



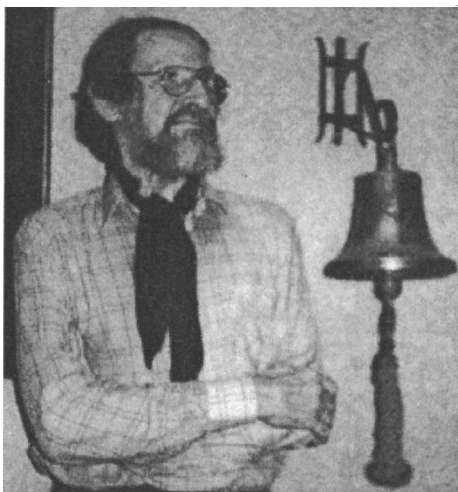
СЧИТАЮТСЯ ПРОПАВШИМИ БЕЗ ВЕСТИ

Лев СКРЯГИН



Лев СКРЯГИН

**СЧИТАЮТСЯ ПРОПАВШИМИ
БЕЗ ВЕСТИ**



Мальчишкой я жил с родителями в Севастополе. Отец служил третьим штурманом на крейсере «Красный Кавказ». Если корабль не был в походе, отец два раза в неделю приходил домой ночевать (точнее, не приходил, а приплывал с корабля на шлюпке до Графской пристани, где мы с мамой всегда его встречали). Укладывая меня спать, он рассказывал всякие морские истории. Для меня они звучали лучше сказок. С детства я запомнил отцовские истории про «Летучего голландца», таинственную бригадину, о письмах в бутылках, плавающих по морям, о кораблях, пропавших без вести.

Уже будучи курсантом военно-морского училища, я задумал докопаться до первоисточников этих удивительных историй. Почти полвека я блуждал по «книжным морям» библиотек нашей страны, Англии, Германии, США, Индии, Японии.

То, что мне удалось найти, описано в этой книге. Хочу сказать уважаемым читателям, что как автор не считаю свою работу безукоризненной. Видимо, кое-что я пропустил. Буду искренне благодарен всем, кто мне напишет и даст свои советы.

Лев Скрыгин

АНТОЛОГИЯ ТАИН, ЧУДЕС И ЗАГАДОК

Лев СКРЯГИН

**СЧИТАЮТСЯ ПРОПАВШИМИ
БЕЗ ВЕСТИ**

Москва
«Современник»
1996

Серия основана в 1996 году

Составитель и ответственный редактор серии *И. Г. Харченко*

Разработка художественного оформления серии *Л. Д. Сергеевой*



Скрягин Л. Н.

С45 Считаются пропавшими без вести. — М.: Современник, 1996. — 285 с.: ил., портр. — (Антология тайн, чудес и загадок).

ISBN 5-270-01818-7

Множество тайн и загадок скрыто в глубинах морей и океанов. Одной из таких тайн являются суда, пропавшие без вести... Непонятное людям исчезновение кораблей в прошлом рождало легенды. Так появились «летучие голландцы», «проклятая бригантина», «великие пожиратели кораблей». Сегодня загадочная гибель, казалось бы, вполне надежных для плавания судов, неожиданные факты и «свидетельства» их катастроф становятся сенсацией.

Обо всем этом, а также о не разгаданных в истории мореплавания тайнах таких кораблей, как «Уарата», «Копенгаген», «Азиатский принц», «Русалка», «Сан-Паоло» и другие, рассказано в книге Льва Скрягина.

ББК 84Р7

ISBN 5-270-01818-7

©Идея создания серии И. Харченко, 1996

©Разработка оформления серии Л. Сергеевой, 1996

©Лев Скрягин, 1996

СЧИТАЮТСЯ ПРОПАВШИМИ БЕЗ ВЕСТИ

*Жене моей — Валентине Лезиной
посвящается.*

Автор

КОФЕЙНЯ НА ТАУЭР-СТРИТ

Едва ли найдется на свете торговый моряк, который не слышал бы имя «Ллойд». Те, кто связан с морским транспортом, наверняка сталкиваются с такими выражениями, как «застрахован у Ллойда», «соответствует классу Ллойда», «ллойдовский агент», «Северогерманский Ллойд», а выражение «А 1 at Lloyd's» («А-один у Ллойда») уже давно стало в английском языке синонимом первоклассного, отменного, лучшего.

Что же такое «Ллойд»?

Автор однажды задал этот вопрос пяти англичанам-неморьякам и получил пять различных ответов: «Бюро морской торговли», «Объединение судоходных компаний», «Управление морской почты», «Морской страховой регистр», «Здание, где ударяют в колокол, когда считают погибшие корабли». Пять разных ответов на один и тот же вопрос, и ни одного правильного... Однако упрекать «сухопутных» англичан в незнании не стоит, потому что словом «Ллойд» обозначаются три совершенно разных по сфере своей деятельности организации, различие которых знают только моряки.

«Lloyd's» (Ллойда, ллойдовский) — сегодня это название всемирно известной страховой корпорации с ежегодным доходом около 700 миллионов фунтов стерлингов, которая страхует все, начиная с танкера грузоподъемностью в полмиллиона тонн и кончая хорошей погодой для футбола и бородой известного киноактера. «Регистр Ллойда» («Lloyd's Register») — это название крупнейшего классификационного общества, которое постоянно ведет надзор примерно за одной третью судов мирового торгового флота. И наконец, слово Lloyd's является неотъемлемой частью названий различных судоходных компаний. Например, итальянская судоходная фирма

«Lloyd's Tristino», бразильская судоходная корпорация «Lloyd's Brasileira», бельгийская «Lloyd's Royal» и другие.

Почему это имя фигурирует в различных наименованиях крупных организаций, связанных с судоходством? Как могло случиться, что имя одного человека вошло в название и страховой корпорации, и классификационного общества, и нескольких судоходных компаний? Кто был этот человек? Чем он стал знаменит?

Как это ни странно, англичане до сих пор не знают точной даты его рождения, ничего не известно и о его жизни до 1688 года. Тем не менее две-три незамысловатые идеи, родившиеся в голове у этого англичанина, спустя полторы сотни лет после его смерти создали ему всемирную славу, и благодарные британцы сумели в конце прошлого века разыскать его могилу и узнали, что Эдвард Ллойд умер в 1713 году.

Ллойд стал знаменит уже после своей смерти как основатель самой могущественной корпорации в мире.

Мысль о страховании кораблей и перевозимых ими грузов от опасностей плавания впервые, как заявляет флорентийский историк Вилани, родилась в Северной Италии, в частности в Ломбардии, в 1182 году. И, как повествуют хроники Венеции, во Фландрии в 1310 году существовал «кабинет страхования», где купцы могли «страховать свои товары от морских опасностей, платя за это установленные проценты».

В Англии страхование судов получило распространение в конце XVII века. Дельцов, которые за деньги принимали на себя риск за благополучный исход плавания купеческого корабля, британцы называли «underwriters» — «подписчиками», так как они ставили свою подпись под текстом договора о страховании судна или груза (или того и другого вместе).

В те времена Лондон в морской торговле уже прочно занял ведущее место по сравнению с другими портами Англии. Достаточно сказать, что две трети всех ввозимых на Британские острова грузов шло через столицу. К набережной Темзы причаливали корабли с грузами не только из Европы, но и из Индии, Африки и Америки. Отсутствие быстрой и надежной связи в те времена сильно затрудняло купцам заключение торговых сделок. Если не считать официальных объявлений по делам коммерции, исходивших из Лондонской королевской биржи, единственным печатным источником коммерческой информации являлась столичная газета «Лондон газетт». Но этого было

явно недостаточно для коммерсантов британской столицы, и они получали необходимые им сведения в деловом общении между собой. Неофициальные деловые встречи купцов, судовладельцев, кораблестроителей и моряков проходили обычно в тавернах и в так называемых кофейных домах.

Лондонские кофейни, появившиеся в середине XVII века, не совсем соответствовали своему названию. Помимо кофе в них подавали ром, джин, виски, пиво, эль и чай. В кофейне можно было не только выпить, но и сытно поесть, встретиться с нужными людьми, поговорить о делах, поспорить, поиграть в кости или карты, а главное — узнать последние новости, цены на товары и городские сплетни. Каждый содержатель кофейни, как правило, имел свою постоянную клиентуру и старался удержать ее: угождал гостям хорошим обслуживанием, организовывал свидания с интересующими их людьми, играя при этом роль своего рода почтового ящика.

Кофейные дома, в отличие от трактиров и таверн, посещали аристократы, банкиры, купцы и деловые люди столицы. Кофейни, больше походившие на частные клубы, отличались друг от друга своей клиентурой. В одних собирались политики, журналисты и писатели, в других — поэты, музыканты и художники, в третьих — купцы, судовладельцы и капитаны кораблей.

Эдвард Ллойд, о котором идет наш рассказ, и был как раз содержателем такой кофейни. Она стояла на Тауэр-стрит — главной артерии Лондона, соединявшей деловой район Хоппинг с набережной Темзы и с лондонским Сити. От набережной Сен-Кэтрин, куда подходили прибывшие в столицу корабли, кофейная Ллойда была первой на пути мореплавателей в город. Неудивительно поэтому, что постоянными посетителями заведения были морские капитаны, купцы и судовладельцы. Частенько к Ллойдю заглядывали страховщики из лондонского Сити. Здесь, в тепле и уюте, за чашкой кофе или за бутылкой рома можно было узнать самые последние заморские новости, цены на товары в колониях, сведения о плавании судов и случаи кораблекрушений. За той же чашкой кофе устанавливались ставки на фрахт, заключались сделки, оговаривались условия страховки, подписывались страховые полисы. Хозяин кофейни любезно предоставлял своим гостям бумагу, чернила и гусиные перья. Если клиентам нужно было срочно послать или вызвать кого-

либо с корабля, Ллойд за небольшую плату посылал мальчика-рассыльного.

Ллойд был человеком ловким, предприимчивым и дальнорюким. Зная, насколько важна для его клиентов коммерческая и морская информация, он нашел оригинальный способ увеличивать число своих посетителей. На одной из стен кофейни он стал вывешивать написанные от руки мелкими буквами объявления, в которых указывались даты ухода и прихода в Лондон кораблей, сведения о погибших судах, цены на товары, ставки на фрахт, размер страховых премий и даже приметы беглых матросов. С желающих прочитать эти объявления он брал по одному пенсу. Ллойд даже наладил своего рода «сеть местных и иностранных корреспондентов», которые присылали в кофейню последние сведения о кораблях из главных портов Англии и Северной Европы.

Хозяин кофейни на Тауэр-стрит прибегал к услугам и «Лондон газетт», публикуя на ее страницах объявления своих посетителей. По одному из них мы узнаем, что «Кофейный дом Ллойда» был открыт до февраля 1688 года. «Лондон газетт» от 21 февраля того же года сообщает: «Десятого числа человек среднего роста, с черными кудрявыми волосами, со следами оспы на лице, в старом коричневом пальто и в черной бобровой шапке был замечен в краже пяти пар часов». И далее: «Если кто-либо даст сведения об этом человеке господину Эдварду Ллойд в его кофейне на Тауэр-стрит или господину Эдварду Брэнсби в Дерби, то получит гинею в награду».

А вот какое объявление поместил Ллойд в газете за номером 2495 в 1689 году: «От капитана Джона Брэдила бежал матрос-мавр, около двадцати лет от роду, кривоногий, в светлом пальто, в белом жилете и бриджах. Если кто-либо даст о нем сведения в дом упомянутого капитана на Ротерхит Уолл или в кофейню господина Эдварда Ллойда на Тауэр-стрит, получит двадцать шиллингов и вознаграждение этих господ».

Помимо доски объявлений, Ллойд в своей кофейне ввел еще одно новшество — установил помост, с которого один из его служащих, имевший хорошую дикцию, читал вслух наиболее важные и интересные сообщения о кораблях и последние новости по торговле и мореплаванию. Призывая гостей к тишине, хозяин звонил в серебряный колокольчик.

Видя, что заключение сделок на страхование купече-

ских кораблей приносит доход несравненно больший, чем прибыль за поданный гостям кофе, Ллойд начал и сам подписывать страховые полисы.

По его подсчетам, кораблекрушения и потеря грузов происходили намного реже, чем благоприятный исход рейса, а следовательно, на полученные страховые премии капитал можно было быстро увеличить настолько, чтобы в случае неудачи выплатить страховое возмещение. Так Эдвард Ллойд стал страховщиком.

Число членов «страховой кофейни» росло с каждым годом, и скоро в ней стало тесно. В начале 1692 года Ллойд переместил свое заведение с Тауэр-стрит на угол Ломбард-стрит и Эбчерч-лэйн, дальше от набережной Темзы, но ближе к кварталам Сити, туда, где сейчас стоит здание Главного лондонского почтамта. С переездом число капитанов и судовладельцев, которые раньше часто хаживали в кофейню, сильно упало, но зато возросло число купцов и страховщиков.

Страховые сделки на купеческие суда заключались и в других кофейных домах Лондона, например, у Га-рауэйя, Джонатана, Джона и Бэкера, кофейня которого существует и поныне. Наиболее опасным конкурентом был Джон. Но ловкий и хитрый Эдвард Ллойд сумел отбить у него клиентуру и переманить ее к себе. Он придумал еще два оригинальных новшества в своем заведении.

Первое из них называлось «аукцион в дюйм свечи». В отличие от голландского аукциона, где последняя цена утверждалась третьим ударом молотка, аукцион в кофейне Ллойда проходил при зажженной свече, в которую на расстоянии одного дюйма от верхнего конца втыкалась игла. Торговля между двумя или несколькими купцами длилась, пока горел первый дюйм свечи, и продаваемая вещь покупалась за цену, которую выкрикивали до момента, когда игла падала в подсвечник. Продажа на аукционе у Ллойда взятых в морских сражениях трофеев — кораблей, их груза, лошадей, чая или кофе — вызвала живой интерес лондонцев, и вскоре число клиентов в новой кофейне на Ломбард-стрит опять возросло. Об этих необычных ллойдовских аукционах писала даже столичная пресса. В «Лондон газетт» от 24 октября 1692 года имеется объявление «о продаже в кофейном доме Ллойда «в дюйм свечи» трех кораблей, сведения о которых можно было получить на Ломбард-стрит».

Вторым новшеством Ллойда явилось издание в

1696 году типографским способом газеты. Она называлась «Ллойдс ньюз» и печаталась три раза в неделю на двух листах размером 10,5 на 5,5 дюйма. По тем временам издание печатной газеты тиражом несколько сот экземпляров считалось целым событием, и, учитывая, что в Англии издавалась всего одна «Лондон газетт», имя Эдварда Ллойда вскоре стало широко известным по всей стране.

Кроме первых семи выпусков, до нашего времени в Оксфорде сохранились все номера, по семьдесят шестой включительно. В семьдесят шестом выпуске Ллойд, имея по законам Англии право печатать только коммерческие сведения и объявления, затронул один политический вопрос и допустил ошибку, комментируя дебаты в палате лордов. За это он был вынужден предстать перед судом, где парламент предъявил ему обвинение в том, что заявление его газеты «необоснованно и ошибочно». Газета Ллойда была закрыта, и он опять продолжал вывешивать у себя в кофейне рукописные объявления.

Конечно, было бы неправильно считать, что Эдвард Ллойд в Англии был первым и самым главным страховщиком купеческих кораблей и их грузов. Страховое дело в этой стране возникло еще до него, вскоре после великого пожара Лондона в 1666 году. Самыми старыми страховыми фирмами Англии считаются «Феникс» (основанная в 1680 году и просуществовавшая чуть больше века), «Дружеское общество» (созданное в 1684 году) и «Рука в руке» (появившаяся в 1696 году).

С начала XVIII века страхование морских судов и грузов вели, помимо «Кофейного дома Ллойда», две фирмы — «Ройял Эксчендж Эшсуранс» и «Лондон Эшсуранс». В 1720 году они стали главенствующими страховыми организациями Британии. Именно это обстоятельство и толкнуло сотню частных страховщиков лондонского Сити объединиться в независимый синдикат под названием «Кофейный дом Ллойда».

Эдвард Ллойд умер в 1713 году, но его наследники, хотя и носили другую фамилию, оставили название кофейни неизменным.

По-прежнему у «Ллойда» встречались капитаны, арматоры и страховщики, чтобы за чашкой кофе «полюбовно» договориться об условиях принятия риска очередного плавания корабля. Заведение процветало. В 1734 году Томас Джеймсон, тогдашний владелец кофейни, продолжил издание газеты. Только теперь она стала назы-

ваться «Ллойдс лист», из еженедельного издания вскоре превратилась в ежедневное, новости относились более к мореплаванию, нежели к торговле.

«ЮЛИАНЫ» ЛОНДОНСКОГО СИТИ

А 1769 году по Лондону прошел слух, что некоторые члены корпорации, входя в тайный сговор со своими клиентами, занимаются злоупотреблениями. В «Кофейном доме Ллойда» произошел раскол. Часть честных страховщиков, которые не были замешаны в преступных сделках, предложили уэйтору (содержателю кофейни) Томасу Филдингу основать другой «Кофейный дом Ллойда».

Не прошло и года, как новая кофейня по числу выгодных сделок «задавила» свою прародительницу. Но вместе с тем новый «Ллойд» стал быстро терять клиентуру из-за тесного и неудобного помещения. Тогда, по предложению одного из семидесяти девяти страховщиков, входивших в объединение, каждый его член внес в банк по сто фунтов стерлингов на строительство нового здания. В 1772 году страховщики нового «Ллойда» избрали комитет, который для решения вопроса о строительстве здания назначил комиссию из пяти человек. Но собранных денег на постройку не хватило, и страховщики арендовали пустовавшее помещение Британской сельдяной компании.

В 1774 году страховщики нового «Кофейного дома Ллойда» переехали в здание Королевской биржи — в самый центр столицы. Этот переезд состоялся благодаря стараниям страховщика Джона Юлиуса Ангерштейна. Этот человек, немец по происхождению, родившийся в России, свою карьеру страховщика начал с четырнадцати лет, поступив на службу мальчиком-рассыльным к Эндрю Томпсону — тогдашнему содержателю кофейни на Попс Хэд-Элли. Благодаря недюжинному уму, энергии и родственным связям, Ангерштейн в двадцать пять лет уже стал известен и как знатный купец, и как страховщик «Кофейного дома Ллойда». Прослужив в объединении шестнадцать лет, в возрасте тридцати лет он стал председателем нового «Ллойда» и бесменно занимал эту должность до 1796 года. Этот немец заслужил право называться «отцом нового «Ллойда», имя его в Англии было настолько популярным, что одно время всех его

коллег-страховщиков называли не иначе, как «юлианами», что тогда являлось синонимом слова «страховщик».

С момента переезда нового «Ллойда» в здание Королевской биржи страховая премия взималась с клиентов уже не содержанием кофейни, а специальным чиновником. В 1774 году правительство Англии запретило новому «Ллойд» страховать человеческую жизнь и заключать страховые сделки явно авантюрного характера. Исключение в этом плане составляет так называемый «страховой полис жизни Наполеона в 1813 году». В 1779 году «юлианы» ввели в обращение новую форму страхового полиса, которая почти без изменений сохранилась до нашего времени.

10 января 1838 года «юлианов» постигло бедствие: пожар, вспыхнувший в здании Королевской биржи, уничтожил ассигнации на большую сумму, архив и множество ценных бумаг. Наученные горьким опытом, страховщики «Ллойда» с тех пор стали в своей финансовой деятельности практиковать вложение капитала в банк. Новое здание Королевской биржи строили шесть лет, и оно было открыто королевой Викторией в 1844 году.

К середине прошлого века главенствующая роль в деле страхования судов и грузов принадлежала «Ллойд».

С каждым годом возрастали его доходы от получаемых премий — «юлианы» процветали. И что удивительно, их страховая деятельность на протяжении почти двух столетий не была узаконена государственной властью. Лишь в 1871 году объединение «Ллойда» актом Британского парламента официально получило право заниматься этим делом «на свой страх и риск» и именоваться «Страховой корпорацией Великобритании». С тех пор слово «Ллойд» в морских кругах сделалось широко известным и популярным. Создаваемые в те годы в различных странах судоходные фирмы стали к своему названию добавлять для солидности «Ллойд», хотя и не имели к этой корпорации никакого отношения, если не считать ее услуг по страхованию их судов.

«АДМИРАЛТЕЙСТВО ТОРГОВОГО ФЛОТА»

Сегодняшний «Ллойд» — это не только страховая корпорация, это скорее международный страховой рынок и крупнейший издательский центр информации по мор-

скому судоходству и коммерции. На службе у этой корпорации, ежегодный доход которой составляет сотни миллионов фунтов стерлингов, находится несколько сотен тысяч человек. Помимо страховщиков, агентов и маклеров, на нее работает огромный штат чиновников, радистов, телеграфистов, переводчиков, редакторов, корректоров и счетных работников, которые каждые сутки ежедневно из сотен контор в различных частях земного шара передают в Лондон, принимают, сортируют, обобщают и издают информацию по вопросам морского транспорта.

В 1923 году лондонские журналисты задали первому лорду Адмиралтейства, известному адмиралу Давиду Битти, вопрос, что, по его мнению, представляет собой «Ллойд». Герой Ютландского сражения, не задумываясь, ответил: «Адмиралтейство торгового флота». Его высказывание вполне соответствует действительности.

Прежде чем рассказать с многогранной деятельности современного «Ллойда», отметим, что актом парламента от 1871 года, который дал объединению страховщиков право считать себя «Британской корпорацией», «Ллойд» вменили в обязанность «собирать, обобщать и издавать морскую информацию по всему миру».

Начнем рассказ о сегодняшнем «Ллоиде» со страхования морских судов, поскольку это основная деятельность и главный источник его дохода.

Удивительно, но факт — «Ллойд» сам не страхует и не несет юридической ответственности за действия своих членов. По уставу корпорации страхованием судов и прочего имущества под крышей «Ллойда» имеют право заниматься лишь определенные частные лица — так называемые страхующие члены «Ллойда» или подписывающие члены «Ллойда», ведущие дела на свой страх и риск, рассчитывая на собственные капиталы в банке в случае необходимости выплаты страхового возмещения клиенту.

Любое страхование у «Ллойда», кроме страхования человеческой жизни, не может быть осуществлено непосредственно с самим клиентом. Публика при этом не имеет никакого контакта со страховщиками, страховка оформляется через брокеров — страховых маклеров, зарегистрированных в списках корпорации.

Страховым членом «Ллойда», как говорят англичане, может стать любой британский подданный, но при определенных условиях. Эти условия не просты. Во-первых, его кандидатура должна быть выдвинута на тайное голо-

сование при наличии письменной рекомендации не менее чем пяти страхующих членов корпорации. Каждая новая кандидатура самым тщательным образом проверяется особой комиссией в течение года, а комитет корпорации контролирует коммерческую деятельность претендента на должность страховщика, пока не убедится в безукоризненности его прошлых сделок и честном выполнении контрактов с клиентами. Кроме того, кандидат на должность страховщика должен занимать определенное финансовое положение в обществе, исходя из которого в любую минуту будет в состоянии принять личный риск на сумму не менее 500 тысяч фунтов стерлингов. Наконец, претендент на должность страховщика обязан дать письменное обещание передавать все получаемые от клиентов страховые премии в премиальный фонд корпорации и внести в этот фонд определенную сумму по своему избранию. Если кандидатура одобрена комитетом «Ллойда», она выставляется на «тайное голосование белых и черных шаров».

Полтора века назад, когда стоимость страхуемых судов была в десятки и сотни раз меньше стоимости современных судов, один страховщик, например Эдвард Ллойд, мог покрыть риск с несколькими другими страховщиками. Обычно объединения капитала десятка дельцов, имевших довольно прочную финансовую базу, оказывалось достаточным, чтобы застраховать судно и его груз. В наше время стоимость судов, самолетов и заводов доходит до десятков миллионов фунтов стерлингов, и современным страховщикам приходится объединяться в синдикаты, капитал которых мог бы покрыть стоимость застрахованного имущества.

По сложившейся традиции, страхование у «Ллойда» заключается при посредничестве маклера, зарегистрированного в одной из 220 маклерских фирм, одобренных «Ллойдом». Такая процедура объясняется чисто практическими соображениями: простому смертному, не знающему страхового дела, почти невозможно найти в огромном зале корпорации среди тысячи людей нужного страховщика. Поэтому, приходя в «Ллойд», клиент вызывает маклера. Задача маклера состоит в том, чтобы найти для своего клиента, который при заключении сделки оплачивает его услуги по счету, наиболее выгодные условия страхования и впоследствии, в случае гибели или порчи застрахованного клиентом имущества, предъявить его иск страховщику на предмет выплаты страхового возмещения.

По уставу корпорации страховщик «Ллойда» обязан заключать сделки с маклерами только в страховом зале, в то время как маклеры имеют право контактировать со всеми фирмами мира и иметь дело с другими страховыми компаниями.

Получив заявку на страхование, скажем, нового судна, маклер выписывает так называемый «слип»: на сложенном в длину стандартном листе белой бумаги записывает все основные данные о судне и желательных для клиента условиях страхования. С этим «слипом» в руках маклер начинает в зале искать подходящего страховщика (в «Ллойте» его называют «лидер») — такого, который специализируется на принятии подобных рисков. Найдя нужного «подписывающего члена», маклер показывает ему «слип» и называемую величину страховой премии. Если она не устраивает страховщика, то маклер ищет другого, третьего, четвертого, пока не найдется такой, который примет условия. Нужно заметить, что такая практика приводит к конкуренции между самими страховщиками, объединенными в одну корпорацию, а это значительно повышает их деловую активность.

Итак, если условия страхования подходят, то маклер просит лидера письменно подтвердить на «слипе» общую сумму, на которую синдикат может заключить сделку, и процент своего личного участия в риске. Эта процедура называется «писание строки». Когда необходимые маклеру цифры записаны лидером в «слип», страховщик ставит дату и свои инициалы, именуемые в «Ллойте» «лид». Получив на руки «лид», маклер выходит в зал «на охоту»: разыскивает остальных членов синдиката и предлагает принять на себя часть риска на тех же условиях. Так, по строке, маклер заполняет весь «слип», пока его сумма не составит стоимости страхования судна. Таким образом, риск распределяется между определенным числом отдельных, не зависимых друг от друга лиц, связанных чисто условно в синдикат. Каждый из них проставляет ту сумму, которую, по своему усмотрению, считает нужной и которая не должна превышать суммы на его личном счете и стоимости его личного имущества.

В случае гибели застрахованного судна страховщика нисколько не волнует судьба и финансовое состояние корпорации и тех, кто поставил свои инициалы на «слипе», — он отвечает только за самого себя и выплачивает лишь ту сумму, которую написал своей рукой и против которой поставил свои инициалы. Такая практика

страхования по принципу «моя хата с краю» полностью исключает какой-либо ущерб корпорации в целом, но может в любую минуту полностью разорить отдельного страховщика и даже один из синдикатов «Ллойда». Именно поэтому «Ллойд» без особого урона переносил самые тяжелые удары и всегда оставался в игре в этой бесприигрышной лотерее страхования.

Заполненный «слип» маклер передает в контору подписания страховых полисов, где на его основании клерки заполняют стандартную форму полиса, подписывают ее от имени каждого члена синдиката, принявшего на себя риск, и ставят ллойдовскую печать, без которой, по закону Великобритании, ни один полис этой корпорации не имеет силы. После этого клиент получает от маклера окончательно оформленный полис. Однако, по старой традиции, которая возникла еще во времена самого Эдварда Ллойда, страховщики платят возмещение, даже если судно гибнет до того момента, как в конторе успели оформить на него страховой полис и поставить печать.

Корпорацией управляет комитет «Ллойда», состоящий из двенадцати членов, избранных тайным голосованием на четыре года. Быть переизбранным в этот комитет можно только через год. Практически каждый год три члена заменяются вновь избранными. Члены комитета избирают председателя и его заместителя. Комитет «Ллойда» не вмешивается в ежедневную деятельность подписывающих членов, страховщиков, маклеров и агентов. Он отвечает за выбор достойных членов корпорации, его задача — обеспечить страхование посредством частных лиц, имеющих прочную финансовую базу.

Ежегодно корпорация проводит финансовую ревизию деятельности каждого страховщика. Впервые такая ревизия была проведена в 1906 году по общему желанию большинства членов объединения. Со следующего года, согласно акту парламента, она стала обязательной. При этом каждый член корпорации должен документально подтвердить, что объем заключенных им сделок по сумме соответствует его финансовому положению.

Руководство комитета «Ллойда» осуществляется через главного клерка, который является старшим оперативным офицером корпорации. Комитет «Ллойда» фактически один правит этим гигантским рынком страхования, утверждая размеры премий и возмещений, распределяя вырученные суммы между страховщиками и корпорацией.

В наши дни ежегодный доход от получаемых «Ллой-

дом» премий составляет в среднем 1,5 миллиона фунтов стерлингов. Больше половины этой суммы корпорация получает от неморского страхования, которое было введено председателем ее комитета Катбертом Хитом в 1880-х годах. Тогда «Ллойд» впервые в своей истории застраховал в Лондоне квартал ювелиров от ограбления и пожара. К числу курьезных случаев можно отнести, помимо страхования уже упомянутой нами бороды киноактера, полис одного лондонца, в котором было сказано, что «Ллойд» принимает на себя риск в случае попадания искусственного спутника Земли в дом своего клиента.

Помимо двухтысячного штата сотрудников, которые ежедневно обрабатывают в своей лондонской штаб-квартире «морскую информацию», в различных уголках земного шара ее собирают полторы тысячи ллойдовских агентов и подагентов. Эта огромная сеть агентуры оперативно снабжает корпорацию самыми подробными сведениями о деятельности портов, внимательно следит за движением судов, отмечает аварии и катастрофы торговых судов. Не являясь страховщиками, но представляя страховую корпорацию, эти агенты наделены правом выплачивать судовладельцам страховое возмещение, нанимать и назначать по своему усмотрению сурвейеров для установления причин и определения размера убытков, понесенных судовладельцами из-за аварии.

С недавнего времени «Ллойд» ввел положение, что страховое возмещение выплачивается лишь после обследования объекта агентом или после его письменного подтверждения. Агенты несут личную ответственность перед комитетом корпорации за своевременность и точность направленной в Лондон информации о движении судов, за свое решение по урегулированию спорных вопросов, возникающих между корпорацией и судовладельцами в случае аварий.

В «Ллоиде» родилось много форм документов, которые с годами прочно вошли в обиход юридической и коммерческой практики морского судоходства. На протяжении почти двух столетий применяется «Морской страховой полис Ллойда» (на судно и на груз). Как уже говорилось, его форма, принятая в 1779 году, порядок изложения и толкование условий страхования остаются без изменения, добавились лишь параграфы, в которых учитывается развитие и совершенствование кораблестроения.

Моряки торгового флота хорошо знают форму ллой-

довского спасательного контракта с его знаменитой фразой: «Без спасения — нет вознаграждения» («No cure no pay»).

Вся текущая информация, поступающая в лондонскую штаб-квартиру «Ллойда» от агентов, подагентов, капитанов и судовладельцев, попадает в отдел морской информации и в центральный вычислительный центр. Там она сортируется, сверяется, обобщается и поступает в управление печатных изданий, откуда рассылается в агентства печати, в радиокорпорацию Би-би-си и на телецентры Англии.

