорно работал английский писатель М.Ж.Китинг. В 1935 году ему удалось разыскать оставшегося в живых члена экипажа «Мэри Селист». После многолетних усилий, множества опросов, изучения судебных архивов Китинг пришел к убеждению, что тайна бригантины в действительности не что иное, как мистификация.

Вот как, по его утверждению, развиваясь события.

4 ноября 1872 года северо-западный ветер гнал клубы дыма, поднимающиеся из труб буксира, который выводил в море из нью-йоркского порта два парусных судна — «Мэри Селист» и «Викторию». Никогда уже мы не узнаем о судьбе пропавшего без вести парусника «Виктория», так же как почти столетие ничего не было известно о 10 членах экипажа «Мэри Селист». Это капитан Бриггз и его жена, первый офицер Ю.Т.Хулок по прозвищу Бык из Балтимора, боцман Джек Доссел, повар Джон Пембертон и матросы Сантос, Венхолт, Моффат, Мэннинг и Хоули.

Посмотрим, однако, на список экипажа «Мэри Селист», который находился у его владельца Джеймса Винчестера. В этом списке числится не 10, а 17 человек. Более того, кро-

ме капитана и его помощника в списке, предоставленном судовладельцу, не фигурирует ни одной фамилии людей, в действительности нанятых на бригантину.

Чем это можно объяснить? Во времена парусного флота работа на судах была трудной, а плавание сопровождалось немалыми опасностями. Например, за один только 1872 год было зафиксировано 180 случаев, когда суда, покинувшие берега Нового Света, уже никогда более не возвратились в свой порт. Они погибли в море. Тяжелые условия морской службы приводили к тому, что моряки не желали наниматься на парусники, где условия работы были хуже, чем на других судах. Капитаны таких судов испытывали большие трудности при наборе команды и часто вынуждены были прибегать к услугам портовых маклеров, вернее, торговцев людьми. Они предоставляли морякам в кредит жилье и питание. И не только морякам. Часто их клиентами становились люди с неопределенными занятиями и разные подозрительные субъекты. Если долг клиента возрастал до таких размеров, что погасить его было уже невозможно, то попавший в кабалу нанимался на первое попавшееся судно. Бывало и так, что сделки оформляли сами маклеры без согласия должников. Если сделка была особенно выгодной, маклеры хватали первого попавшегося под руку портового гуляку и сбывали его на судно. Обычно такие сделки совершались в кабаках после солидной попойки. Еле живого «раба» доставляли на судно, где в дальнейшем ему надлежало нести морскую службу. Когда такой человек немного приходил в себя, то обнаруживал, что находится уже далеко в море на палубе неизвестного ему парусника. И тогда ему волей-неволей приходилось выполнять поручаемую работу. Так при помощи шантажа и обмана нередко вербовались матросы на корабли.

Когда Бриггз показал список экипажа своему заместителю, «Бык из Балтиморы» пришел в ярость:

— И этих, капитан, вы называете моряками! Я не намереваюсь руководить портовым сбродом. Ищите себе другого старшего офицера!

Бриггз с трудом упросил его остаться, а сам отправился на поиски нового экипажа. Безуспешно поискав на территории порта, он в конце концов решил прибегнуть к услугам торговцев людьми. Те пообещали Бриггзу добыть для «Мэри Селист» трех человек. Однако потребовались еще как минимум трое.

О своих заботах Бриггз рассказал одному из знакомых капитана, который тоже готовился к рейсу в Европу, но намечал выйти в море на следующий день. Он согласился «одолжить» Бриггзу трех человек при условии, что они возвратятся к нему после того, как суда пройдут наиболее трудную часть пути. Условились, что встреча произойдет в районе Азорских островов.

Фамилия этого капитана, как ни покажется на первый взгляд парадоксальным, Морхауз — тот самый капитан британского парусника «Дей Грэйша», обнаруживший в море «Мэри Селист».

Моряки, обещанные маклерами, были доставлены на судно мертвецки пьяными. Бриггза это несколько не удивило. Через час после отплытия «Мэри Селист» один из «добровольцев», Венхолт, под влиянием свежего морского воздуха очнулся и обнаружил, что находится на палубе судна. Это был погонщик из Огайо, приехавший в Нью-Йорк развлечься. Венхолт закричал, что вынет из рулевого душу, если тот немедленно не повернет к берегу. Венхолта с трудом удалось скрутить и запереть в якорном помещении. На судне воцарилось спокойствие.

Госпожа Бриггз, желая развлечься после пережитых волнений, пела разные мелодии высоким сопрано, сопровождая себя на рояле, который стоял в капитанской каюте. Этот концерт пришелся не по вкусу старшему офицеру. Он покаялся выбросить рояль в море, как только представится случай. В течение нескольких дней рев бури заменял концерты госпожи Бриггз.

17 ноября погода улучшилась. Так как это было воскресенье, то госпожа Бриггз распевала псалмы, сопровождая себя на сильно расстроенном после бури рояле. Старший офицер, который все время, пока бушевала буря, стоял на вахте и теперь отдыхал, никак не мог заснуть. Он ворвался в каюту капитана и заявил:

— Скажите своей жене, чтобы она прекратила этот галдеж.

Артистическая натура госпожи Бриггз была задета за живое. Двумя минутами позже на палубе появился «Бык из Балтимора» с окровавленным лицом.

— Эта фурия меня поцарапала, но я ей еще покажу, — грозился он.

На следующий день старший офицер Хуллок из-за испытанного унижения начал пьянствовать. Он стал хмур и нелюдим. Пнул матроса, который недостаточно быстро выполнил приказание Венхолта, который, после того как отсидел в якорном помещении, все делал исправно, обозвал трусом и ударил. Завязалась драка, из которой Хуллок вышел победителем.

Вскоре после этого случая Венхолт начал «шалить». Он мяукал у каюты капитана каждый раз, как госпожа Бриггз приступала к музицированию. Капитан приказал повару окатить нахала водой. Последующие дни прошли спокойно.

Наступил роковой день 24 ноября. Это было воскресенье. Сразу же после полуночи ветер утих. Судно, которое шло под всеми парусами, находилось примерно в 100 милях от острова святого Михаила из архипелага Азорских островов. В 11 часов утра Бриггз записал в судовом журнале координаты парусника. Эта запись стала последней.

Море было спокойным. Госпожа Бриггз напевала песенки. Люди, стоявшие на вахте, отдыхали. Внезапно все вскочили на ноги. Налетевший шквал положил бригантину на левый борт. Рулевой Сантос выпустил из рук штурвальное колесо и покатился по палубе. «Мэри Селист» получила опасный крен. В этот момент раздался душераздирающий крик. Бриггз, очень бледный, выскочил из каюты, зовя Хулока. Но помощник бросился к рулю, чтобы заменить Сантоса. Ему удалось выровнять судно. Все поздравляли себя со счастливым избавлением от опасности.

Хулок обошел судно, чтобы определить полученные бригантинной повреждения. Пар заполнил помещение камбуза, а кастрюли с содержимым свалились с плиты. Ничего серьезного. Только в каюте капитана... Внезапный крен судна привел в движение рояль, который всей своей тяжестью придавил госпожу Бриггз. Она лежала вся в крови. Хулок только пожал плечами.

— Дайте ей глоток рому, и она встанет на ноги, — сказал он опечаленному мужу.

На следующий день, однако, он объявил команде, что госпожа умерла.

С момента смерти жены Бриггз не оставлял своей каюты. Он проклинал то рояль, то Хулока, которого подозревал в умышленном плохом креплении инструмента, то, наконец,

угрожал Сантосу, который в момент аварии находился у руля: Капитан хотел привезти тело жены в Европу.

— Об этом не может быть и речи, — заявил Хулок и, несмотря на протесты капитана, в ночь с 25 на 26 ноября приказал похоронить ее в море.

Бриггз совсем потерял самообладание. Угрожал, что отдаст под суд всю команду и сожжет судно. Потом его ярость обрушилась на Сантоса.

— Засуньте его в мешок, — приказал он Хулоку, — и выбросьте в море. Если не выполните приказа, то я отдам вас под суд.

— Сантос не виновен, — спокойно отрезал Хулок.

— Кто же виновник смерти моей жены?

— Рояль, его и надо уничтожить!

Под дружный хохот всей команды Хулок приказал выбросить инструмент в море. Бриггз, потрясая кулаками, послал проклятия всему экипажу.

Вечером на «Мэри Селист» не было уже ни порядка, ни дисциплины. Моряки вытащили ящики с ромом и беспорывно пьянствовали.

— Зови капитана, — поручил Хулок одному из матросов. — Верное лекарство от огорчений.

Матрос возвратился, сообщив, что капитана нет в каюте. Услышав это, Хулок вскочил и закричал:

— Мы должны его разыскать, иначе он подожжет судно!

Начались поиски. Внезапно все застыли, окаменев. Вначале показалось, что это спирт помутил у всех рассудок. Какое-то судно ткнулось носом прямо в борт «Мэри Селист».

— Опомнитесь! — крикнул Хулок. — Это обломок полузатонувшего парусника. По местам!

Матросы пришли в себя и как будто отрезвели. Они столкнули баграми обломки парусника, который вскоре исчез в тумане.

— А теперь ищите капитана! — приказал Хулок. Обыскали все судно. Капитана нигде не было. Он, должно быть, бросился в море или перепрыгнул на остов судна.

Хулок снова начал пьянствовать. Однако 28 ноября он пришел в себя и приказал команде приниматься за работу. Матросы отказались. Хулок бросился на них. Вновь началась драка. В свалке Венхолт получил удар в голову железным прутом и умер. Его тело выбросили в море.

На «Мэри Селист» осталось теперь только семь человек. Чтобы «освежиться», открыли новый ящик с ромом.

— Слушайте! — обратился Хулок к команде. — Я уже по горло сыт этим дьявольским судном. Оставим его. Перед нами Азорские острова. Сейчас подходящий момент. Три смерти произошли не по моей вине, не мы отвечаем за это, однако полиция сможет причинить нам немало хлопот.

— Отправляемся с тобой, — заявили Доссел и Сантос. Трое матросов с «Дей Грэйша» решили остаться. Повар, человек спокойный, рассудительный, сторонящийся всяких авантюр, тоже решил остаться на судне и ожидать подхода «Дей Грэйша».

Через четверть часа шлюпка отвалила от парусника.

В течение нескольких дней «Мэри Селист» кружилась в районе Азорских островов. Четверо оставшихся на паруснике моряков видели много судов. Ни одно из них, однако, не напоминало «Дей Грэйша». Ожидание было томительным. Временами они сожалели, что не оставили судно вместе с Хулоком.

Попросили повара Пембертона, чтобы он зажарил цыпленка. Хорошая закуска освежит и придаст им силы и терпения. Повар положил цыпленка в кастрюлю, приготовил чай и хотел уже позвать своих коллег, когда услышал:

— Пембертон, это «Дей Грэйша».

Действительно, к «Мэри Селист» на всех парусах приближался «Дей Грэйша».

Морхауз, капитан «Дей Грэйша», быстро сообразил, что из той ситуации, в какой он застал «Мэри Селист», можно извлечь немалую выгоду.

Вызвав на свой парусник четырех моряков с «Мэри Селист», Морхауз втолковал им, что в связи с происшедшими на бригantine трагедиями самым выгодным для них будет умолчать обо всем, что они видели. Он представит рапорт, что застал «Мэри Селист» покинутую экипажем. Морхауз получит право на премию. Команде была обещана часть ее. Тем самым Морхауз сделал их соучастниками своей авантюры и оградил себя от возможностей доноса и разоблачения.

Рапорт, который подготовил Морхауз, только частично соответствовал правде. Встреча судов произошла так, как уже упоминалось. «Мэри Селист» была обнаружена под паруса-

ми, белье сушилось на палубе, корпус не имел повреждений. В камбузе жарился цыпленок, чай был разлит по чашкам. Только о четырех моряках, находившихся на паруснике, в рапорте умалчивалось.

Версия, разработанная Китингом, весьма похожа на правду. Она подтверждается признаниями повара Пембертона, которого Китинг разыскал в Англии 84-летним стариком.

Тайна «Мэри Селист» перестала быть тайной. Она оказалась только удивительной и трагической морской историей.

Вместе с тем эта мистификация является отражением другой таинственной загадки.

В ночь, предшествующую встрече «Мэри Селист», Морхауз наткнулся на остатки парусника «Юлия». На палубе судна не было никого, кроме крыс. Судовые документы исчезли. Барк «Юлия» находился примерно в таком же состоянии, в каком Морхауз будто бы нашел «Мэри Селист». Этот случай и натолкнул его на мысль прибегнуть к обману. Фальшивая тайна «Мэри Селист» возникла из действительной тайны парусника «Юлия». Только загадка последнего судна так и не была выяснена.

(Эйдельман Д. На суше и на море. — М., 1970.)

ГИБЕЛЬ СУДОВ У БЕРЕГОВ АВСТРАЛИИ. 1940, Г.