Ежедневные издания «Ллойда»: «Ежедневный ллойдский индекс», «Ллойдский перечень погрузки» и газета «Ллойдс лист». Газета, широко отхватывая положение дел морского судоходства, коммерции, морского права, фрахтового дела, дает сведения о движении на каждый день примерно семи тысяч судов мирового торгового флота и подробно освещает все случаи аварий и гибели судов и самолетов.

Большую услугу оказывают экономистам и эксплуатационникам многих стран мира и еженедельные издания «Ллойда»: «Индекс судов» с приложениями и «Еженедельные отчеты по авариям». Первое из них дает в алфавитном порядке сведения о торговых судах мира, указывая их тип, регистровую вместимость (нетто и брутто), владельца, флаг, класс, классификационное общество, год постройки, рейс и последнее место нахождения. Второе — информирует о всех случаях кораблекрушений, аварий и аварийных происшествий с судами торгового флота в любой точке земного шара. Оба бюллетеня уже давно завоевали себе репутацию, своевременно публикуя, как правило, только точные, проверенные сведения. Вопросы морской юриспруденции и морского права освещаются в издаваемом «Ллойдом» бюллетене «Ллойдс лист лоу рипорт».

С 1961 года в Лондоне действует вычислительный центр, позволивший ввести новую централизованную систему подсчета. Это намного упростило бухгалтерское дело и позволило ежеквартально снабжать страховщиков и маклеров корпорации подробными статистическими бюллетенями по страхованию судов.

Говоря о широкой издательской деятельности корпорации, нужно, конечно, упомянуть такие ежегодные справочники, как «Морской альманах», «Календарь Ллойда» и «Ллойдский справочник сурвейера», являющиеся на-

стольными книгами капитанов судов, морагентов и сурвейеров.

С 1951 года «Ллойд» издает свой географический атлас. И хотя в нем всего двадцать карт (в меркаторской проекции), двойной индекс позволяет быстро отыскать любой порт или портпункт на земном шаре.

«РЕГИСТР СУДОХОДСТВА ЛЛОЙДА»

Когда Эдвард Ллойд у себя в кофейне заключал сделки на страхование купеческих кораблей и их грузов, он столкнулся с необходимостью вести учет количества и качества судов, с владельцами которых он имел дело. Подробные сведения о каждом страхуемом корабле он делал лично и хранил как важный справочный материал. Продолжатели Ллойда поняли, что составление списка судов с точными характеристиками и описанием особенностей каждого из них влечет за собой распределение их по классам в зависимости от типа, года постройки, состояния корпуса, рангоута и такелажа. Такая работа была не под силу одному человеку, а сводный список застрахованных судов для страховщиков был крайне необходим.

И вот в 1760 году в кофейне Ллойда на Ломбард-стрит группа частных страховщиков приступила к составлению так называемой «Зеленой книги» — первого регистра судов. Он был издан в 1765 году. В регистр вошло краткое описание нескольких тысяч застрахованных в кофейне Ллойда судов. Помимо основных характеристик (тоннаж, длина, ширина и осадка), в книге имелась характеристика состояния каждого корабля. Прописные английские гласные А, Е, I, О или U показывали состояние корпуса судна по нисходящей, а буквы G, M, B — состояние рангоута, такелажа и прочих устройств корабля. Например, G обозначала «Good» — хорошее, M — «Middling» — среднее и B — «Bad» — плохое. С 1755 года высший класс оценки состояния корпуса судна страховщики стали обозначать символом «A 1» (A One). Вскоре это выражение полюбилось англичанам и прочно вошло в разговорный и литературный язык как синоним наилучшего состояния вещи или настроения.

Чтобы иметь возможность точно указывать характеристику каждого судна, необходимо было его измерить и

обследовать. Для этой цели страховщики нанимали людей, хорошо знающих морское дело. Как правило, это были отставные морские капитаны. Так появилась у страховщиков «Ллойда» особая должность сурвейера — «обследователя кораблей».

В 1797 году между страховщиками и судовладельцами, которые, видимо, считали мнение сурвейеров предвзятым, возникли разногласия по поводу «Зеленой книги», начались споры и пререкания. Дело кончилось тем, что с 1799 года арматоры Англии стали издавать свой регистр. Таким образом, каждое судно фигурировало одновременно в двух классификационных справочниках.

Наконец, в 1834 году распри закончились полюбовно — учреждением организации, которая получила название «Ллойдовский регистр британского и иностранного судоходства». Комитет этой организации, состоявший из страховщиков, судовладельцев и купцов, пришел к выводу, что установление класса судов должно решаться не мнением отдельных частных сурвейеров, а самим комитетом после тщательного изучения сурвейерских докладов. Так появилась еще одна организация, носящая имя Ллойда, но никак от него не зависящая (хотя до сих пор отдельные члены комитета «Ллойда» одновременно являются членами комитета «Регистра судоходства Ллойда»).

Стремление судовладельцев занести свои суда в класс «А1» привело к появлению первых стандартов при постройке судов на верфях. Это, в свою очередь, заставило комитет задуматься над изданием правил постройки судов. С усовершенствованием методов судостроения эти правила увеличивались в объеме, их формулировки становились более развернутыми, напоминая технические инструкции.

Так, например, «Регистр Ллойда» стал издавать правила постройки и требования к качеству материалов для строительства железных корпусов, потом стальных, для строительства паровых машин и котлов, дизелей, паровых турбин, холодильного оборудования и всех судовых устройств и систем.

С 1852 года «Регистр Ллойда» учредил должность сурвейера-резидента в иностранных портах. В наши дни на службе «Регистра Ллойда» состоит свыше полутора тысяч сурвейеров, причем большинство из них работают в различных портах и верфях земного шара. Как правило, это высококвалифицированные специалисты, имеющие

высшее образование и дипломы кораблестроителя, морского инженера-механика и других специальностей, смежных с судостроением. Национальные комитеты «Британского регистра Ллойда» созданы сейчас более чем в двадцати пяти странах.

Нет необходимости лишний раз говорить о точности сведений, которые содержат регистровые книги «Ллойда». Заметим только, что, если перед классом судна стоит черный мальтийский крест, это значит, что проект судна одобрен «Ллойдом» и с момента закладки киля его строительство велось под наблюдением этого общества. Это говорит и о том, что сталь для судна была проверена заводом-изготовителем, который числится в списке общества, и все поковки и литые также были испытаны и одобрены сурвейерами «Регистра Ллойда». По окончании строительства судна и его сдаточных испытаний все сурвейерские отчеты проверяются главным инженером управления и передаются в комитет «Регистра Ллойда», который присваивает новому судну класс и выдает классификационное свидетельство.

В настоящее время на учете «Регистра Ллойда» числится примерно 13 тысяч торговых судов, вместимость которых около 100 миллионов регистровых тонн. По правилам этого классификационного общества, каждое торговое судно, занесенное в его регистр, подлежит периодическому сурвейерскому осмотру, а также осмотру после каждого ремонта из-за износа или повреждений.

Комитет «Регистра Ллойда» расположился в центре Лондона. Он занимает огромный комплекс зданий, сочетающий старинные и современные строения: дом № 71 по улице Фенчерч-стрит и особняки Халдон-хауз и Коронейшн-хауз, расположенные на углу Ллойдз-авеню и Фенчерч-стрит. Этот комплекс был торжественно открыт в июне 1972 года английской королевой Елизаветой II. На каждом этаже — конференц-залы, служебные кабинеты и кафетерии для служащих. Расположенная в подвале столовая одновременно служит кинозалом. Все рабочие помещения оборудованы системой кондиционирования и самыми совершенными приспособлениями и средствами делопроизводства. Общество построило техническую лабораторию и электронно-вычислительный центр.

ДВОРЕЦ НА ЛАЙМ-СТРИТ

Говорят, что два переезда на новую квартиру равносильны пожару. За свою историю «Ллойд» пришлось пережить один пожар и переселиться в восьмую по счету квартиру.

Спустя шесть лет после пожара в 1838 году, когда Королевская биржа была восстановлена, «юлианы» вернулись в ее здание. Но с годами корпорация росла, расширялся круг ее деятельности, увеличивалось и число служащих. Помещение, которое занимал «Ллойд», снова оказалось мало, и комитет корпорации принял решение строить новое здание. Расположенное в центральной части Лондона, на Лиденхолл-стрит, оно было торжественно открыто в августе 1928 года королем Англии Георгом V. Но не прошло и двух десятков лет, как проблема перенаселения дома снова стала вызывать у членов комитета головную боль. С великим трудом удалось откупить у лондонского Сити землю и старые дома, примыкающие к зданию «Ллойда» на Лиденхолл-стрит и Фенчерч-стрит. 6 ноября 1952 года был заложен новый комплекс зданий «Ллойда», в который полностью входило старое строение на Лиденхолл-стрит.

14 ноября 1957 года состоялось торжественное открытие. Новое здание представляет собой двух- и пятиэтажный комплекс, состоящий из нескольких блоков, один из которых соединяется переходным мостом-коридором на уровне третьего этажа на Лайм-стрит со старым зданием на Лиденхолл-стрит. Внешне этот комплекс зданий, облицованных светло-серым портландским камнем, напоминает крепость. На двух из четырех башен, венчающих углы строения, сделаны барельефы, символизирующие четыре стихии — воздух, воду, огонь и землю.

В здание «Ллойда» можно попасть через один из двух главных вестибюлей со стороны Лайм-стрит и Френчерч-стрит. Главный страховой зал по высоте занимает два этажа, его длина более ста и ширина более сорока метров. По обеим длинным сторонам зала проходит галерея с двумя огромными окнами.

В восточной части комплекса находится капитанская комната с гостиной. Ее название идет от тех времен, когда «Ллойд» находился в Королевской бирже. Когда-то в капитанской комнате велись торги по кораблям. Размеры этой комнаты составляют 25 на 20 метров, и по пло-

щади она больше, нежели вся кофейня Эдварда Ллойда. Сейчас капитанская комната служит рестораном, в ней обычно устраивают банкеты.

Помимо служебных залов, контор синдикатов и множества кабинетов, в здании «Ллойда» есть столовая для членов комитета и аппарата его сотрудников, комнаты отдыха, бары и буфеты, расположенные в подвале под страховым залом.

«Ллойд» располагает самым крупным зданием в Европе, оснащённым системой кондиционирования воздуха. Да, штаб-квартира «Ллойда» поистине великолепна! Это действительно дворец... Очень остроумно о нем высказался несколько лет назад известный в Англии подводный ас и писатель Дэвид Мастерс: «Извлекать белых кроликов из цилиндра — это трюк, который ловкий фокусник на дню может показать несколько раз. Но вот создать из чашки кофе такой мраморный дворец я считаю настоящим чудом, которое случается один раз».

Когда попадаешь во дворец «Ллойда», первое, что бросается в глаза на фоне современной техники делопроизводства, — строгое соблюдение традиций. Неизменными со времен Эдварда Ллойда остались названия должностей служащих корпорации: *underwriter* (подписывающий член), *leader* (лидер), *waiter* (официант), *caller* (глашатай) и пр.

До сих пор все служители корпорации зовутся уэйторами. Они одеты в длинные малиновые мантии с черными бархатными воротниками. Любопытно, что в 1904 году первый лорд Британского адмиралтейства заявил, что он отказывается читать и отвечать на письма, в которых перед подписью стоит слово «уэйтор» (официант). Тогда комитет «Ллойда» возвёл одного из своих «официантов» в ранг секретаря и сообщил Адмиралтейству, что через это лицо будет осуществляться вся переписка.

Помост, с которого раньше в кофейне читали различные сообщения, по традиции до сих пор зовется рострами. Это стоящая на невысоком помосте кафедра, облицованная зеленым мрамором и черным деревом, имеющая подходы с трех сторон. За ней сидит *caller*, одетый в малиновую мантию, который через микрофон сочным баритоном делает необходимые объявления. До того как «Ллойд» перебрался в новое здание, голос этого глашатая звучал в страховом зале почти непрерывно. Обычно над тысячной толпой раздавались такие слова: «Маклера (господина такого-то) господин такой-то просит подойти к

рострам». Сейчас в «Ллоиде» фамилии маклеров не объявляют. Каждый из них имеет свой личный индекс (например, «ах-3» или «ах-17»). Желая совершить какую-либо страховую операцию подходит к рострам и просит глашатая вызвать, предположим, маклера Джона Смита. Сидящий за кафедрой служитель открывает справочник и узнает личный индекс нужного маклера — в зале, на галерее и в других служебных помещениях слышат названный номер. Если Джон Смит свободен, он подходит к рострам и представляется клиенту. Если он занят, допустим, где-нибудь на галерее, в конце зала, или у бокса страховщика заполнением «слипа», или обсуждением условий страховки, он подходит к одному из семидесяти двух специальных телефонных дисков, набирает свой индекс и номер бокса или помещения, где он в данную минуту находится. Тут же на световом табло у глашатая появляются эти данные.

В «Ллоиде» мне говорили, что глашатай помнит имена и индексы почти всех маклеров, а маклеры лично знакомы со всеми страховщиками и знают, кто из них какой синдикат представляет.

Каждый страховой синдикат имеет контору на галерее, но их страховщики все время находятся в главном зале в боксах. Под рукой каждого страховщика всегда телефон и необходимые справочники, регистровые книги и бюллетени. Принятие риска на морские суда и самолеты осуществляется современными «юлианами» в главном страховом зале, а все прочие виды страхования ведутся на галерее.

Традиции в «Ллоиде» всегда соблюдались настолько ревностно, что иной раз дело доходило почти до курьезов. Например, если взять стандартную форму страхового полиса, которым сегодня пользуются страховщики и маклеры, то только чтение формулировок его условий и оговорок вызывает улыбку...

На полях этого полиса неизменно ставятся две латинские буквы — S и G, и самое удивительное, что сейчас в «Ллоиде», пожалуй, никто не сможет точно объяснить, что эти буквы означают. Их значение и смысл с годами оказались утраченными, но по традиции их продолжают ставить на полях каждого страхового полиса.

Смысл этих букв «юлианы» забыли еще в конце прошлого века, и когда нужно было их зачем-то расшифровать, тогдашний председатель «Ллойда» заявил, что это

сокращения латинского выражения «*Solutas Gratia*» («Солутас Грация»). Однако секретарь комитета страховщиков поправил своего председателя, уточнив, что S и G — это сокращение итальянского выражения «*Somma Grande*» («Сомма Гранде»). В 1923 году страховщик, по фамилии Фунд, даже выступал по этому поводу со статьей, в которой пытался доказать, что значение таинственных букв «*Salva Gvardia*» («Сальва Гвардия») — Армия спасения. В 1924 году другой страховщик, по фамилии Фори, опровергнул эту версию, заявив, что S и G — не что иное, как обозначение денег «*Sterling Gold*» («Стерлинг голд»), а спустя четыре года новый председатель «Ллойда» заявил, что, мол, стыдно «юлианам» спорить по пустякам и что смысл этих двух слов «*Ship and Goods*» («Судно и груз»). Хотя в 1950-е годы «тайна» букв в «Ллойде» вызвала настоящую дискуссию, значение их определено точно не было, и до сих пор так, без всякого смысла, по традиции, эти две буквы продолжают ставить на каждом страховом полисе...

Одной из самых интересных достопримечательностей дворца на Лайм-стрит, пожалуй, является «Комната Нельсона». В ней на освещенных стендах, обтянутых крепом и малиновым бархатом, хранятся реликвии великого английского флотоводца: шпаги, ордена, личные вещи и два огромных серебряных блюда, которыми адмирал был награжден «Ллойдом». В течение долгих лет Комитет страховщиков собирал и скупал личные вещи Нельсона, письма и документы, относящиеся к его жизни и деятельности. В комнате Нельсона хранятся также ценности, которые были пожертвованы Патриотическому фонду «Ллойда», созданному в 1803 году в пользу семей погибших и раненных во время военных действий моряков торгового флота. Здесь также представлены дары офицерам британского торгового флота, отличившимся в боях на море, и золотые и серебряные медали, учрежденные корпорацией: «Ллойдовская военная медаль за храбрость на море» и «Ллойдовская медаль за мужество, проявленное при спасении на море людей, судов и грузов».

Первой медалью, но лишь в исключительных случаях, награждаются и сотрудники «Ллойда», оказавшие особую услугу корпорации. Вторую медаль английские моряки торгового флота считают одной из самых почетных наград Великобритании.

ГУСИНЫЕ ПЕРЬЯ И «КРАСНЫЕ КНИГИ»

Каждое утро, кроме нерабочих дней и праздников, к девяти часам к двум главным вестибюлям «Ллойда» спешат около пяти тысяч служащих, чиновников, страховщиков и маклеров. Клерки, в своих традиционных черных котелках и сюртуках, в серых с темными полосками брюках, при «бабочках» и с тросточками-зонтиками, торопливо поднимаются в конторы на третий и четвертый этажи. Страховщики и маклеры, одетые в строгие костюмы темного цвета, оставляют в гардеробе шляпы, трости и зонты. На некоторое время они задерживаются в вестибюле у так называемой «доски жертв», что стоит перед входом в страховой зал. Каждое утро один из уэйторов вывешивает на ней разноцветные листы с подробностями морских и авиационных катастроф, пожаров, наводнений, ограблений и других бедствий, которые могут повлиять на благосостояние и даже изменить судьбу некоторых «юлианов». По издавна заведенной традиции (опять-таки традиции) морские объявления пишутся от руки каллиграфическим почерком: катастрофы и аварии на море — на желтых листах, авиационные катастрофы — на синих (печатно) и все прочие бедствия, которые случились на земле, — на розовых листах (тоже печатно). Нередко в этом вестибюле слышатся тяжелые вздохи, возгласы негодования, проклятья и даже случаются сердечные приступы с летальным исходом. Иногда задают вопрос: «Может ли статья, что однажды «Ллойд» по какой-нибудь причине прогорит и вылетит в трубу?»

На этот вопрос можно смело ответить отрицательно. «Ллойд» едва ли когда-нибудь прогорит. Вылететь в трубу могут лишь его страховщики, принявшие на себя риск в размере своего состояния.

Принцип морского страхования в капиталистической стране с его тонкостями и особенностями очень точно и наглядно дан современным аргентинским писателем Исиоро Сэгусом в его замечательном рассказе «Застрахованное судно». Он пишет: «Мореплавание всегда было опасным занятием, и виной тому не только стихия, но и сами люди. Страховые компании всегда остаются в барыше, потому что размер страховых премий зависит от степени риска и средней величины убытков. Судовладелец получает фрахт, который нередко больше стоимости судна. Грузовладелец также получает возмещение в слу-

чае гибели груза. Страховщик платит в случае гибели судна и за груз и за судно иногда гораздо больше, чем они стоят, но страховые премии, получаемые страховщиками, огромны. Данные статистики подтверждают, что кораблекрушения происходят реже, чем благоприятный исход рейса».

Как бы подчеркивая, что он действительно терпит убытки и выплачивает сполна возмещения, «Ллойд» весьма торжественно и, если так можно выразиться, помпезно обставляет каждую регистрацию погибшего судна. Именно в этой процедуре как нельзя лучше выявляются вековые традиции. А делается это следующим образом.

В центре страхового зала, на специальной конторке, лежит большая книга в черном переплете из свиной кожи. Это «Книга потерь Ллойда». В нее с 1774 года заносятся все застрахованные у «Ллойда» суда, которые погибли. Все записи делаются исключительно гусиными перьями. Говорят, что в «Ллоиде» есть даже должность мастера по заточке перьев, которую до недавнего времени занимал один всемильдесятилетний старец, владевший этим искусством в совершенстве. Клерку «при книге» ежегодно требуется 150 перьев.

Помимо книги погибших кораблей в «Ллоиде» в ходу так называемые «Красные книги». В них гусиным пером заносят суда, которые считаются пропавшими без вести. Это большого формата тома в красных сафьяновых переплетах. В каждом из них около двухсот листов.

Первую «Красную книгу» начали заполнять в 1873 году. Прошло всего два года и два месяца, как все строки ее просторных страниц оказались исписанными названиями бесследно исчезнувших в море судов. В основном это были имена старых деревянных парусников, «плавающих гробов», загруженных сверх допустимой нормы. Потом записями заполнилась вторая, третья, четвертая... четырнадцатая книга.

Если на заполнение первой «Красной книги» потребовалось всего два года и два месяца, то четырнадцатая книга такого же объема заполнялась четверть века. Ее начали 10 июля 1929 года и закончили 22 декабря 1954 года. В эту книгу не заносились суда, пропавшие без вести во время второй мировой войны. Но тем не менее в нее записано 222 судна! Вдумайтесь в это число: за четверть века человечество, достигнув величайших успехов в науке и технике, 222 раза расписалось в

своей беспомощности перед лицом морской стихии. Сейчас заполняют восемнадцатую книгу.

Эксперты по мировым авариям и специалисты-кораблестроители не смогли установить причину гибели этих судов, и никто не знает места, где они погибли...

Перелистывая пожелтевшие от времени страницы «Красных книг», невольно вспоминаешь строчки из «Зеркала морей» Джозефа Конрада: «Никто не возвращается с исчезнувшего корабля, чтобы поведать нам, сколь ужасной была его гибель, сколь неожиданной и мучительной стала предсмертная агония людей. Никто не расскажет, с какими думали, с какими сожалениями, с какими словами на устах они умирали».

Сколько судов погибло за всю историю мореплавания? Сколько их покоится на дне морей и океанов?

На эти вопросы впервые попытались дать ответ американские океанографы Терри и Рехнитцер. В 1964 году они подсчитали по данным мировой статистики, что ежегодные потери судов в середине XIX века составляли около трех тысяч единиц. Начиная с 1902 года до наших дней каждый год в среднем погибало до 398 судов.

Американские ученые, взяв в расчет, что мореходством люди занимаются уже более двух тысяч лет и что ежегодная средняя потеря судов всех стран составляла 500 единиц, получили миллион погибших кораблей. Миллион затонувших кораблей! Это значит, что примерно на каждые сорок квадратных километров дна Мирового океана приходится в среднем одно затонувшее судно.

Большинство этих судов погибло на скалах и подводных рифах близ берега. Многие нашли свою могилу на огромной глубине в океанских просторах. Координаты гибели большинства из них известны страховщикам, морским историкам и охотникам за затонувшими сокровищами.

Но в мировой летописи кораблекрушений есть и краткие записи. Каждая из них начинается примерно так: «Такого-то числа, месяца и года корабль такой-то под командованием капитана такого-то, имея столько-то человек на борту, вышел из порта N». И все... Далее две роковые фразы: «В порт назначения корабль не пришел. Считается пропавшим без вести».

КОГДА ЗВОНИТ КОЛОКОЛ

Если застрахованное у «Ллойда» судно своевременно не приходит в порт назначения и от него по радио не поступает никаких известий, страховщики заносят его в список «Запаздывающие суда». С этого момента «Ллойдс лист» в течение недели публикует название этого судна под рубрикой «Суда, подлежащие расследованию». При чем газета ставит название не прибывшего в срок судна уже после того, как комитет «Ллойда» передал своим агентам на местах, где проходило плавание этого судна, соответствующие запросы и получил от них неутешительные ответы. По истечении недели страховщики ожидают определенный срок, который зависит от района, где проходило плавание, и обстоятельств рейса, с надеждой, что судьба пропавшего судна прояснится. Но когда проходят все реальные сроки для всяких предположений, например, выход из строя судовой радиостанции, изменение капитаном рейсового задания в силу каких-либо причин, вопрос об исчезнувшем судне выносится на обсуждение комитета «Ллойда». Если его члены соглашались во мнении, что рассматриваемое судно следует считать пропавшим без вести, то оно заносится (гусиным пером) в «Красную книгу». Вот тогда-то и звонит колокол...

С этим колоколом, ставшим в Англии уже легендой, связано немало интересных историй и в то же время путаницы. Когда и сколько раз он звонит и вообще почему звонит, знает не всякий. Автор этой книги, до тех пор пока не побывал в здании «Ллойда», был сбит с толку и, точно не зная, сколько ударов соответствует тому или иному событию, одну из глав своей первой книги, в которой описывается страховка судов, назвал «После трех ударов колокола»... Оказывается, этот колокол никогда не звонит и никогда не звонил три раза...

Зато каждый мальчишка в Англии знает, что бронзовый колокол «Ллойда» зовется колоколом «Лютина» (во всяком случае, так его величают «юлианы»). Но что удивительно, на этом колоколе (его вес около 50 килограммов, а диаметр юбки почти 40 сантиметров) вместо «La Lutine» выбиты слова «St. Jean»! Чтобы объяснить эту несуразицу, расскажем историю самого «Лютина».

В одном из залов на галерее здания «Ллойда» стоит красивое деревянное резное кресло. На спинке прибита

медная дощечка с надписью: «Это кресло сделано из деревянного руля фрегата Его Королевского Величества «Ля Лютин», который утром 9 октября 1799 года отплыл с Ярмутского рейда, имея на борту большое количество золота, и погиб той же ночью у острова Влиланд. Все находившиеся на судне люди, кроме одного человека, погибли. Руль был поднят с затонувшего судна в 1859 году, после того как пролежал под водой шестьдесят лет». За этой бесстрастной надписью скрывается драматический эпизод из истории английского мореплавания.

Когда-то этот тридцатидвухпушечный фрегат считался одним из самых красивых и быстроходных судов французского военного флота. В одном из сражений он был захвачен эскадрой английского адмирала Дункана и приведен в Лондон. С этих пор на фрегате стал развеваться британский флаг, и английские моряки стали называть его не «Ля Лютин», а просто «Лютин», опуская французский артикль.

Ранним пасмурным утром 9 октября 1799 года «Лютин» под командованием капитана Ланселота Скиннера снялся с якоря и вышел из Ярмута к берегам континента. Спустя 18 часов, когда корабль находился у входа в залив Зейдер-Зе, начался сильный шторм. Стараясь избежать грозившей судну опасности быть выброшенным на прибрежные отмели голландского берега, капитан Скиннер решил штормовать в открытом море. Но все попытки отойти от берега были напрасны — поворот не удался, и фрегат сел на мель между островами Тершеллинг и Влиланд. Северо-восточный шторм ураганной силы опрокинул судно, и оно затонуло на небольшой глубине. Из двухсот человек экипажа до берега добрался один раненый матрос, который умер на пути в Англию.

Сообщение об этом кораблекрушении произвело в Англии сенсацию. Ведь «Лютин» вез в Гамбург золото — собственность группы лондонских купцов. Золотые гиней, пиастры, луидоры и слитки из благородного металла оценивались в 1 миллион 175 тысяч фунтов стерлингов!

Гибель такого фрегата — тяжелый удар для страховщиков «Ллойда». Вскоре им пришлось выплатить страховое возмещение 900 тысяч фунтов стерлингов.

Пока в Англии обсуждались планы подъема сокровищ с погибшего фрегата, слухи о затонувшем кладе распространились вдоль всего побережья Голландии. Воспользовавшись тем, что Англия и Голландия находятся в со-

стоянии войны, последняя объявила «Лютин» своей собственностью.

Во время сильных отлигов борт судна был виден над водой, и проникнуть в его трюм не представляло особенного труда. Полтора года местные жители и рыбаки Зейдер-Зе собирали «золотой урожай». Поощряя золотодобытчиков, правительство Голландии разрешило им оставлять у себя треть найденных сокровищ.

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

Но с каждым месяцем проникать в этот золотой кладезь становилось все труднее: «Лютин» оседал в мягкий грунт, а сильное течение непрерывно заносило его корпус песком. Вскоре жители островов Тершеллинг и Влиланд перестали искать здесь золото.

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

В 1859 году, кроме золотых монет и слитков, были найдены судовой колокол «Лютина» и руль. Страховщики «Ллойда» решили увековечить память фрегата: из досок дубового руля сделали стол и кресло для председателя общества. Но оно получилось такое неудобное, что ни один председатель «Ллойда» не смог на нем сидеть... Позже, в 1896 году, колокол, долгое время стоявший под столом, подвесили в центральном зале. С этого момента в главном зале «Ллойда» появилась весьма оригинальная традиция: бой колокола «Лютина».

Почему же на колоколе «Лютина» стоит название другого корабля? Сотрудники «Ллойда» объясняют это тем, что или колокол на злополучный фрегат повесили взамен утерянного, или сам фрегат, который сначала называли «St. Jean», переименовали в «La Lutine». Известно, что корабль стоял на стапеле шесть лет, и его название вполне могли изменить, тем более что «La Lutine», в

переводе с французского «эльф» или «домовой», было у французских моряков очень популярным: с 1793 по 1806 год это название носили четыре военных корабля. Оно оказалось несчастливим: все четыре корабля попали в руки англичан.

С количеством ударов этого колокола, который все же именуется колоколом «Лютина», страховщики «Ллойда» порешили так: два удара — хорошие вести, один удар — плохие вести или важное объявление.

Например, если застрахованное у «Ллойда» судно было занесено в список «Запаздывающие суда» и его название опубликовано в газетной рубрике «Суда, подлежащие расследованию» и вдруг оно нашлось и благополучно плавает, то колокол звонит два раза. При этом глашатай торжественным голосом объявляет новость. Такими же двумя ударами колокола «Ллойд» отмечает важные события в своей жизни, например посещение штаб-квартиры «Ллойда» королевой или первым лордом Адмиралтейства.

Когда в «Красной книге» сделана запись о пропавшем без вести корабле, глашатай на черно-зеленых рострах ударяет один раз в колокол «Лютина» и объявляет примерно следующее: «Господа, внимание! Теплоход такой-то, регистровой вместимостью столько-то тонн, принадлежавший фирме такой-то и застрахованный у нас, следуя из такого-то порта, не прибыл в место своего назначения. С сегодняшнего дня это судно считается пропавшим без вести».

Услышав это сообщение, страховщики, поставившие в свое время инициалы на «слипе», вздыхают, а может быть, чертыхаются и начинают готовить документы к выплате судовладельцу страхового возмещения. По правилам «Ллойда», возмещение выплачивается спустя две недели после удара колокола «Лютина».

Один удар колокола «Лютина» раздается в «Ллоиде» довольно редко, не более пяти-шести раз в году. Хотя сведения об авариях и катастрофах судов, которые застрахованы у «Ллойда», поступают в его штаб-квартиру десятками и сотнями каждый день, колокол безмолвствует. Автор во время посещения «Ллойда» спросил глашатая: «Почему вы не ударяете в колокол «Лютина» каждый раз, когда в море погибают суда ваших клиентов?» — «В таком случае в этом зале целый день стоял бы похоронный звон, и это сильно нервировало бы наших работников: ведь каждый из них думал бы, что по-

гибло его судно...» — прозвучали в ответ слова, произнесенные с чудесной дикцией. Оказывается, те, кого это касается, узнают об авариях и случаях гибели «своих» судов не со слов глашатая, а из радиogramм, причем весьма быстро, в течение часа с момента происшествия.

Но бывают исключения из правил и у «Ллойда»: иной раз один удар колокола «Лютин» раздастся в зале перед тем, как делается объявление о полной гибели какого-нибудь особого, очень большого судна, например «Берге Истра», или о катастрофе, унесшей много человеческих жизней, как 14 апреля 1912 года, когда погиб «Титаник».

Заносы исчезнувшие в безбрежных просторах океана суда в «Красные книги», страховщики «Ллойда» за сто с лишним лет ошиблись только один раз, во всех остальных случаях их утверждение — «считаются пропавшими без вести» — оказалось точным.

Теперь расскажем о некоторых случаях исчезновения застрахованных у «Ллойда» судов, судьба которых до сих пор остается тайной океана.

16 марта 1928 года английский теплоход «Азиатский принц», принадлежавший фирме «Рио Кэп лайн», приняв генгруз и имея на борту 48 членов экипажа, вышел из Лос-Анджелеса на Йокогаму.

6 апреля 1928 года на внешнем рейде Йокогамы отдал якоря английский пароход «Сити оф Истберн». Его капитан сделал японским властям заявление, что во время плавания в Тихом океане при ненастной погоде севернее Гавайских островов его радист принял SOS, который передал английский танкер «Бритиш Хассар», и что, поскольку в сообщении не были указаны координаты, он не изменил своего курса для оказания помощи.

Оказалось, что этот же SOS 26 марта 1928 года был принят несколькими береговыми японскими радиостанциями и пароходами «Ниагара» и «Венчура». Это говорило о том, что гибнущий танкер находился примерно в 400 милях к юго-западу от Гаваев. Несмотря на столь приблизительные координаты, с американской военно-морской базы Пирл-Харборе вышли эсминцы «Барнус» и «Ладлоу». Разбив участок океана на квадраты, они в течение десяти дней вели тщательные поиски. Но ни эсминцы, ни посланные в океан гидросамолеты танкера не нашли. Решили, что он переломился во время шторма и затонул.

К немалому изумлению американских моряков, в

Пирл-Харбор пришло сообщение из Лондона о том, что разыскиваемый ими танкер благополучно стоит в иранском порту Абадан на реке Шатт-эль-араб в Персидском заливе и что в апреле он никак не мог оказаться в Тихом океане. Вскоре выяснилось, что вышедший из Лос-Анджелеса 16 марта 1928 года теплоход «Азиатский принц» в Йокогаму не пришел и ллойдовские агенты не застали его ни в одном из азиатских портов, не вернувшись он и в Америку.

По всей вероятности, SOS был передан с «Азиатского принца». Дело в том, что радиопозывные этих двух судов были очень похожи: «Бритиш Хассара» — GTVR, а «Азиатского принца» — GTVP: по азбуке Морзе буква P обозначается .---., а буква R .-. . Поскольку все принявшие этот SOS радисты сообщили, что, по их мнению, радиосообщение в районе Гаваев 26 марта было передано непрофессиональным радистом, медленно и с перерывами, не исключено, что он мог перепутать буквы.

Дело с исчезновением теплохода начинало принимать характер сенсации, о нем заговорила пресса. Ведь это был совсем еще новый теплоход вместимостью 6 734 регистровых тонны, построенный в Гамбурге по специальному заказу англичан, в соответствии с требованиями высшего класса «Регистра Ллойда». За два года плавания, до последнего злополучного рейса, судно показало исключительные мореходные качества. Его капитан Дункан считался одним из опытнейших судоводителей компаний.

Потом стало известно, что в тот день, когда «Ниагара» и «Венчура» приняли загадочный SOS в районе Гавайских островов, где на восьмой день своего плавания должен был находиться «Азиатский принц», не бушевало никакого шторма. Но судно исчезло. 23 мая 1928 года колокол «Лютина» ударил один раз, и через две недели фирма «Рио Кэп лайн» получила 180 тысяч фунтов стерлингов — сумму, на которую «Ллойд» принял риск.

Спустя три месяца после исчезновения теплохода грузовладелец заявил, что на борту «Азиатского принца» находились слитки золота, оценивавшиеся в 260 тысяч фунтов стерлингов. Эту новость пресса подала по-разному. Одни газеты сообщали, что еще в порту на борт судна тайно проникли американские гангстеры. Перебив команду, они встретили в условленном месте шхуну своих сообщников. На нее бандиты якобы перегрузили золото, а «Азиатского принца» пустили ко дну. Другие га-

зеты обвиняли китайцев, которые были в составе экипажа. Якобы они, узнав о ценном грузе, убили офицеров и привели теплоход в один из индийских портов, где скрылись с золотом.

До сих пор на страницах английской морской печати появляются новые версии, «проливающие свет» на исчезновение «Азиатского принца». Пишут и о дрейфовавшей в Тихом океане mine времен русско-японской войны, на которой подорвался теплоход, и даже... о вероятном падении метеорита в судно. Судьба теплохода и его 48 моряков остается все еще не разгаданной тайной Тихого океана.

Вечером 18 октября 1935 года радисты многих судов, находившихся в Северной Атлантике, приняли срочное сообщение: «58° нордовой, 18° и 30' востовой... Застигнуты сильным штормом. Просим сообщить координаты ближайших к нам судов...» Радиограмму передавал английский пароход «Вардалия», который шел из Англии в Америку.

На следующее утро судовые радисты слышали непрерывную ритмичную трель: три точки... три тире... три точки... Сообщая свои координаты, капитан «Вардалии» просил немедленной помощи. В радиограмме, переданной вслед за сигналом бедствия, говорилось о сильном крене. Последняя фраза была: «Пытаемся покинуть судно». Затем в эфире наступило молчание. Спустя два часа к месту бедствия подоспело несколько кораблей, но океан был пуст.

Поиски не дали результатов — судно длиной 125 метров исчезло. До сих пор тайна его гибели не раскрыта. Некоторые морские специалисты утверждают, что причиной катастрофы стали коровы («Вардалия» была приспособлена для перевозки скота). Обезумевшие от качки животные не могли держаться на ногах и, переместившись на один борт, сильно накренили судно, что привело «Вардалию» к гибели.

Исчезновение западногерманского теплохода «Мелани Шульте» вызвало в свое время в морских кругах Европы и Америки немалую сенсацию. Новое судно, оборудованное по последнему слову техники, два раза пересекло Атлантику. Выдержав несколько сильных штормов близ Ньюфаундленда, корабль показал высокие мореходные качества. Но не прошло и двух месяцев со дня спуска теплохода на воду, как стало известно, что он не пришел в порт назначения.

Приняв 17 декабря 1952 года в норвежском порту Нарвик около 10 тысяч тонн железной руды, теплоход вышел к берегам США. Курс был проложен на американский порт Мобил. Капитан сообщил 21 декабря, что погода не благоприятствует плаванию. У судовладельцев это не вызвало удивления: они знали нрав зимней Северной Атлантики. Прошло пять дней, а от капитана Генриха Родэ не пришло никаких известий.

Беспокойство сменилось опасением. Начались поиски. Все тщетно! Теплоход не прибыл ни в один из портов Северной Америки. Не вернулся он и в Норвегию... Вскоре у западного побережья Шотландии обнаружили спасательный круг с надписью «Мелани Шульте» — «Эмден» (порт приписки). Спустя некоторое время на берег одного из Гебридских островов море выбросило две деревянные люковые крышки. Потом в море нашли деревянные обломки судовой радиорубки.

Что привело теплоход к гибели? Комиссия экспертов не могла назвать причину катастрофы. Остается только предполагать: дрейфующая мина или мгновенная потеря остойчивости в результате перемещения руды в трюмах.

Аргентинский пароход «Генерал Сан-Мартин» принимал более 10 тысяч тонн груза. Покинув 28 августа 1954 года Буэнос-Айрес, судно отправилось в чилийский порт Сан-Антонио. По пути капитан зашел в Байя-Бланку.

Долго и напрасно ждали «Генерала Сан-Мартина» в порту назначения. Причем ни один из кораблей, находившихся в водах, где проходило плавание аргентинского судна, не принял никаких сигналов бедствия. Последним, кто видел 12 сентября пароход, был лоцман, который провел его через опасный Магелланов пролив.

Когда прошли все сроки ожидания, правительство Аргентины послало на поиски «Генерала Сан-Мартина» военные корабли и самолеты. Вскоре у мыса Рапер обнаружили огромное пятно разлившейся на поверхности моря нефти и плавающие обломки. Однако эксперты не могли утверждать, что пятно является всплывшим топливом, а обломки — частями надстройки именно с исчезнувшего парохода.

С 27 октября 1954 года «Генерал Сан-Мартин» стал официально числиться пропавшим без вести. Его огромный стальной корпус длиной в 147 метров еще не найден.

Но случается, что пропавшие без вести суда случайно

обнаруживают на дне моря спустя многие годы. Вот один пример.

Последним видел «Ионгалу» смотритель маяка на острове Дент. Это было 22 марта 1911 года, вскоре после того, как пароход вышел из австралийского порта Маккей в Таунсвилл. Потом судно бесследно исчезло.

Почти полвека судьба парохода и 120 находившихся на его борту человек оставалась загадкой.

Власти австралийского штата Куинсленд объявили: «Любой, кто раскроет тайну «Ионгалы», получит тысячу фунтов стерлингов награды». За наградой пришли через... 48 лет.

В конце 1958 года живущий в Австралии немецкий эмигрант Георг Конрат, занимаясь подводной охотой у мыса Боулинг Грин, близ Таунсвилла, обнаружил на глубине 35 метров два затонувших парохода. С одного из них он поднял судовой сейф. Ценностей в нем не оказалось, а пачка документов превратилась в белую студенистую массу. Снимок находки опубликовали австралийские газеты. Фото заинтересовало представителя английской фирмы «Замки и сейфы Чаба и сына». Номер и снимок сейфа он послал в лондонскую контору своей фирмы. Через неделю в Таунсвилл пришел ответ: «Сейф за номером 49825 был изготовлен нами в мае 1903 года по заказу фирмы «Армстронг» для парохода «Ионгала».

Так установили факт и место гибели парохода. После осмотра обнаруженных судов водолазами специалисты пришли к выводу: оба парохода затонули в результате столкновения.

Тайна «Ионгалы», столь долго занимавшая воображение австралийцев и «Ллойда», была раскрыта.

ГДЕ «РУСАЛКА»?

В середине сентября 1893 года Россию облетела скорбная весть: в волнах Финского залива при переходе из Ревеля (Таллина) в Гельсингфорс (Хельсинки) исчез броненосец береговой обороны «Русалка» со всем экипажем в 177 человек.

Что это был за корабль и почему он исчез? Его история вкратце такова.

Запоздав со строительством парового флота, Россия оказалась после Крымской войны 1853—1856 годов почти беззащитной на своих морских границах. Парижский мирный договор 1856 года лишил нашу империю права содержать военный флот на Черном море, за исключением мелких боевых единиц. Балтийский же флот, основу которого составляли преимущественно парусные линейные корабли, утратил свое боевое значение.

Считая недопустимой утрату Россией престижа мировой державы, царское правительство определило в 1857 году, каким должен быть состав флота. Но недостающие корабли можно было построить лишь не менее чем за двадцать лет из-за тяжелого экономического положения в стране. Существовавший винтовой деревянный флот уже не мог обеспечить интересы России на море. Это побудило правительство поставить вопрос о немедленном строительстве броненосных кораблей. Было решено до создания соответствующей промышленной базы ограничиться созданием на Балтике оборонительного флота из небольшого числа броненосцев.

Год 1886-й — начало строительства русского броненосного флота. В этом году с большими трудностями была построена канонерская лодка «Опыт», через год приступили к строительству российского броненосца «Первенец» в Англии. Корабли этого типа называли в то время броненосными батареями. Для участия в строительстве в Англию были посланы русские инженеры и мастера. Позже на Галерном острове в Петербурге начали строить второй корабль этого же типа «Не тронь меня», потом третий броненосец — батарею «Кремль».

В 1863 году была разработана так называемая «мониторная» кораблестроительная программа, предусматривающая постройку одиннадцати «мониторов», из них десять однобашенных и один двухбашенный. В конце 1864 года утвердили новую кораблестроительную программу. Она предусматривала строительство шести броненосных фрегатов и двух броненосных двухбашенных лодок — «Русалка» и «Чародейка».

«Русалку» начали строить в Петербурге на верфи Галерного острова в 1866 году. Спуск на воду состоялся 31 августа 1867 года, а в строй лодка вступила в 1868 году. С 1 февраля 1892 года она стала числиться броненосцем береговой обороны.

Водоизмещение «Русалки» составляло 1871 тонну, длина — 62,9 метра, ширина — 12,8 метра, осадка —

3,3 метра. Паровая машина этого корабля мощностью в 705 лошадиных сил обеспечивала скорость до 9 узлов. На броненосце были две вращающиеся артиллерийские башни с четырьмя пушками калибра 299 миллиметров и, кроме того, четыре скорострельные пушки. Толщина брони на корабле достигала 115 миллиметров. Экипаж состоял из 178 человек. «Русалка» относилась к кораблям «мониторного» типа.

К «мониторам» относится один из старейших классов бронированных кораблей. Название это происходит от латинского «Monitor» — буквально надзирающий. Первый «Монитор» успешно участвовал в известной битве первых военных кораблей с броней на Хэмптонском рейде в штате Вирджиния 9 марта 1862 года во время гражданской войны между Севером и Югом в Америке.

На «Мониторе», построенном по чертежам Джона Эриксона, имелась вращающаяся бронированная орудийная башня — первая в своем роде в военном судостроении. «Монитор» имел осадку 3,2 метра и такой низкий надводный борт, что во время плавания его палуба находилась почти на уровне поверхности моря.

31 декабря 1862 года, через десять месяцев после исторической битвы, «Монитор» пошел ко дну. Он затонул во время шторма в 15 милях от мыса Гаттерас у штата Северная Каролина. С кораблем погибло 11 человек команды. Остальных удалось спасти.

У «Русалки», спущенной на воду через пять с половиной лет, легко заметить некоторые общие черты с «Монитором». Оба корабля были очень низкими. Высота надводного борта «Русалки» составляла лишь 76 сантиметров. Оба имели почти одинаковую осадку и ширину.

В 1896 году на «Русалке» служил молодой мичман Степан Осипович Макаров, впоследствии вице-адмирал, известный русский флотоводец, кораблестроитель, ученый. Двадцатилетний мичман уже тогда считался опытным моряком — он служил на одиннадцати различных кораблях и провел в море 1970 дней. Макаров плавал на броненосной лодке «Русалка» всю летнюю кампанию 1869 года под командованием капитана 2-го ранга М. П. Шварца в составе броненосной эскадры под флагом вице-адмирала Г. И. Бутакова.

В конце кампании «Русалка» потерпела аварию, которая едва не кончилась гибелью корабля, но имела большое значение во всей последующей карьере Макарова. Следуя шхерами в отряде «мониторов», «Русалка» на од-

ном из крутых поворотов коснулась правым бортом подводного камня. Удар был так незначителен, что командир, как и все находившиеся рядом офицеры, были уверены, что корабль не получил никакого повреждения. Однако когда вскрыли горловину люка в носовом отсеке, вода стала поступать в трюм. Работа ручных помп и брандспойтов не помогла: течь давала более пятидесяти ведер в минуту. К счастью, берег был близок, и «Русалку» удалось посадить носом на мель. Позже водолазы заделали пробоину.

Изучив причины аварии «Русалки», а также и других кораблей, С. О. Макаров опубликовал в 1870 году в «Морском сборнике» (№ 3, 5 и 6) свою работу «Броненосная лодка «Русалка». Исследование плавучести лодки и средства, предлагаемые для усиления этого качества».

Будущий адмирал предложил ряд средств на случай, если корабль получит пробоину в подводной части корпуса. Среди важнейших он назвал пластыри из шпигованной парусины, которые, по его мнению, должны всегда быть под рукой на корабле. Он также предложил построить систему труб, при помощи которой вода из каждого отсека могла быть выкачана машинными помпами, и снабдить все отсеки судна водомерными трубками. Фактически Макаров впервые в истории морской науки дал определение непотопляемости корабля.

Летом 1893 года учебно-артиллерийский отряд военных кораблей под командованием контр-адмирала Бурачека базировался на Ревель. В состав отряда входили: флагманский корабль броненосная батарея «Первенец», броненосная батарея «Кремль», броненосец «Русалка» и канонерская лодка «Туча». После окончания летней программы стрельб отряд должен был вернуться в Кронштадт. Бурачек дал указание броненосцу «Русалка» и канонерской лодке «Туча» идти совместно в Гельсингфорс, а оттуда через шхеры в Биоркэ, где дожидаться прихода оставшихся в Ревеле кораблей отряда. Биоркэ находился на северо-восточном берегу Финского залива, в 40 километрах от Выборга. Теперь это город Приморск Выборгского района Ленинградской области.

Бурачек поручил командиру «Тучи», капитану 2-го ранга Лушкову, переговорить и условиться относительно совместного плавания с находившимся на берегу по болезни командиром «Русалки», капитаном 2-го ранга Виктором Христиановичем Иенишем.

Военно-морской суд, разбиравший в январе 1894 года

«Дело о гибели броненосца береговой обороны «Русалка», признал командовавшего учебно-артиллерийским отрядом контр-адмирала Бурачека виновным в том, что все распоряжения по совместному плаванию броненосца «Русалка» и канлодки «Туча» он сделал не лично, а через своего флаг-капитана, и не принял никаких мер, чтобы лично убедиться, насколько серьезна болезнь Иениша.

Контр-адмирал Бурачек, выслушав доклад о договоренности совместного плавания между командиром «Русалки» и «Тучи», 6 сентября дал Иенишу следующее предписание: «Если погода будет благоприятная, завтра утром, по возможности раньше, совместно с лодкой «Туча» сняться с якоря и идти соединенно шхерами в Биоркэ, где и ожидать прихода всего отряда. Но если состояние вашего здоровья вам не позволит идти завтра, то предлагаю передать это предписание старшему офицеру капитану 2-го ранга Протопопову, которому предписываю вступить на время вашей болезни в командование броненосцем и идти по назначению».

Вечером 6 сентября Бурачек сигналом с флагманского корабля приказал броненосцу «Русалка» и лодке «Туча» приготовиться к походу к семи тридцати утра. На другой день рано утром адмирал Бурачек подошел на вельботе к обоим кораблям, чтобы выяснить их готовность к походу. Оказалось, что «Русалка» готова, но ее командир еще не прибыл с берега, а на «Туче» командир находился на месте, но еще не подняты пары. Контр-адмирал не дождался приезда Иениша и не удостоверился, позволяет ли его состояние здоровья выйти в море. Решение отложить поход не возникало. Бурачек сошел на берег, не дав никаких новых указаний флаг-капитану.

Следственная комиссия в своем окончательном выводе отнесла погодные условия к основным причинам гибели броненосца. Свое мнение она изложила следующим образом: «Комиссия пришла к заключению, что судно это обладало такими конструктивными особенностями, которые совместно с долго прослужившим корпусом должны были вызвать большую осторожность в выборе погоды и времени для отправления через залив в осеннее время».

С полночи 7 сентября барометр колебался, и сила южного ветра в 7 часов утра была обозначена на судах тремя баллами; в 9 часов утра на броненосце «Первенец» сила ветра равнялась 3—4 баллам, а на лодке «Туча» — 4 баллам. На Ревельштейнском маяке сила ветра обозначалась: в 7 часов — 3 балла, в 8 часов — 6 бал-

лов, в 9 часов — 7 баллов и в 10 часов — 9 баллов... Время для подъема якоря было выбрано слишком позднее: в Финском заливе перемена погоды в большинстве случаев происходит около полудня. Следовательно, надежнее всего было сняться с рассветом, причем, идя даже со скоростью 6 узлов, корабли могли быть на месте к полудню или к одному часу пополудни. На самом же деле броненосец и лодка не были готовы к походу даже к семи тридцати... и снялись только в восемь тридцать. Барометр колебался, следовательно, нужно было непременно ожидать перемены погоды... Командир погибшего броненосца капитан 2-го ранга Иениш по мере удаления из-под прикрытия берега сам должен был взвесить условия предстоящего перехода и как лицо, ответственное за корабль и его экипаж, должен был вернуться на Ревельский рейд. Комиссия пришла к выводу, что основные причины гибели броненосца береговой обороны «Русалка» заключались: 1) в недостаточно правильной оценке обстоятельств погоды в утро минувшего 7 сентября; 2) в позднем выходе броненосца с Ревельского рейда и 3) в нерешительности или неуместном риске покойного капитана 2-го ранга Иениша, побудившем его продолжать идти в море, несмотря на невозможные для того условия.

Как же на самом деле проходило совместное плавание «Русалки» и «Тучи»? На вопрос обвинителей, что такое совместное плавание, контр-адмирал Скрыдлов пояснил: «Идти совместно значило следовать на таком расстоянии друг от друга, чтобы в самый густой туман мог быть услышен с мателота сигнал, сыгранный на рожке. Это правило, хотя и относится еще к парусному плаванию, ясно указывает, какое расстояние надо соблюдать при совместном следовании». Скрыдлов считал, что расстояние между «Русалкой» и «Тучей» не должно было превышать 2—3 кабельтовых (370—550 метров).

«Туча» вышла из Ревельской гавани в 8 часов 30 минут, имея скорость хода около 6 узлов. Спустя десять минут двинулась и «Русалка», причем ее скорость не превышала двух узлов в связи с длительной уборкой якоря, которая могла проводиться только на самом малом ходу.

Таким образом, к девяти часам утра «Русалка» прошла не более одной мили. Уже на рейде расстояние между ней и «Тучей» доходило до полутора миль. В девять часов утра «Туча», пользуясь попутным ветром, поставила паруса, и ход ее сразу увеличился до 8 узлов.

Ее командир, капитан 2-го ранга Лушков, хорошо знал, что корабли типа «Русалка» при большой волне должны задраивать люки, а при этом доступ воздуха к топкам уменьшается и давление пара падает. Кроме того, «Русалка» шла с попутной волной и сильно рыскала, поэтому требовалось переключивать руль с борта на борт, что также замедляло ход.

На суде Лушков говорил, что он не предпринимал ничего для сближения с «Русалкой», так как все время ожидал сигнала от Иениша как старшего. Обвинители на суде говорили: «Спрашивается, какого же сигнала он ждал? Ведь «Русалка» и «Туча» получили одинаковое приказание идти соединенно...»

Оставалось непонятным и то, почему в начале плавания от командира «Русалки» как старшего не последовало сигнала для «Тучи» — придерживаться правил совместного плавания, то есть сбавить ход.

Около 10 часов ветер в Финском заливе достиг почти 9 баллов. Барометр продолжал падать, и можно было ожидать еще худшего. К 11 часам при прохождении траверза Ревельштейнского плавмаяка расстояние между кораблями составляло почти четыре мили. Это подтверждается записью в вахтенном журнале плавмаяка, согласно которой «Русалка» прошла маяк полчаса спустя после «Тучи». Со слов Лушкова на суде, он несколько замедлил ход своего корабля, так как в опустившемся тумане невозможно было различить сигналы с «Русалки».

В 11 часов 40 минут туман усилился настолько, что «Русалка» совершенно скрылась из виду. С тех пор ее никто больше не видел... Это случилось тогда, когда «Туча» считала себя отдаленной от Ревельштейнского маяка по курсу на 10 миль, а «Русалка» находилась от него примерно в 6 милях.

Лушков решил, не ожидая броненосца, продолжать плавание отдельно. Он считал опасным для «Тучи» при таком волнении идти медленнее. Пытаясь оправдать свои действия, Лушков выступил в газете «Новое время» от 29 сентября 1893 года: «Предоставленный самому себе, я не думал больше о возвращении; при усиливавшемся ветре и волнении машина лодки «Туча» не могла бы уже выгрести, да и лодка подверглась опасности быть залитой. Уменьшить ход и ждать броненосец «Русалка» оказалось также рискованным: с уменьшением хода попутное волнение начало бить в корму, и я легко мог потерять руль... «Туча» взлетела на вершину волны, нос

или корма ее по очереди поднимались кверху и потом стремглав как бы летели в пропасть. Одним словом, было такое состояние моря, при котором ни один командир, если у него часть команды упадет за борт, даже не подумает спасти ее, чтобы не увеличивать число и так уже погибших людей. Чувствуя себя совершенно бессильным при подобных условиях быть чем-нибудь полезным для броненосца «Русалка», я решил дать полный ход машине и все внимание обратил исключительно на сохранение вверенной мне лодки и сохранение ста человек команды».

В 12 часов 40 минут «Туча» прошла Эрансгрудский плавучий маяк, что находился примерно в двух третях пути от Ревеля. После этого она взяла курс на Грохара — маяк на скалистом островке на подходе к Гельсингфору и, миновав его в 1 час 50 минут, в 3 часа дня бросила якорь на рейде.

7 сентября 1893 года Лушков отправил телеграмму в Ревель командующему отрядом контр-адмиралу Бурачеку о благополучном прибытии лодки «Туча» в Гельсингфорс. При этом он ни словом не обмолвился о «Русалке». По морскому уставу Лушков обязан был немедленно донести контр-адмиралу, что он не исполнил его приказания и прибыл в Гельсингфорс без «Русалки». Бурачек, получив эту телеграмму, не принял никаких мер, чтобы узнать, где находится «Русалка» и почему Лушков не исполнил его предписания идти совместно с броненосцем.

Прибыв к финскому берегу, командир «Тучи» не явился к командиру порта. Лишь на следующий день, то есть 8 сентября, Лушков направил ему с матросом строевой рапорт, но и в нем он не упомянул о «Русалке». Ему следовало немедленно явиться к командиру порта не только для формального исполнения предписания морского устава, но и для того, чтобы доложить, что он в море расстался с «Русалкой». В этом случае начальство Свеаборгского порта приняло бы меры для розыска, а может быть, и оказания помощи броненосцу.

В 7 часов утра 9 сентября контр-адмирал Бурачек прибыл в Биоркэ. Здесь никто ничего не знал ни о «Русалке», ни о «Туче», хотя они при нормальных условиях должны были уже прибыть туда. Лушков вышел на «Туче» из Гельсингфорса 9 сентября в 5 часов 30 минут, чтобы шхерами следовать в Биоркэ. Прибыв в Рочернсалъм, он направил третью телеграмму Бурачеку, в которой запрашивал, идти ли ему в Биоркэ или

ждать «Русалку». Эту телеграмму адресату доставили лишь 10 сентября утром. После ее получения, когда возникли серьезные опасения за судьбу «Русалки», контр-адмиралу следовало сразу телеграфировать об этом высшим военном-морским властям, но он этого почему-то не сделал...

Первые сведения о «Русалке» были получены в Свеа-боргском порту поздно вечером 9 сентября от гельсингфорсского полицмейстера. Он сообщал, что на одном из островов Кремаре выбросило шлюпку с трупом военного матроса, а на острове Сандхамн нашли несколько разбитых шлюпок и деревянные обломки. Таким образом, морское министерство России узнало о потере «Русалки» лишь 10 сентября, то есть на третий день после ее гибели.

Суд признал Лушкова виновным в том, что он, потев при проходе Ревельштейнского плазмаяка из виду броненосец «Русалка», пренебрегая предписанием командующего отрядом, не предпринял никаких попыток снова быть на виду у броненосца и, вместо того чтобы подождать его, продолжал свой путь.

Розыски места гибели «Русалки» начались 10 сентября 1893 года и велись все время, за исключением тех дней, когда из-за сильных ветров не представлялось возможным выходить в море. Поиски продолжались до 16 октября, то есть 37 дней. Работы приостановили в связи с наступившими заморозками и зимними штормами. В розысках участвовало 15 судов, отправленных из Гельсингфорса, Кронштадта и Ревеля. Поисковым судам не удалось определить место гибели броненосца, но в море были найдены и выловлены, а также доставлены жителями прибрежных мест и островов различные предметы с погибшего корабля, в том числе его спасательные шлюпки. У всех обнаруженных шлюпок уключины не были вставлены в гнезда. В шлюпке, найденной на острове Кремаре, под кормовой банкой обнаружили труп матроса. Вскрытие показало, что он умер не более трех дней назад, то есть 7 сентября. Смерть наступила в результате сильных травм головы, шеи и груди. Полагали, что, находясь в бессознательном состоянии, он захлебнулся уже после получения травм. Удалось установить, что это был матрос 2-й статьи Иван Прунский. Ему устроили торжественные похороны. За гробом погибшего шли морские офицеры, светские дамы, отряды матросов и солдат. На всем пути от госпиталя в Гельсингфорсе до

русского кладбища звучала траурная музыка в исполнении оркестра.

К наступлению зимы 1893 года в Финском заливе были найдены принадлежавшие «Русалке» весла, спасательные круги, ящик для хранения линя ракетного линеймета, матросские подвесные койки, белье, бескозырка с надписью на ленточке «Русалка», ящик из-под запасного компаса, две деревянные крышки от башенных горловин, детали разбитой верхней ходовой рубки и множество деревянных обломков.

Морское министерство России возобновило поиск «Русалки» в начале лета 1894 года. К этому времени оно получило не мало предложений, как быстрее отыскать пропавший броненосец. Среди них имелись курьезные и даже фантастические проекты, например, вооружить тралями Балтийский флот и протралить весь залив между Ревелем и Гельсингфорсом. Был предложен способ искать «Русалку» с помощью магнитной стрелки в зимнее время, когда залив покроется льдом, мол, чем ближе к броненосцу, тем стрелка будет принимать все более вертикальное положение. Предлагалось даже производить химический анализ морской воды с помощью особой бутылки, открывающейся на морском дне. Автор этой идеи предлагал брать воду в различных местах залива и производить анализ на присутствие в ней железа, полагая, что ржавчина от броненосца разойдется в воде и даст возможность узнать место его гибели.

В июне 1894 года для поиска «Русалки» использовали воздушные шары, которые буксировала винтовая шхуна «Самоед». Однако и они не помогли. 15 августа был получен приказ прекратить поиски и убрать вехи, расставленные в заливе.

В 12 часов полудня 4 октября 1894 года на Русском рынке в Ревеле состоялась торжественная панихида по морякам, погибшим на «Русалке».

Теперь несколько слов о том, как могла произойти эта катастрофа. Эксперты следственной комиссии сделали вывод, что машина, котлы и водоотливные средства на броненосце находились в исправном состоянии и, исключая какие-либо побочные обстоятельства, не могли стать причиной гибели корабля.

Могла ли «Русалка» перевернуться вверх килем? По мнению эксперта, старшего судостроителя Глазырина, вода могла попасть в корабль от волн через люки в рубках, через кожух дымовой трубы, зазоры вращающихся ору-

дийных башен, командной боевой рубки, верхних мостиков и кормовой входной рубки. «Русалка» могла перевернуться, если она из-за остановки машины повернулась бортом к ветру. При этом сильный порыв ветра и налетевшая боковая волна производили бы усиленное давление на все верхние надстройки. В этом случае корпус сильно накренился бы на один борт и зачерпнул большую массу воды, которая, попав на жилую палубу, переливалась с борта на борт, заливая трюм и машинное отделение. В этих условиях из-за чрезмерного смещения центра тяжести броненосец мог перевернуться вверх днищем и пойти ко дну. Видимо, «Русалку» залило волнами в то время, когда из-за выхода из строя машины или повреждения руля она потеряла управление. Не исключалась вероятность, что броненосец ударился о подводный камень при входе в шхеры. Получив пробоину, корабль по инерции шел вперед и на глубине затонул...

Предположение о взрыве котла или боезапаса эксперты считали неверным, так как все выброшенные предметы находились на верхней палубе и были смыты волнами. Если бы произошел взрыв, то были бы найдены предметы из внутренних помещений корабля.