13 мая 1940 года у берегов Австралии была обнаружена немецкая мина. Через некоторое время без вести пропал английский пароход «Ученый». Морское управление при-

казало всем торговым судам проходить у берегов Австралии, не зажигая навигационных огней. 19 июня океанский лайнер «Ниагара», вышедший из Окленда в Новой Зеландии, подал сигнал бедствия. В Сиднее смогли разобрать лишь, что причиной катастрофы был взрыв. Лайнер в этот момент шел вдоль новозеландского берега. Через семнадцать минут была перехвачена еще одна радиограмма с «Ниагары», в которой сообщалось, что корабль быстро погружается и проходит эвакуация пассажиров и команды. В тот же день новозеландская береговая охрана обнаружила неподалеку от места гибели «Ниагары» выброшенную на мель немецкую мину. Всем кораблям было приказано держаться не ближе чем в ста милях от берега. Из порта пароходы выводились в море тральщиками. Кто и каким образом мог поставить эти минные заграждения, неизвестно.

Виновником гибели «Ниагары» был немецкий рейдер «Орион» — обычный торговый пароход, на котором были установлены пушки и который 6 апреля 1940 года вместе с несколькими такими же замаскированными рейдерами был послан в дальнее плавание. Поставив мины у берегов Австралии и Новой Зеландии, «Орион» почти два месяца скрывался среди островов Южных морей. В августе «Ориону» удалось потопить французский пароход «Ноту», шедший из Новой Зеландии в Нумею — столицу французской Новой Каледонии. Через три дня, 20 августа, подал сигнал бедствия и пропал английский пароход «Туракина», приближавшийся к Новой Зеландии. Единственными свидетелями гибели этих жертв «Ориона» оказались трап с «Ноту», выброшенный волнами на берег близ Нумеи, и спасательный круг с «Туракины», найденный через месяц на пляже Новой Зеландии.

В октябре «Орион» пришел к Маршалловым островам, где его уже поджидал танкер «Регенсбург», базировавшийся в

Япоии. Возможность получать из Япоии подкрепления и снабжение была одной из важнейших причин активности немецких рейдеров в Южных морях. Вскоре после заправки «Орион» встретился с собратом по профессии — рейдером «Комета», сопровождаемым вспомогательным судном «Кулмерланд». В конце года к рейдерам присоединился удачливый «Атлант», который перед этим потопил несколько крупных пароходов в Атлантическом океане. Наконец подошел и «Пингвин», который также начал свою карьеру в Атлантике, но затем перешел в более безопасные воды Индийского океана и поставил несколько минных полей вокруг Австралии. Хотя в Индийском океане не было ни одного немецкого военного корабля, теперь в нем действовал целый флот рейдеров, нанеших значительный ущерб судоходству.

Сведения о гибели судов поступали со всех сторон. Французский пароход «Комиссар Рамель» успел сообщить, что его обстреливает рейдер в самом центре Индийского океана. Через день норвежский танкер «Старый Якоб» послал сигнал бедствия из района между Цейлоном и Суматрой. Еще через неделю пропал пароход «Наушера». В центр океана была направлена военная эскадра, и тогда командиры рейдеров решили принять меры, чтобы их жертвы не воспользовались радиосвязью.

20 ноября с парохода «Маймоа», шедшего в Австралию, был замечен низко летящий гидроплан с английскими опознавательными знаками. Капитан, взглянув на него, отвернулся, но вдруг с палубы крикнули, что самолет что-то бросил в воду. Выглянув из рубки, капитан увидел, как за самолетом что-то тянется по волнам. В следующее мгновение самолет промчался над кораблем. Раздался грохот. Самолет взмыл вверх и начал разворачиваться для следующего захода.

И капитан и матросы успели разглядеть, что самолет тащит за собой на тросе железную болванку. Вряд ли она могла быть средством нападения. Но когда самолет вновь прошел на бреющем полете и опять болванка прогрохотала по надстройкам, капитан догадался, в чем дело: самолет старался порвать антенну.

Следуя своей догадке, капитан тут же приказал дать радиogramму, что подвергся нападению. И вовремя: на следующем заходе самолет порвал антенну и улетел. Через полчаса на горизонте показался старый торговый корабль. Это был «Пингвин». «Маймоа» убегала от рейдера больше трех часов. За это время удалось починить антенну и возобновить радиосвязь. Самолет «Пингвина» повторял налеты на корабль, осыпая его пулеметными очередями и кидая бомбы. На корабле было много убитых и раненых, но моряки, отстреливаясь из винтовок, вновь и вновь восстанавливали антенну. Наконец «Пингвин» приблизился на дистанцию огня, были сдвинуты ящики, скрывавшие орудия на палубе, и после нескольких залпов капитану «Маймоа» пришлось отдать приказ покинуть корабль.

Когда шлюпки были подобраны рейдером и капитан «Пингвина» допрашивал офицеров «Маймоа», он сказал, что им повезло: если бы они, не дай бог, сбили его самолет, он вынужден был бы в качестве возмездия отправить их всех на дно.

Сигналы «Маймоа» были получены в Австралии, однако по крайней мере три часа было потеряно, прежде чем в Морском управлении пришли к заключению, какому из военных кораблей следовать к месту происшествия. Единственным, кто сразу изменил курс и поспешил к терпящей бедствие «Маймоа», был торговый пароход «Порт Брисбен», вооруженный всего двумя маленькими пушками. Почему-

то, когда «Порт Брисбен» сообщил, что идет на помощь «Маймоа», Морское управление не запретило ему выступить в качестве добровольной жертвы рейдера. И пока управление продолжало радиосообщение с кораблями австралийского флота, «Порт Брисбен» последовал к месту гибели «Маймоа».

Наступил вечер. Погода испортилась, и пошел дождь. Стало так темно, что капитан «Порта Брисбен» решил, что до утра все равно никого найти не удастся. Тогда он приказал всем, кроме вахтенных, покинуть палубу, орудийным расчетам отдыхать, да и сам тоже отправился вниз, чтобы немного поспать. А менее чем через час вахтенный увидел совсем рядом темный силуэт неизвестного корабля. Он успел разбудить капитана, но было поздно.

Вспыхнули прожекторы, и «Порт Брисбен» оказался в роли зайца, попавшего в лучи фар. В следующее мгновение раздался залп, из перебитых труб поднялись столбы пара, слышался оглушающий треск переборок. В считанные секунды «Порт Брисбен» лишился почти всех надстроек. Были снесены мостик, радиорубка, погибли все, находившиеся там. Рули парохода были заклинены, и он медленно поворачивался вокруг своей оси.

Оставшиеся в живых моряки спустили три шлюпки. Две из них были подобраны немцами, одной удалось скрыться. Немцы не стали разыскивать ее в ночи — они спешили уйти, понимая, что австралийские крейсера уже спешат сюда.

(Можейко И.В. В Индийском океане. — М.: Наука, 1977.)

СУДЬБА ПАРОХОДА «РООЗЕБООМ»

Утром 7 декабря 1941 года японские самолеты, базирующиеся на авианосцах, нанесли сильнейший удар по главной американской военно-морской базе на Тихом океане — Пирл-Харбор на Гавайях. Япония вступила в мировую войну на стороне держав «оси». Смелый план командующего японским флотом адмирала Ямамото удался.

Через несколько дней после нападения на Пирл-Харбор началось вторжение японцев в Юго-Восточную Азию. Ударами авиации были потоплены два английских линкора в Сингапуре, затем в ряде сражений разбит голландский флот, охранявший Нидерландскую Индию. Одновременно по суше шло наступление на Сингапур — английский форпост в Юго-Восточной Азии. После падения Сингапура в дело вступили японские подводные лодки, гидросамолеты и надводные корабли, задачей которых было уничтожение всех кораблей с беженцами и войсками, эвакуировавшимися из Сингапура в Индию и Австралию. В результате десятки тысяч человек, вырвавшиеся в последний момент из Сингапура, сгорели или утонули в море. Положение отягощалось тем, что пассажирам утонувших кораблей, не погибшим при взрывах, не приходилось рассчитывать, что их спасут: бойня, которую устроили японская авиация и флот, не оставляла времени для того, чтобы обращать внимание на терпящих бедствие. Те, кто добирался до берега, попадали в концлагеря.

Существует множество книг и рассказов очевидцев о расправе японского флота и авиации с пароходами, убежавшими из Сингапура. В качестве примера можно привести судьбу голландского парохода «Роозебоом», который в начале мая покинул Сингапур, имея на борту пятьсот человек.

9 мая «Роозебоом» находился в трех днях пути от Паданга на Суматре. Пароход шел без огней, и уже появилась надежда на то, что ему удастся ускользнуть. Скорость была невелика, поскольку пароход был переполнен беженцами и грузом, да еще пришлось забрать несколько человек с английского парохода, разбомбленного в нескольких милях от Сингапура.

Торпеда поразила «Роозебоом» около полуночи. Субмарина стреляла, очевидно, с близкого расстояния и имела возможность прицелиться, так как взрыв раздался в самом центре корабля, в машинном отделении. Пароход, казалось, подпрыгнул от взрыва, и сотни пассажиров, спавших на палубе, чтобы спастись от духоты, оказались в воде прежде, чем успели проснуться. Большинство из тех, кто находился в каютах и в трюме, выбраться не успели.

Английский чиновник Уолтер Гибсон, на воспоминаниях которого основан этот рассказ, был одним из немногих, кто успел выскочить на палубу и прыгнуть в море. Ему удалось отыскать обломок шлюпки, за который он уцепился, и в течение двух часов плавал. Наконец Гибсон увидел проплывающую рядом шлюпку и забрался в нее. Шлюпка была катастрофически переполнена. Люди стояли, цепляясь друг за друга. А за шлюпкой, держась за ее концы, гроздьями плыли те, кому места в ней не досталось.

Когда наступил рассвет, удалось подсчитать, что в шлюпке, рассчитанной на тридцать человек, находится восемьдесят. Кроме того, более пятидесяти человек оставались в воде.

Английский бригадный генерал, оказавшийся в шлюпке, принял командование и с помощью добровольцев собрал все продовольствие и воду. Решено было выдавать каждому по столовой ложке воды и по столовой ложке сгущенного

молока ежедневно. В течение дня собирали обломки корабля и к вечеру с помощью веревок, тросов, разорванной и связанной в жгуты одежды соорудили плот, на который забрались двадцать человек. Под их тяжестью плот ушел в воду, и люди стояли почти по пояс в соленой воде. После этого лодка взяла курс к Суматре.

Обитатели плота умерли в течение первых трех дней. Солнце обжигало их выше пояса, а сесть или лечь они не могли. Бригадир предложил меняться с ними местами, но никто в шлюпке не согласился перейти на плот. К исходу третьего дня на плоту, который постепенно развалился, остался лишь один человек. Его взяли в шлюпку, где он вскоре умер.

Голод перестал мучить в первые же дни, зато жажда доводила людей до безумия. Бригадир запретил пить морскую воду, но, когда опускалась темнота, пассажиры шлюпки начинали пить ее тайком. На четвертый день один из матросов сошел с ума и с криком «Это пресная вода!» бросился за борт и утонул.

Постепенно на борту падала дисциплина. Если в первые дни люди сохраняли человеческий облик и поддерживали слабых, то к исходу первой недели верх взял инстинкт самосохранения. Раздача воды и пищи стала мучительной церемонией — все с жадностью следили за медсестрой и бригадиром, которые делили рацион. Особенно неприятными для всех стали часы, когда надо было спускаться в воду, чтобы плыть, держась за концы: в шлюпке еще не хватало места на всех. Со шлюпки начали исчезать люди. Некоторые из них добровольно бросались в воду, чтобы избежать мучений, но кое-кому, самым слабым, помогали соседи. Остальные делали вид, что ничего не случилось: можно не лезть в воду, можно надеяться, что лишняя ложка воды достанется тебе самому.

Помощник капитана парохода, голландец, был совсем плох и лежал неподвижно, положив голову на колени своей молодой жены. Он бредил. Внезапно он вырвался из ее рук и, закричав, что видит корабль, кинулся в воду. Жена попыталась его спасти, но она так ослабла, что быстро отстала от лодки, и мужчины в лодке с тупым равнодушием смотрели, как она тонула.

В тот же день умер бригадир, который старался поддерживать в шлюпке порядок. Он был единственный, кого похоронили — один из офицеров прочел над ним молитву, и затем его тело было брошено за борт.

Пока все были заняты похоронами бригадира, последнюю канистру с водой и банки сгущенного молока охранял капитан «Роозебоома». Вдруг все услышали крик: капитан боролся с одним из английских чиновников. Нападавший выпрямился, и все увидели, что из груди капитана торчит нож. Обезумевший убийца схватил две банки со сгущенным молоком и бросился в море. Он так и утонул, держа свою бесценную, но бессмысленную добычу.

Команду над шлюпкой, в которой оставалось около пятидесяти человек, принял английский подполковник, но на десятый день, когда кончилась вся вода, он исчез. Неизвестно, что с ним случилось, но подозрение англичан пало на пятерых матросов-яванцев с «Роозебоома», которые сидели отдельно от европейцев на корме. Той же ночью решено было разделаться с яванцами, и на рассвете полтора десятка англичан, вооруженных чем попало, бросились на матросов. Всех пятерых тут же выбросили за борт, а когда они пытались удержаться за край борта, англичане били их по пальцам веслами до тех пор, пока те не отпустили шлюпку...

На одиннадцатый день в шлюпке оставалось чуть более двадцати человек. Стало свободно, и обессиленные люди лежали на дне, прикрываясь от лучей солнца одеждой тех, кто умер. Из женщин осталась в живых лишь одна молодая китаянка, которая вела себя с таким достоинством и выдержкой в этом плавучем сумасшедшем доме, что невольно вызывала уважение даже у тех, кто уже потерял человеческий облик.