После предварительного следствия по указанию Александра III был назначен суд. В его состав вошли двое морских судей и четверо «временных членов» в ранге вице-адмирала и контр-адмирала, среди них начальник Главного управления кораблестроения и старший флагман Балтийского флота. Председателем назначили члена Главного военно-морского суда вице-адмирала Пилкина 2-го. 14 февраля 1894 года суд объявил приговор в окончательной форме: «Контр-адмиралу Павлу Степановичу Бурачку, 56 лет от роду, за недостаточную осторожность в выборе погоды для отправления броненосца «Русалка» и лодки «Туча» в море, противозаконное бездействие власти и слабый надзор за подчиненными объявить выговор в приказе, а командира лодки «Туча» капитана 2-го ранга Николая Михайловича Лушкова, 39 лет от роду, за неисполнение приказаний по небрежности и за противозаконное бездействие власти отрешить от должности...» Александр III утвердил приговор 28 февраля 1894 года.

Объявления о приеме пожертвований в пользу семей погибших моряков «Русалки» стали появляться в ревельских газетах уже с сентября 1893 года. В Ревеле состоялись благотворительные концерты. Великий русский ху-

дожник-маринист И. К. Айвазовский на тему этой катастрофы написал картину и послал ее в Петербург. Там ее выставили для обозрения и сбора средств в фонд семьям погибших.

Прошло почти семь лет после трагической гибели «Русалки», и ревельские газеты опубликовали воззвание комитета по сбору пожертвований для сооружения памятника погибшим. И вот 7 сентября 1902 года, в девятую годовщину со дня гибели корабля, в Ревеле, на морском берегу парка Кадриорг, состоялось торжественное открытие памятника «Русалка». Его автором был известный эстонский скульптор Амандус Генрих Адамсон. Общая высота монумента около 16 метров. Нижняя часть памятника представляет собой нос броненосца из серого гранита, разрезающего огромные волны. Из пьедестала поднимается высокая гранитная скала, увенчанная бронзовой фигурой благословляющего ангела с крестом в поднятой правой руке. На площадку пьедестала ведет широкая лестница. Напротив лестницы, в нижней части гранитной скалы, поставлен бронзовый барельеф, изображающий броненосец, борющийся со стихией. На гранитной скале со стороны моря высечены имена 12 погибших офицеров «Русалки», а имена нижних чинов указаны на железных плитах, укрепленных на столбиках, окружающих памятник. Эстонцы справедливо считают, что этот памятник может служить украшением любого большого города.

С момента катастрофы прошло много лет. В 1931 году на Балтике прошел слух, что «Русалка» найдена. А дело было так. Около трех часов утра 22 мая 1931 года в Финском заливе на линии Таллин — Хельсинки столкнулись шедшие в кильватере советские подводные лодки № 9 и № 4. Лодка № 9, получив удар в корму, затонула. Вторая дошла до Кронштадта. Поиск «девятки» продолжался почти два летних сезона. Во второй половине 1932 года на одном из очередных галсов электрический металлоискатель показал, что на морском дне находится большая масса железа. Решили, что это подводная лодка, и приступили к обследованию места. Глубина там в два раза превышала ту, на которую могли опуститься водолазы. Результат обследования оказался неожиданным. В нескольких десятках метрах от подводной лодки на дне лежал большой корабль. Решили, что это была «Русалка». Однако в документах, которые хранятся в Центральном Государственном архиве Военно-Морского Флота

России в Санкт-Петербурге, нет каких-либо сведений, что во время поисков подводной лодки была обнаружена также и «Русалка». В 1960 году работники этого архива сообщали: «В 1932 году Эпроном* был обнаружен недалеко от Хельсинки корабль, похожий на «Русалку», но установить его название не удалось».

Таким образом, достоверных данных о месте гибели «Русалки» нет. Можно лишь с уверенностью сказать, что броненосец, погибший более ста лет назад, покоится на дне Финского залива.

МЕДНЫЕ ПУГОВИЦЫ

Даже у самых старых морских волков этот корабль вызывал чувство приятного изумления. Бывалые, многое видавшие моряки были восхищены, увидев прибывший ранним сентябрьским утром 1921 года на рейд датской столицы парусный корабль «Копенгаген». Сверкающее краской и белоснежными парусами, судно выглядело великолепно.

По типу парусной оснастки «Копенгаген» был пяти-мачтовым барком. Это значит, что первые четыре мачты несли прямые паруса, а последняя, пятая, — косые. Такие суда строили очень редко. Достаточно сказать, что за всю историю парусного судостроения их было всего шесть.

В этой шестерке «Копенгаген» был третьим в мире по величине. По площади парусности он уступал немецкому барку «Потози», а по водоизмещению — французскому «Франс». Построили его в Шотландии, на верфях «Ромедж энд Фергюсон», по особому заказу Датской восточно-азиатской судоходной компании. Судно предназначалось для морской подготовки будущих офицеров торгового флота Дании.

«Копенгаген», стоявший на рейде, вызывал живейший интерес жителей датской столицы. За первые две недели стоянки на его борту побывало более 10 тысяч человек.

Капитан нового парусника — принц Нилс Брокдорф — сам проводил экскурсии, объясняя изумленным

* Э п р о н — экспедиция подводных работ особого назначения. Организация по подъему затонувших судов, создана в 1923 году. — Авт.

экскурсантам его устройство: «Дамы и господа, водоизмещение этого прекрасного корабля составляет почти 5 тысяч тонн, его длина — 131 метр, высота первой грот-мачты — 65 метров, площадь всех поставленных парусов — почти 5 тысяч квадратных метров. Если все эти паруса снять и положить на весы, то вес их составит ровно 8 тонн. Нижние реи на мачтах весят по 5 тонн, а если всю оснастку судна вытянуть в одну линию, то ее длина достигнет почти 30 миль...»

Но, несмотря на столь мощное парусное вооружение, в корме барка был установлен дизельный двигатель. Без парусов «Копенгаген» мог идти со скоростью 6 миль в час. Дизель был необходим этому гиганту для преодоления полосы штилей и при маневрировании в портах. К тому же на нем могли практиковаться будущие механики торгового флота.

Несмотря на свои исполинские размеры, корабль выглядел изящным и стремительным. Форштевень был украшен изумительным по красоте бюстом воина-монаха Абсалона — основателя города Копенгагена.

В октябре того же 1921 года парусник вышел в свое первое океанское плавание. Приняв в Ньюкасле и Антверпене груз, судно пересекло Атлантический океан, благополучно обогнуло мыс Горн и прибыло в Сан-Франциско. Потом оно побывало в Гонолулу, Владивостоке, Дальнем, зашло на Филиппины, обошло вокруг мыса Доброй Надежды и вернулось в Европу, совершив свое первое кругосветное плавание за 404 дня. Этот рейс подтвердил превосходные мореходные качества барка: судно выдержало ряд сильных штормов в океане, показало при легких бризах отличный ход в 13 узлов, хорошую управляемость и остойчивость.

Не менее успешно проходили второе, третье и четвертое плавания «Копенгагена». Парусник прошел сотни тысяч морских миль, перевез десятки тысяч тонн цемента, зерна, леса. Корабль посетил Буэнос-Айрес, Бальбоа, Портланд, Сидней, Бордо, Дурбан, Лондон, Бангкок, Сингапур, Гамбург и много других портов. На «Копенгагене» сменилось уже три капитана, и каждый из них оставил о судне отличный отзыв. Корабль вполне оправдал свое назначение — после шести месяцев плавания кадеты получали хорошую морскую подготовку и физическую закалку.

Прошло семь лет. «Копенгаген» совершал свое десятое плавание. На этот раз барком командовал капитан Ганс Андерсен, плававший когда-то на этом судне старшим

помощником капитана. Барк пришел из Дании в Аргентину. Груз был сдан в Буэнос-Айресе. По плану учебной программы «Копенгаген» должен был направиться в австралийский порт Аделаиду за пшеницей. Груза для этого рейса не было, и капитан Андерсен, не желая терять времени, решил совершить балластный пробег через южную часть Атлантики и Индийского океана в Австралию.

Андерсен намеревался после выхода из Буэнос-Айреса спуститься к югу и идти в районе 42-го и 43-го градусов южной широты — в зоне действия штормовых ветров, которые постоянно дуют в районе «ревущих сороковых» широт. С точки зрения здравого смысла решение Андерсена как судоводителя парусного судна было правильным. Именно таким маршрутом ходили из Южной Америки в Австралию клипера и четырехмачтовые барки. К тому же «Копенгаген» не раз следовал этим путем в Австралию, неделями гонимый на восток ураганскими ветрами. Даже с наглухо зарифленными парусами он показывал превосходную для парусника его класса скорость — 16 узлов.

Но капитан опасался — нет, не шторма — айсберги, гигантские антарктические айсберги тревожили Андерсена. Ледяные глыбы, достигавшие иногда в длину нескольких миль, высотой до 50 метров над водой, отколовшись от вечных ледников Антарктиды, совершали в этих водах медленный дрейф на север. Именно айсберги являлись настоящим бичом судоходства в этих широтах (к югу от 43-го градуса). А проложить курс севернее этой широты — значит лишиться столь выгодного попутного ветра. Да кто знает, не встретятся ли и там айсберги? Ведь бывали случаи, когда они в своем дрейфе достигали 40-го градуса южной широты.

В полдень 14 декабря 1928 года «Копенгаген» снялся с якоря, взяв курс на Австралию. В порт назначения — Аделаиду — барк не пришел. Не появился он и в других портах мира.

Сначала думали, что капитан Андерсен изменил свое решение и направил судно в порт Кейптаун. Предполагали, что кто-то из экипажа мог заболеть и, чтобы оказать заболевшему медицинскую помощь, капитан поспешил доставить его на берег. Но тогда почему капитан барка не поставил об этом в известность своих судовладельцев по радио? Ведь радиостанция «Копенгагена» имела радиус действия в 1200 миль. Радист судна мог связаться с Буэнос-Айресом или другими судами, находив-

шимися в пределах действия радиостанции. Но экстренного сообщения с борта парусника передано не было, и в Кейптауне судно не появилось. Хозяевам Восточноазиатской судоходной компании было известно, что переход «Копенгагена» из Буэнос-Айреса должен был занять от сорока двух до сорока пяти дней. Но прошло два месяца, а в порт назначения барк все еще не прибыл.

Стали предполагать, что парусник попал в неблагоприятные условия, задерживается из-за сильных штормов, а его радиостанция по каким-то причинам вышла из строя.

В феврале 1929 года, когда беспокойство за судьбу парусника переросло в тревогу, Восточноазиатская судоходная компания запросила капитанов всех судов, которые вернулись в Европу из южной части Атлантики и Индийского океана. На этот запрос откликнулись всего два капитана — норвежского парохода «Вильям Блюмер» и английского — «Сити оф Окленд». Первый из них передал в правление компании, что 21 декабря 1928 года его радист принял сообщение с борта «Копенгагена». Андерсен сообщал, что на борту парусника все в порядке, экипаж чувствует себя хорошо и готовится встретить в море Рождество. Передав привет команде «Вильяма Блюмера», датский капитан подтвердил, что «Копенгаген» направляется в Аделаиду, где примет груз пшеницы и совершит плавание в Европу вокруг мыса Горн. Радиосвязь между судами была отличной: «Копенгаген» находился всего в ста милях к северу от норвежского парохода. Эту передачу с борта парусника также приняла радиостанция парохода «Сити оф Окленд».

Оказалось, что разговор с норвежцем был последним. После 21 декабря никто в эфире позывных «Копенгагена» уже не слышал... Компания каждый день посылала запросы в эфир через мощные станции Буэнос-Айреса, Кейптауна, Фримантла и через радиостанции судов, находившихся в океане между этими портами. Но капитаны этих судов, вернувшись в европейские воды, заявляли, что за время плавания между Аргентиной и Австралией парусник им не встречался...

Капитаны английского парохода «Гораций» и немецкого «Хейдельберг» сообщили, что в конце декабря в южной части Атлантического океана, между 42-м и 43-м градусами они видели огромные айсберги. Это сообщение насторожило Восточноазиатскую компанию. Действительно, «Копенгаген» мог затонуть в результате столкновения

с айсбергом, а его команда ожидает спасения где-нибудь на заброшенных необитаемых островах Южной Атлантики!

Немедленно был зафрахтован английский грузовой пароход «Дюкальен». На нем установили сверхмощный радиопередатчик. В состав экипажа входила специальная поисковая партия датских добровольцев. Капитану парохода было предписано пройти от Буэнос-Айреса до Аделаиды по маршруту «Копенгагена», при этом внимательно наблюдать за морем, а в случае обнаружения каких-либо подозрительных плавающих предметов поднять их на борт и доставить в Данию.

Но напрасно наблюдали за морем вахтенные с «Дюкальена», напрасно до рези в глазах всматривались они в монотонно катившиеся валы океанской зыби — никаких плавающих предметов замечено не было. После краткой стоянки в Аделаиде пароход, пополнив запасы угля, пошел обратно в сторону Южной Америки. Капитан «Дюкальена» должен был обследовать острова Крозе и острова Принца Эдуарда. Эти крошечные кусочки суши, лежавшие в океане вдали от морских дорог, были необитаемы. Лишь изредка сюда заходили китобои, охотники на тюленей и гидрографы. На этих судовых островах англичане когда-то построили несколько деревянных строений — пристанище для потерпевших кораблекрушение. В примитивно сооруженных домиках хранились запасы провизии и предметы первой необходимости.

Когда поисковая партия с «Дюкальена» высадилась на этих скалистых обломках суши, ее встретил рокот океанского прибоя, сквозь который можно было различить жалобный крик тысяч чаек да завывание ветра в темных базальтовых скалах.

Домики для потерпевших кораблекрушение были закрыты, запасы не тронуты. Поисковая партия вернулась в Данию.

Шло время. О «Копенгагене» по-прежнему не было никаких известий. Его таинственное исчезновение волновало не только Данию, но всю морскую общественность Европы и Австралии. Капитаны английских и австралийских судов, совершавших редкие рейсы в водах, где проходило плавание злополучного барка, постоянно следили за морем и даже заходили на самые отдаленные острова.

Вслед за «Дюкальеном» правительство Дании направило в Южную Атлантику пароход «Мексико». В коман-

де этого судна находились моряки, которые раньше плавали на «Копенгагене». Отлично зная парусник, они могли безошибочно опознать его обломки.

«Мексико» начал поиски с точки координат, откуда Андерсен сообщил по радио капитану норвежского парохода «Вильям Блюмер», что его команда готовится встретить Рождество. Пройдя по маршруту «Копенгагена» вдоль 43-го градуса южной широты до островов Принца Эдуарда и не обнаружив никаких плавающих предметов, капитан «Мексико» решил направить свое судно к островам Тристан-да-Кунья.

Велико было удивление моряков парохода «Мексико», когда, прибыв на один из этих островов, они среди жителей встретили протестантского миссионера, который поведал им, что видел разыскиваемый парусник:

«Это было вечером 21 января. Да, это был большой пятимачтовый корабль с широкой белой полосой на корпусе. По-моему, судно терпело бедствие. Его передняя мачта была сломана. Корабль медленно дрейфовал на север к Восточному острову под одним косым парусом, поставленным между носом и сломанной мачтой... На его палубе не было ни одной живой души. Словно «Летучий голландец», корабль прошел мимо нас на расстоянии примерно трех миль. По моим подсчетам, он приблизился к соседнему острову на четверть мили. И поскольку этот остров с той стороны окружают рифы, уходящие в море на милю с четвертью, я был уверен, что он оказался в ловушке. В ту ночь океан был неспокоен, буруны и сильный прибой не позволили нам спустить на воду наши утлые суда и подойти к кораблю, оказавшемуся в столь гиблом месте. Когда стемнело, парусник скрылся с наших глаз. С тех пор мы его больше не видели. Через несколько дней волны выкатили на берег острова странный ящик длиной около ярда, шириной и высотой примерно 8 дюймов. Это был очень крепко сколоченный ящик, окрашенный в серый цвет. Кроме того, мои туземцы нашли на берегу несколько досок, соединенных между собой в «ласточкин хвост». Примерно через месяц море прибило к нашему острову плоскодонную парусиную лодку длиной около 30 футов».

Рассказ миссионера взволновал всю команду парохода «Мексико». Ни у кого не оставалось сомнений, что речь идет о «Копенгагене». В тот же день моряки приступили к обследованию рифов, о которых рассказывал миссионер. Они осмотрели каждый камень, каждую скалу. Но

все было тщетно — они не нашли даже щепки. «Если бы такая махина, как «Копенгаген», погибла на этих рифах, то весь берег Восточного острова был бы усеян обломками. К тому же на судне имелся немалый запас горючего для дизеля, которое наверняка всплыло бы после гибели корабля, и следы нефти можно было бы легко обнаружить на прибрежных камнях», — рассуждали моряки. Забрав с собой на борт парохода загадочный ящик и доски, соединенные в «ласточкин хвост», записав подробно рассказ миссионера, поисковая партия «Мексико» прекратила обследование острова Тристан-да-Кунья.

Когда пароход вернулся в столицу Дании, рассказ миссионера стал сенсацией номер один. Его напечатали почти все газеты страны, передали по радио. Все были уверены, что 21 января 1929 года «Копенгаген», терпя бедствие, подходил к островам Тристан-да-Кунья. Вероятно, его команда из-за сильного волнения не смогла спустить на воду шлюпки и высадиться на берег. Правда, мало кто обратил внимание на то обстоятельство, что даже бывшие моряки «Копенгагена» не смогли опознать «крепко сколоченный ящик» и доски, скрепленные в «ласточкин хвост». Почти никто не задумался над тем, почему миссионер не показал плоскодонную парусиновую лодку.

Через неделю датские газеты поведали своим читателям о том, что опубликованный ими рассказ был досужей выдумкой и плодом воображения старика.

Оказалось, что 21 января 1929 года к островам Тристан-да-Кунья действительно подходил парусный корабль. Но это был не пятимачтовый корабль со сломанной мачтой, а четырехмачтовый финский барк «Понапе». Он шел с грузом леса из Хельсинки в Австралию. В полдень указанного дня «Понапе», который, кстати, не терпел никакого бедствия и не имел продольной белой полосы на борту, подошел к Восточному острову и отдал якорь в 6 милях от него.

Почему капитан этого судна решил сделать остановку близ острова? Почему команда не сошла на шлюпке на берег?

Дело в том, что многие парусники, плавающие между Аргентиной и Австралией, в ясную погоду подходили к этим островам, чтобы уточнить свое место на карте. Ведь после Тристан-да-Кунья до самой Австралии им нужно было пройти почти 6 тысяч миль. А плавание в зоне «ревуших сороковых» обычно проходило при очень

плохой видимости. Неделями приходилось идти судоводителю сквозь штормы, дождь, мглу и туман по счислению, то есть пользуясь только компасом, лагом и картой. А как известно, длительное плавание по счислению — дело рискованное. Судоводитель не всегда может определить силу действующих на его судно течений. Вот поэтому, следуя из Буэнос-Айреса или Монтевидео на восток, вдоль пустынных океанских дорог, капитаны нередко, пользуясь ясным днем, подходили к острову Тристан-да-Кунья и сверяли свои координаты на карте. Именно этим объяснялся, казалось, странный на первый взгляд заход «Понапе» на остров.

Когда это стало известно капитану «Мексико», он вспомнил, что во время беседы с миссионером туземцы старались объяснить, что все мачты виденного ими парусника были целы и что судно они заметили не вечером, а в полдень.

Все эти противоречивые обстоятельства, рассказ миссионера, таинственный серый ящик, парусиновая плоскодонная лодка создавали большую путаницу в этом деле. А вдруг «Копенгаген» все же подходил к острову сразу же после «Понапе»? А если он затонул, отнесенный течением в сторону острова? Датчане еще раз зафрахтовали пароход и обследовали острова Тристан-да-Кунья. Но и на этот раз докопаться до истины не удалось.

Прошел почти год. За это время по маршруту, которым следовал «Копенгаген», прошло немало судов. Зная о назначенной датским правительством награде тому, кто обнаружит какие-нибудь предметы с пропавшего парусника, капитаны этих судов внимательно следили за морем. Но за год не было найдено ни одного обломка.

Правительство Дании, не имея никаких сведений о корабле, назначило официальную комиссию экспертов. Как и водится в подобных случаях, в нее вошли самые опытные капитаны, служившие на парусных кораблях, кораблестроители, профессора, метеорологи, бывшие офицеры «Копенгагена». Все без исключения дали высокую оценку мореходным качествам «Копенгагена», прекрасную характеристику его капитану и помощникам. Прошли недели работы этой комиссии, но она не смогла высказать ни одного сомнения в отношении проекта судна.

Интересно, что комиссия допросила одного из практикантов, который за день до выхода «Копенгагена» в последнее плавание списался с судна в Буэнос-Айресе по семейным обстоятельствам. Он признался, что с тоской в

сердце покидал корабль, что перед тем, как он его оставил, на борту был полный порядок, судно было в идеальной готовности к трудному плаванию, капитан позаботился о всех мелочах.

Помимо капитана Андерсена, на борту судна было пять офицеров, один из которых исполнял обязанности радиста, два механика, моторист, плотник, парусный мастер, кок, пекарь, буфетчик и 45 кадетов — всего 59 человек. Причем все кадеты уже имели опыт плавания на парусном судне, девяти из них было присвоено звание матросов первого класса.

15 октября 1929 года в Копенгагене проходило последнее заседание комиссии по расследованию исчезновения барка. Президиум комиссии — контр-адмирал Колд, капитан Эгенс, капитан Штабель, капитан третьего ранга Шульц — под председательством профессора Кукла еще раз просмотрел толстое дело.

«Последний день в Буэнос-Айресе. Барк на внешнем рейде, готовый к отходу в Австралию... Принято 698 тонн песка для балласта, осадка на миделе — 5,21 метра... Водоизмещение судна 5150 тонн. Метацентрическая высота 91,5 сантиметра... Отличная остойчивость. Балласт размещен идеально. Судно полностью укомплектовано командой. Радиостанция исправна...»

Председатель комиссии объявляет решение: «Означенный выше учебный парусный корабль, пятимачтовый барк «Копенгаген», имея на борту 59 человек, совершая очередное плавание из аргентинского порта Буэнос-Айрес в Австралию, погиб ввиду действия непреодолимых сил стихии и непредвиденных на море случайностей. При этом судно потерпело бедствие настолько быстро, что его команда не смогла ни передать в эфир радиосигнал бедствия SOS, ни спустить на воду спасательные шлюпки или плоты».

Что же повлекло за собой столь быстрое затопление судна? Почему радист не успел передать даже сигнал бедствия? Какова была причина такой непредвиденной и быстрой гибели «Копенгагена»?

Большинство специалистов торгового флота Дании считали, что разбушевавшаяся стихия не могла явиться причиной затопления корабля. В случае неожиданно налетевшего шквала или урагана «Копенгаген» мог потерять мачты, но все равно остался бы на плаву... В этом случае хотя бы часть его команды смогла бы добраться на шлюпках до ближайших островов. Если даже во вре-

мя шторма судно потеряло все спасательные шлюпки, то, имея запас провизии и воды, команда могла оставаться в безопасности на потерявшем мачты паруснике длительное время. Не следует забывать, что «Копенгаген» имел мощный вспомогательный двигатель и мог добраться до ближайшей суши. Если даже его двигатель вышел из строя, стальное прочное судно не должно было затонуть. Течение наверняка прибило бы его к берегу. Поскольку корпус барка не был обнаружен, специалисты считали, что «непредвиденными на море случайностями» явилось столкновение с айсбергом. Да, это вполне вероятно.

Представьте себе. Ночь... Под наглухо зарифленными парусами, подгоняемый сильным западным штормом с дождем или снегопадом, «Копенгаген» идет со скоростью 16 узлов. Ни впередсмотрящий, ни наблюдавшие за морем с марсовой площадки, ни вахтенный помощник капитана, возможно, не заметили на таком ходу айсберг, оказавшийся по курсу судна...

Возможно, «Копенгаген» постигла участь «Титаника». С полного хода он врезался в плавающую ледяную гору, подводный выступ которой, как зуб исполинского чудовища, прорезал его корпус ниже ватерлинии. Вода устремилась в узкую длинную пробоину, заполняя одновременно все трюмы барка. От столкновения с айсбергом могли рухнуть все пять мачт судна. В абсолютной тьме палуба корабля могла напоминать чудовищный лабиринт из стальной паутины... Спуск шлюпок на воду при сильном волнении стал невозможен... Вода быстро затопила все отсеки — судно скрылось в волнах у белой холодной стены гигантского айсберга через каких-нибудь двадцать минут... может быть, кому-либо из команды и удалось вовремя покинуть тонущий корабль и уцепиться за плавающий обломок или взобраться потом на всплывший спасательный плот. Но недолго, наверное, смог человек продержаться на открытом плоту среди ледяных волн разбушевавшейся стихии.

Именно так представляли себе последние минуты «Копенгагена» старые моряки, плававшие на парусниках в этих суровых водах. Они были согласны с тем, что именно айсберг стал причиной гибели этого прекрасного корабля, и разделяли мнение комиссии, расследовавшей это дело.

Но со временем все дела проясняются... Так случилось и в загадочной истории исчезновения «Копенгагена».

С момента последнего заседания комиссии прошло

почти два года. За это время по-прежнему не было обнаружено никаких обломков, которые могли бы оказаться остатками исчезнувшего корабля. Это обстоятельство еще раз укрепило мнение, что барк затонул на большой глубине в безбрежных просторах океана в результате столкновения с айсбергом. Но вот в одной своей формулировке комиссия ошиблась. То место, где говорилось, что команда не смогла спустить на воду спасательные шлюпки, оказалось ошибочным.

В конце 1932 года недалеко от побережья Юго-Западной Африки, в раскаленных песках пустыни Намиб нашли семь человеческих скелетов. Английская экспедиция ученых определила, что, судя по строению черепа, это были европейцы. На сохранившихся обрывках одежды ученые нашли медные пуговицы с якорями. Через некоторое время, когда пуговицы были доставлены в Лондон, специалисты установили по рисунку якоря с обнесенным вокруг него канатом, что они с формы кадетов торгового флота Дании.

Выяснилось, что местные жители — африканцы — в том же районе побережья нашли разбитую деревянную шлюпку, но названия, написанного на ней, они уже не помнили.

На этот раз у владельцев Восточноазиатской судоходной компании сомнений не осталось. Ведь до 1932 года других катастроф с учебными судами Дании не отмечалось. Значит, шлюпка с «Копенгагена» была все же спущена и достигла берега. Может быть, удалось спустить не одну, а все четыре шлюпки. Но они, наверное, не добрались до берега. Те, кто достиг пустынного, выжженного солнцем побережья Африки, умерли от жажды и голода в раскаленных песках пустыни Намиб.

И хотя причина исчезновения «Копенгагена» может быть теперь объяснена, имя этого великолепного корабля, одного из последних могикан парусного флота, занесено в «Красную книгу» № 14 «Ллойда».

РАСПЛАВЛЕННАЯ СЕРА

2 февраля 1963 года американский танкер «Марин Салфер Куин» вышел из порта Бомонт (штат Техас) в Норфолк с грузом расплавленной серы.

Последнее радиосообщение с танкера было получено

4 февраля в 01 час 25 минут по восточному поясному времени. В нем указывалось местонахождение судна — 25 градусов 45 минут северной широты и 86 градусов западной долготы. Это примерно 230 миль от Нового Орлеана. Радиограмма заканчивалась словами: «На борту все в порядке. Капитан». В порт своей первой выгрузки судно не прибыло. Его радиостанция не отвечала на позывные береговых станций. В докладе начальника морской береговой службы, подготовленного к этой связи, говорилось: «Транспортное судно «Марин Салфер Куин», танкер типа «T2-SE-A1», переоборудованный для транспортировки расплавленной серы, вышло из Бомонта, Техас, с полным грузом 15 260 тонн полудня 2 февраля 1963 года, направляясь в Норфолк, Виргиния. Судно пропало вместе со всем экипажем, состоявшим из 39 человек.

«Марин Салфер Куин» в свое время являлась большим судном: его грузоподъемность равнялась 16 300 тоннам, длина — 162 метрам, ширина — 20,8 метра, осадка — 9,24 метра.

По заявлению представителей американского Бюро судоходства танкер находился в нормальном состоянии, его энергетическая установка, состоящая из турбогенераторов и паровых котлов, работающих на жидком топливе, была своевременно освидетельствована. Судно было должным образом оборудовано и снабжено. Оно имело радиостанцию, аварийный передатчик, радионавигационную систему «Декка», два радиолокатора, эхолот, гирокомпас, радиопеленгатор и другое навигационное оборудование, необходимое для обеспечения живучести судна и подачи сигналов бедствия.

Поиски исчезнувшего судна начались в 8 часов утра 8 февраля 1963 года. За период с 8 по 13 февраля самолеты морской береговой охраны, военно-морских и военно-воздушных сил, морской пехоты совершили в общей сложности 83 самолето-вылета, налетали почти 500 часов и осмотрели район площадью 348 400 квадратных миль, что превышает суммарную территорию штатов Аризона, Колорадо и Нью-Мексико. Результат поисков был отрицательным.

Атлантическая служба наблюдения за торговым мореплаванием при морской береговой охране определила местоположение 42 судов, которые предположительно могли видеть «Марин Салфер Куин» в период с 4 по 5 февраля. Были опрошены капитаны всех судов, но безрезультатно.

Компания, которой принадлежала «Марин Салфер Куин», не сообщила своевременно об отсутствии связи с судном... Хотя извещение о прибытии не было получено ни за 48, ни за 24 часа до установленного срока, компания объяснила это плохими метеорологическими условиями... В результате драгоценное время было упущено и поиски начались с большим опозданием.

20 февраля американский военный катер, находившийся примерно в 12 милях юго-западнее Ки-Уэста, обнаружил и поднял на борт сирену для подачи сигналов в тумане и спасательный жилет с надписью: «Марин Салфер Куин». После этого начался второй этап поисков. Исчисленная компьютером вероятность обнаружения судна равнялась 95 процентам, металлической спасательной шлюпки — 70 процентам и спасательного плота — 65 процентам. Военно-морские силы вели подводный поиск корпуса судна. По мнению экспертов, вероятность обнаружения его равнялась 80 процентам. На втором этапе поисков было найдено еще несколько предметов, которые были опознаны как принадлежащие «Марин Салфер Куин». Всего нашли: 8 спасательных жилетов, 5 спасательных кругов, 2 доски с названием судна, 1 матросскую робу, 1 кусок весла, 1 канистру с машинным маслом, 1 канистру с газOLIном, 1 конусообразный буй и 1 сирену для подачи сигналов в тумане.

По общему мнению, два из спасательных жилетов были использованы, так же как и роба, найденная вместе с жилетом. Многочисленные дыры и царапины на спасательных жилетах свидетельствовали о нападении акул. На предметах, оставшихся после кораблекрушения, не было обнаружено ни частиц серы, ни следов взрыва или пожара. Поиски пропавшего судна были прекращены 14 марта 1963 года. Комиссия экспертов приступила к выяснению причин катастрофы. Поскольку в эфир не был послан сигнал бедствия, был сделан вывод, что судно затонуло чрезвычайно быстро и радист не успел передать такой сигнал.

Эксперты по морским авариям рассмотрели много вероятных причин, которые могли вызвать гибель танкера, и расположили их в порядке значимости:

- 1) в грузовых танках мог произойти взрыв,
- 2) в результате полного разрушения внутреннего киля судно могло разломиться пополам,
- 3) судно могло опрокинуться и затонуть в результате резонансной бортовой качки,

4) в результате мгновенного заполнения свободного пространства в трюмах мог произойти взрыв.