В начале третьей недели пути пошел проливной дождь, хлынувший как спасение в тот момент, когда не оставалось никакой надежды. На следующий день вновь повезло: на шлюпку опустилась небольшая стая чаек. Чайки сидели спокойно, не обращая на людей внимания, а те медленно поворачивались, чтобы поймать птиц. Собрав последние силы, они начали хватать чаек и, разрывая на части, тут же есть.

Но затем началось все сначала — солнце, жара, жажда...

Лишь на двадцать шестой день шлюпку вынесло к берегу острова Сиора в шестидесяти милях от Суматры. В ней осталось шесть человек, в том числе Гибсон и китаянка. Их подобрала рыбаки, и несколько дней они жили в деревне. Затем на остров высадились японцы, и Гибсон попал в концлагерь, где пробыл до конца войны.

(Можейко И.В. В Индийском океане. — М.: Наука, 1977.)

ГИБЕЛЬ ОТ СОБСТВЕННОЙ ТОРПЕДЫ

Это случилось в пятом боевом походе подводной лодки «Звон» осенью 1943 года. 23 октября «Звон» обнаружил японский конвой, состоящий из трех больших танке-

ров и двух транспортов. Охрану нес один эсминец, который кругами ходил вокруг конвоя, обслеждая район. Подводной лодке удалось поднырнуть к самому конвою так, что она смешалась с кораблями японцев и эсминец не мог засечь ее радиолокатором. Почти в упор «Звон» дал залп пятью торпедами по танкерам, и все три судна были поражены. Затем лодка приготовилась поразить транспорт, однако он, заметив это, резко развернулся и пошел на таран. Лодка была зажата между пылающим танкером и транспортом, и времени, чтобы уйти в глубину, уже не оставалось. Нос транспорта буквально навис над «Звоном». Дальнейшее капитан лодки О'Кейн описывает следующим образом:

«Это было как в мелодраматическом боевике. «Звон» метнулся прямо внутрь циркуляции транспорта, и, спасая корму, я приказал положить руль лево на борт. Транспорт открыл огонь из пушек и пулеметов. Однако снаряды проносились над нашими головами, не задевая лодки. Положение было отчаянным. Тут я взглянул на корму и увидел, что, на наше счастье, транспорту придется продолжить поворот, чтобы избежать столкновения с грузовым судном, которое так же шло на таран. Наскоро прицелившись, я выстрелил веером четыре торпеды из кормовых аппаратов с углом растворения, перекрывававшим длину обеих целей. В этот же момент грузовое судно врезалось в правую раковину транспорта. Столкновение и четыре торпеды «Звона» решили судьбу грузового судна: оно затонуло почти мгновенно, уйдя под воду с большим дифферентом на нос, а транспорт застыл на месте, задрвав корму под углом в тридцать градусов».

Таким образом, за один бой лодке удалось уничтожить пять кораблей. Но на этом охота «Звона» не кончилась. На следующий день он шел на путь, по которому шли подкрепления японским войскам на Филиппины. Лодка обнаружила радиолокатором новый конвой, но уточнить количество

и типы кораблей в темноте было невозможно, а приблизиться командир лодки не решался, так как время от времени эскортные корабли поднимали стрельбу.

Нервозность японского конвоя помогла «Звону». Внезапно с одного из кораблей начали подавать сигналы прожектором, поочередно освещая суда, и при этом свете лодка выбрала себе цели — два транспорта и танкер. В каждый из кораблей было отправлено по две торпеды. Торпеды настигли цели, раздались взрывы, а «Звон» тем временем выбрал новые жертвы — теперь море было освещено горящим танкером, и остальные корабли конвоя четко вырисовывались на фоне огня. Но тут лодка была замечена. Она успела выпустить еще три торпеды и попыталась уклониться от несшегося на нее эсминца охранения. В тот момент, когда гибель ее казалась неотвратимой, эсминец взлетел на воздух, налетев на одну из торпед. Другая торпеда в мгновение ока превратила в светящийся, раскаленный шар еще один танкер, везший бензин. Лодка же, воспользовавшись суматохой, отошла от поля боя и остановилась в пяти милях. У нее оставались еще две торпеды, и капитан О'Кейн решил уничтожить ими единственный неповрежденный транспорт.

Транспорт отыскивали довольно быстро и с дистанции в четыре кабельтова выпустили в него торпеду. Она попала точно в цель. Тогда О'Кейн приказал выпустить последнюю торпеду. И тут произошло непредвиденное: торпеда вильнула и двинулась по кругу. Капитан понял, что вот-вот станет жертвой собственного выстрела.

Торпеда врезалась в корму лодки. Раздался взрыв. Все три кормовых отсека были мгновенно затоплены, и моряки, находившиеся в них и собиравшиеся отдохнуть, погибли раньше, чем успели понять, что случилось. «Звон» словно провалился под воду. Рубочный люк задраить не успели, и в

него хлынула вода. Все в рубке, кроме троих, которых выбросило наружу, погибли.

Уничтожив секретные документы, в оставшийся незатопленным носовой отсек последним прошел лейтенант Флэнейджен. Задраили водонепроницаемую дверь. В носовой аккумуляторной яме начался пожар, и в отсек стал просачиваться дым. Тогда всем оставшимся в живых (их оказалось тридцать) были розданы спасательные жилеты и кислородные аппараты Момсена. Положение было почти безнадежным, и подводники это понимали, хотя никто не знал точно, на какой глубине лежит лодка. Снаружи рвались глубинные бомбы, и начинать спасательные работы до того, как японский эскорт прекратит бомбометание, было бы самоубийством.

Так прошло еще около часа. Дышать было трудно, люди теряли сознание от жары. Лейтенант приказал морякам сосредоточиться у спасательной шахты, чтобы выбраться наружу по буйрену. Как только первая группа ушла, начали готовить следующих трех моряков. Приходилось ждать, но делать это с каждой минутой было все труднее. Много времени было потеряно оттого, что люди, попадая в спасательную шахту, теряли сознание — давление там достигало шести атмосфер. Наконец отправилась в путь третья группа, а за ней четвертая, с которой пошел лейтенант Флэнейджен. Ему, как старшему из оставшихся в живых офицеров, следовало бы уходить последним, но он уже терял сознание, и матросы пропустили его вперед.

Флэнейджен не помнил, как очутился на поверхности воды. Когда он пришел в себя, то спросил у матроса, помогавшего ему держаться на воде, сколько всего человек вышло на поверхность. Оказалось, что четверо из тринадцати, ушедших вверх по буйрену. Остальные, видимо, погибли на

коротком, но тяжелом пятидесятиметровом пути. Четверо ждали, но больше никто из лодки не появился. Вероятно, взорвалась аккумуляторная батарея и все семнадцать человек, оставшихся в лодке, погибли.

Разглядев в полукилometре торчавший из воды нос потопленного ими грузового парохода, спасшиеся подводники решили подождать отлива, а затем плыть к этому судну и найти там шлюпку или спасательный плот, чтобы добраться до берега. Но раньше, чем наступил отлив, их обнаружил японский эскортный эсминец. Он выловил из воды и тех трех человек, которых смыло из рубки, в том числе капитана «Звона» О'Кейна.

В те годы в США действовал специальный комитет по учету потерь, который проверял все доклады лодок, кораблей и самолетов, сверяя их с сообщениями японских источников и другими данными, так как донесения подводников бывали часто неточны. После проверки комитет зачислил на счет «Звона» семь кораблей, уничтоженных за две ночи. Всего эта лодка за пять походов потопила двадцать четыре японских судна общим водоизмещением около ста тысяч тонн.

(Можейко И.В. В Индийском океане. — М.: Наука, 1977.)

НА ПЛОТАХ И ЛОДКАХ ЧЕРЕЗ ОКЕАНЫ: ТРАГИЧЕСКИЙ ФИНАЛ

Днем 6 мая 1963 года вахтенный штурман советского турбоэлектрохода «Балтика», шедшего из Калининграда в Гавану, заметил парусную лодку. Капитан приказал изменить курс, и вскоре «Балтика» подошла к суденышку. Это бы-

ла резиновая надувная лодка длиной семь с половиной и шириной около трех метров. На корме виднелось два мотора, мачта была оснащена парусами. Называлось суденышко «Тысяча веж», а плыл на нем всего лишь один человек — французский моряк Рене Лекомб.

31 марта он вышел в море из Гваделупы (Малые Антильские острова), намереваясь в одиночку пересечь Атлантический океан с запада на восток. К моменту встречи с советским судном Лекомб прошел примерно треть расстояния до Франции. От помощи, предложенной нашими моряками, он отказался, попросив лишь уточнить местонахождение его лодки. Ему сообщили точные координаты: 32° 50' северной широты и 48° 47' западной долготы.

После этого Лекомба видели еще несколько судов; в последний раз его заметили греческие моряки 27 мая. А в начале июля остов «Тысячи веж» с обезображенным трупом был обнаружен на скалах одного из Азорских островов. Судя по всему, отважный путешественник потерпел аварию во время шторма.

...В ночь с 14 на 15 марта 1967 года радиостанции западного побережья Южной Америки приняли сигналы бедствия. Их посылали с плота «Пасифик», находившегося в это время в Тихом океане, в районе Галапагосских островов. Что же заставило людей отправиться в океан на плоту?

Организатор экспедиции испанец В.Альфар хотел доказать, что индейцы-инки начинали плавание через Тихий океан от берегов Эквадора, а не Перу, как считают некоторые ученые. Древние мореплаватели Южной Америки, утверждал Альфар, на своих бальсовых плотах добирались не только до Полинезии, возможность чего доказал еще Т.Хейердал, но даже до Австралии.

23 октября 1966 года «Пасифик» отправился из эквадорского порта Гуаякиля. Вскоре плот, несмотря на все усилия команды, начало относить к северу — к Галапагосским островам. Спустя месяц после начала плавания, опасаясь, что плот разобьет о прибрежные скалы, В. Альфар обратился по радио за помощью. Через сутки к «Пасифику» подошел эквадорский военный корабль и отвел его в одну из бухт архипелага. Там плот привели в порядок, несколько улучшили его конструкцию и парусное вооружение. Во время стоянки у Галапагосских островов команда «Пасифика» уменьшилась с пяти человек до трех: двое отказались продолжать опасное путешествие.

Закончив все нужные приготовления, путешественники снова вышли в океан. За неделю удалось пройти более 460 километров на юго-запад, но затем экспедицию опять постигла неудача. Встречные ветры упорно не давали «Пасифику» продвигаться по заданному курсу. Запасы продовольствия и воды таяли, а сам плот начал медленно, но неуклонно погружаться в воду. Тогда-то и был подан сигнал бедствия, который приняли многие радиостанции. Капитан одного из судов подошел к плоту и снял с него людей. «Пасифик» к тому времени уже наполовину погрузился в воду.

Плавание Хейердала и выход в свет его книги вызвали настоящий ажиотаж вокруг необычных плаваний. За последние два десятка лет было совершено множество путешествий на плотах по рекам, морям и океанам. Многие из этих предприятий кончались крахом, вроде плавания на «Пасифике». Из тех, что успешно завершились, стоит отметить экспедицию американского моряка Уильяма Уиллиса (1893-1968 гг.). В 1954 году он, как и Хейердал, стартовал из Кальяо (Перу). За 115 дней Уиллис прошел около 12 тысяч километров, отделяющие Американский континент от островов Самоа. Плот Уиллиса был сделан из бальсы, как и «Кон-Ти-

ки», но американский моряк отправился в плавание один, если не считать кота и попугая.

В книге «На плоту через океан» Уиллис так говорит о цели своего плавания: «Я не хочу доказать какую-либо научную теорию или открыть новый путь, чтобы по нему шли другие... Мне хочется подвергнуть себя суровому испытанию, какому должен, по-моему, подвергнуть себя каждый человек... возможно, мой опыт когда-нибудь пригодится потерпевшим кораблекрушение».

Трудности и опасности, с которыми пришлось встретиться американскому моряку, были действительно велики: одиночество, которое он, в отличие от Слокама и Чичестера, переживал очень тяжело, потеря запасов пресной воды, штормы, мучительные болезни (в этом отношении Уиллису принадлежит своеобразный рекорд) и, наконец, кошмарный эпизод с акулой.

Поймав как-то на крючок акулу, Уиллис вытащил ее на плот, пригвоздил острогой к бревнам и стал вытаскивать из пасти крючок. Едва он его достал, как акула бешено рванулась, Уиллис поскользнулся на водорослях, которыми обросла корма плота, и упал в воду. При этом его рука случайно попала акуле в пасть и была сильно поранена.

Плот, подгоняемый ветром, на всех парусах уходил на запад. Из раненой руки лилась кровь, намокшая одежда тянула вниз. «Я погиб. В отчаянии я стал плыть за плотом, — вспоминал Уиллис, — но тут же сдержал себя, сообразив, что за ним все равно не угопишься. Тут я осознал, что леска все еще обернута вокруг моей правой руки... Другой конец лески был привязан к поперечному бревну на корме плота». Это и спасло Уиллиса: держась за леску, он осторожно подтянулся к плоту и с трудом взобрался на его скользкие бревна...

Испытания, выпавшие на долю Уиллиса, не отбили у него охоты к опасным путешествиям. Через несколько лет после своего первого плавания он вновь отправляется через Тихий океан. На этот раз он решил удлинить маршрут до Австралии. Уиллис собрал плот (снова из бальсовых бревен), набрал «экипаж» — две кошки и почтового голубя — и 5 июля 1963 года вышел в океан.

Во время шторма у плота был серьезно поврежден руль, но Уиллису все же удалось добраться до Западного Самоа. Там он отдохнул, привел в порядок плот и пустился к берегам Австралии, которой достиг 9 сентября 1964 года. В это время Уиллису был уже 71 год, но его плот недаром назывался «Возраст — не помеха»!

Третье плавание неугомонного морехода закончилось трагически. На этот раз Уиллис изменил своей привязанности к плотам и решил пересечь Атлантический океан с запада на восток на крохотной яхте. Это суденышко только с большой натяжкой можно было назвать яхтой: длина парусной лодки Уиллиса составляла 3,36 метра, ширина — чуть больше метра. 3 мая 1968 года Уиллис вышел из Нью-Йорка и взял курс на Плимут.

А 20 сентября советский рыболовный траулер «СРТ-4486» в 700 милях к западу от Ирландии заметил в море полуза-топленную лодку со сломанной мачтой. Суденышко подняли на борт траулера. Людей в лодке не оказалось, руль был вырван, верхняя часть рубки из стекловолокна полностью разбита...

По найденным в рубке документам установили, что это яхта Уиллиса. Последняя пометка в морском астрономическом ежегоднике была сделана 20 июля; следовательно, скорее всего в этот или на следующий день бесстрашный путешест-

венник погиб. Несколько часов «СРТ-4486» искал в океане Уиллиса, но поиски оказались безуспешными.

ИЗ СЕЛЕВОГО ПЛЕНА. АЛТАЙСКИЙ ХРЕБЕТ, 1971 Г.

ЛЭП-500 не просто проложить в заполярной тундре, сибирской тайге или в пустыне, но всего сложнее, наверное, в горах, где почти на каждом шагу и обвалы, и осыпи, и лавины, и сели. И потому задолго до того, как монтажники начнут собирать ажурные секции опор, изыскатели ведут разведку будущей трассы. Изучаются различные варианты, пока наконец не утверждается самый подходящий для строительства линии электропередач, наиболее дешевый и надежный в эксплуатации.

Летом 1977 года небольшой изыскательский отряд Таджикского научно-исследовательского отдела энергетики работал в бассейне реки Исфайрам на северном склоне Алтайского хребта; изучался один из вариантов, шестой по счету, будущей высоковольтной линии, по которой энергия Вахша должна будет прийти в Узбекистан. Работа сложная: линии через хребет, перевалы которого лежат почти на четырехкилометровой высоте.

Два наши вездехода — легкий «козлик» ГАЗ-69 и мощный ГАЗ-66 — позволяли одновременно обследовать большой участок. Геологи тщательно изучали горные породы: у будущих опор должен быть прочный, надежный фундамент. Геофизики исследовали электропроводность грунтов, от которой, в частности, зависело, насколько часто молнии будут поражать опоры. А мы, лавинщики, старательно описывали, фотографировали и наносили на схемы места, где зи-

мой со склонов могли обрушиваться снежные лавины. Если опора повреждается летом, ее можно сравнительно легко восстановить или даже заменить новой, но, если авария происходит в разгар зимы, ничего не поделаешь, жди, пока снег растает. А ведь энергия одной ЛЭП-500 питает целые промышленные районы, десятки городов, сотни предприятий. Ударная же сила лавины достигает ста десяти тонн на квадратный метр препятствия! Какая опора устоит перед таким сокрушающим тараном? Одно только «дыхание» лавины — удар воздушной волны, нередко сопровождающей снежный обвал, тоже измеряется несколькими тоннами на квадратный метр.

Объем отдельных лавин достигает нескольких миллионов кубометров, глубина снега в них — с многоэтажный дом. Вот потому на нас и ложилась особая ответственность. Снега в верховьях Исфайрама выпадает много, склоны гор крутые, скалистые, перепад высот большой, древесной растительности мало — прямо-таки раздолье для лавин. И следы их мы встречали почти на каждом шагу.

Иной раз уходили из лагеря не на один день, прихватив спальные мешки и продукты, поднимаясь на самый гребень Алтайского хребта, обходя цирки. Пляшущее пламя костра, резкий ветер с вершин, журчание недалекого родника, чистые звезды в бархатно-черном небе...

Самой зеленой была долина правого притока Исфайрама — реки Каинды с очень чистой и холодной водой. Внизу густые заросли березы, тополя, шиповника, ивы, выше по склонам редколесье. Но наиболее живописна скалистая теснина другой реки — Тенгизбая в исфайрамских истоках: лилово-красные крутые скалы, голубоватые пятна снега у гребня, где пестрели веселые лужайки эдельвейсов. По дну тенгизбайской теснины среди каменных глыб вилась древ-

няя тропа, отмеченная пожелтевшими черепами и костями лошадей. Опоры ЛЭП здесь не поставишь: гигантские потоки снега зимой заполняют каменную щель от борта до борта.

Думай, думай, изыскатель, ведь по твоим следам будут шагать монтажники!

Наибольшее впечатление оставлял, конечно, перевал Тенгизбай на высоте четырех тысяч метров над уровнем моря. Отсюда более века назад один из исследователей природы Средней Азии, Алексей Павлович Федченко, первым из ученых увидел сквозь прозрачную дымку многокилометрового расстояния громаду Заалайского хребта — северного рубежа Памира. Что для гор сотня лет? Миг в их жизни. Точно такие же каменные исполины, увенчанные снегами и льдами, какими их когда-то увидел первооткрыватель, высились и перед нами. Редкая величественная панорама, смотришь — не насмотришься, и никак не хочется спускаться в долину...

Руководил нашим отрядом начальник лаборатории Хамиджон Обидович Арифов, разрядник по нескольким видам спорта. На работу он предпочитал принимать таких же здоровяков, чтобы потом в экспедиции никто не жаловался на недуги и слабость. Люди в отряде в основном были молодые, но уже достаточно проверенные «полем». Это геоморфолог Мирхабиб Аброров, геофизики Виктор Хоронбко и Камиль Шамсутдинов, геолог Виктор Фаюстов. Наш двадцативосьмилетний начальник, видимо, был наделен талантом руководителя. Ему нравилось что-то организовывать, согласовывать, пробивать, мчаться на край света за нужным прибором, строить планы на много лет вперед. Он верил, что в каждом человеке скрыты огромные способности.

Базировались мы в живописном урочище Лянгар возле устья Каннды. Вечерами, возвращаясь с маршрута, мы издалека замечали на фоне лилово-палевых скал и темной травы оранжевые пятна наших палаток, стоящих под скалистым склоном между двумя огромными каменными глыбами, свалившимися сюда, по-видимому, во время сильного землетрясения. Купание в холодной воде и съеденный с поистине волчьим аппетитом ужин быстро возвращали бодрость, и мы подолгу засиживались у костра, делясь впечатлениями, прикидывая планы на будущее или просто перекладывая содержимое своего рюкзака. Сколько всего может уместиться в нем! Спальный мешок, теплая одежда, белье, мыло, спички, карманный фонарик с батарейками, верный фотоаппарат с запасом пленки, иной раз даже кинокамера, полевой бинокль, ручки, карандаши, блокноты, иногда портативный приемник. Кое-кто брал с собой учебники или художественную литературу. Словом, все мое ношу с собой, как гласит латинская пословица. А ведь нужны еще и продукты. Вот сидишь, прикидываешь, что оставить в лагере, а что взять в новый маршрут.

Закончив обследование верховьев, мы решили перебазироваться ниже по долине Исфайрама. Сняли палатки, сложили имущество, погрузились. Прощай, Лянгар!

Впереди юркая «легковушка», за ней «шестьдесят шестой», груженный экспедиционным имуществом. Дорога вилась по правому берегу Исфайрама, опускаясь ниже и ниже с каждым километром. Мягкий, теплый ветер шевелил волосы. Прозрачные тени легких облаков неторопливо плыли по бурым, обожженным солнцем склонам гор. Довольные тем, что трудную работу удалось выполнить досрочно, мы безмятежно беседовали о своих делах. Вдруг наш водитель Таджикин тревожно воскликнул: «А где же дорога?» — и резко затормозил. Мы выскочили из машины...

Знакомого ущелья с узким бурным потоком Исфайрама мы не увидели. Перед нами простиралось синее озеро, из которого кое-где торчали зеленые верхушки деревьев. Дорога круто ныряла в воду, исчезая в темной глубине.

Еще не понимая, в чем дело, мы как-то инстинктивно почувствовали, что произошло нечто неожиданное, бесповоротно изменившее все наши планы.

У переднего колеса машины всплеснула волна, другая... Уровень новорожденного водохранилища поднимался прямо на глазах, ведь река каждую секунду приносила более полусотни кубометров воды. И странное впечатление производила настороженная тишина, сменившая привычный шум горной реки. Вот под водой скрылся один камень, за ним другой... Что же все-таки произошло? Обвал?

И только тут далеко впереди, у поворота, в километре от нас, мы разглядели огромный кипящий и ворчащий темно-рыжий вал, наглухо перегородивший долину. Он вздрагивал, то поднимаясь, то опадая, над ним вздымались фонтаны грязи.

Мы ошеломленно переглянулись. Вот это да! Сель, гигантский, чудовищный сель, вырвавшийся из крутой скалистой долины Тегермача — правого притока Исфайрама, сотни тысяч тонн жидкой грязи и камня.

Хорошо, что наши парни сегодня утром разоспались, а мы, старшие, не слишком старательно их будили. А если бы выехали на час раньше, как собирались? Об этом и думать не хотелось...

Посоветовавшись, решили вернуться к месту бывшей стоянки, а там, как говорится, видно будет. До нас постепенно

доходила серьезность нашего положения: продукты на исходе, рации нет, сель отрезал нас от внешнего мира. Наши вездеходы в создавшейся ситуации тоже были бесполезны: вверх, через хребет, дороги нет, а внизу ее перекрыл сель. Спорили долго. Наконец пришли к выводу: оставив в горах машины, в обход по скалам обойти возникшее озеро и сель, спуститься в ближайший населенный пункт и сообщить в Душанбе о нашем положении.

Прохладным утром вышли в путь по давно забытой полузасыпанной тропе, которую еще в 1914 году прокладывали здесь австрийские пленные. После того как по дну исфайрамской долины пролегла широкая автодорога, этой тропой никто не пользовался. Местами она вообще исчезала. На наиболее сложных участках приходилось вырубать в твердом грунте ступеньки, вернее, маленькие впадинки, чтобы только ухватиться, опереться, не сорваться со склона. Кое-где проходили только с помощью предусмотрительно взятой с собой прочной капроновой веревки. «Живые», ползущие вниз осыпи, почти отвесные скалы, «прижимы», где тропа вилась у самого берега реки, а то и прямо по воде, каменные кручи — вот далеко не полный перечень того, что нам пришлось преодолеть в пути.

В довершение прошел ливень, камни стали скользкими.

За целый день с огромным трудом прошли мы километров десять, но увы... Слишком часто мы строим планы, руководствуясь лишь предположениями. Когда поздним вечером, смертельно уставшие, мы вышли наконец к небольшому домику-летней, в которой жил местный лесник, оказалось, что дальше дороги нет: ниже образовавшегося водохранилища сель снес несколько мостов и полностью уничтожил километра два шоссе.

Лесник сказал, что причиной селя стал обвал, перегородивший на несколько суток реку Тегермач. Первым обнаружил селя двенадцатилетний сын лесника. Из узкой скалистой теснины в низовьях Тегермача с чудовищным грохотом вдруг вырвался гигантский вал высотой в десятки метров, несший огромные каменные глыбы, обломки скал и множество деревьев, сломанных или вырванных с корнем, — целую арчовую рощу. Вся эта масса, сотрясая землю и воздух, мчалась вниз по исфайрамской долине, на глазах меняя ее рельеф. Домик лесника уцелел просто чудом, буквально повиснув над высоким отвесным обрывом, хотя до этого стоял на пологой поляне в стороне от реки. Лесник на всякий случай перебрался в безопасное место на высокую террасу, перетащив туда свое имущество и перегнав лошадь, ангорского козла, осла и трех собак.

Только в устье Тегермача, перекрыв исфайрамскую долину широкой пологой плотиной, через которую переливалась подымавшаяся вода, лежало, по моим подсчетам, не менее миллиона кубометров горных пород, вынесенных селем. Зато на других участках вместо ровного дна долины темнели глубокие рытые каньоны, в мгновения вырытые сумасшедшим потоком. И все это рыжего, коричневого, охристого, оранжевого, а то и багрового цвета, точно открытая рана на теле земли.

Возникшее озеро прорывом не угрожало, приход и расход воды в нем сравнялись, а плотина, созданная селем, была прочной.