По поводу вероятности взрыва в грузовом танке «Марин Салфер Куин» комиссия по расследованию сделала такой вывод: «Взбалтывание расплавленной серы усиливает выделение газов из расплава. Очевидно, что сера взбалтывалась, поскольку судно подвергалось сильной качке... Это взбалтывание увеличивало объем газов, выделявшихся из расплавленной серы». И эксперты комиссии пришли к такому заключению: «Вполне вероятно, что в одном из грузовых танков произошел взрыв газов... Хотя тщательное исследование предметов, оставшихся после кораблекрушения, не обнаружило следов взрыва или пожара, это... не исключает полностью возможности взрыва».

По очередной версии гибель судна могла быть вызвана разрушением набора корпуса с последующим разламыванием судна пополам... До того времени было известно десять случаев полного разрушения набора корпуса танкеров типа «Т-2». «Можно заключить, — заявили эксперты, — что в самой конструкции судов этого типа существуют дефекты, которые невозможно устранить... Кроме того, приходится признать, что прочность конструкции в значительной мере зависит от возраста судна. Танкер существовал 17 лет, когда его переоборудовали для перевозки серы, и 19 лет к моменту исчезновения. После переоборудования девять водонепроницаемых переборок танкера были сняты. Вместо них в средней части судна осталась лишь одна водонепроницаемая, две частично непроницаемые переборки, а также шесть надпалубных сочленений. Вновь установленные переборки не обладали прочностью тех, что были ликвидированы. Поэтому после переоборудования конструкция танкера стала менее прочной и жесткой, чем была раньше. Следовательно, не исключено, что возникшие во время шторма напряжения могли вызвать разрушение днища и судно могло погрузиться внезапно».

Мог ли танкер опрокинуться? В связи с этим Военно-морской океанографической службой США были подготовлены расчеты, которые указывали на то, что период колебания волн составлял 10 процентов от периода собственных колебаний судна. При таких условиях следовало ожидать сильной бортовой качки танкера. Когда судно начинает раскачиваться в резонанс с ударами волн, крен мгновенно достигает критической величины...

Эксперты комиссии допускали возможность того, что судно перевернулось без предварительного разрушения корпуса.

Относительно взрыва пара комиссия по расследованию отмечала: «Первоначально высказывалось предположение, что соприкосновение морской воды с расплавленной серой в замкнутом пространстве может вызвать взрыв пара... Однако в настоящее время это считается маловероятным, но полностью исключить такую версию нельзя».

Расследование открыло удивительные обстоятельства. Бывшие члены экипажа судна и те, которые находились в отпуске, засвидетельствовали аварийное состояние танкера: в его корпусе имелись трещины, танки для серы буквально расползлись по швам. Загорание расплавленной серы происходило так часто, что по этому поводу даже перестали бить пожарную тревогу. Был случай, когда «Марин Салфер Куин» вошла в порт с пламенем на борту, частично разгрузилась и вышла в море с так и не затушенным пожаром. Судно давно нуждалось в капитальном ремонте, но его владелец, компания «Тексас Галф Салфер», испытывая финансовые затруднения, откладывала ремонт. Снять танкер с эксплуатации для компании было невыгодно.

Вдова старшего механика танкера Мартина, первый рейс которого на «Марин Салфер Куин» оказался последним в его жизни, заявила представителям прессы: «Я никогда не хотела стать женой моряка, но ведь он должен был как-то зарабатывать на жизнь. Он был очень расстроен, когда увидел свое новое судно».

Удивительно, как портовые власти выпустили в море танкер?

Через полтора года следственные органы береговой охраны США закончили дело об исчезновении «Марин Салфер Куин». Причину гибели точно установить так и не удалось. Вскоре после гибели «Марин Салфер Куин» вдовы и родственники членов экипажа подали в суд на владельцев судна, требуя возмещения убытков. Судебная битва продолжалась свыше десяти лет. Через десять лет после исчезновения танкера было объявлено, что первый из поданных исков наконец удовлетворен, и суд постановил взыскать с судовладельцев 115 тысяч долларов в пользу вдовы простого матроса. В 1972 году Верховный суд США подтвердил решение суда первой инстанции, который пришел к заключению, что судно находилось в

аварийном состоянии. После этого были удовлетворены все иски к судовладельцам на сумму, превышающую 7 миллионов долларов.

ИЗ «КРАСНЫХ КНИГ» «ЛЛОЙДА»

1841 г. Американский колесный пароход «Президент», имея на борту 136 пассажиров и экипаж, вышел из Нью-Йорка в Ливерпуль и пропал без вести.

1854 г. Английский пассажирский пароход «Сити оф Глазго», выйдя в марте из Ливерпуля в Филадельфию, пропал без вести с 481 человеком на борту.

1854 г. Американский шлюп «Олбани», имея на борту 193 моряка, 29 сентября вышел из Колона (Панама) в Нью-Йорк и пропал без вести.

1854 г. В районе Бермудского треугольника без вести пропала бразильская шхуна «Белла».

1854 г. Британский войсковой транспорт «Лэди Наджет», имея на борту почти 400 человек (экипаж и солдаты с семьями), исчез в Индийском океане.

1856 г. Американский пассажирский пароход «Пасифик» пропал без вести в Северной Атлантике. На его борту было 288 человек.

1857 г. Английский пассажирский пароход «Темпест» пропал без вести в Северной Атлантике. На борту находилось около 150 пассажиров.

1866 г. Шведский барк «Лотта», шедший из Гётеборга в Гавану, бесследно исчез где-то севернее Гаити.

1868 г. Английский пароход «Юнайтед Кингсдом», имея на борту 80 пассажиров и экипаж, пропал без вести в Северной Атлантике.

1870 г. Американский пароход «Сити оф Бостон», выйдя 28 января из Нью-Йорка в Ливерпуль, пропал без вести с 177 пассажирами.

1873 г. Английский пароход «Измаилия» пропал в Северной Атлантике, имея на борту 52 человека.

1878 г. Германский грузо-пассажирский пароход «Герман Людвиг», имея на борту 52 пассажира и экипаж, пропал без вести в Тихом океане.

1880 г. 31 января от Бермудских островов отошел британский шлюп «Атланта», имея на борту 290 кадетов и офицеров. На пути в Англию он исчез.

1884 г. Без вести пропала итальянская шхуна «Мира-

- мон», направлявшаяся из Европы в Новый Орлеан.
- 1885 г. Английский пароход «Хамбер» пропал без вести в Северной Атлантике.
- 1889 г. Английский пароход «Эрин», выйдя 31 декабря из Нью-Йорка на Лондон, пропал без вести.
- 1890 г. Английский пароход «Сити оф Антверп», следуя из Балтимора в Ливерпуль, пропал без вести.
- 1893 г. 7 сентября российский броненосец береговой обороны «Русалка» вышел из Ревеля на Гельсингфорс. С тех пор о судьбе этого корабля и 177 членах его экипажа нет никаких известий.
- 1893 г. Английский пассажирский пароход «Нароник» исчез в Северной Атлантике с 140 пассажирами и экипажем.
- 1901 г. Английский военный шлюп «Кондор», имея на борту 104 моряка, пропал без вести у берегов Британской Колумбии.
- 1902 г. Английский пассажирский пароход «Каморта», имея на борту 655 пассажиров и членов экипажа, пропал без вести в Индийском океане.
- 1904 г. Английский пароход «Айверна» пропал без вести в Северной Атлантике. Спустя месяц обнаружили его пустую спасательную шлюпку.
- 1906 г. Английский пароход «Скотия» пропал без вести в Северной Атлантике.
- 1908 г. Американский пароход «Нюстрия», выйдя из Нью-Йорка в Марсель, пропал без вести.
- 1909 г. Английский грузо-пассажирский лайнер «Уарата», выйдя 26 июля из Натала на Англию, пропал без вести. На его борту находилось около 300 человек.
- 1913 г. Английский пароход «Кальвадос», имея на борту около 200 пассажиров и экипаж, исчез в Мраморном море.
- 1918 г. 4 марта от острова Барбадос отошел американский углевоз «Циклоп», на борту которого было 309 человек и груз марганцевой руды. Судно направлялось в Норфолк, но так туда и не прибыло.
- 1919 г. Американский пароход «Полар Лэнд», имея на борту 51 человека, пропал без вести у берегов Новой Шотландии.
- 1923 г. Английский лайнер «Суифт-стар», выйдя 13 июля из Панамского канала в Тихий океан, пропал без вести.
- 1926 г. 15 марта американский грузовой пароход

«Судуффко» вышел из Нью-Йорка и исчез в районе Бермудского треугольника.

1928 г. Датский учебный барк «Копенгаген» пропал без вести в Южной Атлантике.

1928 г. 16 марта английский грузовой теплоход «Азиатский принц» вышел из Лос-Анджелеса на Иокогаму. В назначенный срок в порт он не прибыл.

1931 г. В октябре норвежский пароход «Ставенгер» с 43 членами экипажа бесследно исчез неподалеку от острова Кэт (Багамские острова).

1934 г. Английский танкер «Ла Крешента» пропал без вести в Тихом океане с 39 моряками на борту.

1937 г. 24 октября английский пароход «Хейда», загруженный серой, вышел из Сиэтла на Гонконг. В порт назначения судно не прибыло. Спустя три недели смотритель маяка на острове Ванкувер, совершая обход берега, нашел спасательный круг с надписью: «Хейда»-Шанхай».

1938 г. Немецкий учебный барк «Адмирал Карпфангер» пропал без вести в Северной Атлантике.

1941 г. В конце ноября от Виргинских островов отошел канадский рудовоз «Протеус», а через несколько недель однотипный с ним «Нереус». Оба судна направлялись в Норфолк и пропали без вести.

1952 г. 17 декабря германский теплоход «Мелани Шулте», приняв в норвежском порту Нарвик 10 тысяч тонн железной руды, снялся на Мобил (США). Последняя связь с судном была 21 декабря.

1954 г. 28 августа аргентинский пароход «Генерал Сан-Мартин» вышел из Буэнос-Айреса в Баия-Бланка. Последним, кто видел это судно, был лоцман, который провел его через Магелланов пролив.

1954 г. В декабре во Флоридском проливе исчез «Саутерн Дистрикс», большой танкодесантный корабль, переоборудованный с грузовое судно для перевозки серы.

1956 г. 27 декабря канадский грузовой пароход «Нордикстар», находясь в Атлантическом океане, дал своим владельцам в Лондон радиограмму, в которой указал дату своего прибытия в Гавр — 3 января 1957 года. В порт назначения судно не прибыло. В мае 1957 г. в заливе Макри нашли его спасательный круг.

1963 г. 2 февраля американский танкер «Марин Салфер Куин» с грузом расплавленной серы вышел из порта Бомонт в Норфолк. Последнее радиосообщение с судна

было получено 4 февраля. Оно заканчивалось словами: «На борту все в порядке». В порт выгрузки танкер не прибыл. О судьбе этого судна и 39 членов его экипажа до сих пор нет никаких известий.

1963 г. Через несколько месяцев после исчезновения «Марин Салфер Куин» пропало рыболовное судно «Сно Бой». С 40 членами экипажа на борту судно совершало в ясную тихую погоду восьмидесятимильный переход с острова Ямайка к островам Педро-Кис.

1971 г. В апреле из Форт-Лодердейл в Венесуэлу вышло грузовое судно «Элизабет» (бывший танкодесантный корабль водоизмещением 2 тысячи тонн). Оно исчезло в районе Багамских островов.

1971 г. 15 октября доминиканское грузовое судно «Эл Кэриб», направлявшееся из Колумбии в Доминиканскую Республику, сообщило по радио, что войдет в порт в 7 часов 00 минут. С тех пор об этом судне нет никаких известий.

1979 г. При неизвестных обстоятельствах пропал без вести норвежский балктанкер «Берге Ванга» дедвейтом 227192 тонны, который с грузом железной руды следовал из Бразилии в Японию. Последний раз балктанкер вышел на связь 28 октября.

1980 г. В сентябре английский балкер «Дербишир» с грузом 155 447 тонн железорудного концентрата следовал из порта Квебек в Японию. Последняя радиосвязь с судном была 9 сентября, когда оно находилось в 300 милях к югу от Японских островов в зоне действия тайфуна Орхид. С тех пор оно считается пропавшим без вести.

1980 г. В июле южнокорейский рудовоз «Хас данг Ха» с 98 тысячами тонн железной руды следовал из Австралии в порт Похонг (Южная Корея). Последний раз судно вышло на связь 23 июля, находясь в 430 милях к юго-востоку от острова Лусон (Филиппины) в зоне действия тайфуна Ким.

1981 г. Германское судно «Вестсар» с грузом цемента пропало без вести в районе Азорских островов.

1982 г. В Тихом океане пропал без вести югославский рудовоз «Дунав» с 32 членами экипажа.

1984 г. В январе итальянский рудовоз «Тито Кампанелла» вышел из шведского порта Окселозунд на Грецию с грузом стального листа. Последняя радиосвязь с судном была, когда оно находилось в 50 милях от побережья

Испании. С тех пор о рудовозе и его 24 членах экипажа ничего не известно.

1985 г. В июне панамский теплоход «Арктик Кэриер» с грузом 67 тысяч тонн железной руды вышел из бразильского порта Тубаракао в Гонконг. Последняя радиосвязь с судном была, когда оно находилось близ острова Тристан-да-Кунья.

1987 г. 24 февраля мексиканский грузовой теплоход «Тукспан» послал в эфир радиосообщение об аварийной ситуации на борту. Судно находилось в районе Бермудского треугольника. Несмотря на быстрое прибытие к месту происшествия спасателей, каких-либо следов судна обнаружить не удалось.

ПРОПАВШИЙ ЛИНКОР

А теперь расскажем о пропавшем без вести корабле, который не был застрахован у «Ллойда».

Четверо англичан, прибывших самолетом утром 13 августа 1951 года в столицу Бразилии, напоминали частных детективов. Остановившись в далеко не фешенебельной гостинице, они в тот же день, наняв катер, совершили осмотр одной из красивейших гаваней мира — Рио-де-Жанейро. Но их совсем не интересовала сама гавань и красота природы. Целью их поездки по заливу был внешний осмотр линкора «Сан-Паоло», который стоял на мертвом якоре в тихом углу этой чудесной гавани. На следующий день англичане явились в штаб военно-морского флота Бразилии. «Мы — представители лондонской фирмы «Бритиш Айрон энд Стил корпорейшн (Сэлведж)», — заявили они командиру военного порта, — прибыли вчера в Рио, чтобы осмотреть вашего старого льва и, если он подойдет нам, купить его».

Офицерам военно-морского штаба было хорошо известно, что списанный с вооружения корабль уже давно привлекал к себе внимание голландских, французских, итальянских и английских демонтажных верфей. Сразу же после окончания второй мировой войны их агенты, как ищейки, рыскали по всем портам в поисках полузатопленных кораблей, которые без особого труда можно было бы поднять, отбуксировать и пустить на металлолом. После войны металла в Европе не хватало, и подь-

ем затонувших и изуродованных войной кораблей был верным бизнесом.

После краткого, но содержательного разговора за виски и джином с тоником англичане, сопровождаемые бразильскими офицерами, сели на поданный к причалу катер и отправились на корабль.

Но на линкоре никто не встретил прибывших, не проиграла боцманская дудка и не вышел с рапортом вахтенный офицер корабля. Какой-то заспанный рабочий как будто нехотя спустил с нижней палубы штормтрап и, сев на ржавый кнехт, стал молча раскуривать трубку. Такой прием не удивил поднявшихся на борт «Сан-Паоло»: бразильские офицеры и англичане знали, что линкор уже не является боевым кораблем. Вот уже шесть лет, как он перестал числиться в составе военного флота Бразилии, честно отслужив свой срок.

Его построили по заказу Бразилии в Шотландии на верфях «Викерс-Армстронг» в 1910 году. В то время «Сан-Паоло» считался грозным кораблем с очень сильным вооружением. На нем было шесть башен, имевших по два двенадцатидюймовых орудия и 18 пушек меньшего калибра. Водоизмещение линкора составляло 19 281 тонну. Это был самый крупный корабль Бразилии. Но как и любой другой военный корабль, «Сан-Паоло» очень быстро устарел. Не прошло и десяти лет, как его пришлось модернизировать. Сейчас его нельзя было назвать современным кораблем. Его таранный нос, старомодная крейсерская корма, огромные прямые трубы, треногая мачта с «этажеркой» боевых рубок могли внушать уважение только туристам. Командование бразильского военного флота понимало, что с его допотопной паровой машиной, пожиравшей немыслимое количество угля, с примитивной техникой — это плавучая мишень, и больше ничего.

Осмотр линкора занял почти две недели. Англичане обследовали корабль «от форштевня до ахтерштевня и от киля до клотика». Несмотря на то что на «Сан-Паоло» недоставало многих сотен предметов, корабль им понравился. Его корпус, хотя и изрядно обросший водорослями и ракушками, был в отличном состоянии. Он напоминал исполинскую стальную бутылку, разделенную семнадцатью перегородками на отсеки. В Шотландии умели строить прочные корабли.

Правда, англичане не могли понять, куда с корабля исчезли некоторые бронированные двери, многие сталь-

ные крышки горловин, тяжелые крышки артиллерийских портов, заглушки иллюминаторов, электромоторы, лебедки, множество медных ручек, задраек и гаек. Их не волновала мебель, от которой не осталось и следа, панели красного дерева, зеркала в офицерских каютах и в кают-компаниях. Отличная по качеству девятидюймовая броня, сталь и медь в машинном отделении — общим весом почти 20 тысяч тонн — то, за чем они прилетели в Бразилию, было цело. «Покупаем!» — заявили представители судоподъемной фирмы.

Бразильцы не стали долго торговаться: цена была приемлема. В тот же день в лондонской конторе «Бритиш Айрон энд Стил корпорейшн (Сэлведж)» была получена телеграмма о том, что сделка состоялась. Президент компании направил в Рио-де-Жанейро два мощных океанских буксира — «Бастлер» и «Декстроус». Они должны были «доставить» покупку в Лондон.

Конечно, «Сан-Паоло», если его машины были исправны и в готовности, мог бы идти своим ходом. Но восстановление машин, ремонт и проверка котлов стоили денег. Если бы корабль был на ходу, пришлось бы нанимать полторы сотни кочегаров и платить им фунты стерлингов или доллары... Все равно линкор не смог бы развить ход более девяти узлов. С такой скоростью переход до Лондона занял бы несколько месяцев. А за это время расход угля обошелся бы фирме в кругленькую сумму. Одним словом, было решено линкор буксировать. Протащить через океан громадину в 20 тысяч тонн на расстояние почти 6 тысяч миль в открытом океане — это большое искусство!

В первых числах сентября из Шотландии в Рио-де-Жанейро прибыла самолетом бригада такелажников, выделенная фирмой «Энсн риггинг компани» по договору с новыми владельцами линкора. Ее возглавлял сам директор Вильям Пэйнтер. Всю свою жизнь он, как и его отец, занимался подготовкой судов и плавучих доков для буксировки через океан. Его задачей была приемка и приведение заброшенного корабля в порядок, обеспечение его мореходного состояния и наблюдение за ходом буксировки через океан.

5 сентября шотландцы приступили к работе. Им нужно было заделать на корабле каждое отверстие, наглухо забить выходящую на открытую палубу дверь, задраить все 30 пушечных портов, проверить надежность водонепроницаемых переборок и дверей внутри корабля, закре-

пить намертво все орудия. Работы для восьмерых было более чем достаточно.

Когда Пэйнтер подсчитал объем всех работ, его охватило сомнение. Еще никогда ему не приходилось готовить к океанскому перегону судно, в котором было так много дыр! К тому же это было не торговое судно, а настоящий броненосец. С таким он столкнулся впервые... Правой рукой Вильяма Пэйнтера был некий Адамс — главный такелажник фирмы. Он пытался отговорить хозяина: «Не нужно браться за это темное дело. Оставим этот плавающий гроб в покое! Чует мое сердце, что не успеть нам с работой до прихода буксиров. Никто не выдаст нам сертификат...»

Но Пэйнтер рассуждал иначе. В уме он прикидывал: «Не так уж часто выпадает такое счастье. Не в каждой гавани ждут перегона корабли по 20 тысяч тонн. Ведь игра уже начата. Более двух тысяч фунтов заплачено за билеты Лондон — Рио!»

Работали день и ночь. Директор фирмы, надев комбинезон, носился по кораблю как метеор, суя нос во все дела. Ему удалось убедить новых хозяев «Сан-Паоло» в том, что им необходимо заключить дополнительный контракт с местной верфью. Число рабочих рук через день увеличилось: безработных в порту хоть отбавляй. Но толку от их помощи было немного. Они не знали тонкости этого дела. Работали старательно, но неумело.

«По моим далеко не полным подсчетам, — жаловался командиру военного порта Пэйнтер, — на линкоре недостает более полутора тысяч тонн металла. Где крышки от пушечных портов? Где двери? Где щиты? Мне нечем заделывать эти проклятые дыры и щели!»

Но бразилец на это спокойно отвечал: «Извините, сеньор, но я теперь к этому кораблю имею такое же отношение, как ваша теща к моей личной яхте. У «Сан-Паоло» последние шесть лет не было владельца. Его полновластным хозяином был старый Антонио, что по ночам зажигал на корабле якорный огонь. Спросите у него, сеньор».

Пушечные порты и двери на внешних палубах пришлось заделывать деревом. Делали клетки, набивали на них доски, пригоняли по месту кувалами...

Пэйнтер работал лихорадочно и заставлял не менее быстро работать других. В спешке матрос-такелажник Эдвард де Фос получил тяжелую травму левой кисти, и его пришлось положить в госпиталь. Вся бригада возму-

щалась тем, что Пэйнтер в этой бешеной спешке даже не позаботился оборудовать их жилье. Ведь более трех месяцев проведут они в холодном бронированном ящике, где ободраны даже стены, где нет ни камбуза, ни кроватей. Некоторые моряки, хотя и проработали в «Энсн риггинг компани» несколько лет, наотрез отказались от перегона.

Зная, что семь человек — это минимум экипажа, который сможет обеспечить вахту на буксируемом корабле, Пэйнтер, пустив в ход верное средство — деньги, сумел уговорить всю бригаду не оставаться в Рио-де-Жанейро. Да и кому хотелось тратить на обратный рейс в Англию деньги, если за такой перегон можно прилично заработать?

Наконец, работы на корабле закончились. «Сан-Паоло» был сильно облегчен, и его трюмы пришлось частично заполнить водой, чтобы придать ему необходимую остойчивость. Перегонная команда в составе семи человек, возглавляемая Пэйнтером, получила спасательные нагрудники, два комплекта сигнальных ракет и фальшфейеров и запас провизии на три месяца. На палубе линкора укрепили пару небольших спасательных шлюпок. Командиру перегонной команды выдали переносной коротковолновый приемник-передатчик. «Сан-Паоло» был готов к длительной буксировке через океан.

Оставалось одно — Пэйнтер, подписавший договор буксировки, должен был получить сертификат на годность линкора к плаванию. Без такого документа, учрежденного решением Международной конвенции об охране человеческой жизни на море, «Сан-Паоло» не мог быть выведен из порта в море. Этот документ мог быть выдан представителем одного из классификационных обществ, которые регистрируют морские суда. Представитель английского «Регистра Ллойда» почему-то к этому времени заболел. 18 сентября на борт линкора прибыл один из членов «Бюро веритас» — французского морского регистра. Он и выдал Пэйнтеру удостоверение на годность линкора к плаванию... Через три года оно явилось причиной судебного процесса в Лондоне. Но об этом позже.

С рассветом 20 сентября 1951 года «Сан-Паоло» на буксире у «Бастлера» и «Декстроуса», подталкиваемый с бортов еще двумя небольшими буксировщиками военно-морского флота Бразилии, торжественно был выведен из гавани Рио-де-Жанейро. Рули линкора были закреплены в

диаметральной плоскости, гребные валы для устранения лишнего сопротивления при буксировке были отсоединены от машин. Главной тяговой силой должен был быть «Бастлер» — лучший океанский буксир-спасатель компании. Его мощность составляла 3500 лошадиных сил, водоизмещение — тысячу тонн, длина — более 60 метров. Из правого клюза линкора были вытравлены три смычки якорной цепи. К ней прикрепили пятидюймовый стальной трос длиной 350 саженей. И наконец, к этому стальному тросу был прикреплен для амортизации рывков на волне манильский трос в окружности 22 дюйма и длиной 100 саженей. Таково было устройство буксира, за который «Бастлер» должен был тащить линкор.

Второй буксировщик — «Декстроус» — по мощности и по водоизмещению был в два раза меньше. Он был как бы «пристяжным» по отношению к первому. Его буксирный конец состоял из 70 саженей десятидюймового нейлонового и 230 саженей пятидюймового стального троса.

Командиром буксировки был назначен капитан «Бастлера» Джонатан Эдам. Курс, проложенный им, проходил через южную и северную части Атлантики. Сначала нужно было миновать зону юго-восточных пассатов, потом пройти через экваториальную штилевую полосу и, наконец, преодолеть самый трудный участок пути в зоне северо-восточных пассатов. Предстояло пройти почти шесть тысяч морских миль.

Первые дни плавания явились для шотландцев, находящихся на борту неуправляемого линкора, продолжением работы... Как выяснилось, на корабле осталось множество недоделок. Нужно было забить десятки отверстий и оборудовать жилье. Когда это было сделано, забот осталось немного. Теперь за все отвечал капитан «Бастлера». От перегонной команды требовалось лишь следить за состоянием буксирных концов на носу корабля, обеспечивать работу генератора, вырабатывающего энергию для радиостанции и буксирных огней, смотреть, не появилась ли в трюме вода, не сдвинулись ли с места из-за качки стволы орудий. Как проложен курс и в какую сторону относит линкор — это их уже не касалось. Ведь они не имели ни собственного хода, ни управления.

Сорок пять дней плавания прошли в монотонном ритме вахт, ожесточенного покера, в болтовне на нехитрые матросские темы. Было немного скучновато, так как радио, как оказалось, принимало только станцию «Бастле-

ра». Голос капитана им уже изрядно надоел. Каждый день, как будто находясь за тридевять земель, он вызывал «Сан-Паоло» и спрашивал Пэйнтера о состоянии дел на борту.

В середине октября, когда пересекли экватор и миновали северную десятую параллель, рутина была нарушена выходом из строя «Декстроуса». Это был паровой буксир, и бункер его не был рассчитан на столь длительный переход. Запас угля кончился — буксир вышел из «упряжки» и весело помчался в Дакар. «Сан-Паоло» он нагнал на вторые сутки. Плавание продолжалось.

С каждым днем все сильнее и явственнее начинал ощущаться крутой нрав Северной Атлантики: крепчал ветер, увеличивалась волна. Брызги то и дело заливали бронированные палубы линкора. Высыхая, они оставляли на них серебристый налет соли.

Первый шторм обрушился на буксиры и «Сан-Паоло» в самом начале ноября. Это был девятибалльный норд-вест, типичный для Северной Атлантики в это время года. Он свирепо завывал в треногой мачте, тяжело гудел между ржавыми, давно не помнящими краски трубами и надстройками корабля.

Командиру флотилии пришлось изменить курс и встать носом к ветру: иначе волны, ударяя в высокий борт линкора, начинали его сильно раскачивать с борта на борт. А это был риск.

4 ноября движение флотилии вперед прекратилось. Заботы капитанов двух буксировщиков теперь уже сводились к тому, чтобы удержать «Сан-Паоло» носом на волну. Нелегкая задача... Тяга буксиров стала неравномерной. Громадные волны с неистовой яростью отбрасывали в сторону нос то одного, то другого буксировщика. Им самим трудно было удерживаться против ветра. Через каждые полторы-две минуты сквозь гул шторма над разъяренным океаном раздавался оглушительный вой — ревели обнаженные винты буксиров, когда их корма оказывалась задранной после прохождения очень большой волны. Все чаще и чаще «Сан-Паоло» разворачивало лагом к волне. В эти минуты с буксиров видели его обнаженный, сильно обросший ракушками и водорослями, скользкий борт. Мачта напоминала маятник исполинских часов небывалой конструкции. Леерные стойки, ограждавшие борт корабля, то и дело уходили под воду. Потом буксирам путем невероятных усилий снова удавалось привести корабль на нужный курс. Сквозь упавшую на бушующий океан темноту уже

не было видно широкого савана пены от разбивающихся о его нос холодных волн Атлантики. Среди разбушевавшейся стихии слышались лишь глухие удары огромных водяных валов о корпус 150-метрового бронированного чудовища.

Дизель «Бастлера» работал на предельных оборотах. «Декстроус», перегруженный в Дакаре углем, принимал волну на себя. На его ходовом мостике выбило уже несколько иллюминаторов.

Оба буксировщика напоминали коней, пытавшихся тянуть вперед идущий назад паровоз... Шторм крепчал. Теперь уже «Сан-Паоло» медленно, но упорно тащил за собой «Бастлера» и «Декстроуса», которые при этом то и дело опасно сближались бортами. Хотя машины буксировщиков работали на полную мощность и на руле стояли выдававшие виды матросы, сделать что-либо было невозможно. Одному из судов нужно было отдать трос и отойти в сторону. Капитаны буксиров связались между собой по радио: Эдам принял решение, что «Бастлер» будет продолжать буксировку один. Другого выхода не было.

Капитан «Декстроуса» дал команду отдать буксирный трос. Момент для рискованного маневра должен был быть точно рассчитан. Каждое действие хорошо продумано. Не успел старший помощник капитана с двумя матросами выйти из рубки, чтобы пробраться на корму к лебедке и отдать гак, как случилось непредвиденное — трос «Декстроуса» лопнул! Движение массы огромного корпуса «Сан-Паоло» передалось на буксирный конец «Бастлера». Якорная цепь, не выдержав столь резкой и чудовищной нагрузки, лопнула. Ее остатки, 350 саженей стального и 100 саженей толстого манильского троса, словно леса адского удилища, ушли на дно океана. Кусок буксира из манильского троса попал под правый винт буксировщика и оказался перерублен. «Сан-Паоло» остался без «привязи», во власти урагана.

Еще несколько минут капитан «Декстроуса» Макдональд сквозь пелену дождя и летевшую над океаном пену, срезанную ветром с верхушки волн, видел силуэт линкора и его ходовые огни, тускло горевшие на мачте. Потом огни исчезли, и силуэт, словно призрак «Летучего голландца», растаял во мраке штормовой ноябрьской ночи.

Тщетно пытался Эдам обнаружить на экране своего радиолокатора эхо — сигнал от «Сан-Паоло»: на индикаторе лишь мерцали мелкие точки — помехи от волн.

Среди них ярче вспыхивала лишь одна. Но капитан «Бастлера» знал, что это сигнал от «Декстроуса». Напрасно оба капитана запрашивали Пэйнтера по радио, чтобы сообщить, что они рядом. Всего каких-нибудь двадцать минут назад оба отчетливо слышали озабоченный голос директора «Энсн риггинг компани»: «Я сейчас осмотрел корабль... Вода поступает через забытые амбразуры казематных орудий. Кое-что мы недосмотрели в Рио...»

Но сейчас Пэйнтер молчал. В эфире лишь слышны были помехи от грозových разрядов да голоса других радиотелефонных станций с тех судов, которые находились поблизости.

Эдам передал по радио сигнал срочности и «ТТТ», сообщив о случившемся в эфир и дав «Mayday».