По правде сказать, я особого беспокойства не испытывал, по собственному опыту зная, что нас обязательно выручат. Но вот когда? Ведь нас ждали новые маршруты, а тут вынужденное безделье. Лесник Исман Бердыбаев, проработавший здесь почти четверть века, рассказал о другом тегермачском

селе, пронесшемся 18 июня 1966 года. Причина его — прорыв высокогорного озера Яшинкуль, образовавшегося три столетия назад во время сильного землетрясения, когда обвал воздвиг каменную плотину высотой более двухсот метров. Озеро называли Яшин, то есть Грозовым, так как землетрясение сопровождалось сильной грозой. Вскоре каменная чаша наполнилась до краев, затем вода просочилась сквозь преграду, и приток сравнялся с расходом. Триста лет существовало озеро... Весна 1966 года была очень жаркой, ледники начинали таять дружно и раньше обычного. Уровень озера поднимался на метр в сутки. Фильтрация воды резко усилилась, и вот плотина не выдержала. Свидетелем прорыва оказался один из местных жителей, находившийся километрах в двух от плотины и наблюдавший за событиями в бинокль... Под напором воды из тела плотины стали вылетать камни. Образовавшаяся ниша стремительно росла, увеличивалась, и вот плотина в этом месте резко осела, вода хлынула в проем...

Три часа с глухим грохотом почти семь миллионов тонн воды гигантским водопадом низвергались из озера. Расход воды достигал пяти тысяч кубометров в секунду! Поток вырвался в долину Исфайрама, по которой шел весенний паводок, и вместе с ним выплеснулся на ферганские поля, затопляя их липкой, вязкой грязью, снося столбы, мосты, размывая дороги.

Нынешний сель значительно меньше, хотя и на этот раз, судя по всему, расход достигал нескольких сотен кубометров в секунду, причем не воды, а грязи и камня, масса которых вдвое тяжелее, поэтому столь велика разрушительная сила потока. И хотя существуют различные инженерные способы защиты от селей — дамбы, плотины, селеуловители, настоящая борьба с этим грозным стихийным явлением только начинается.

Составлены каталог селеопасных рек, методические указания и рекомендации по борьбе с селями. Создан полигон по искусственному воспроизведению селей, где испытывается противоселевая техника, селеметрическая аппаратура.

Что можно противопоставить стихийному явлению, чья мощность измеряется сотнями тысяч и даже миллионами лошадиных сил? Если селевой поток невелик, его можно перехватить и отвести в сторону по бетонному руслу. Таких русел в Таджикистане уже немало. Специальные гребневые плотины задерживают наиболее крупные каменные глыбы. Ежегодно на противоселевые сооружения в республике расходуются десятки миллионов рублей. Помогает и террасирование горных склонов.

В борьбе с селями хорошо помогает фитомелиорация — восстановление на обнаженных склонах луговой, кустарниковой и древесной растительности.

Есть и принципиально иной подход. Зачем сдерживать, останавливать селя? Не лучше ли устранить саму его причину — спустить селеопасные озера?! И казахские селевики уже приступили к спуску некоторых озер, прорезая их плотины взрывами или стальными ножами бульдозеров.

В борьбе с селями используются новейшие достижения науки и техники. Методами сейсмической, гравитационной, магнитной и электрической разведок специалисты обследуют морены наиболее опасных ледников: нет ли внутри пустот, слабых участков, не грозят ли они прорывом в случае образования здесь озер? Изучаются и естественные плотины некоторых озер. Аэро- и космические снимки дают достаточно подробные сведения о тех горных водоемах, до которых невозможно добраться даже с помощью вертолета.

Все это так. А нам все же приходится сейчас сидеть у берега мутного, бурного Исфайрама, который до сих пор никак не придет в себя после селя, и ждать помощи. Почему так случилось? Да потому, что при всех достижениях наука еще не может предсказывать возникновение и прорыв завалов вроде тегермачского...

Впрочем, о чем разговор? Ты же географ, исследователь, которому удалось лицом к лицу столкнуться с редким и грозным явлением природы. Так смотри, наблюдай, записывай, запоминай и будь счастлив, что тебе так здорово повезло! Жаль только, что кончается фотопленка...

Родника поблизости не оказалось, а по реке после селя неслась такая багрово-бурая вода, что приходилось подолгу отстаивать ее, прежде чем ставить на огонь. Кусок жесткой лепешки, кружка обжигающего чая — о чем еще и мечтать в наших условиях?..

Палатки, в которых мы жили, стояли на коротком, трехсотметровом отрезке асфальта, оставшемся от шоссе. Ниже дороги на большом протяжении срезал сель, река мчалась вплотную к желтовато-сиреневым отвесным скалам. А выше полотно было частично покрыто образовавшимся водохранилищем.

Да, именно горным дорогам больше всего достается от селей. Селевой поток уничтожает сотни метров, а то и километры полотна. Он не засыпает его, как обвал или лавина, — шоссе можно тогда расчистить, — а сносит полностью, дороги как не было... Да, природа — это не только реки, леса и поля, не только чистый воздух и тишина, но и такая вот слепая, обладающая огромной разрушительной силой стихия. Все это приходило в голову в долгие часы ожидания. И вот...

Пусть не обижаются вертолетчики Киргизии и Узбекистана, с которыми мне тоже доводилось немало летать над горами и ущельями. Но, по моему мнению, лучшие асы винтокрылых машин — в Таджикистане. Вот и теперь мой старый знакомый Владимир Никульников на верной «мигчетверке» сумел разыскать нас на дне глубокой и узкой скалистой долины среди каменного хаоса. Прошли, пробились наши парни, сообщили куда нужно!

Вертолет загружен до предела — взлетим ли? Ударил из выхлопных патрубков пепельно-голубой горячий дым, глухо затарахтел мотор, набирая обороты, завыл винт. За иллюминатором закружился пыльный вихрь. Вертолет по-бычьему наклонился, задрал хвост и рванулся вперед. Нас прижало к жестким металлическим сиденьям. Машину качнуло, окружающий пейзаж резко накренился и куда-то провалился... Поднялись!

Невдалеке парил орел. Он недовольно покосился в нашу сторону, наверное, рев мотора ему не понравился. В крутом пике царь пернатых ушел вниз. А наш вертолет набрал высоту и, развернувшись над голубым созвездием алайских ледников, взял курс на Душанбе.

(Яблоков А. Из селевого плена.// На суше и на море. — М., 1981.)

ПО СЛЕДАМ САНТОРИНСКОЙ КАТАСТРОФЫ. II ТЫСЯЧЕЛЕНИЕ ДО Н.Э.

В III-II тысячелетиях до н.э. на юге Балканского полуострова, на западном побережье Малой Азии и на островах Эгейского моря процветала высокоразвитая своеобраз-

ная культура. По своим главным центрам — острову Крит и городу Микены на Пелопоннесе — она получила название крито-микенской. Именуют ее также эгейской (по морю) и минойской (по имени легендарного владыки Крита — царя Миноса).

Долгое время эта культура была известна лишь по древнегреческим мифам и трудам историков Древней Греции (Фукидида, Геродота и др.), а также поэмам Гомера. Замечательные археологические открытия за последние сто лет сделали ее вполне реальной и позволили занять принадлежащее ей по праву место рядом с высокоразвитыми цивилизациями Древнего Египта и Передней Азии. Знаменитый археолог Артур Эванс записал в своем дневнике, что это «исключительное явление — ничего греческого, ничего римского...» Высокий уровень эгейской культуры удивил мир. Древние эгейцы создали сложные по своему архитектурному решению; богато украшенные росписью дворцы, мощные крепости. Эгейская керамика и изделия из драгоценных металлов теперь широко известны. Искусство Эгейского мира несомненно является одной из вершин художественного творчества народов древности. Бассейн Эгейского моря населен издавна: еще в неолите (VI-IV тысячелетия до н.э.) на плодородной Фессальской равнине возникло много поселений. К началу бронзового века там уже шумели города, огражденные оборонительными стенами.

Второй центр неолитической культуры — Крит. Одно из самых ранних поселений находилось здесь на том же месте, где спустя несколько тысячелетий воздвигли Кносский дворец, прообраз легендарного Лабиринта.

Постепенно Фессалия, сыгравшая большую роль в развитии неолитической культуры в Восточном Средиземноморье, уступает позиции Криту, который к концу раннеминойского

периода становится подлинным властителем Эгейского бассейна. Расцвет крито-микенской культуры наступил во II тысячелетии до н.э., о чем красноречиво свидетельствуют раскопки на острове.

Дальнейшие события оказались роковыми для эгейцев: в середине II тысячелетия до н.э. внезапно погибли селения в прибрежной зоне восточной части Средиземного моря. Катастрофа постигла и жителей островов Эгейского моря, в том числе Крита. Был уничтожен один из главных центров Критской империи — город Кносс и его знаменитый дворец.

Экономический, политический и культурный расцвет Критской державы сменился упадком. Некогда цветущие поселения исчезли с лица земли. Катастрофа произошла одновременно в нескольких пунктах. Развалины Кносса, Феста, Агиа-Триады, Гурниа, Мохлоса, Маллиа, Палекастро, Псири и других поселений Крита покрыл толстый слой пепла. Особенно яркую картину разрушения можно наблюдать в Кноссе — столице Критской империи. Дж.Пендлбери, ученик Эванса, описывает драматическую обстановку, которую он увидел в так называемом «тронном зале». Здесь был полнейший хаос. В одном углу лежал опрокинутый большой сосуд из-под масла. Казалось, что культовыми сосудами, кто-то пользовался в момент катастрофы. Можно было подумать, что царь Крита в смятении поспешил сюда, чтобы вымолить у богов спасение.

Что же послужило причиной катастрофы? Вряд ли это были какие-то внутригосударственные потрясения. Видимо, тут сыграли роль внешние факторы. Некоторые исследователи склонны говорить о воинственных племенах из северных районов материковой Греции. Но археологические данные свидетельствуют против этой гипотезы. Скорее всего варварами были завоеваны лишь «обломки империи».

Английский ученый Т.П.Спратт с удивлением обнаружил, что многие древние города Крита находятся под водой, другие современные им порты удалены от моря. Исследования геологов, океанографов и археологов говорят о том, что по сравнению с античной эпохой остров как бы повернулся по поперечной оси: восточное побережье опустилось, а западное поднялось. Некоторые мысы Крита в западной части прежде были островами. На востоке же, наоборот, остров Мохлос (когда-то часть Крита) и перешеек (ныне ушедший под воду) образовали две гавани.

В 1939 году греческий археолог Спиридон Маринатос выступил на страницах английского журнала «Антиквити» с интересной гипотезой; он предположил, что причина гибели эгейской цивилизации — колоссальное вулканическое извержение на острове Санторин.

Геологический «механизм», приведший к катастрофе, раскрыли позже его соотечественник Ангелос Галанопулос и американские геологи Драгослав Нинкович и Брюс Хизен. Изучив образцы вулканических пород, добытые в разных местах Эгейского бассейна, они пришли к выводу, что незадолго до 1500 года до н.э. в районе Кикладских островов и Крита произошло извержение вулкана, а 50 лет спустя — еще одно, более мощное. Именно оно нанесло цивилизации Крита страшный удар, от которого она так и не сумела оправиться. О масштабах катастрофы говорит хотя бы такой факт: огромные пространства дна Эгейского моря покрыты вулканическим пеплом. Приблизительную картину катастрофы удалось восстановить благодаря обширным археологическим раскопкам на Санторинском архипелаге, в частности на острове Тира. Обнаруженные там произведения искусств и ремесел принадлежат к периоду расцвета эгейской культуры. Отметим, что древние поселения Тире, погребенные под

слоем пепла, стали известны еще в 70-х годах прошлого века благодаря геологическим исследованиям французского ученого М.Фуко.

В глубокой древности там существовал небольшой скалистый остров, образованный сланцами и мрамором. В результате вулканических извержений образовался конус. После взрыва он разрушился, но его остатки сохранились до наших дней в виде островов Тиры, Терасии и Аспрониси. Фуко доказал, что в момент взрыва вулканический остров был уже населен. Найдены развалины домов, построенных из нетесаного камня, необожженные глиняные сосуды, каменные орудия, запасы ячменя и олив. Все это говорит о том, что население занималось земледелием и ремеслами. Большое количество дерева, которое шло на постройки, вызвало предположение, что этот остров был покрыт густым лесом. Период больших извержений, тянувшийся, по-видимому, довольно долго, начался катастрофой, в результате которой под пемзовыми массами были погребены древние поселения, и закончился разрушением главного конуса.

Дальнейшие раскопки существенно дополнили сведения о минойских поселениях на Санторинском архипелаге и их трагической гибели. В южной части острова Тиры, близ селения Акротира, под многометровой толщей вулканического пепла, получившего название пуццолана, обнаружено поселение городского типа площадью более 1 квадратного километра. Очищенные от пепла кварталы рассказывают о былой жизни некогда цветущего города. Обнаружены двух- и трехэтажные дома с остатками кровли, опирающейся на колонны. Небольшие лоджии, вестибюли с каменными скамьями, высокие коридоры вели во внутренние покои с многочисленными нишами и выступами. Главные помещения отапливались каминами.

Фрески, обнаруженные на стенах домов, поразительны. Самая большая из них занимает 16 квадратных метров. На ней изображен пейзаж острова до катастрофы — холмы, валуны, красные лилии, склоняющиеся под порывами ветра, и летящие над ними ласточки. На другой фреске грациозно ступающие антилопы, в наши дни сохранившиеся лишь в Африке.

Обнаружена масса ритуальных сосудов, фигурок жертвенных животных. Найдены фрески, на которых изображены процессии женщин в натуральную величину со священными дарами.

Полагают, что античный город тянулся поперек всего острова и заканчивался гаванью, удобной для кораблей. В те времена на краю кратера жило больше 30 тыс. человек. При взрыве Санторина и погружении кальдеры северная часть города разрушилась, южная была погребена под продуктами извержения, а часть ушла под воду. Остатки городских сооружений обнаружены на глубине до 20 метров.

Все сказанное не оставляет сомнения в том, что этот крупный город, существовавший в эпоху расцвета крито-микенской культуры, погиб в результате вулканического извержения.

Обнаружение его можно сравнить с открытием Геркуланума и Помпей, погибших при извержении Везувия. Примечательно, что в бывшей столице Санторина найдено лишь два человеческих скелета. Это говорит о том, что в отличие от Везувия активизация вулкана Санторин не была внезапной. Жители успели покинуть остров. Быстроходные суда увозили их на Крит, а возможно, и в Малую Азию и на Африканский материк.

В общей сложности при санторинской катастрофе действовали четыре фактора разрушения: землетрясение, взрывная волна, цунами и тучи горячего пепла. На санторинскую катастрофу обратили внимание совсем недавно. Однако и до этого многим казалось странным, что почти вертикальная, высотой примерно 300 метров внутренняя сторона серповидного острова Тира как бы отполирована гигантской рукой. Но наличие такого большого вулкана (диаметр кальдеры примерно 14 километров) в Средиземноморье представлялось невозможным.

Руководимая Г.Гаертрингеном немецкая экспедиция обнаружила следы санторинской катастрофы в 1895—1898 годах. Однако тщательные исследования начались только после 1939 года, когда греческий археолог Спиридон Маринатос первым связал санторинскую катастрофу с внезапной гибелью эгейской цивилизации. В связи с этим интересно заметить, что более 100 лет назад академик Авраам Сергеевич Норов (1795—1869) связывал катастрофу в Эгеиде с потопом Девкалиона, датируя это событие 1450 годом до н.э. Поразительно, что ученый с такой точностью назвал дату наводнения, опустошившего побережье Средиземного моря. Только много лет спустя греческий сейсмолог А.Галанапулос пришел к выводу, что миф о потопе Девкалиона можно сопоставить с реальными катастрофическими событиями. Известный советский географ Л.С.Берг, высоко оценивая гипотезу А.С.Норова, высказывал мысль о существовании в давние времена в районе Эгейского моря обширной суши, остатки которой и есть современные острова Киклады, Крит, Хиос и др.

При подведении итогов работы нескольких археологических экспедиций была установлена грандиозность катастрофы на острове Тира. При изучении морского дна Эгейского моря с помощью специальных трубок-грунто-

носов, опускаемых на дно моря с палубы корабля, в колонках донных осадков восточной части Средиземного моря были обнаружены два слоя вулканического пепла, который геологи называют тефрой. Эти принесенные ветром и упавшие в море мелкие частицы пепла во много раз меньше песчинки и состоят в основном из бесцветного вулканического стекла.

Д.Нинкович и Б.Хизен установили, что два слоя тефры соответствуют двум извержениям. По взятым пробам они составили карту распространения этих двух вулканических слоёв и выяснили их толщину: нижняя тефра — максимум 22 сантиметра (проба взята к юго-востоку от Санторина); толщина слоя верхней тефры превышает 2 метра (вблизи Санторина).

Вулкан Санторин по возрасту необычайно молод: он возник всего 200—100 тыс. лет назад. За это время образовался первичный конус. Из-за общего погружения древнеэгейской суши подножие вулкана оказалось под водой, и он стал островом. Когда давление газов и раскаленной лавы превысило прочность горных пород, вулкан взорвался, и огромные массы пара и газов вырвались наружу, поднимая на высоту 30—40 км гигантское количество пепла — так образовалась нижняя тефра.

Новый цикл извержений начался в образовавшейся кальдере Санторина, где благодаря вулканической деятельности постепенно возникли новые небольшие острова — Акротири, Лумарави и Фанари (южная часть кальдеры). В северной ее части образовался крупный остров Тира, который постепенно сросся с малыми островками. Главный очаг вулкана угас, на самом севере действовал лишь вулкан Перистер. На западе формировался еще один вулкан — Симандир. Таким образом, перед минойской катастрофой, образовавшей

верхнюю тещру, Санторин представлял собой сложную группу сросшихся друг с другом вулканических конусов, расположенных преимущественно по его периферии. Центральную часть кальдеры невозможно восстановить, так как при катастрофе она обрушилась и эти участки острова рухнули в воду. Однако, видимо, центральная часть острова представляла собой равнинную территорию.

В момент катастрофы более 130 квадратных километров вулканических продуктов было выброшено в воздух, и вокруг погибло все живое. На месте 2000-метрового конуса вулкана появилась впадина диаметром 14 километров и глубиной до 300 метров (ниже уровня моря). На остатках горного массива отложился примерно 30-метровый слой белой пемзы и красно-розового туфа. Основная часть вулкана была отброшена далеко в море.

Общая картина санторинской катастрофы теперь уже достаточно ясна. По масштабам ее можно сравнить с таким стихийным бедствием, как извержение вулкана Кракатау в 1883 году, в результате которого погибло более 36 тыс. человек. Тогда столб из пепла и водяных паров достиг 80-километровой высоты и был виден на расстоянии 700 километров. Взрыв был слышен в Австралии и на Мадагаскаре; волна цунами, возникшая при катастрофе, достигала в высоту 36 метров, во время извержения было выброшено в атмосферу 50 кубических километров вулканических продуктов.

Можно предполагать, что при санторинской катастрофе разрушения были еще более грандиозными. Следы волны цунами, возникшей после взрыва, видели на острове Крит на 30-метровой высоте. А вскоре берегов острова достигло и облако из горячего пепла и лавовых частиц, уничтожая все, что еще осталось после цунами. В ограниченном бас-

сейне Эгейского моря это привело, несомненно, к гораздо большему жертвам, чем на просторах океана. Следы санторинского пепла и лавы найдены на островах Анафи, Пса-ра, Кос, Милос, Наксос и других, а также в прибрежных зонах Северной Африки, Малой Азии и даже в Македонии.

Район катастрофы долго оставался необитаемым. Только в некоторых местностях Южного Крита (например, в Агия-Триаде) найдены следы поздних поселений. Но в конце концов был восстановлен дворец в Кноссе, который использовался для жилья примерно до 1190 года до н.э., когда вторжение греков-дорийцев из северных частей материковой Греции положило конец эгейской культуре.

Естественно, что такая ужасная катастрофа не могла не оставить следов в памяти народа. Правда, дальнейшие события оказались не особенно благоприятными для тех, кто пережил катастрофу. Вторжение ахейцев, а затем и дорийцев из северных частей материковой Греции, частые войны между отдельными городами-государствами не способствовали сохранению мифов и преданий. Одно из первых сведений о санторинской катастрофе — миф о великане Талосе, который стерег Крит, бросал в странников камнями и прижимал их к своей раскаленной груди. Предание о потопе Девкалиона содержит сведения о гигантских волнах, которые внезапно затопили острова Эгейского моря, опустошили берега Македонии. По словам Страбона, они были видны в Нижнем Египте и Киренаике.

Миф об огнедышащем чудовище Тифоне и фрагменты «Войны титанов» Гесиода также, видимо, имеют первоосновой рассказы оставшихся в живых свидетелей катастрофы.

Катастрофа на Тире, ставшая трагедией и для всех близлежащих земель, подорвала экономическую и военную мощь

Критской империи. Однако только ли взрыв вулкана и сильное землетрясение послужили причиной гибели поселений на островах Эгейского моря и на прибрежных участках Европы и Малой Азии?

Предания, мифы и легенды, конечно, источник не слишком достоверный, но для составления какой-либо общей картины исторических событий нужно учитывать и их. До нас дошли и более точные сведения — древние хроники, высеченные на стенах египетского храма в Мединет-Хабу, в которых говорится о вторжении «народов моря» во владения фараонов. Родина «народов моря», сообщают хроники, подвергалась землетрясениям, города их погибли, леса были объаты пламенем. Это и заставило «народы моря» двинуться на восток и вторгнуться во владения Египта. Они приплыли на судах и вступили в союз с кочевниками-ливийцами (предками берберов). Египту пришлось вести кровопролитную войну и на суше, и на море. Только с огромным трудом, понеся большие потери, войска египтян смогли отразить нашествие врагов и защитить свою страну.

Находилась ли родина пришельцев на островах Эгейского моря, в частности на Тире и Крите, или же катастрофа послужила толчком, который привел в движение различные племена и народы Восточного Средиземноморья, сокрушившие Критскую империю? Ответить на эти вопросы может лишь дальнейшее всестороннее изучение Эгеиды, окончательная гибель которой произошла уже на памяти человечества.

Итак, Минойское государство III-II тысячелетий до н.э. занимало весь бассейн Эгейского моря. Наиболее крупные поселения располагались на Крите и Тире. Где находилась столица Минойского государства, пока не известно. Найденный

на Тире город не уступает по размерам и пышности Кноссу — центру острова Крит. Санторинский вулканический массив был удивительно удачно приспособлен для создания там неприступной военной крепости, поэтому именно на Тире было целесообразнее всего держать военный флот на случай нападения врагов и для того, чтобы распространять свою власть на отдаленные территории Средиземноморья, например в Италии, Сицилии и на Липарских островах, которые, по-видимому, лишь частично и недолго подчинялись минойцам. Народы, населявшие Западное Средиземноморье, не всегда подчинялись Минойской державе. Вероятно, минойские поселения возникали в Крыму. Они вели торговлю с народами Северной Европы. Об этом свидетельствуют находки на Крите и в минойских гробницах в Греции. Это, в частности, изделия из прибалтийского янтаря. На южном побережье Британских островов найдены оловянные слитки в форме хвоста ласточки, принятой на Крите, а в курганах к северу от Темзы — фаянсовые бусы, кинжалы и золотые кубки минойского типа.

Критские изделия находят в Месопотамии и даже в Индии, в дельте реки Ганг. Среди них миниатюрная терракотовая печать с изображением летящего быка. По мнению директора Калькуттского музея А.К.Бхаттачария, она напоминает найденные на Крите в культурных слоях III—II тысячелетий до н.э.

Крупные достижения в археологии в последнее время заставили по-иному оценить многие древние предания. Раскопки в Восточном Средиземноморье открыли неизвестную ранее культуру и установили причину упадка ее в результате грандиозного извержения вулкана Санторина в XV веке до н.э. Что можно ожидать от дальнейших исследований? Прежде всего дополнительных данных о культуре и быте минойцев, расшифровки их письменности, так

называемого линейного письма «А», наконец, ответа на вопрос, можно ли отождествлять Мипойскую империю с Атлантидой Платона.

(Тийтс Аво. По следам санторинской катастрофы// На суше и на море. — М., 1981.)

ПОЖАРЫ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР

Низкий уровень гигиены в сжатых крепостными стенами и переполненных средневековых городах был хорошей предпосылкой для возникновения эпидемий. Города задыхались от грязи. Их улицы представляли собой сточные канавы. Дома кишели животными и паразитами. Но в наибольшей степени люди в городах страдали от пожаров. Деревянные строения, ограниченное пространство, недостатки в конструкции домов, запасы сена, соломы и зерна под крышами, открытые очаги, освещение лучиной и масляными светильниками — все это способствовало возникновению и распространению пожаров.

В историю вошел пожар, происшедший в 64 году н.э. в Риме. Как считают, его зажег император Нерон (37—68 гг.), чтобы освободить место для своего дворца. Огонь, однако, уничтожил полгорода. Поскольку римляне бунтовали, поджигателями объявили новообразованную религиозную секту — христиан, и многие из них были умерщвлены на арене цирка. Этот пожар в Риме не был единственным. И еще неизвестно, остался бы он в памяти людей, если бы не связывался с именами мучеников новой веры.

Среди пожаров, оставивших след в истории, можно назвать пожар 1491 года в Дрездене, который уничтожил весь го-

род. То же самое случилось в 1624 году в Осло. Со 2 по 6 сентября 1666 года «большой огонь» поглотил 14 000 домов в Лондоне, лишил крова 200 000 человек, и город, который на год раньше потерял в результате чумной эпидемии 70 000 человек, почти обезлюдел.

В 1728 году был дотла сожжен Копенгаген. В 1752 году в Москве сгорело 18 000 домов. Известен пожар в Москве в 1812 году, зажженный русскими умышленно из стратегических соображений, чтобы лишить армию Наполеона возможности укрыться в городе от приближающейся зимы.

Улучшение организации борьбы с огнем уменьшило опасность пожаров. Но, несмотря на это, в 1834 году в Лондоне сгорело даже здание парламента. В 1835 году в Нью-Йорке сгорели 700 домов, убытки составили более 20 миллионов долларов. В 1842 году пожар уничтожил большую часть Гамбурга — убытки достигли 100 миллионов марок. В 1843 году в американском Питсбурге в пепел превратилось более тысячи домов, а это шесть миллионов долларов. 4 июля 1866 года был уничтожен почти весь город Портленд в США; в том же году в канадском Квебеке сгорели почти 2500 зданий. Многие слышали о пожаре в Чикаго 8 — 9 октября 1871 года; территория площадью 4 квадратных километра превратилась в пепелище, погибло 250 человек. Виновницей пожара была корова миссис О'Лир, которая при дойке лягнула фонарь — он перевернулся и зажег солому...