На сигнал бедствия сразу же откликнулось несколько судов. Все они приняли участие в поисках исчезнувшего линкора. Через несколько часов, когда шторм начал понемногу стихать, над океаном послышался гул авиационных моторов. Это американские и французские военные самолеты прилетели со своих военных баз в районе Гибралтара и Касабланки. С аэродрома на Азорских островах в воздух поднялись португальские самолеты. Со всех сторон к месту разыгравшейся трагедии спешили торговые суда различных стран.

Новые хозяева «Сан-Паоло», еще не веря в его гибель и надеясь продолжить буксировку, обратились за помощью к своему коллеге и конкуренту — «Оверсиз Тоуидж энд Сэлведж компани». Эта фирма, обрадовавшись неожиданной сделке, выслала из Фальмута свой самый мощный корабль — океанский спасатель «Тормойл». На полном, шестнадцатиузловом, ходу он спешил к Азорским островам.

Поиски «Сао-Паоло» продолжались три дня, с 7 по 10 ноября. Самолеты и суда обследовали 140 тысяч квадратных миль океана. Но все было напрасно — на поверхности угрюмого океана не нашли ни перевернутой шлюпки, ни плавающего спасательного нагрудника: «Сан-Паоло» — «старый лев» бразильского военного флота — исчез.

Спустя несколько месяцев, по заведенному в Англии порядку, началось судебное разбирательство. Ведь на борту линкора находились люди — восемь шотландцев. Вдовы и дети моряков требовали ответов на вопросы: «Где наши мужья и отцы?», «Почему пропал корабль?», «Кто виноват в их гибели?».

Назначенная британским министерством транспорта комиссия по расследованию причин гибели «Сан-Паоло» приступила к работе в лондонском дворце «Карлтон-хауз-Геррас». Долго изучались чертежи линкора, обсуждался его проект, пересчитывалась его остойчивость, уточнялись метеорологические данные близ Азорских островов на день происшествия, анализировался метод буксировки, проверялись мощности буксиров. Много было собрано сведений, чертежей и карт. Не хватало только живых свидетелей, тех, кто мог бы рассказать комиссии, как проходила подготовка «Сан-Паоло» к переходу через океан.

На «Бастлере» к тому времени команда уже сменилась, и показания давал один лишь Эдам. Экипаж «Декстроуса» вместе со своим судном, поврежденным штормом, застрял на ремонте на базе в Понта-Делгада и на суде не присутствовал.

В ходе дела выяснился целый ряд немаловажных деталей. Комиссии, например, не было известно, как были установлены на линкоре спасательные шлюпки, были ли исправлены ракетницы и, самое главное, был ли «Сан-Паоло» мореходным кораблем. Расследование затянулось...

Председатель комиссии через британского посла в Рио-де-Жанейро запросил командование военно-морского флота Бразилии о возможности получения необходимых данных по подготовке линкора к океанской буксировке. Вместо ответа в Лондон прилетел представитель французского «Бюро веритас», тот самый, который выдал Пэйнтеру сертификат на годность к плаванию. Он заявил комиссии, что, по его мнению, корабль находился в превосходном состоянии, был вполне мореходным и отвечал всем требованиям французского классификационного общества. Одним словом, этот человек своей убедительной речью в суде здорово ускорил дело.

Следствие близилось к концу. Уже печатались заключительные протоколы, в которых осадка, крен, дифферент, объем водяного балласта линкора, его мореходные качества признавались комиссией нормальными. Мощность буксиров была признана вполне достаточной. Действия обоих капитанов были оправданы. Все чаще и чаще встречались такие традиционные для подобных ситуаций выражения, как «непредвиденные на море случайности» и «непреодолимые силы стихии».

Как-то вскользь было упомянуто то обстоятельство, что «Бритиш Айрон энд Стил корпорейшн (Сэлведж)» не

учла тяжелых условий плавания в зимней Северной Атлантике, ведь буксировка была начата очень поздно.

По всем признакам дело должно было закончиться вполне миролюбиво, с ссылками на волю Всевышнего.

Но произошло так, что в суде под присягой была произнесена еще одна речь, которая не только пролила свет на странное исчезновение в океане «Сан-Паоло», но и дала законное право вписать этот случай как позорную страницу в летопись судоходства. За несколько дней до прекращения дела по «Сан-Паоло» выступил член бригады такелажников фирмы «Энсн риггинг компани» — Эдвард де Фос, получивший ранение руки и положенный в госпиталь за день до начала буксировки линкора в Англию. Он рассказал, что уже более двадцати лет плавал матросом первого класса в составе перегонных команд фирмы. На «Сан-Паоло» ему надлежало отвечать за состояние буксирного устройства во время перегона. Из его рассказа комиссия узнала, в какой спешке проходила подготовка корабля к этому рейсу и в каком состоянии был линкор. Он заявил, что в трюмах корабля было почти полметра воды, что линкор перед выходом в море имел крен в 5 градусов на правый борт. Зал суда с негодованием услышал, что около тридцати отверстий в бортах и на нижней палубе «Сан-Паоло» оставались до выхода в море незаделанными (их намеревались заделать во время буксировки). Поведал де Фос и о том, каким способом Пэйнттер заделывал другие отверстия, включая двери и амбразуры казематных орудий...

Старый моряк публично обвинял представителя «Бюро веритас» в злоупотреблении своим правом выдавать сертификат:

«Название вашего регистра в переводе с французского означает «Бюро истины»... Истина ушла на дно Атлантики вместе с бронированным гробом «Сан-Паоло», который унес на дно океана моих товарищей. Вас, как и моих семерых друзей, купил пройдоха Пэйнттер. Он хорошо изучил колебание курса металлолома на верфях Европы. Алчность не позволила ему отложить буксировку до весны. Пэйнттер знал, что на следующий год цены на лом могут упасть».

Гробовое молчание царило в эти минуты под сводами Карлтон-хауза в Вест-Энде Лондона, где проходил суд. Председатель комиссии уже было взялся за звонок, но тихо опустил его: он, старый моряк, знал, что де Фос говорил правду...

«Когда мы все отказались от перегона, — продолжал матрос, — Пэйнтер сказал нам: «Что вы волнуетесь, все в порядке, нас поведут лучшие в мире буксиры!» Всех успокоили деньги и то, что он сам должен был быть на этом проклятом корабле...»

После речи, полной гнева и досады, слово попросили представитель «Бюро веритас» и глава фирмы «Бритиш Айрон энд Стил корпорейшн (Сэлведж)». Оба они убеждали суд не учитывать показания выступившего перед ними свидетеля...

Суд удалился на совещание. Через сорок минут председатель объявил решение: «Причины гибели линейного корабля «Сан-Паоло» останутся предметом догадок и предположений. Живых свидетелей катастрофы нет. Показания косвенных свидетелей противоречивы. Наиболее вероятной причиной гибели корабля, по мнению просвещенных судий, могут быть недостаточно прочные деревянные закрытия бортовых пушечных портов и дверей открытых палуб. Суд предполагает, что корабль затонул вскоре после обрыва буксирных концов. Почему и каким образом затонул означенный выше корабль, суду неизвестно».

ПРОКЛЯТАЯ БРИГАНТИНА

*Радомиру Орловскому — гарантийному
стармеху т/х «Ал Сабахиа» — в память
о кувейтских рейсах.*

Автор

ДЕВЯНОСТО ДЕВЯТЬ ПРОЦЕНТОВ ВЫМЫСЛА

Впервые я узнал об этой истории еще в детстве. Как-то мне на глаза попала толстая подшивка старого приключенческого журнала, не то «Всемирный следопыт», не то «Вокруг света». Из множества интересных рассказов один навсегда остался у меня в памяти. Смутно вспоминаю, что назывался рассказ или «Великая тайна океана», или что-то в этом роде. В нем рассказывалось о загадочном исчезновении экипажа парусника. Начав читать, я уже не мог оторваться от этой истории. В конце прошлого века один английский бриг встретил в Атлантическом океане корабль «Святая Дева», который шел без рулевого. Когда англичане поднялись на палубу этого странного корабля, выяснилось, что парусник необитаем. Единственным живым существом на борту оказался жалобно мяукавший черный кот. Но странное дело — корабль был вполне исправен, а груз его — цел. В капитанской каюте на столе были разложены морские карты и навигационные инструменты. А на столе в кают-компании «Святой Девы» стояли тарелки и кастрюли с супом, из которой еще шел пар. Казалось, будто вся команда парусника, решив подшутить над английскими моряками, куда-то спряталась. Увидев на палубе окровавленный топор, моряки брига в смятении вернулись на свой корабль и рассказали обо всем капитану. Через несколько дней таинственный парусник привели в порт.

Рассказ заканчивался тем, что даже после длительного расследования никто так и не смог выяснить причину исчезновения экипажа «Святой Девы». Тайна осталась неразгаданной...

Время от времени в отечественной и зарубежной литературе мне попадались рассказы об этом загадочном происшествии. Все авторы называли корабль по-разному: «Дева Мария», «Святая Мери»; «Мери Селест», «Мария Целеста». В одних рассказах он именовался английским

бригом, в других — канадской баркентиной, в третьих — американской шхуной. И, как всегда бывает в подобных историях, почти нигде не совпадали ни фамилия капитана корабля, ни число членов экипажа, ни дата, ни координаты происшествия.

Эта романтическая тайна меня очень заинтересовала, и я стал записывать в толстую тетрадь все, что мне удавалось узнать или прочитать об этом загадочном корабле. Постепенно сведений накопилось так много, что пришлось начать вторую тетрадь. Когда и она подошла к концу, я понял, что нелегко будет пробиться к истине сквозь сумятицу всех этих заметок. Тогда я взял лист ватмана и начертил таблицу. В ней были графы: название корабля, его характеристика (тоннаж, длина, ширина, осадка), фамилия капитана, груз и так далее.

Вот как выглядели графы моей таблицы спустя десять лет.

Груз: растительное масло, керосин, нефть, спирт, кислота.

Единственное живое существо на борту: жалобно мяукавший черный кот, радостно лаявшая собака, попугай в клетке, кричавший: «Пираты! Пираты! — и плачущий шестимесячный младенец.

Что нашли на палубе: окровавленный топор, саблю с запекшимися пятнами крови, сломанную шпагу, пистолет.

Что было в кастрюле (чайнике, кофейнике): теплый суп, горячая картошка, вареная курица, кофе.

И последняя графа: куда делись люди? Чего только не было в ней! «Достоверные» сведения пестрели словами: пираты, осьминог, мятеж, афера и так далее.

Сведений о «Марии Целесте» (действительное название корабля) накопилось больше чем достаточно. Количество публикаций о происшествии наталкивало на мысль, что в основу всех этих журналистских трюков взят факт из жизни, что нечто подобное и в самом деле когда-то произошло. Но как отличить правду от вымысла?

Нужны были первоисточники. Следовало прочесть все (или почти все), что писала английская пресса об этом случае «по свежим следам».

Такая возможность мне представилась в 1963 году во время командировки в Англию. Оказалось, что в основу нашумевшей истории с «Марией Целестой», ставшей в наши дни легендой, легли подлинные события и что далеко не все в этой легенде вымысел.

Справочный отдел библиотеки Британского национального музея в Лондоне — настоящий кладезь библиографии по истории злополучной бригантины. Вскоре мне стало ясно, что этому небольшому деревянному суденышку отведено не менее завидное место в истории мореплавания, чем флагманскому кораблю Христофора Колумба. Оказалось, что за рубежом тайна «Марии Целесты» так же популярна, как у нас тайна Тунгусского метеорита.

Один из консультантов каталога, который любезно помог мне найти нужный ящик с карточками, в шутку заметил: «О, вам предстоит большая работа, сэр! Об этом судне написаны груды книг, но 99 процентов в них — вымысел!»

И действительно, поиски одного процента правды о «Марии Целесте» заняли у меня уйму времени. Самыми достоверными материалами оказались отчеты адмиралтейской комиссии, которые были опубликованы всего лишь одной английской газетой — «Джибрелтар кроникл» в 1873 году.

Некоторые подробности я заимствовал из документальных исследований английских и американских историков и писателей-маринистов.

Вернувшись на родину, я еще раз просмотрел свои записи, отбросил все досужие вымыслы и на основе документальных данных решил изложить все по порядку.

Вот с чего началась эта странная история.

«ДВА РУМБА СЛЕВА — ПАРУС!»

Подгоняемый свежим зюйд-вестом Северной Атлантики, английский бриг «Деи Грация» приближался к берегам Европы. Судно совершало плавание с грузом керосина из Нью-Йорка в Геную.

Точно в полдень 4 декабря 1872 года капитан корабля определил по солнцу свои координаты — 38 градусов 20 минут северной широты и 17 градусов 37 минут западной долготы. До Гибралтарского пролива оставалось менее 400 миль — два дня плавания.

Капитан брига Дэвид Морхауз уже было направился к себе в каюту, чтобы сделать отметку на карте, когда услышал возглас впередсмотрящего: «Два румба слева — парус!»

Через несколько минут стал виден силуэт небольшого корабля. По его оснастке можно было определить, что это бригантина — двухмачтовое судно с прямыми парусами на передней мачте и косыми, как у шхуны, на задней.

Наблюдая за незнакомцем в подзорную трубу, капитан Морхауз обратил внимание, что он движется каким-то странным образом, уваливаясь то на одну, то на другую сторону, то и дело зарываясь носом в волны океана.

«Странное дело... Кливер и стаксель поставлены на левый галс, а нижний фор-марсель — на правый. Грот-мачта совсем голая, — рассуждал про себя капитан «Деи Грация». — К чему эти ненужные пируэты и зигзаги? Рулевой, должно быть, здорово поднабрался. Так они будут идти до Америки три месяца!»

Суда постепенно сближались. На мачте «Деи Грация» подняли два флага — «Е» и «S». По международному двухфлажному своду сигналов они означали вопрос: «Как называется ваше судно?» Со встречного корабля ответа не последовало. Взяв подзорную трубу, Морхауз увидел, что бригантиной никто не управляет и ее штурвал свободно поворачивается то влево, то вправо.

— Любопытно, очень любопытно, — бормотал себе под нос капитан. — Наверное, они все спят.

Он приказал рулевому взять два румба влево. «Деи Грация» приблизилась к паруснику на сто метров.

— Смотрите, смотрите! Так это же судно Бриггса «Мария Целеста»! Вот это встреча! — радостно закричал капитан Морхауз.

Но корабли, следуя противоположными курсами, уже расходились: бриг под всеми парусами неся на восток, а бригантина двигалась в западном направлении. Капитан Морхауз успел заметить, что палуба бригантины пуста и часть парусов изодрана в клочья.

«Это не похоже на Бриггса. У него всегда полный порядок на судне. Нет! Там что-то случилось», — подумал капитан. Он решил лечь на обратный курс и выяснить, в чем дело.

— К повороту! Готовить шлюпку левого борта к спуску! — пронеслась над палубой его команда.

Бриг, закончив поворот, шел теперь рядом с «Марией Целестой». Но по-прежнему на ее палубе ничего не было.

— Эй, на «Целесте»! — крикнул в медный рупор Морхауз.

Слова гулким эхом пронесли над серо-синими волнами океана.

Подождав с минуту, Морхауз снова поднес рупор к губам:

— Алло, Бриггс, откликнись! Что случилось? Тебе нужна помощь?

Ответа не было. Лишь плеск крутых волн, ударявшихся в борт корабля, и легкий свист ветра в его туго натянутых вантах нарушали величественное безмолвие Атлантики. Радость встречи в море, когда длительное плавание кажется таким однообразным и тоскливым, сменилась тревогой и беспокойством. Американец Бенджамин Бриггс, капитан «Марии Целесты», был старым другом Морхауза. Они знали друг друга с детства. Почти одновременно стали капитанами. В один и тот же год женились. Сколько раз им приходилось встречаться в разных портах! Как было приятно ему, Морхаузу, придя, бывало, в Гибралтар или Марсель, увидеть судно Бриггса...

Голос старшего штурмана Оливера Дево прервал воспоминания капитана:

— Сэр, шлюпка готова к спуску. Я беру двух гребцов и отправляюсь на «Целесту».

— Да, Оливер, отправляйтесь. Выясните, что там у них произошло. Я чувствую неладное. В таком состоянии судно! Нет, на старину Бриггса это не похоже. Эй, Дево! Скажите там, чтобы они легли в дрейф. Я тоже приведу к ветру.

С каждым взмахом гибких ясеневых весел шлюпка, легко поднимаясь на вершины волн, приближалась к бригантине. Дэвид Морхауз стоял у поручней, с тревогой глядя на истерзанный океаном корабль своего друга. «Мария Целеста» раскачивалась на волнах, словно пьяный матрос, возвращающийся утром из таверны на свой корабль перед выходом в море.

«ОНИ, НАВЕРНОЕ, СПРЯТАЛИСЬ В ТРЮМЕ...»

Мокрая, блестящая от брызг палуба бригантины была по-прежнему пустынна. Обрывки парусов фок-мачты удалялись о реи и стеньгу, издавая треск, напоминавший шелканье пастушьего кнута.

Первое, что бросилось в глаза Оливеру Дево, когда

он с одним из матросов взобрался на палубу «Марии Целесты», был открыт люк носового трюма. Его деревянные лючины валялись рядом на палубе внутренней стороной вверх. «Странно, какому дураку потребовалось их переворачивать?» — подумал штурман и заглянул в трюм. Там, в проходах между рядами деревянных бочек, плескалась вода. Из отверстия замерного колодца у отливной помпы торчал фут-шток. По нему можно было определить уровень попавшей в трюм воды — около метра.

На палубе валялись перепутавшиеся снасти, обрывки манильских тросов свисали за борт в воду.

— Капитан Бриггс, где вы? — крикнул Дево. — Кто есть на этом корабле, черт подери?

Молчание.

— Да они просто издеваются над нами! Они, наверное, спрятались в кормовом трюме, — сказал сопровождавший штурмана матрос.

Второй трюм тоже оказался открытым. Его люковые крышки были сложены нормально — нижней стороной к палубе. В этом трюме также между рядами бочек плескалась вода. Поручив матросу пересчитать в обоих трюмах бочки, Дево направился к кормовой надстройке, где должна была находиться капитанская каюта. Но что это? Все окна кормовой надстройки были закрыты брезентом и заколочены досками. «Для чего? Кому вздумалось их забить?» — удивился штурман.

«Эй! Есть тут живые люди?! — крикнул Дево, открыв дверь.

В гулком молчании коридоров в такт качке хлопала какая-то неприкрытая дверь. Штурман вошел в нее и огляделся: каюта капитана. Здесь было достаточно светло — свет проникал через верхний люк, непонятно почему открытый. Палуба, переборки и все вещи в каюте были влажными. Мебель стояла на обоих местах, койка аккуратно заправлена, одежда — на вешалке. На письменном столе — несколько свернутых в рулон карт...

Дево вышел в коридор и открыл дверь соседней каюты — старшего помощника. Здесь было сухо. Все на своем месте. На ковре стоял деревянный ящик с набором плотницкого инструмента. Штурману это показалось странным. Обычно инструмент находится в носовом кубрике, где живут матросы, в том числе и судовой плотник. Внимание Дево привлек лежавший на столе раскрытый судовой журнал «Марии Целесты». Последняя запись в

нем относилась к 24 ноября 1872 года. В ней говорилось, что в полдень этого дня судно находилось, по астрономическому определению, в точке с координатами 36 градусов 57 минут северной широты и 27 градусов 20 минут западной долготы. Дево переписал координаты в свою книжку и вошел в следующее помещение, оказавшееся кают-компанией.

Все здесь выглядело так, будто люди только что вышли. На обеденном столе были расставлены тарелки и чашки, лежали ложки, ножи и вилки. У иллюминатора стояла швейная машинка с незаконченной работой — детской рубашкой. На полу разбросаны игрушки (видимо, капитан взял в плавание жену и ребенка).

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

В верхнем ящике стола штурман нашел связки писем, какие-то бумаги, старые газеты, две Библии, готовальню и конверты для писем. Из нижнего ящика он извлек большую деревянную шкатулку, инкрустированную перламутром. Она была не заперта, в ней лежали золотые кольца, браслеты, медальоны, ожерелье, украшенное камнями, названия которых штурман не знал, и множество безделушек. В одном из отделений шкатулки хранилась толстая пачка банкнотов, достоинством в десять английских фунтов стерлингов каждая. Под английскими фунтами лежала пачка потоньше — американские двадцатидолларовые ассигнации.

Оливер Дево уже было переступил через комингс кают-компании, но вернулся и подошел к дивану.

«Нет, мне это не могло показаться! — пробормотал он. — Какое-то наваждение... Только что я, выходя отсюда, дотронулся до этого ящика, и он мне показался сухим. Но ведь в каюте все влажное, даже диван, на котором он лежит...»

Дево прикоснулся рукой к крышке объемистого ящика. Она была сухой. В ящике лежала украшенная резьбой небольшая гармонь-концертино с перламутровыми кнопками. Штурман приподнял и передвинул ящик на край дивана... «Ага! Значит, его поставили сюда уже после того, как вода проникла в каюту через открытый

световой люк, значит, на «Целесте» кто-то есть», — решил Дево и быстро поднялся на палубу.

Здесь по-прежнему никого не было. Штурман перешагнул через комингс люка. Там внизу, в трюме, матрос стоял по пояс в воде и вслух пересчитывал бочки. Дево подождал, пока он закончит.

— Ровно одна тысяча семьсот штук, сэр. Одна бочка неполная — не хватает трети. В них чистейший ректификат, видимо, коньячный! Признаюсь, я уже немного попробовал — в трюме собачий холод! От этой проклятой воды у меня лязгают зубы, сэр! — прокричал из трюма матрос.

«Нет, на «Целесте» все же кто-то должен быть», — подумал штурман и, крикнув матросу: «Вылезай!» — зашагал к носовой надстройке. Он открыл дверь, шагнул и очутился по щиколотки в воде. Чертыхаясь, что промочил ноги, Дево стал осматривать помещение, где жила команда бригаантины. На палубе кубрика плескалась вода. В остальном же был порядок: рундуки с личными вещами матросов на месте, четыре койки заправлены, на лине, натянутом у переборки, сушились матросские робы и зюйдвестки. На круглом столе стояла большая красивая раковина — створка тридакны, и то, что увидел в ней Дево, окончательно сбило его с толку. В раковине лежали курительные трубки — предмет постоянной заботы и гордости любого матроса. «С трубкой моряк расстанется в самом крайнем случае. Значит, здесь произошло что-то непредвиденное, что-то страшное, если люди столь поспешно оставили свое судно», — пришел к выводу штурман «Деи Грация».

Рядом с матросским кубриком находился камбуз. Там световой люк был открыт и по залитой палубе плавали кастрюли, черпаки, миски и медный таз. В смежной с камбузом кладовой Дево обнаружил солидный запас провизии: огромные окорока, солонину в дубовых бочках, сушеную рыбу, овощи, муку, несколько головок сыра. Штурман прикинул, что всей этой снеди экипажу могло бы вполне хватить на полгода.

У наружной переборки носовой надстройки, укрепленные канатами, стояли липовые бочки с пресной водой. Одна из них была немного отодвинута в сторону, и крепление на ней ослабло. «Наверное, ее сдвинуло волнами», — решил Дево.

Прошло уже больше часа. Нужно было возвращаться на «Деи Грация».

— Дево, вас смело можно посылать за смертью! Должно быть, неплохо провели время в гостях у Бриггса? Как он там? — услышал штурман голос своего капитана, поднимаясь по штормтрапу на палубу брига.

— Сэр! Там нет ни одной живой души. Это невероятно! Мы буквально обшарили все судно...

— Как?! На «Целесте» никого нет? Нет Бриггса? — завокнулся Морхауз.

Они спустились в капитанскую каюту. Дево начал свой доклад:

— Кормовой шлюпки нет. Яла — тоже. Поручни у трапа с левого борта сняты. В каюте капитана Бриггса и в салоне все залито водой: кому-то потребовалось зимой открыть световой люк... Последняя запись в журнале «Целесты» сделана двадцать четвертого ноября. А на грифельной доске, которую я нашел почему-то в салоне, — двадцать пятого...

Рассказав о результатах осмотра, штурман достал из бокового кармана записную книжку.

— Смотрите, сэр, что теперь получается. Двадцать четвертого они были в точке тридцать шесть градусов пятьдесят семь минут северной широты и двадцать семь градусов двадцать минут западной долготы, а на следующий день они взяли пеленг самого восточного мыса Санта-Мария. Значит, десять дней назад «Целеста» находилась в шести милях к зюйд-зюйд-весту от острова.

— Нет, я определенно ничего не понимаю, Дево! — воскликнул капитан, нагнувшись над картой Северной Атлантики. — Выходит, что «Целеста» без людей прошла в восточном направлении почти четыреста миль, а полтора часа назад мы встретили ее идущей на запад. Вы же сами видели, что она шла нам навстречу! Происходит какая-то неразбериха!

— Нужно полагать, сэр, что по какой-то причине Бриггс с командой покинул свое судно на шлюпках, и покинул очень быстро... На «Целесте» нет секстана, хронометра и, кроме журнала, никаких судовых документов! Самое непонятное — это компас... Он валяется разбитым на корме у штурвала, а нактоуз сдвинут с места, по-моему, ломом. Как мог Бриггс уйти на шлюпках, не взяв с собой компас?

— Да, хорошо еще, если ушли, — сказал Морха-

уз, — а если это пираты, Оливер? Помните, что в шестьдесят девятом эти негодяи сделали с «Вечным Жидом»? Тогда они не пощадили даже юнгу...

— Капитан, я не думаю, что на «Целесте» побывали пираты. Ведь для них судно, груженное чистым спиртом, — настоящий клад! К тому же все ценное оказалось нетронутым, даже деньги Бриггса и золотые украшения его жены. Что-то не похоже на пиратов.

— Все равно, Оливер, на «Целесте» случилось что-то серьезное. Я знаю Бриггса, он не станет просто так рисковать жизнями жены и двухлетней дочери. С ребенком в шлюпке, да еще при таких ветрах, как теперь... Говорил я ему в Нью-Йорке: «Не бери с собой жену в этот рейс, это не время для прогулок в Италию».

— Да, капитан, — согласился Дево, — зимняя Атлантика не для женщин. — И, помолчав, добавил: — Когда я был в каюте Бриггса, мне в голову пришла мысль о том, что «Целеста» вообще несчастливое судно. Вы помните, должно быть, сэр, что в шестьдесят втором, когда «Целеста» совершала свое первое плавание со Спенсера в Уиндзор, ее капитан исчез, исчез бесследно... Тогда так и не узнали, куда он делся...

— Знаю, Дево, помню эту историю. «Целеста» действительно несчастливый корабль. Ведь после этого, если не изменяет память, в шестьдесят седьмом, когда ее уже продали американцам, она выскочила на камни возле мыса Бретон... Да... Зря Бриггс принял командование этой дьявольской бригантиной!

— Ну ничего, сэр! Я надеюсь, что с Бриггсом и его людьми ничего не случится. До Азор-то — рукой подать!

— Будем надеяться, дорогой Дево, что все кончится хорошо. Может быть, они уже и в Гибралтаре, — повеселел Морхауз. — Пусть «Целеста» будет кораблем хоть самого Сатаны! Пусть! Но теперь это наш приз, милый Оливер. Сколько, вы говорите, там бочек? Тысяча семьсот, кажется? А?! — Капитан вынул из ящика стола лист бумаги, достал из жилета карандаш и начал считать. — Так... Это, Дево, не керосин! Это чистый спирт! Ректификат! Да еще судно, и не какая-нибудь рухлядь, а «Мария Целеста», красавица... после капитального ремонта, с новой медью на днище!

— Сэр, на какую долю я могу рассчитывать? — тихо спросил штурман.

Морхауз бросил взгляд на ровные столбики цифр, по-

смотрел в упор на штурмана и, делая ударение на первом слове, ответил:

— Если вы согласитесь привести бригантину в Гибралтар, за мной двадцать пять процентов от одной пятой стоимости груза и судна.

— Да, сэр, но ведь это же риск! В трюмах полно воды, почти голые реи, даже компаса нет... — начал Дево.

— Я повторяю: ваша доля — четверть, двадцать пять процентов, и ни пенса больше! Если это вас не устраивает, я пошлю второго штурмана.

— Хорошо, сэр! Я согласен. Сколько человек вы мне можете дать? — спросил штурман.

— Возьмите боцмана и младшего Лорензена. Вот вам мой личный компас, попросите у Макдональда секстан, он у него исправен и точнее вашего. На «Целесте» найдете второй комплект парусины, вооружите фок и следуйте на Гибралтар, — сказал Морхауз.

АДМИРАЛТЕЙСКАЯ КОМИССИЯ НАЧИНАЕТ СЛЕДСТВИЕ

Вечером 7 декабря 1872 года «Деи Грация» отдала якорь на внутреннем рейде Гибралтара. На следующее утро сюда благополучно прибыла и «Мария Целеста».

Дево был восхищен замечательными мореходными качествами бригантин: судно прекрасно слушалось руля, было легким на ходу и могло очень круто идти к ветру. Однако, как ни старался штурман «Деи Грация» проникнуть в тайну бригантин, выяснить что-либо новое ему не удалось. Перебирая в уме вереницу самых странных, почти невероятных фактов и обстоятельств, предшествовавших встрече «Деи Грация» с покинутой людьми бригантиной, штурман не мог сделать сколько-нибудь логичного заключения. Но тем не менее он с нетерпением ждал момента, когда владелец «Марии Целесты» выложит Морхаузу вознаграждение. Штурман мечтал о собственном корабле...

На следующий день по прибытии в Гибралтар капитан «Деи Грация» сделал официальное заявление местным властям о спасении «Марии Целесты», обнаруженной им в океане. Американский консул в Гибралтаре по телеграфу через трансатлантический подводный кабель

известил о случившемся владельцам бригантины и компании в Нью-Йорке, в которой она была застрахована.

Королевский юрисконсульт в Гибралтаре Солли Флуд, исполнявший одновременно обязанности и главного прокурора города, назначил для разбора дела специальную комиссию, куда вошли чиновники Адмиралтейства, капитан английских военных кораблей, инженеры-кораблестроители и юристы.

Капитану Морхаузу предложили в трехдневный срок представить подробный отчет о происшествии. После того как отчет был вручен Солли Флуду, члены комиссии осмотрели бригантину, ознакомились с ее состоянием, проверили показания капитана «Деи Грация» и исследовали записи, сделанные в вахтенном журнале и на грифельной доске «Марии Целесты».

Чиновники Адмиралтейства делали всевозможные предположения о судьбе команды, капитана Бриггса и его семьи. Им, как и другим членам следственной комиссии, казалось, что людей подобрало какое-нибудь судно, шедшее в Америку или из Америки в Европу через Гибралтар. Участь экипажа «Марии Целесты», казалось, не очень-то волновала и самого председателя комиссии Солли Флуда.

Прошла неделя, но никаких сведений о капитане Бриггсе не поступало. 18 и 20 декабря адмиралтейская комиссия выслушала и запротоколировала показания Оливера Дево и двух матросов «Деи Грация».

Каждый день дело «Марии Целесты» пополнялось новыми сведениями и подробностями о судне, его капитане и членах экипажа. Вот что было известно достоверно.

«Марию Целесту» построили в Новой Шотландии, на острове Спенсер, в 1862 году. Строителям бригантины был известный корабельный мастер Джошуа Дэвис. Водоизмещение судна равнялось 282 тоннам, длина — 30 метрам, ширина — 7,6 метра и осадка — 3,5 метра. Англичане, заказавшие Дэвису бригантину, называли ее «Амазонка». Не прошло и года, как это изящное судно завоевало репутацию отличного ходока. Стройная, с красивыми обводами, бригантина вызывала зависть у многих английских и американских судовладельцев и капитанов.

После того как «Амазонка» из-за навигационной ошибки села на мель, ее поставили в сухой док, отремонтировали и продали в Америку. Новому владельцу не по вкусу пришлось название корабля. Возможно, набожность побудила его снять с судна носовую фигуру, изображавшую

обнаженную по пояс женщину с луком и стрелой, и назвать бригантину «Девственница Мария». С тех пор вместо отчаянной, лукавой амазонки нос судна стала украшать смиренная Богоматерь. «Мария Целеста» совершила немало успешных переходов через Атлантику, завоевав право называться лучшей бригантиной на северо-восточном побережье Америки. После того как у нее сменилось несколько владельцев и капитанов, потребовался капитальный ремонт: дубовый набор бригантин со временем расшатался, изъеденные червями доски обшивки пропускали воду. В одном из бостонских доков судно основательно отремонтировали — починили корпус, усилили форштевень, переделали кормовую надстройку. Бюро судоходства без колебаний выдало новому владельцу «Целесты» сертификат на годность к плаванию с отметкой «судно высшего класса».

В деле адмиралтейской комиссии по «Марии Целесте» имелись подробные сведения и о ее капитане — тридцативосьмилетнем янки из штата Массачусетс Бенджамине Бриггсе. Это был опытный судоводитель, имевший почти двадцатилетний стаж плавания на парусных судах. Всегда предельно корректный, пунктуальный и приветливый, американец был хорошо известен в Гибралтаре. Из рассказа капитана «Деи Грация» генеральный прокурор знал, что Бриггс принял командование бригантиной за десять дней до ее выхода из Нью-Йорка. До этого «Марией Целестой» командовал старший помощник капитана Бриггса Альберт Ричардсон, уроженец штата Мэн, отчаянный гонщик, совершивший несколько рекордно быстрых рейсов на бостонских клиперах в Австралию. Он был мастером быстрых переходов и, как гласила молва, «знал секреты всех ветров». Излишнее лихачество Ричардсона не нравилось владельцам «Марии Целесты», и они назначили капитаном Бриггса. Но Ричардсон был так влюблен в красавицу бригантину, что предпочел остаться на ней старшим помощником капитана, чем совсем расстаться с судном.

Комиссии было известно и то, что на борту спасенной Морхаузом бригантин, помимо ее капитана, Ричардсона, второго штурмана Эндрю Джиллинга, кока Эдварда Хэда и четырех матросов, находилась жена Бриггса — Сара Элизабет Кобб-Бриггс с двухлетней дочерью Софи.

Прошло больше месяца. О команде «Марии Целесты» по-прежнему не было ни слуху ни духу. Дэвид Морхауз настойчиво требовал положенное законом вознаграждение за спасение бригантин. Однако Флуд, видимо подозре-

вая во всей этой истории из ряда вон выходящее, не спешил с выводами, а заодно и с выплатой вознаграждения капитану «Деи Грация».

Владелец «Марии Целесты» Джеймс Винчестер в прошлом сам плавал капитаном. В 1866 году, сколотив достаточный капитал, он бросил службу и основал с четырьмя компаньонами, в прошлом тоже капитанами, акционерное общество «Джеймс Винчестер и компания». Флот фирмы Винчестера насчитывал полтора десятка небольших, но быстроходных парусников-бригов, бригантин, баркентин и двухмачтовых шхун. Старшим компаньоном Винчестера был Бенджамин Бриггс, которого он назначил капитаном своего лучшего судна. Младшая дочь главы фирмы незадолго перед разыгравшимися событиями вышла замуж за штурмана Альберта Ричардсона.

В конце января 1873 года в Гибралтар с почтовым пароходом из Нью-Йорка прибыл Джеймс Винчестер — владелец «Марии Целесты».

Этот пожилой, с добродушным лицом, солидной комплекции человек явился в контору королевского юрисконсульства в Гибралтаре и заявил, что он готов выплатить Морхаузу через местный банк положенную законом сумму за спасение своего судна.

К его удивлению, председатель комиссии Флуд категорически отказался принять для передачи Морхаузу вознаграждение за спасение «Марии Целесты» и вернуть судно и груз законному владельцу. Генеральный прокурор мотивировал свое решение тем, что следствие еще не закончено. Винчестер, уже нанявший другого капитана и новую команду в Гибралтаре, хотел уложиться в срок и, согласно контракту, вовремя доставить спирт на коньячные заводы Генуи. Разозленный педантичностью англичан, проклиная их за волокиту в ведении следствия, глава фирмы заявил председателю комиссии:

— Я являюсь гражданином Северных Американских Соединенных Штатов, хотя по происхождению тоже, как и вы, чистокровный англичанин. Если бы я только знал, по каким венам у меня течет эта английская кровь, я бы перерезал их, чтобы выпустить ее вон.

Через день Винчестер отплыл в Америку на первом попутном пароходе.

Адмиралтейская комиссия, кроме подозрений, не имела никаких данных о том, что команда брига «Деи Грация» причастна к исчезновению людей с обнаруженной в океане бригантины. Оснований задерживать «Деи Грация»

в порту у Солли Флуда не было. Капитан Морхауз, чувствуя, что получить деньги не так-то просто, счел благоразумным отплыть в Италию.

С уходом «Деи Грация» из Гибралтара следствие по делу «Марии Целесты» временно было прекращено.

ЧЕГО НЕ ЗАМЕТИЛ ОЛИВЕР ДЕВО

— Капитан Дэвид Морхауз! — начал генеральный прокурор Гибралтара. — За время плавания «Деи Грация» в Италию я внимательнейшим образом ознакомился с вашим отчетом, и, признаю, он меня озадачил. Ваш отчет, капитан, не совсем соответствует показаниям экспертов нашей комиссии, осмотревших бригантину после происшествия здесь, в Гибралтаре. Дело обстоит гораздо сложнее, чем вы думаете, и я сейчас докажу вам это.

— Господин Оливер Дево! Я прошу вас подойти сюда и ответить на некоторые вопросы комиссии.

— Извольте, сэр, — поднялся удивленный и обеспокоенный штурман.

— Что, по вашему мнению, заставило капитана Бриггса оставить свое судно?

— Я полагаю, сэр, что это непреодолимые силы морской стихии. Я не вижу других объективных причин, по которым «Мария Целеста» могла быть покинута командой.

— Допускаете ли вы, что шторм мог вынудить капитана «Марии Целесты» искать спасения в шлюпке?

— Да, сэр, это вполне вероятно. Во время нашего плавания из Нью-Йорка два раза сила зюйд-веста доходила до девяти баллов по шкале Бофорта. Бригантина Бриггса могла попасть и в более жестокий шторм. Я уже сообщал комиссии, что почти все паруса фок-мачты были изорваны в клочья, а в трюмах — полно воды.

— Хорошо, господин штурман, — продолжал прокурор, — теперь ответьте, не кажется ли вам, что на «Марии Целесте» вспыхнул мятеж? Не думаете ли вы, что матросы добрались до груза, вскрыли одну из бочек, перепились и в пьяном угаре убили офицеров бригантины, Бриггса, его жену и ребенка?

— Я не допускаю этого даже в мыслях, сэр! Матросы любили капитана Бриггса, как родного отца. К тому же, сэр, после тщательного осмотра бригантины четвер-

того декабря я не нашел ничего такого, что свидетельствовало бы о насилии и борьбе на «Марии Целесте».

— Теперь ответьте нам, внимательно ли вы ознакомились с записями в вахтенном журнале и на грифельной доске? Считаете ли вы их подлинными и соответствующими действительности?

— Да, сэр. Полагаю, что они были сделаны одним из помощников капитана «Целесты», — ответил недоумевающий Дево.

— Теперь, капитан, я оглашу то, чего не знал, а может быть, и решил скрыть ваш компетентный штурман господин Дево.

— Теперь, капитан, я оглашу то, чего не знал, а может быть, и решил скрыть ваш компетентный штурман господин Дево.

Флуд надел очки и взял папку, раскрытую на нужной странице одним из чиновников.

— Штурман «Деи Грация» допускает, что шторм явился причиной тому, что капитан Бриггс с командой и семьей оставил «Марию Целесту». Между тем комиссии известно: в последнюю неделю ноября в районе Азорских островов не отмечалось штормов. Мы это знаем на основании более пятнадцати выписок из вахтенных журналов судов, находившихся в этом районе в указанное время. Комиссия отвергает шторм как причину оставления командой судна и ввиду следующего факта. В кают-компании «Марии Целесты» обнаружена швейная машина. На полированной полке машины найдена катушка, шпулька и масленка. При шторме никем не управляемая бригантина испытывала бы сильную бортовую и килевую качку, в результате чего эти предметы соскользнули бы с гладкой полки швейной машины и оказались бы на ковре. Это бы случилось и с тарелками, стоявшими на столе в кают-компании. Однако ни один из предметов обеденного сервиза «Марии Целесты» не был разбит. Вода в трюмы могла попасть из-за разошедшихся досок и плохо прикрепленных медных листов обшивки. Течь могла прекратиться после того, как доски разбухли. Наличие мокрых вещей в салоне и в каюте капитана может быть объяснено открытыми световыми люками.

Как вы только что слышали, запись на грифельной доске не вызывает у господина Дево каких-либо сомнений, и он полагает, что она сделана одним из помощников капитана «Марии Целесты».

Здесь Флуд умышленно сделал паузу и обвел глазами зал. В наступившей тишине он, повысив голос, продолжал:

— Мы установили, что эта запись сделана рукой не Бриггса, не Джиллинга, не Ричардсона! Об этом свидетельствуют анализ почерков и письменные показания господина Винчестера, которому эта запись была предъявлена. Более того! На этой же самой доске, в самом низу, обнаружена еще одна запись. Она гласит: «Франциска! Моя дорогая и любимая жена!» Слова, нацарапанные каким-то острым предметом. Я поясню, господа: Франциска — имя госпожи Ричардсон — жены старшего помощника капитана «Целесты» и дочери ее владельца. Сличение почерков показало, что это рука Альберта Ричардсона!

В зале, где заседала комиссия, раздались восклицания недоумения, начался шум. Немного подождав, генеральный прокурор продолжал:

— Господин Дево отрицает вероятность мятежа и убийства на «Марии Целесте». Он ссылагается на то, что якобы не обнаружил следов насилия и борьбы. — При этом Флуд сделал значительное ударение на слове «якобы». — Вот, господа, эти следы!

Генеральный прокурор, не торопясь, подошел к массивному шкафу, где хранились текущие судебные дела, посмотрел в зал с видом человека, которому уже давно все известно, и достал из нижнего ящика тщательно упакованный в парусину продолговатый предмет. Развернув брезент, прокурор поднял на вытянутой вверх руке саблю. Ее потускневший от времени эфес, украшенный эмалевым гербом Мальтийского ордена, и сильно изогнутый клинок говорили о том, что сабля итальянская. Выждав, пока в зале снова наступит тишина, Флуд пояснил:

— Это страшное оружие было найдено под кроватью капитана Бриггса. На клинке сабли, господа, бурые пятна. Я уверен, что это запекшаяся кровь несчастных жертв мятежа. Такого же цвета пятна комиссия обнаружила в разных местах на палубе «Целесты» и на поручнях правого борта. Кроме того, на этих же поручнях замечено несколько глубоких зарубок, сделанных, по всей вероятности, топором...

Повернувшись в сторону капитана «Деи Грация», королевский прокурор добавил:

— Итак, господин Морхауз, дело обстоит немного сложнее, чем вы думаете...

ПОМОЩЬ СЫЩИКОВ СКОТЛЕНД-ЯРДА

Время шло. Сведений о судьбе экипажа «Марии Целесты» не поступало, океан продолжал упорно хранить свою тайну. Слухи о загадочном происшествии распространились по всему миру. В тавернах и портовых кабаках Америки, Европы и Азии пылкая фантазия моряков, подогретая крепким грогом, виски и саке, превратила случай с «Марией Целестой» в легенду. О «Целесте» говорили все.

Тайну бригантины пытались разгадать и в Америке. Министерство финансов США разослало по всем восточным портам страны специальный циркуляр:

«Министерство финансов США, 24 марта 1873 года. Сборщикам таможенных пошлин и другим лицам. Вас просят сообщить министерству любое дошедшее до вас сведение, которое поможет выяснить обстоятельства, при которых был покинут корабль, найденный брошенным на море 4-го числа прошедшего декабря месяца под 38°20' северной широты и 17°37' западной долготы и отведенный в гавань Гибралтара британским судном «Деи Грация», заявившим там о своей находке. Согласно вахтенному журналу покинутого судна, оно оказалось американской бригантиной «Мария Целеста», шедшей из Нью-Йорка в Геную под командой капитана Бригса.

Обстоятельства дела возбуждают сильное подозрение, что капитан, его жена и ребенок, а может быть, и старший штурман были убиты пьяной командой, очевидно получившей доступ к алкоголю, которым был нагружен корабль. Полагают, что судно было брошено командой между 26 ноября и 4-м числом прошедшего декабря месяца и что команда либо погибла в море, либо, что вероятнее, была взята каким-нибудь судном, направлявшимся в один из портов Северной или Южной Америки или же Вест-Индских островов.

Найденный покинутый корабль оказался совершенно неповрежденным. Он был хорошо снабжен всем необходимым и провиантом, и какой-либо видимой причины, почему он был покинут, не имеется. На судне нашли саблю как будто с пятнами крови на клинке и такие же пятна заметили на палубе бака. Корабельных документов и хронометра не оказалось, но почти все вещи капитана, его жены и ребенка, а также и команды были найдены в хорошем состоянии; книги, драгоценные вещи, золотые ме-

дальоны и дорогое женское платье были оставлены нетронутыми в каюте. Вахтенный журнал велся до полудня 24 ноября.

Министерству известны и многие другие подробности, относящиеся к этому таинственному происшествию, и в случае необходимости они могут быть переданы любому лицу, которое обязуется разгадать это дело.

Александр Ричардсон, секретарь казначейства.

Тем временем в Гибралтаре адмиралтейская комиссия продолжала следствие. По поручению Флуда корвет «Кондор» отправился на Азорские острова с заданием обследовать побережье острова Санта-Мария и выяснить у местных жителей, не появились ли там Бриггс и его команда.

К этому времени в Гибралтар из столицы Великобритании прибыли два сыщика Скотленд-Ярда. Работа кипела. Сыщики, вооружившись лупами, за неделю буквально обнюхали на «Целесте» каждую щель. Они подтвердили почти все, о чем в свое время сообщал штурман «Деи Грация», и то, что обнаружила адмиралтейская комиссия. Правда, столичные детективы установили несколько дополнительных фактов, но и они не позволили сделать окончательные выводы.

Сыщики на тех же основаниях, что и комиссия адмиралтейства, отрицали вероятность того, что сильный шторм побудил Бриггса дать приказ об оставлении корабля. Они пришли к выводу, что если бы бригантина была застигнута штормом, то в носовой надстройке судна все было бы залито водой. Фактически же вода в ней была только на палубе кубрика и камбуза. К тому же на лезвиях матросских бритв, которые хранились на полке в кубрике, не было никаких следов ржавчины от морской воды. Кроме того, сыщики определили, что на носовой надстройке, сделанной из тонких сосновых досок, в случае сильного шторма от ударов волны разошлись бы закрашенные пазы.

Но все же наиболее веским аргументом, отвергающим вероятность шторма, по мнению экспертов из Скотленд-Ярда, был факт, что катушка, шпулька и масленка не упали с полированной полки швейной машины. К тому же оказалось, что часы в кают-компании бригантины остановились не потому, что в них попала вода, как считал Дево, у них просто кончился завод.

Оказывается, никто не обратил внимания на отсутствие на борту «Марии Целесты» лага — прибора для измерения скорости судна. Этим открытием сыщики, как гово-

рится, «утерли нос» морякам, входившим в состав адмиралтейской комиссии.

После долгого обследования разбитого компаса и свернутого нактоуза, на котором он должен был быть укреплен, сыщикам удалось установить, что оба эти предмета сломаны с применением человеческой силы. Причем повреждение самого компаса носило характер неумышленный. Возможно, кто-то пытался в спешке высунуть его из гнезда нактоуза и уронил на палубу...

Сыщики высказались и по поводу курительных трубок, найденных Оливером Дево в носовом кубрике. По пеплу в них они установили: трубки были набиты тем же табаком, что остался в кисетах и рундуках матросов. Значит, трубки принадлежали морякам «Марии Целесты».

По развязанным узлам на веревке, крепящей бочки с водой к мачте, можно было предположить, что одна из них была сдвинута не волнами, обрушившимися на бак бригантины, а человеком, по всей вероятности, при попытке отвязать ее от остальных.

Отсутствие на «Марии Целесте» какой-либо приготовленной пищи красноречиво говорило о том, что ее взяли с собой покинувшие корабль люди.

Во время следствия никто не задумался, сколько было на «Марии Целесте» спасательных шлюпок. Поскольку на парусниках такого тоннажа полагалось иметь две шлюпки, то все почему-то считали, что команда бригантины ушла в океан на двух шлюпках. Сыщики выяснили: из Нью-Йорка «Целеста» вышла в рейс с одной шлюпкой. Вторая была сдана в ремонт: при погрузке на нее упал сорвавшийся из стропа бочонок.

Один из членов адмиралтейской комиссии, старый капитан-парусник, сделал предположение, что оставление «Марии Целесты» командой было как-то инсценировано. Вот как он рассуждал. В открытом море шлюпку спускают на воду с подветренной стороны, чтобы волны не разбили ее о борт. Но ведь на палубе «Марии Целесты» лежали поручни правого борта. Следовательно, шлюпку спустили именно отсюда. В этом-то и была загвоздка! Зимой в Северной Атлантике дует постоянный зюйд-вест, и идущая на восток бригантина имела ветер с правого борта. Если люди покидали судно в спешке, то им некогда было осуществлять маневр постановки судна в дрейф. В лучшем случае они могли убрать парус на грот-мачте, но ветер все равно дул бригантине в правый борт...

Вообще следствие вскрыло слишком много загадочных

обстоятельств и фактов. Некоторые из них носили странный, почти мистический характер.

Как ни ломали голову члены адмиралтейской комиссии и какие только гипотезы ни выдвигали сыщики Скотленд-Ярда, тайна покинутого корабля оставалась тайной. Вот основные вопросы, без решения которых следствие не могло сдвинуться с места.

1. Почему трюмы бригантины оказались открыты?

2. Почему люковые крышки первого трюма валялись на палубе перевернутые?

3. Почему все окна кормовой надстройки были забиты досками и брезентом?

4. Почему были открыты оба верхних световых люка кормовой надстройки?

5. Почему набор плотницких инструментов оказался в каюте старшего штурмана Ричардсона?

6. Почему были спущены паруса грот-мачты бригантины?

7. Почему на борту бригантины не оказалось никаких судовых документов, кроме основного — вахтенного журнала?

8. Почему была вскрыта одна бочка со спиртом?

9. Почему последняя черновая запись на грифельной доске была сделана не капитаном или штурманом, а кем-то другим?

10. Почему Ричардсон написал: «Франциска! Моя дорогая и любимая жена!»?

11. Почему старинная сабля оказалась под кроватью капитана Бригсса?

12. Почему на поручнях правого борта оказались зарубки?

Итак, двенадцать «почему»! И никто не мог дать вразумительного ответа ни на одни из этих вопросов.

Королевский юрисконсульт делал попытки связать все установленные факты воедино, представить цельную картину разыгравшейся в океане драмы. Флуд отстаивал версию, связанную с мятежом на бригантине. Но, как ни аргументировал ее открытыми трюмами, початой бочкой спирта, заколоченными окнами офицерского помещения, найденной саблей, зарубками на поручнях и бурыми пятнами на палубе, последовательности и логики в его доказательствах не было. «Что это за мятеж, — вопрошали в пик у сыщиков, — если на судне нет никаких следов насилия и борьбы, а все ценности в салоне остались на своих местах?»

Версию о мятеже горячо поддерживал американский консул в Гибралтаре Горацио Спраг. Мнение Флуда он изложил в своем докладе министерству финансов, на основании которого полиция всех портов на северо-восточном побережье страны получила негласный приказ следить за появлением подозрительных лиц, которые могут оказаться мятежниками с «Марии Целесты».

Адмиралтейская комиссия с нетерпением ждала результатов анализа вещества, взятого с пятен на сабле, на палубе и на поручнях бригантины. Но тут дюжина «почему» неожиданно превратилась в чертову дюжину.

ТРИНАДЦАТОЕ «ПОЧЕМУ»

Не видя выхода из лабиринта противоречивых фактов, комиссия решила провести осмотр подводной части бригантины.

Испанский водолаз Рикардо Портунато опустился на дно у причала и обследовал состояние медных листов, которыми был обшит деревянный корпус «Марии Целесты». Медь была почти новая, еще не успевшая потемнеть в морской воде, но в трех местах листы неплотно прилегли к доскам. «Наверное, из-за этого корпус и пропускает воду», — решил водолаз. Других повреждений в подводной части Портунато не обнаружил. Форштевень, киль и руль находились в отличном состоянии. Это свидетельствовало о том, что бригантина не касалась днищем мели и не сталкивалась с другим судном.

Когда водолаз, закончив работу на грунте, поднимался на поверхность, он бросил взгляд на доски носовой обшивки, которые как раз находились перед центральным иллюминатором его скафандра. В полуметре выше уровня моря по обшивке шла двухметровая узкая полоса. Портунато дотронулся до нее рукой: полоса оказалась надрезом глубиной в дюйм и шириной немногим более дюйма. Ровный надрез совсем не походил на случайную царапину от удара о причал. Скорее всего, он был сделан каким-то острым инструментом.

Водолаз опять погрузился на грунт и поднялся у носа бригантины с другого борта: в полуметре от воды проходил точно такой же надрез! Это показалось подозрительным, и водолаз доложил о своем открытии экспертам адмиралтейской комиссии.

Почтенные джентльмены оказались в тупике. Откуда появились эти странные полосы, для чего и кем они сделаны?

Лондонские сыщики сумели все же определить, что надрезы нанесены примерно три месяца назад, как раз в конце ноября 1872 года.

Что это? Результат удара судна о причальную стенку? Но любой корабль швартуется, естественно, одним бортом. Может быть, столкновение с другим кораблем? Но на форштевне «Марии Целесты» не было даже царапины. И уж вряд ли кому из экипажа вздумалось бы разрезать доски обшивки толщиной всего в полтора дюйма — это представляло угрозу для прочности корпуса бригаантины.

Круг непонятных фактов и необъяснимых обстоятельств замкнулся. Но если в прежних двенадцати «почему» можно было что-то предполагать, о чем-то догадываться, то последняя загадка вообще не давала намека на сколько-нибудь логическое объяснение.

Флуд окончательно потерял голову. Поняв, что его репутация как генерального прокурора города подорвана, он ждал результатов анализа пятен. Здесь его постигло полное разочарование, и ему пришлось сожалеть о поспешно сделанных выводах о роли сабли в драме «Марии Целесты».

Пятна оказались не кровавыми и к тому же давними. А пятна на палубе и поручнях правого борта представляли собой смесь ржавчины, оливкового масла и какого-то рассола. Эта безобидная смесь вполне могла быть пролита из какой-нибудь старой железной бочки.

К удивлению комиссии, логичнее всего о «проблеме сабли» высказался истец — капитан «Деи Грация». Как бы мстя Флуду за проволочку с выплатой вознаграждения, Морхауз заявил:

— Чтобы правильно ответить на этот вопрос, надо хорошо знать моего друга Бриггса. У него была одна страсть: он коллекционировал старинное оружие. Дом Бриггсов в Брэдфорде напоминает музей. Там вы найдете уникальную бронзу, мрамор, изумительную коллекцию старинных часов, древние монеты, а главное — оружие. Даже в спальне у него висят латы средневекового рыцаря... Я уверен: саблю он взял в рейс специально, чтобы в Италии точно установить дату и место ее изготовления. Вас удивляет, почему сабля без ножен лежала под кроватью? Ее спрятал там Бриггс, опасаясь,

что маленькая Софи может случайно порезаться о клинок.

Комиссия признала это предположение вполне логичным.

Английские сыщики через полицейское управление в Нью-Йорке навели справки о матросах «Марии Целесты». Выяснилось, что четыре норвежских моряка — Фолькерх Лоренсен, Боас Лоренсен, Ариан Харбенз и Гуттлит Гудшаад — были матросами первого класса, имели хороший послужной список и большой стаж работы на парусниках.

С тем, что эти моряки не могли устроить на «Марии Целесте» мятеж, Флуду пришлось согласиться, когда в начале марта 1873 года на его имя пришло письмо от некоего Никельсена из Норвегии. Автор письма обращался к председателю следственной комиссии от имени матери одного из матросов и жен еще двоих матросов экипажа «Марии Целесты». Родственники норвежских моряков, беспокоясь за судьбу своих кормильцев, просили главного прокурора объяснить причину их исчезновения.

Написать в ответ что-либо утешительное Флуд не мог. Хотя в Гибралтар каждый день приходили десятки судов, никаких сведений об исчезнувшем экипаже не поступало. Командир корвета «Кондор», посланный на Азорские острова, сообщил, что жители острова Санта-Мария не видели никаких пришельцев и ничего не знали о случившемся. Молчала и Америка, где появления моряков «Марии Целесты» с нетерпением ждали власти.

12 марта 1873 года следствие по делу было прекращено, а адмиралтейская комиссия распущена.

Через два дня городской суд определил размер вознаграждения капитану «Деи Грация». Драма, разыгравшаяся в водах Северной Атлантики, принесла Дэвиду Морхаузу 1700 фунтов стерлингов.

15 марта 1873 года телеграмма, переданная по трансатлантическому подводному кабелю, известила в Нью-Йорке Джеймса Винчестера о том, что «Мария Целеста» с новым экипажем на борту вышла из Гибралтара в Геную. Все личные вещи семьи Бриггсов и членов команды были переданы американскому консулу в Гибралтаре. Осенью того же года он отправил их в Америку для передачи родственникам пропавших.

Но история «Марии Целесты» на этом не кончается. Загадочное происшествие у Азорских островов сразу же стало достоянием газетчиков. Чего только не сообщали о «Марии Целесты»! Одна версия сменяла другую, очередная гипотеза перечеркивала предыдущую. Любая наспех сработанная заметка преподносилась читателю как достоверные сведения и сопровождалась комментариями якобы специалистов — старых, просоленных морских волков, но, как правило, «комментаторами» были те же самые писаки, получившие на лету «консультацию» у какого-нибудь моряка в портовом баре или кабаке. В большинстве опубликованных за 1873 год «достоверных» сообщений даты событий не совпадают, имена и фамилии искажены до неузнаваемости, факты вымышлены, предположения до смешного наивны.

Многие журналисты, взявшись за эту тему, даже не потрудились ознакомиться с материалами следственной комиссии в Гибралтаре.

Подавляющая часть гипотез сводилась к «пиратскому варианту».

Газеты утверждали: «Бригантину захватили пираты, но, увидев «Деи Грация», обратились в бегство, забрав с собой экипаж «Целесты». Разные версии этой гипотезы сопровождались пространными историческими выкладками о корсарах, флибустьерах и прочих морских разбойниках...

Писали о вспыхнувшей на борту «Марии Целесты» эпидемии чумы. Ведь в течение целых столетий чума, холера, желтая лихорадка, дизентерия и цинга считались бичом мореплавателей всех стран. Низкий уровень санитарии, отсутствие нормальных условий для хранения воды и пищи на парусниках — все это приводило к вспышкам болезней, нередко становилось причиной гибели всей команды корабля.

По мнению всезнающих журналистов, чума на «Марии Целесте» началась в матросском кубрике. Капитан Бриггс узнал о болезни и, стремясь уберечь свою жену, дочь, себя и офицеров, запер матросов в кубрике. Но им удалось вырваться из заключения, и они, в свою очередь, закрыли капитана в кормовой надстройке, заколотив даже окна. В отчаянии больные матросы вскрыли носовой трюм и добрались до груза. Пытаясь найти за-

бвение в спирте, истощенные болезнью моряки перепились и уснули. Бриггсу с офицерами удалось выбраться из кают через верхние световые люки. В спешке они спустили единственную шлюпку, которая потом погибла во время шторма... Оставшиеся на бригантине матросы предпочли, чтобы не мучиться, покончить жизнь самоубийством и выбросились за борт.

Другие сторонники этой версии писали, что, напившись, матросы убили капитана и офицеров и, выбросив их тела в море, пытались добраться на шлюпке до одного из Азорских островов. Но шлюпку опрокинул налетевший шквал, и обессиленные, измученные страшной болезнью моряки погибли.

Как всегда, были и просто нелепые гипотезы. К таким, например, можно отнести предположение, что люди несчастной бригантины погибли в схватке с еще неизвестным науке чудовищем морских глубин — и «гигантским кальмаром», «огромным осьминогом» и даже «морским змием». Авторы этих версий сообщали публике, что пятна на палубе, клинке сабли и поручнях бригантины не что иное, как кровь чудовища, а зарубки на поручнях — явные следы от ударов топором, которым Бриггс мужественно рубил исполинские щупальца...

Американские газеты, промышлявшие подобными небылицами, давали даже «подробности» кровавой схватки. Так, первой жертвой неизвестного «агрессора» из подводного царства будто бы стала маленькая Софи, игравшая с матерью на палубе. Потом чудовище увлекло в воду всех находившихся на «Целесте» людей, и бригантина, как призракный «Летучий голландец», плавала в океане, пока ее не заметили с брига «Деи Грация»...

Нью-Йоркская «Таймс», считая, что читателям уже наскучили подобные штучки, решила покончить с шумихой вокруг бригантины и заявила, что вся эта история объясняется очень просто. Оказывается, капитан «Марии Целесты» был душевнобольным человеком. О тяжелом расстройстве его психики знали только близкие родственники. Оно якобы выражалось в периодических приступах буйного помешательства, и в эти минуты Бриггс, не помня себя, был способен на все. Во время злополучного плавания у капитана начался такой приступ, и он, вооружившись старинной саблей, зарубил всех, кто находился на судне, включая дочь и жену. Когда в его сознании наступило прояснение и он понял, что произошло, он выбросил трупы в океан, замел следы, уничтожил су-

довые документы, забыв при этом о вахтенном журнале, и пытался уйти на шлюпке. В конце концов Бриггс погиб от жажды, шлюпка его была залита волнами и затонула...

Английские журналисты публиковали более серьезные гипотезы. Некоторые из них были весьма замысловатыми.

Когда газета «Джибрэлтар кроникл» поведала читателям с замеченных Рикардо Портунато непонятных надрезов на носу «Марии Целесты», английский морской журнал «Нотикл мэгэзин» так объяснил их появление.

Дочь капитана Бриггса, Софи, была капризным ребенком. Целыми днями, мешая матросам, она носилась по палубе бригантины. Ребенок уgomонился, когда заметил в море дельфинов. С этих пор Софи целые дни стала проводить на баке судна, наблюдая за красивыми прыжками стремительных животных. Тогда Бриггс, видя, как Софи то и дело свешивается через поручни за борт, и опасаясь, как бы она не свалилась в воду, приказал команде соорудить для дочери специальную площадку на носу бригантины. Вот почему судовому плотнику пришлось сделать с каждого борта в носовой части судна пазы для стоек площадки.