В конце столетия средства пожаротушения были уже настолько эффективными, что практически в каждом случае огонь удавалось локализовать. Последний большой пожар, упоминаемый в статистических сводках, произошел 9—10 ноября 1872 года в Бостоне. Тогда сгорело более 600 зданий, материальный ущерб достиг 75 миллионов долларов.

С тех пор трагические инциденты, при которых погибало много людей, ограничивались общественными сооружениями.

8 декабря 1863 года сгорел костел в Сантьяго-де-Чили с 2000 верующих. 5 декабря 1876 года в результате паники, возникшей при пожаре в театре Конвей в Бруклине (Нью-Йорк), погибли 300 зрителей. В декабре 1881 года пламя охватило венский театр на Ринге — погибло более 600 человек. 13 января 1883 года возник пожар в театре в Бердичеве, 150 погибших; 25 мая 1887 года — в Комической опере в Париже, 200 жертв; 30 декабря 1903 года — в театре «Ирокез» в Чикаго, 600 сгоревших. Пожар в «Роуд Опера Хауз» в Бойертауне (Пенсильвания, США) 13 января 1908 года стал причиной смерти 100 человек. 15 февраля 1909 года сгорел театр «Флорес» в Акапулько с 250 зрителями. На этом серия подобных пожаров заканчивается. Строительство с учетом мер предосторожности, аварийное освещение и запасные выходы, противопожарные занавеси, улучшение контроля практически устранили опасность пожара в театре.

Но пожары не прекратили собирать свою дань. Причем чаще всего катастрофы происходят из-за стечения нескольких обстоятельств.

1 февраля 1974 года из-за неисправности в системе кондиционирования воздуха возник пожар в одном из небоскребов города Сан-Паулу в Бразилии. Огонь мгновенно распространился по шахтам и в течение нескольких минут охватил 14 верхних этажей 24-этажного здания. Все затянулось густым дымом, образовавшимся при горении пластмасс. В течение 25 минут сгорели и задохнулись 189 человек, многие разбились, когда в отчаянии и панике прыгали из окон. Спасательные вертолеты не могли приземлиться на крыше из-за огня и дыма, а лестницы пожарных достигали только 13-го этажа.

ГИБЕЛЬ ГОРОДОВ

«И прошил Господь на Содом и Гоморру дождем серу и огонь от Господа с неба, и ниспроверг города сии, и всю окрестность сию, и всех жителей городов сих, и произрастания земли... И посмотрел к Содому и Гоморре и на все пространство окрестности и увидел: вот, дым поднимается с земли, как дым из печи...»

Описание из Библии (Бытие) довольно детальное и выразительное. Вполне вероятно, что оно принадлежит очевидцу событий. Некоторые авторы считают, что речь идет об атомном взрыве. Однако это не так. Никакие внеземные цивилизации здесь не воевали. Все подробности подтверждают версию о землетрясении.

Города Содом и Гоморра лежали в долине Иордана в Палестине. Сама долина возникла при опускании и взаимном приближении одиночных ледников в третичном периоде. Параллельно с ней тянется хребет погасших вулканов, которые были действующими десять тысяч лет назад. Очевидно, в первой половине II тысячелетия до н.э. вулканическая активность в восточном Средиземноморье повысилась, и можно предположить, что в одно время с извержением Санторина в Эгейском море произошло новое опускание, при котором Мертвое море расширилось в южном направлении и залило несколько ханаанских городов, в том числе Содом и Гоморру, хотя сами их названия появились, видимо, позже: Гоморра означает «залитая водой местность», а второй топоним, возможно, произошел от местного имени Джебел Усдум — в переводе «соляная гора». По поводу последнего вспоминается судьба Лотовой жены (Лот был отцом убежавшего из Sodoma семейства), которая обратилась в соляной столп, поскольку ослушалась божьего приказа и оглянулась на оставленный город. Довольно тяжкое нака-

знание за вполне объяснимое любопытство, в то время как человек, оставивший нам описание гибели Содома и Гоморры, все же наказан не был.

О судьбе Содома упоминает в «Иудейских древностях» Иосиф Флавий (37—100), древнееврейский военачальник и историк. У Клавдия Птолемея, египетского астронома и географа (90—160), известного как создателя геоцентрической модели Солнечной системы, в объяснении к его карте мира (полностью труд «География и карта мира» был закончен уже в 170 году н.э.) фигурирует Содомское море, которое соответствует сегодняшнему Мертвому морю.

Греческий географ Страбон (умер в первой половине I столетия) пишет: «По рассказам жителей в древности в этой местности (в земле Ханаан) процветали тринадцать городов. От главного из них, Содома, остались еще, возможно, городские стены. Говорят, что во время сильного землетрясения разлилось море, падала сернистая вода и рассыпались огненные брызги, от которых загорались и скалы. Города или провалились, или из них убежало охваченное ужасом население». Об этом же есть строки и у Филона — земляка Птолемея и младшего современника Страбона. Следовательно, уничтожение города можно считать историческим фактом, как и то, что часть населения, представленную в библейском мифе Лотом и его семьей, удалось вовремя эвакуировать.

Содом не был единственным исчезнувшим в недрах земли городом. Похожая участь постигла через три тысячи лет Порт-Ройал — пиратскую столицу в Вест-Индии на Ямайке (сегодняшний Кингстоун).

Это была знаменитая резиденция главаря пиратов Генри Моргана, того самого, который за нападение на Испанскую

Нанаму в 1671 году был в кандалах отослан в Англию, где вместо судебного наказания его ожидал дарованный королем Карлом II дворянский титул. Сэр Генри Морган возвратился в 1674 году на Ямайку уже в качестве заместителя губернатора острова и выполнял эти функции вплоть до 1688 года, покуда мирно не почил в собственной постели.

Оргии, убийства и насилие в пиратском городе были ежедневным явлением. Никто поэтому не удивился ниспосланной на него «божьей каре».

Очевидец описал катастрофу так: «Небо покраснело, как раскаленная печь. Земля поднялась и вздулась подобно морской волне, начала трескаться и поглощать людей — сжала их как бы ужасными челюстями, из которых торчали только головы. Сначала с грохотом рухнула двадцатиметровая колокольня, а за ней и костел. Самые оживленные улицы города исчезли в морской пучине. Роскошная резиденция губернатора и королевские склады разрушились и их поглотило море. Суда в порту сорвались с якорей и с треском сталкивались между собой. Некоторые были выброшены волнами на крыши домов. Труны из размытых могил плавали рядом с жертвами катастрофы». Жизни лишились две тысячи человек, город исчез под морской гладью, и еще долго его можно было видеть на небольшой глубине недалеко от берега.

Что же, собственно, случилось?

Порт-Ройал стоял на небольшом островке из песка и ила, нанесенных на известняковые скалы у входа в порт. При землетрясении целая глыба осадочных пород оторвалась, сползла со скалы и вместе с городом погрузилась в море, съехала под воду на 7-15 метров. То, что осталось от последнего для многих пиратов прибежища, покоится сегодня на око-

нечности полуострова Палисадоуз в Кингстоуне под пяти-метровым слоем ила.

Не один город был уничтожен войсками. Вот что пишет о Пальмире, бывшей столице королевы Зенобии, после ее второго завоевания в 272 году н.э. император Август Аурелиан (270—276): «Август Аурелиан — Церронию Бассусу. Нет необходимости, чтобы мечи воинов убивали дальше. Уже было вырезано достаточно жителей Пальмиры. Мы не жалели женщин, мы убивали детей, уничтожали стариков, погрозили крестьян. Кому мы оставим город, кому оставим землю? Следует сохранить тех, кто еще жив. Мы уверены, что горстка уцелевших получила достаточный урок, видя кару, постигнувшую столь многих людей...»

Это пример короткого, по-военному делового сообщения. Но сколько в нем жестокости и беспощадности! Ни одного лишнего слова. Пальмирцы действительно получили «урок». Пальмира прекратила свое существование. От нее остались только руины в Сирийской пустыне.

А вот как погибла Хиросима:

«...Этот город постигла отнюдь не скорая тотальная смерть, не внезапный массовый паралич и не мгновенная, хотя и страшная, гибель. Мужчинам, женщинам и детям Хиросимы не был сужден тот милосердный быстрый конец, который выпадает на долю даже самых отъявленных преступников. Они были обречены на мучительную агонию, на увечья, на бесконечно медленное угасание. Нет, Хиросима в первые часы и даже в первые дни после катастрофы не походила на тихое кладбище, на безмолвный упрек, как это изображено на вводящих в заблуждение фотографиях развалин; она была еще живым городом, полным беспорядочного, хаотического движения, городом мук и страданий, городом, в ко-

тором денно и ноцно стояли вой, крики, стоны беспомощно копошащейся толпы. Все, кто еще мог бегать, ходить, ковылять или хотя бы ползать, чего-то искали: искали глотка воды, чего-нибудь съедобного, лекарства, врача... Искали своих близких, чьи муки уже кончились. Даже в нескончаемые ночи, при голубоватом отсвете трупов, сложенных похоронными командами штабелями... не прекращалась эта беспомощная стонущая суета...»

Юко Ота вспоминает: «Каждый из нас некоторое время совершал какие-то действия, не совсем понимая, что он, собственно, делает. Потом мы очнулись, и нам стало не до разговоров. Даже бродячие собаки не лаяли. Деревья, растения, все живое застыло без движения, без красок. Хиросима не была похожа на город, уничтоженный войной, — так мог выглядеть только конец света. Человечество само себя уничтожило, а те, кто уцелел, казались себе самоубийцами-неудачниками. Отсюда и «выражение отрешенности» на наших лицах...»

КАТАСТРОФЫ НА МОРЕ: ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ

1782 г., 29 августа — при полном штиле перевернулся и затонул в гавани линейный 108-пушечный корабль I ранга Британского королевского флота «Ройял Джордж». За две минуты погибло почти 1000 человек.

1898 г., 4 июня — в 60 милях к югу от острова Сейбл столкнулись английский парусник «Кромантишир» и французский лайнер «Ла Бургонь». На паруснике не пострадал никто. Лайнер затонул, погибли 538 пассажиров и 23 члена экипажа из 725 человек, находившихся на борту.

1900 г., 30 июня — в порту Нью-Йорка из-за вспыхнувшего на одном из складов пожара, охватившего пирс, сгорели пассажирские лайнеры «Саале», «Мэйн», «Бремен» (всего на этих судах погибло около 200 человек), «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» (погибло около 300 пассажиров).

1914 г., 29 мая — столкнулись лайнер «Эмпресс оф Айрленд» и норвежский грузовик «Сторстад». Лайнер затонул, унеся жизни 1012 человек из 1477.

1931 г., 15 июня — под сильным ветром накренился и затонул французский пароход «Сен-Флибер». Число жертв катастрофы — 462 человека.

1932 г. — пожар уничтожил в Индийском океане лучший лайнер Франции «Жорж Филиппар». Экипаж танкера «Советская нефть» спас 437 пассажиров.

1934 г. — маньяк поджег американский турбоэлектроход «Морго Касл». За 20 минут судно превратилось в груды металла. В огне погибли 136 человек.

1942 г., 9 февраля — сгорел лайнер «Нормандия».

ПОЖАРЫ-КАТАСТРОФЫ В МИРОВОЙ ИСТОРИИ

1335 г. — сгорели, по свидетельству Новгородской летописи, «города Москва, Вологда, Витебск и Юрьев-Немецкий».

1365 г. — «Всехсвятский» пожар (названный так по церкви Всех Святых, где он вспыхнул) за два часа уничтожил Москву.

1837 г., 17 декабря — огнем уничтожен Зимний дворец, едва спасен Эрмитаж.

1917 г., 2 мая — в ветреный день огнем уничтожены 40 кварталов Барнаула, 3120 семейств (более 10 тыс. человек) остались без крова, более 300 человек погибло.

1926 г., 26 мая — в 10.30 в Котельниче вспыхнул пожар, бушевавший более суток. Уничтожен весь центр города, электростанция, часть складов, остались без крова 7000 человек, погибли 7 человек, 196 получили ожоги.

1966 г., 16 июня — катастрофический пожар на объединении «Пермьнефтеоргсинтез». Борьба с огнем продолжалась 15 часов.

1967 г., 22 мая — пожар в универмаге «Иновасьон» (Брюссель) унес жизни 350 человек. В 1972 году подобная трагедия произошла в Осаке — погибли 119 человек, в 1974 году в Кумамото (Япония) в результате пожара 99 человек погибли и более 100 ранено.

1971 г., 25 декабря — вспыхнул отель «Дай-Юн-Как» (Сеул), вскоре все его 22 этажа охватило пламя, погибли 163 человека (40 разбились, выпрыгнув из окон), пострадали от удушья и отравлены 64 человека.

1973 г., 1 сентября — в Копенгагене загорелся отель «Хаффниа». Жертвами огня и дыма стали 34 человека.

1974 г., февраль — пожар в 25-этажном здании «Жоэльма», Сан-Паулу. 170 человек успели скрыться от огня на одной крыше, еще 60 — на другой (здание состояло из нескольких блоков). Во время тушения был снят документальный фильм. Общее число жертв: 40 человек разбились,

прыгая с верхних этажей здания, 90 сгорели на крыше, 49 внутри здания. Всего погибли 179 человек, пострадали 300.

ВЗРЫВЫ: СОБЫТИЯ И ФАКТЫ

1917 г., 6 декабря — в порту Галифакса (Канада) пароход «Монблан» столкнулся с пароходом «Имо». Возник пожар, во время которого в трюмах «Монблана» взорвался груз тринитротолуола (200 тонн), 2300 тонн пикриновой кислоты, 35 тонн бензола, 10 тонн порохового хлопка. Город был практически уничтожен. Обломки «Монблана» находили даже за 12 миль от Галифакса. Убито 1963 человека, более 2000 пропали без вести, 25000 осталось без крова. До появления атомной бомбы это был мощнейший взрыв в истории человечества.

1942 г., 12 апреля — на рейде Бомбея взорвалось английское грузовое судно «Форт-Стайкин», имевшее на борту 300 тонн тринитротолуола, 1395 тонн боеприпасов. В результате двух возникших гигантских волн разбито и повреждено 50 крупных судов, загорелось 12, практически сметен порт (разрушены пирсы, доки) и часть города, убито 1500 и ранено более 3000 человек.

1974 г., 1 июня — огромной силы взрыв потряс химический завод во Фликсборо, Великобритания. В радиусе 600 метров от центра взрыва все было разрушено. Пострадали 20 жилых домов, стоявших рядом с заводом, 73 дома в одной из лежащих в километре от него деревень, 72 — в другой. Погибли 28 человек. Ущерб оценен в 36 миллионов фунтов стерлингов.

1978 г., 11 июля — неподалеку от поселка Сьерра-дель-Мар в Испании, у кемпинга «Лос-Альфекес», взорвалась проезжавшая по шоссе автоцистерна с пропиленом (объем 45 кубометров). Огненный шар, в который превратились 19 тонн пропилена, прокатился по кемпингу — температура горения была 1300--1500 градусов. Из 1000 туристов в момент взрыва и после него погибли 149 человек, ожоги и ранения получили примерно 300.

1985 г. — взрыв и пожар на месторождении Тенгиз (Казахстан), мощность огненного фонтана не имела равных в мире — огненный столб почти в 150 метров высотой! Факел горел несколько месяцев.

1989 г., май — взрыв на глубоководной морской стационарной платформе в Каспийском море. Пожар длился более 9 дней.

1989 г., ноябрь — взрыв на магистральном трубопроводе Мессояхские месторождения — Норильск. Выведено из строя более 4 километров труб.

ЧП И КАТАСТРОФЫ НА АЭС

1975 г., 22 марта — пожар на атомной электростанции «Браунс Ферри» (США). Прямой ущерб — 10 миллионов долларов, выведены из строя 2 действующих реакторных блока. К счастью, сами реакторы не пострадали.

1978 г. — пожар на Белоярской АЭС. На площади 960 квадратных метров обрушилось перекрытие машинного узла. Отравились продуктами горения 25 человек из персонала станции. Ущерб — 280 тысяч рублей.

1982 г., 15 октября — пожар на Армянской АЭС. Тушение заняло более 6 часов. Ущерб — около 1 млн рублей.

1984 г., 27 января — пожар на Запорожской АЭС. Возникла угроза уничтожения системы безопасности реактора. Ущерб — почти 1,5 млн рублей.

1986 г., апрель — трагедия Чернобыля.

ТРАГЕДИЯ У ЯССИ АДА. КЛАДБИЩЕ ДРЕВНИХ КОРАБЛЕЙ

Тринадцать веков назад у маленького острова Ясси Ада близ юго-западного побережья Турции потерпело кораблекрушение византийское торговое судно. Скорее всего, это было так: корабль, плывший по спокойному Эгейскому морю, наскочил у острова на риф. А возможно, сильный северный ветер — мелтем, дующий в определенное время года, бросил судно на риф. На светлом песке Эгейского моря византийский корабль обрел вечный покой. Часть груза — амфоры с вином — опустилась на дно всего в нескольких метрах от старого римского корабля, затонувшего здесь же более 100 лет назад. На протяжении нескольких веков многие суда погибали у Ясси Ада. Время и волны неотвратно делали свое дело: пески погребли следы былых кораблекрушений. Этот район — мечта для археологов-подводников.

Начиная с 1961 года, я и мои коллеги из Пенсильванского университетского музея упорно трудились. Четыре сезона мы в поте лица вели раскопки византийского судна. Это было тяжелое и дорогостоящее дело. В ходе работ мы совершили 3575 погружений и в общей сложности провели

под водой 1268 человеко-часов. В процессе раскопок фотографировали и наносили на карту обнаруженные детали судна.

Член экспедиции доктор Фредерик ван Дурнинск затратил еще три года на изучение полученных материалов. Он тщательно отмечал положение каждого найденного на дне моря предмета материальной культуры той эпохи, а также сгнивших деревянных обломков византийского корабля. Дурнинск обдумывал назначение каждого паза, каждого отверстия в этих обломках. Результаты работы превзошли все ожидания. Когда мы рассмотрели рисунки, то поняли, что усилия не пропали даром. Перед нами открылась вся картина кораблекрушения.

Теперь ясно, сказал Фредерик, что судно было не очень большим: футов 60—70 в длину и 17 в ширину. Оно могло брать на борт 50 тонн груза. Во время последнего плавания на нем было примерно 900 амфор с вином. На корме находился камбуз — сооружение, покрытое черепицей и поднимавшееся над палубой всего на 2 фута. А черепичная плитка с круглым отверстием располагалась как раз под очагом.

Фредерик показал места на корабле, где размещались якоря, кошки, хранились рыболовные снасти, инструменты, крепилась мачта, устанавливались рулевые весла, и определил размер главного люка на палубе.

В 1967 году благодаря накопленным сведениям нам удалось полностью восстановить картину кораблекрушения. Опыт и подводная техника позволили начать подготовку к раскопкам затонувшего рядом римского судна. Мы были полны оптимизма. Он опирался на новое оборудование, большую часть которого мы переделали из старого или создали вновь.

Сюда относился подводный телефон для связи с надводным миром, плавучая вакуумная землесосная установка, особая система, необходимая для точной фиксации расположения всех обнаруженных предметов, подводная декомпрессионная камера и другое.

Мы должны были также опробовать металлоискатель, предназначенный для обнаружения металлических предметов под слоем песка, гидромонитор высокого давления для размыва слоя песка и грязи, грузовую платформу, способную поднять полтонны груза.

Уже первые обследования римского корабля подтвердили справедливость мнения, что большинство мест древних кораблекрушений в Средиземном море очень похожи друг на друга: на дне видна лишь куча амфор, и больше ничего. Римское судно везло амфоры с вином. Но неумолимое время, волны, песок, морские водоросли скрыли от глаз все остальное.

В 1963 году турецкий ловец губок Мехмет Имбат подарил Бодрумскому музею красивую старинную бронзовую статую африканского мальчика в тоге. А дело было так: Мехмет занимался ловлей губок в нескольких милях к северу от Ясси Ада. И на глубине 300 футов его сеть зацепила статую мальчика. А несколько лет до этого дядя Мехмета на такой же глубине выудил сетью большой бронзовый бюст. Полагают, что это была греческая богиня плодородия — Деметра. По личному опыту мы знали: если найдена одна статуя, то на этом самом месте могут быть и другие. Так, важные находки были сделаны у мыса Артемизиона и Ардикитхири в Греции и у берегов Махдии в Тунисе. Подобная находка могла теперь указать место затонувших древних кораблей с предметами классического изобразительного искусства. Все лето 1965 года ушло у нас на поиски,

но тщетно. Два месяца с помощью подводной телекамеры мы тщательно обследовали районы находок. По восемь часов в день напряженно вглядывались в экран телевизора, но, кроме однообразного белого песчаного дна, рыб да морских водорослей, ничего не заметили. Однажды обнаружили одинокую амфору, но следов кораблекрушения нигде не было.

До конца лета к нам прибыло новое изобретение — подводное судно, по форме напоминавшее капсулу космического корабля. По бокам его были сделаны два горизонтальных руля. Такая лодка с человеком на борту опускалась в воду, и ее буксировали на длинном канате. Манипулируя рулями, сидящий внутри заставил корабль опуститься на 300 футов и через специальное окно осматривал дно моря. Мы «пропахали» таким образом весь район поисков, но следов кораблекрушений не обнаружили. Мы поняли, что ни телевидение, ни новое изобретение не помогут нам, потому что удавалось просматривать лишь узкую полосу дна от 10 до 30 футов шириной. Нужен был подводный сонар.

Сонар, или гидролокатор, смонтированный в металлическом кожухе, тянул на канате под водой наш «Кардешлер». Звуковые волны, испускаемые сонаром, могли «прощупать» морское дно на полосе шириной 1200 футов. Результаты поиска фиксировались на бумажной ленте. Мы были уверены, что с такой техникой летом 1967 года нам удастся обнаружить места древних кораблекрушений. Ну а затем мы осмотрели бы их более тщательно.

На следующий год специалисты обследовали нужный район моря. Первый отряд из Океанографического института Скриппса прибыл в августе 1967 года. Специалисты на «Кардешлере» направились к югу от места, где был обнаружен бюст богини Деметры. Группа с сонаром работала 10 дней

и обнаружила более дюжины холмистых образований на дне моря, в которых могли быть заключены какие-либо предметы. Затем решили «прочесать» место находки статуэтки африканского мальчика. Это было совсем близко от Ясси Ада, и каждый вечер группа возвращалась ночевать в наш лагерь.

Вскоре прибыла вторая группа поиска с сонаром. Ее возглавлял опытный специалист Мартин Клейн из Бостона. У меня уже, к сожалению, не было времени оставаться здесь. Передав все дела Клоду Дютуи, старшему аквалангисту, я уехал. А дальше, как мне потом рассказали, дело было так.

Вскоре «Кардешлер» с группой поиска направился к цели, обнаруженной ранее. Сонар Мартина Клейна был спущен за борт «Кардешлера». На берегу в трех местах расставили контролеров, чтобы следить за курсом судна. Когда «Кардешлер» приблизился к нужному месту, Дон Розенкранц сказал Мартину: «Следи внимательнее за показаниями приборов, через несколько секунд — цель!» И она появилась. Мартин радостно закричал: «Вот она, мы действительно нашли нечто большое!» Был сброшен буй. Теперь дело за «Ашерахом». Мини-подлодку прибуксировали из закрытой маленькой бухты, где она стояла на якоре. Юксель и Дон забрались в нее и заняли свои места. Все было проверено, раздались последние напутствия, крышка люка лязгнула и закрылась. «Ашерах» медленно поплыл к бую и вскоре скрылся в волнах. На «Кардешлере» с нетерпением ждали сообщений с «Ашераха».

«Это самое крутое кораблекрушение, какое мне когда-либо приходилось видеть», — кричал в микрофон Дон. Юксель выражал свои эмоции свистом и восторженными криками. А из микрофона слышалось: «Это именно то, что нам надо! Настоящее сокровище!»

Итак, поиски места кораблекрушения, которые начались в 1963 году после находки редкой бронзовой статуи африканского мальчика, поиски, которые привели к строительству «Ашераха», поиски, которые в течение нескольких лет ничего не приносили, кажется, закончились.

(Басс Д. Ф. Трагедия у Ясси Ада// На суше и на море. — М., 1980.)

Научно-популярное издание

КАТАСТРОФЫ И АВАРИИ

*Землетрясения, вулканы, цунами, пожары,
железнодорожные,
морские и авиационные катастрофы*

Подготовка текста *Кудряшов Виктор Евгеньевич,
Трус Николай Валентинович*
Редактор *И. А. Алябьева*

Ответственный за выпуск *Л. М. Шейко*

OCR - Давид Титиевский, сентябрь 2017 г., Хайфа

Подписано в печать с готовых диапозитивов 15.03.96. Формат
84×108^{1/32}. Бумага типографская. Печать офсетная. Усл. печ.
л. 22,68. Усл. кр.-отт. 23,1. Тираж 26 000 экз. Заказ 385.

Фирма «Литература». Лицензия ЛВ № 1181.
220050, Минск, ул. Ульяновская, 39.

При участии ТОО «Харвест». Лицензия ЛВ № 729.
220034, Минск, ул. В. Хоружей, 21—102.

Отпечатано с готовых диапозитивов заказчика в типографии изда-
тельства «Белорусский Дом печати». 220013, Минск, пр. Ф. Ско-
рины, 79.

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И КАТАСТРОФ

ЭПК



КАТАСТРОФЫ И АВАРИИ

Землетрясения,
вулканы, цунами,
пожары,
железнодорожные,
морские
и авиационные
катастрофы...

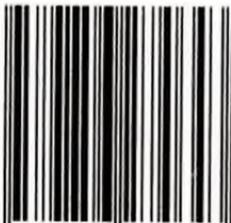


Катастрофы и аварии

Печальная участь "Адмирала Нахимова"
Пожар на "Вольтурно"
Черная пятница "Эмпресс оф Айрленд"
Дьявольский груз "Монблана"
Пигмей, унесший жизнь полтысячи человек
Последние 35 миль парома "Принцесса Виктория"
Цена любопытства капитана парохода "Нордж"
Торнадо "Ирвинг"
Стальная гробница
Землетрясение в Лиссабоне
Проклятие Знаменитого тенора Карузо
Гибель русских витязей...

**И сотни других трагических фактов
о катастрофах и авариях,
унесших миллионы человеческих жизней**

ISBN 985-6274-64-8



9 | 789856 | 274643

90000