Однажды между матросами «Марии Целесты» разгорелся спор: кто быстрее плавает. Матросы обратились к капитану с просьбой привести судно в дрейф на время состязания. Бриггс согласился. Паруса второй мачты были спущены, а на первой поставлены таким образом, что бригантина не имела хода. Матросы стали плавать наперегонки вокруг судна, а офицеры «болели», наблюдая за состязанием с площадки, построенной для Софи. Перегруженная площадка рухнула, и люди оказались в воде. Кто не умел плавать, утонули, а на пловцов напала стая акул. Жена капитана Бриггса в это время шила на машинке в кают-компании. Выбежав на отчаянные крики, она увидела ужасную картину: в окрашенной кровью воде акулы терзали барахтающихся людей. Не вынеся горя, жена капитана бросилась с дочерью за борт...

На первый взгляд гипотеза вполне правдоподобна. Автор забыл лишь об одном: «Мария Целеста» совершала свое плавание в ноябре, когда температура воды в Северной Атлантике никогда не превышает плюс десяти градусов. Отчаянные, наверное, матросы были на бригантине!

Ореол загадочности вокруг «Марии Целесты» усиливали многочисленные самозванцы, выдававшие себя за членов ее экипажа. После раздутой газетами шумихи они стали неожиданно появляться в Гибралтаре, Лондоне, Нью-Йорке, Галифаксе, на острове Ямайка. В одном лишь Нью-Йорке за год объявилось сразу шесть «очевидцев» небывалого происшествия. Первый из них нанес визит в редакцию газеты «Геральд трибюн» и заявил, что он не кто иной, как Эдвард Хэд — чудом спасшийся кок с «Марии Целесты».

Взяв у него пространное интервью, редакция выплатила ему колоссальный гонорар. Складно придуманная история «кока» о вспыхнувшей на судне чуме произвела впечатление на читателей и вызвала зависть других газет. Спустя несколько дней, когда лже-Хэда и след простыл, аферу раскрыла жившая в Нью-Йорке жена настоящего кока с «Целесты». Хитрому аферисту удалось обвести редакторов вокруг пальца благодаря отличной памяти: он досконально знал результаты работы следственной комиссии, регулярно публиковавшиеся в «Джибралтар кроникл».

Не успели затихнуть страсти, как в разные редакции нью-йоркских газет явились, разумеется поодиночке, сразу пять «коков». Видно, они были приезжими и ничего не знали об опередившем их «коллеге». «Коки» несли такую небылицу, что вскоре очутились (уже все вместе) в полицейском участке.

Тем временем в Лондоне появились два взрослых «сына капитана Бриггса». Но одурачить английских журналистов им не удалось. Все уже знали, что сын Бриггса живет у своей бабушки в американском городе Брэдфорде и что мальчику всего семь лет.

Многие издатели погребли руки на тайне покинутой людьми бригантины. А вот редакция одной американской газеты поплатилась штрафом. Произошло это так.

Газета напечатала большую статью, начинавшуюся рассказом о нравах, царивших в американском торговом флоте. Говорилось, что владельцам судов приходится обращаться к услугам портовых маклеров, а точнее, «торговцев людьми». Беззастенчивые дельцы выискивают среди безработных и опустившихся людей свои жертвы, дают им в кредит одежду и деньги, а потом продают должников на первое попавшееся судно. В некоторых «экстренных» случаях их спаивают, и несчастные приходят в себя уже на борту судна, далеко от родных берегов.

Газета утверждала, что экипаж «Марии Целесты» состоял именно из таких случайных людей, едва не впервые в жизни вышедших в море. Поэтому, приняв командование кораблем, Бриггс пытался нанять хотя бы трех настоящих матросов. В Нью-Йорке нашелся человек, вызвавшийся ему на помощь. Он выделил четырех моряков из своего экипажа при условии, что они вернутся на его судно близ Азорских островов, после того как за кормой «Марии Целесты» останется наиболее трудная часть перехода из Америки в Европу. Капитаном, оказавшим помощь Бриггсу, был, по заявлению газеты, англичанин Дэвид Морхауз — капитан брига «Деи Грация». В статье сообщалось, что обоих капитанов видели за два дня до выхода бригантины в море в одном из ресторанов Манхэттена.

С первого же дня плавания «Марии Целесты» атмосфера на судне была омрачена поведением матросов, подписавших кабальный контракт. Эти случайные моряки не ладили с теми, которых Бриггсу «одолжил» Морхауз. Один из скандалов закончился поножовщиной, и капитану бригантины пришлось связать виновных в кровопролитии и запереть их в канатном ящике.

24 ноября наступил роковой день: вырвавшись из плена, озлобленные матросы устроили мятеж. Капитан с семьей и два штурмана были зверски убиты, и их тела брошены за борт. Четверем матросам с «Деи Грация» удалось обезоружить мятежников. Они решили не связывать их, а отправить в океан на шлюпке, не дав ни капли пресной воды. Под дулом пистолетов мятежники отчалили от борта «Марии Целесты».

Оставшиеся на ее борту люди Морхауза знали координаты и время встречи с «Деи Грация». Придя в условленное место, матросы поставили бригантину в дрейф. Вскоре подоспела и «Деи Грация».

Когда капитан Морхауз выслушал печальный рассказ четырех матросов, он сразу понял, что можно здорово подзаработать. Сказав матросам, что в их положении выгоднее держать язык за зубами (ибо в противном случае им все равно никто не поверит, что они не были причастны к мятежу и убийству), Морхауз объяснил, как нужно отвечать, если в Гибралтаре начнут спрашивать о встрече с «Марией Целестой». Решено было представить рапорт о том, что бригантину обнаружили в океане без экипажа. Полученным вознаграждением капитан брига обещал поделиться с матросами...

Морхауз возбудил против незадачливого редактора газеты судебное дело и с помощью полученной в Гибралтаре копии своего отчета доказал свою непричастность к этой выдуманной истории. Газета поплатилась за выкрутасы журналистов круглой суммой. Суд вынес решение: «За причиненный моральный ущерб, выразившийся в подрыве репутации и оскорблении капитанской чести, выплатить господину Дэвиду Морхаузу 5 000 долларов». Таким образом, несчастливое судно Бригса обогатило Морхауза не только английскими фунтами стерлингов, но и американскими долларами.

Затейливо придуманных небылиц о «Марии Целесте» было опубликовано столько, что обстоятельства и факты действительного происшествия у Азорских островов оказались забытыми.

Истину похоронили под грудой вымысла.

Говорят, сенсации не бывают вечными. И хотя тайна бригантины так и осталась нераскрытой, «целестиада» изрядно надоела читателям.

НЕВОЛЬНАЯ ШУТКА КЛАССИКА

В начале 1884 года в Англии распространились слухи о том, что тайна «Марии Целесты» раскрыта. Разгадку этой интригующей истории дал на своих страницах лондонский альманах «Корнхилл мэгэзин» в очерке под названием «Сообщение Шебекука Джефсона». Повествование велось от лица одного из участников драмы, разыгравшейся на «Марии Целесте».

Поскольку имени автора в журнале не было указано, читатели приняли «сообщение» за редакционный материал. Мастерство и сила писательского вымысла заставили читателя поверить, что все описанное произошло на самом деле. Очерк имел в Англии потрясающий успех. Его перепечатывали газеты, о нем говорили всюду. Сначала никто даже и не заметил, что имя капитана «Марии Целесты», имена его жены, дочери и членов экипажа не совпадают с настоящими. За 12 лет многие уже забыли их. А тот, кто помнил, решил, что анонимный автор, видимо щадя чувства родных и близких пропавших, умышленно изменил их имена.

Вот краткий пересказ этого очерка.

...По профессии Джефсон был врачом. Всю молодость

он посвятил борьбе за освобождение негров в Соединенных Штатах и даже написал об этом брошюру «Вот твой брат!». Когда началась гражданская война, он записался добровольцем в один из нью-йоркских полков и принимал участие в кампании против Южных Штатов. В одном из сражений был тяжело ранен и, может быть, погиб бы, если бы не одна старая негритянка, которая заботливо ухаживала за ним и сумела поставить его на ноги. Прощаясь с Джефсоном, растроганная старушка достала из какого-то тайника странный амулет, напоминавший человеческое ухо, вырезанное из черного как смоль камня, и вручила его доктору на счастье.

Спустя семь лет доктор Джефсон опасно заболел легкими, и врачи заявили, что спасти его может только морской воздух. Поэтому он решил совершить путешествие в Европу и с этой целью снял каюту на «Марии Целесте».

На корабле были капитан с женой и двухлетней девочкой, десять матросов (из них трое негров) и еще два пассажира, один из которых мулат Септимус Горинг (как увидим, это сыграет немалую роль в сюжете).

Горинг был человеком со всех точек зрения необыкновенным. В лице его было что-то сатанинское, правая рука искалечена: четыре пальца будто отхвачены бритвой. Однако с первых же минут общения с ним абсолютно менялось впечатление: Горинг был весьма любезным, хорошо воспитанным человеком, образованным и не лишенным юмора, и проявлял просто удивительные познания в штурманском деле. Казалось, он знал все на свете. Словом, доктор Джефсон мог только поздравить себя с таким великолепным и занимательным попутчиком.

Их каюты разделяла тонкая деревянная переборка. Однажды утром, едва доктор Джефсон успел встать с постели, его буквально оглушил пушечный выстрел. Пуля пронзила перегородку в том месте, где минуту назад находилась его голова. Прежде чем он успел прийти в себя, в каюту влетел перепуганный Горинг и начал горячо извиняться, объясняя, что чистил оружие и нечаянно нажал на курок.

Вечером того же дня в каюту доктора примчался капитан Тиббс и в неопишемом отчаянии поведал, что его жена и дочурка внезапно исчезли. Команда обыскала все закоулки судна, люди кружили по кораблю, во весь голос звали исчезнувших, но им отвечал лишь шум моря и хлопанье парусов.

Капитан Тиббс закрылся в своей каюте, он буквально

окаменел от горя. Командование пришлось взять на себя первому помощнику. А через несколько дней капитан покончил с собой, пустив пулю в лоб.

А судно шло дальше... Погода была прекрасная, и пассажиры в основном проводили время на палубе. Во время одной из бесед с Горингом Джефсон показал ему амулет, полученный от негритянки. Горинг небрежно подкинул его на ладони и с презрительной улыбкой хотел было его швырнуть в море. В этот миг негр, стоявший за штурвалом, молниеносно подскочил к нему, железной хваткой стиснул плечи и начал что-то возбужденно шептать. Потом он вынул амулет из руки ошоломленного Горинга и раболепно поднес его Джефсону.

Наступила тропическая жара, совершенно не свойственная португальским водам. Загадка этого явления разъяснилась неожиданным образом, когда вместо Португалии на горизонте появились берега Африки, — корабль сбился с курса. Обескураженный штурман уверял, что он ни в чем не виноват: кто-то разладил навигационные приборы, повредил компас. Внезапно Джефсон вспомнил, что недавно они с капитаном застали Горинга склонившимся над приборами.

В конце дня, когда доктор Джефсон вышел на палубу, на него набросились Горинг и трое матросов-негров, повалили и связали веревкой. Такая же участь постигла всех белых матросов. Затем произошло нечто ужасное, отчего у доктора застыла в жилах кровь: заговорщики бросили связанных людей за борт. Но когда Горинг собирался предать то же самое с Джефсоном, негры дружно запротестовали. Завязался громкий спор, из которого доктор понял, что матросы считают его особой неприкосновенной, поскольку он обладает амулетом.

Бунтовщики отнесли связанного доктора в шлюпку и поплыли к берегу, покинув «Марию Целесту» на волю провидения. На берегу толпы негров встретили их дикими криками и боем тамтамов и повели в близлежащую деревушку.

В сопровождении вождей Джефсон вошел в храм, стены которого были украшены циновками и раковинами. В полумраке посреди пустой комнаты стоял огромный идол из черного камня, одно ухо у него было отбито. Старый человек взял у доктора амулет и приладил его к голове идола, ухо пристало так плотно, что трещина была еле видна. При виде этого собравшиеся люди радостно закричали и начали возносить молитвы своему идолу.

С этой минуты к доктору Джефсону стали относиться как к почетному пленнику. Ему выделили уютную хижину, кормили вкусно и обильно, но стоявшая у входа стража не позволяла выходить из помещения.

Ночью Джефсона посетил Горинг и объяснил свое поведение. Отец его был белым, а мать — негритянкой-невольницей. Когда отец умер, жестокие плантаторы забили мать до смерти, а Горингу отсекали четыре пальца на правой руке за какую-то ничтожную провинность. Он поклялся мстить белым за все содеянное. За несколько лет до описываемых событий в Соединенных Штатах прошла серия убийств, раскрыть которые полиция не смогла. Так вот, убийцей был именно Горинг.

Последним его преступлением было уничтожение команды «Марии Целесты» и бегство к племени, с которым он поддерживал дружеские отношения. Горинг мечтал создать в Африке могучее негритянское государство и начать беспощадную войну с белыми угнетателями.

Его планам несколько помешал амулет Джефсона. История этого каменного уха была поистине удивительна.

Много веков назад племя раскололось, и отделившаяся часть решила переселиться в другой район Африки. Покидая родную деревню, отступники отбили у идола одно ухо, чтобы унести с собой хоть частицу священного изваяния. Но судьба оказалась к ним жестока — они попали в руки работорговцев и были вывезены в Соединенные Штаты. Таким образом каменное ухо очутилось у негритянской старушки, которая ухаживала за доктором.

Негры верили, что исчезнувшее ухо вернет идолу человек, посланный небом, вот почему они пощадили Джефсона, сочтя его полубогом. Горинг ни от кого не скрывал, что хочет стать царьком, и опасался конкуренции со стороны белого врача, владевшего амулетом. Поэтому он решил помочь доктору обрести свободу и, таким образом, избавиться от него.

Под покровом ночи Джефсона провели на берег, усадили в шлюпку, и он вышел в море...

Вскоре автор «Сообщения Шебекука Джефсона» был обнаружен. Им оказался известный на весь мир и весьма уважаемый в Англии писатель Артур Конан Дойл — автор «Приключений Шерлока Холмса». На страницах лондонских газет человек, создавший образ знаменитого сыщика, заявил, что он вовсе и не собирается дурачить публику, что, ознакомившись с делом «Марии Целесты», он задумал использовать эту фабулу для литературного про-

изведения и, когда у него появилось свободное время, привел замысел в исполнение. Но чистосердечное признание знаменитого писателя разочаровало читателей, настолько они поверили в придуманную им развязку удивительного происшествия.

Очерк Конан Дойла заставил людей вспомнить «Марию Целесту». О тайне Атлантики снова заговорили газеты. И вновь в различных уголках земного шара появились «моряки с бригантины», вездесущие журналисты стали «находить» на дне морских сундуков признания очевидцев драмы, продиктованные на смертном одре. Снова стали появляться в редакциях газет «повара» с «Марии Целесты» и «дети капитана Бриггса».

Пищу кривотолкам дали и новые факты, связанные с дальнейшей судьбой «Марии Целесты». А она была поистине необычной. В 1874 году ее бывший владелец Винчестер продал бригантину с большим для себя убытком. На следующий год «Мария Целеста», находясь с грузом леса близ Монтевидео, попала в ураган и потеряла обе мачты. Ее отремонтировали, и она опять стала перевозить грузы между портами Америки и Европы.

Моряки, как известно, народ суеверный, они не хотели заниматься на бригантину с таким печальным прошлым. Поэтому она переходила из рук в руку, цена ее падала, пока наконец «Мария Целеста» не попала к отъявленным мошенникам.

В начале января 1885 года бригантина под командованием американского капитана Паркера, идя под всеми парусами, близ острова Гаити выскочила на полном ходу на рифы Рошелл. Через несколько часов океанской волной красавица бригантина была превращена в груды плавающих щепок. Что это? Результат навигационной ошибки? Вскоре страховая компания доказала состав преступления — уничтожение застрахованного имущества с целью получения страхового возмещения. Факт сговора судовладельца с капитаном Паркером подтверждался представленными суду документами. За день до вынесения приговора капитан «Марии Целесты» покончил жизнь самоубийством.

В конце прошлого и начале нынешнего века наряду с газетными и журнальными статьями о злополучном корабле появились и романы. Примеру Конан Дойла последовали английские писатели-маринисты — Барри Пейн, Артур Моррисон, Гарольд Уилкинс и Лоренс Китинг. Последний в своей книге «Великая мистификация» ведет повествова-

ние от имени восьмидесятичетырехлетнего кока бригадир-ны Джона Пембертона, которого автор якобы разыскал где-то в Шотландии.

Загадке «Марии Целесты» посвятили романы и американские писатели — Джордж Брайан («Таинственный корабль») и Чарлз Фэй («Мария Целеста», или Одиссея покинутого корабля»). Но, несмотря на оригинальность и занимательность этих произведений, ни одно из них не приближает читателя ни на шаг к разгадке великой тайны Атлантики.

«Но что же все-таки там могло произойти? — вправе спросить читатель. — Раз нет ответа, то какая версия может считаться наиболее вероятной и правдоподобной?»

ГИПОТЕЗА КОББА

В самом центре Нью-Йорка на острове Манхэттен, среди небоскребов, силуэт которых напоминает исполинский забор с неровно обломанными зубцами досок, высится красивое здание. Оно называется «Уайт-холл». В нем размещается главная контора американской судоходной компании «Джеймс Винчестер и К^о». Эту фирму возглавлял уже правнук бывшего владельца «Марии Целесты» Ной Винчестер. Примерно раз в месяц он получал письмо с просьбой рассказать подробнее об обстоятельствах исчезновения команды «Марии Целесты».

Такие же письма получал и живший в Брэдфорде сын исчезнувшего капитана Бриггса — Артур Бриггс.

Судьба экипажа «Марии Целесты» продолжает волновать людей и поныне. Фантазия не знает границ, рождаются все новые версии и гипотезы. В основном их можно разделить на две категории.

Одни исследователи убеждены, что вся эта запутанная история была тщательно подготовлена Бриггсом и Морхаузом еще до выхода в море. Другие считают, что в последнюю минуту Морхауз, решив, что афера может быть раскрыта, изменил разработанный план действий и поручил своему штурману убить всех, кто находился на борту «Марии Целесты». Сторонники этой версии основывают свою гипотезу на следующих фактах.

Возникновение тринадцати «почему» может быть объяснено только тем, что их создали умышленно, чтобы запутать следствие, сбить с толку сыщиков.

Вскоре после окончания следствия в Гибралтаре из здания суда была похищена часть следственных материалов, включая судовой журнал «Марии Целесты».

Спустя много лет стало известно, что часть этих документов оказалась у сына капитана «Деи Грация» Гарри Морхауза. Его отец умер в 1905 году. Сам Гарри Морхауз был управляющим гостиницы «Элайси» в Нью-Йорке. Еще в 1930 годах к нему обратился один из американских морских историков с просьбой помочь ознакомиться с документами по делу «Марии Целесты», но Морхауз-младший заявил, что весь семейный архив погиб при пожаре.

Одна из самых любопытных современных версий — гипотеза американца Кобба, племянника Бриггса. Говорят, что Кобб каким-то образом сумел на время заполучить у сына капитана Морхауза семейный архив и изучить все материалы, относящиеся к тайне «Марии Целесты». Кроме того, Кобб детально ознакомился с материалами следствия, сохранившимися в архивах английского Адмиралтейства. Версия Кобба изложена в его книге «Розовый коттедж», изданной в Америке в 1940 году. Вот краткое ее содержание.

Причина трагедии — груз «Марии Целесты»: 1700 деревянных бочек со спиртом были негерметичны, 24 ноября 1872 года в кормовом трюме бригантины произошел взрыв скопившихся паров спирта. Взрыв был небольшим, и деревянные люковые крышки остались на месте. Бриггс приказал проверить трюм, матросы сняли люковые крышки. Позже в носовом трюме также взорвались пары спирта. Этот взрыв был сильнее первого — люковые крышки, отброшенные взрывной волной, оказались перевернутыми.

Бриггс, решив, что через несколько минут бригантина взлетит на воздух, дал команду немедленно спустить шлюпку. Все это происходило в обстановке наступившей паники. По всей вероятности, первыми в шлюпку сели жена капитана с дочерью, штурман Ричардсон и один из матросов. Бриггс бросился к себе в каюту, в спешке собрал судовые документы, взял хронометр и секстан, но забыл о судовом журнале. Кок в это время брал на камбузе провизию для шлюпки (вот почему на «Марии Целесте» не нашли следов приготовленной пищи).

Вероятно, Бриггс не намеревался совсем покидать бригантину, он просто хотел переждать взрыв на достаточно безопасном расстоянии. Для этого шлюпке нужно было отойти на 100—150 метров. Но буксирного троса такой длины на «Марии Целесте» не оказалось. Второй штурман

Джиллинг с матросом отцепили для этой цели деррик-фал — длинную снасть, которой поднимают косой парус. Вот почему на грот-мачте «Марии Целесты» парус был спущен. (Более того, Кобб разыскал в архивах протокол допроса Дево, где тот утверждает, что, готовя «Марию Целесту» к плаванию в Гибралтар от Азорских островов, он не нашел на бригантине деррик-фала и вынужден был основать его заново.) Когда отцепили деррик-фал и все сели в шлюпку, Бриггс вспомнил, что не взял с собой компас. Матрос, которому это было поручено, в спешке погнул нактоуз и уронил компас на палубу.

Шлюпка быстро отошла от бригантины примерно на 130 метров и удерживалась на буксире. «Мария Целеста» дрейфовала. Сидя в шлюпке, все ждали третьего, сильного взрыва. Но Бриггс не учел, что практически его не могло произойти, так как оба трюма были вскрыты и пары спирта улетучились. Никто не заметил внезапного изменения направления ветра и того, как он наполнил паруса бригантины. «Мария Целеста» быстро набрала ход, а тяжелая, перегруженная людьми шлюпка стояла на месте. Деррик-фал натянулся и лопнул. Шлюпка не смогла на веслах догнать бригантину. «Мария Целеста» ушла на восток. А шлюпку Бриггса поглотил начавшийся шторм...

ПРИШЕЛЬЦЫ ИЗ КОСМОСА

В Москве мне так и не удалось привести в порядок свои записи по истории «Марии Целесты» — пришлось отправиться в плавание. Я был командирован Министерством внешней торговли СССР в качестве гарантийного представителя на греческий теплоход «Ефтихия». Это судно было построено Херсонским судостроительным заводом и продано афинской фирме «Ахиллес Франгистас Шиппинг энд Фишинг компани». Год я находился с греческими моряками на борту «Ефтихии», которая совершала рейсы между Кубой, Японией, Кореей и Китаем. Историю «Марии Целесты» я дописывал уже в море.

Иногда вечером, во время длительных и скучных переходов через Тихий океан, мы собирались в салоне капитана Николаса Масселоса поговорить за стаканом виски с содовой и кофе о море, о кораблях. Каждый из офицеров теплохода рассказывал какую-нибудь забавную историю или пересказывал интересный кинофильм из морской жиз-

ни. Так уж получилось, что первыми моими слушателями оказались греческие моряки — я кратко пересказал им написанное о «Марии Целесте» на английском языке (на этом языке велись все переговоры по гарантии судна). Ставшая легендой история «Марии Целесты» была известна морякам «Ефтихии», и поэтому после пересказа началось живое обсуждение. Большая часть офицеров, включая капитана, высказывалась по этому поводу, что между Бриггсом и Морхаузом была заключена преступная сделка. Старший штурман, Матеос Кузвелярис, остался при мнении, что причина исчезновения с бригантины людей кроется во вспыхнувшей на «Марии Целесте» эпидемии чумы.

Необычно и весьма оригинально попытался разгадать тайну начальник судовой радиостанции Хараламбос Верис. Вот его версия.

Неизвестные пришельцы из космоса на своем фантастическом корабле опустились на поверхность Атлантики в районе Азорских островов, где совершала свое плавание «Мария Целеста». Незванные гости с другого мира заметили бригантину. Их космический корабль приблизился к паруснику. Обитателям с другой планеты для проведения их научных экспериментов нужны были земляне... Пришельцы из космоса давно охотились за ними на просторах Атлантики, и бригантина для них явилась ценной находкой, так как на ее борту находилась целая семья землян — Бриггс, его жена и ребенок.

Автоматический манипулятор, напоминающий какую-то невиданную механическую руку, выдвинутую из корпуса космического корабля, крепко зажал бригантину за доски обшивки в носовой части. (Вот чем объясняются таинственные «надрезы» на скулах парусника.) Не виданные доселе людьми существа перебрались по «механической руке» на борт «Марии Целесты»... Команда бригантины отважно вступила с ними в схватку. Люди отбивались от чудовищ топором. И этим можно было объяснить загадочные зарубки на деревянных поручнях «Марии Целесты».

Возможно, команда пыталась бежать в шлюпке и, вероятно, была все же схвачена космическими пришельцами и силой погружена на их корабль. Туда же незванные гости погрузили некоторые навигационные приборы, книги и часть содержимого бочки со спиртом. При этом, открывая первый трюм, сложили люковые крышки нижней стороной вверх (они же не имели такого опыта в морском деле, как земляне!).

Может быть, старшему штурману Ричардсону каким-то образом удалось отбиться от агрессивных обитателей другой планеты, и он нашел убежище в одной из кают кормовой надстройки, предварительно забив ее окна досками и брезентом. Возможно, в эту трудную минуту он успел нацарапать на грифельной доске прощальную фразу: «Франциска! Моя дорогая и любимая жена!»

«Кто знает, — закончил свое предположение Хараламбос Верис, — какие были из себя пришельцы с другого мира! Ведь мы еще так мало знаем о других мирах! Но ведь жизнь там, наверное, есть...»

ПОКИНУТЫЕ КОРАБЛИ И «ГОЛОС МОРЯ»

В истории торгового мореплавания это происшествие стало давно хрестоматийным, а выражение «тайна «Марии Целесты» превратилось в синоним загадочного, необъяснимого происшествия на море.

Было бы ошибкой считать, что это печальное событие — единственное в своем роде. Люди без всяких видимых на то причин исчезали с плавающих в океане судов, словно призраки, и до этого случая, и после. Вот несколько подобных происшествий, которые по сей день остаются тайной.

28 февраля 1855 года английский барк «Маратон» в Северной Атлантике встретил американский трехмачтовый барк «Джеймс Честер», который лежал в дрейфе под нижними парусами, никем не управляемый. Моряки «Маратона» подошли к нему на шлюпке и обследовали. Судно находилось в исправном состоянии, груз был цел, четыре спасательных вельбота и ял стояли на кильблоках, в кладовых хранился рассчитанный на океанский рейс запас провизии и воды. Не хватало главного путевого компаса, судового журнала и... экипажа с капитаном. Никаких следов борьбы или насилия, пятен крови и оружия на борту «Джеймса Честера» не было.

Сначала думали, что на барке имелась еще одна шлюпка, на которой экипаж покинул судно. Но когда капитан «Маратона» привел найденное им судно в Нью-Йорк, владельцы опровергли это предположение. Каких-либо следов исчезнувшего экипажа «Джеймса Честера» так и не обнаружили. Что заставило команду бросить свое вполне исправное судно? И если она покинула его, то как?

До сих пор в Америке никто не может дать объяснения и исчезновению экипажа парусного корабля «Сибэрд». В 1880 году летним солнечным днем он под всеми парусами появился на горизонте напротив поселка Истонс-Бич близ города Ньюпорт (штат Род-Айленд). Спустя несколько минут корабль уткнулся носом в песчаный берег. В тот день в Ньюпорте ждали прибытия «Сибэрда» из Гондураса. Жители поселка взобрались на борт парусника и, к своему изумлению, не нашли там ни одного человека. Все судовые документы и груз «Сибэрда» находились в целостности и сохранности, шлюпки были на месте, стол в капитанском салоне накрыт для завтрака, а на камбузе кипел кофе. Единственным живым существом на борту была жалобно скулившая собачонка.

Хотя «летучие голландцы», как правило, внушали морякам прошлого века мистический ужас, некоторые капитаны-смельчаки «заарканивали» корабль-скиталец и приводили его в порт (цель — страховое вознаграждение). Но сделать это удавалось не всегда.

Вот история, которая произошла в конце 1881 года с американским клипером «Эллен Остин». 12 декабря в северной части Атлантического океана с него заметили небольшую шхуну, лежавшую в дрейфе. Людей на палубе не было видно, и капитан Гриффин послал своего помощника осмотреть загадочное судно.

Добравшись на шлюпке до шхуны, американские моряки увидели, что на ее корме стерты название и порт приписки. Парусник был в полной исправности, груз (фрукты и вино в бутылках) цел, на камбузе — большой запас продуктов и воды. Никаких судовых документов обнаружить не удалось.

Капитан Гриффин решил захватить судно как приз и начал уговаривать нескольких моряков пересечь на шхуну, намереваясь отбуксировать ее в Нью-Йорк. Сначала суеверные моряки боялись связываться с «Летучим голландцем» и наотрез отказались покинуть свой клипер. Но в конце концов желание заработать победило суеверие.

Начали буксировку. Две недели плавание продолжалось благополучно. Когда плыть до берега оставалось три дня, налетел шквал и буксир оборвался. В ночной мгле суда потеряли друг друга из виду.

«Эллен Остин» обнаружила шхуну только через сутки, на этот раз всего в трехстах милях от Нью-Йорка. Но на сигналы никто не ответил. Как ни странно, люди со шхуны исчезли. Приз был почти в руках. И опять капитан

Гриффин за огромное по тому времени вознаграждение уговаривает моряков. «Держитесь в кильватере, и все будет в порядке!» — подбадривает их капитан, когда они уже прыгают в шлюпку.

Погода стояла отличная, дул легкий бриз, на небе светили яркие зимние звезды. Перед рассветом рулевой «Эллен Остин» почувствовал, что корабль резко увеличил ход. Он оглянулся: шхуны на буксире не было... Несколько дней Гриффин вел отчаянные поиски. Но тщетно: ни приза, ни людей не нашли. Так и осталось загадкой, куда делась странная шхуна...

Следующая история началась 31 января 1921 года на внешних отмелях Даймонт Шоалз, ограждающих известный своим коварством мыс Гаттерас со стороны Атлантики.

В 8 часов 10 минут дежурный спасательной станции на этом мысе сквозь дымку предрассветного тумана увидел в бинокль большую пятимачтовую шхуну. Она сидела на внешней кромке отмели. Спасателям это показалось странным, поскольку накануне они не видели каких-либо огней или фальшфейеров и не слышали никаких сигналов бедствия. Спустив на воду моторный бот, спасатели отправились на осмотр. Сильные буруны не позволили подойти близко. Но было видно, что все паруса убраны, спасательные шлюпки отсутствуют, а на мачте не развевается сигнал бедствия. На палубе судна не было никаких признаков жизни. В ожидании лучшей погоды спасатели вернулись на берег.

Только 4 февраля погода позволила им приблизиться к неизвестному кораблю настолько, чтобы на его корме прочесть название — «Кэрролл Дириг». Вызванный по радио буксир «Рэскью» смог подойти к шхуне и высадить людей. Шхуна уже глубоко завязла в зыбучих песках отмели, и воды с шумом перекачивались по ее основной палубе. Капитану буксира Карлсону сразу же бросилось в глаза, что шлюпбалки левого и правого бортов вывалены. Это свидетельствовало о том, что шлюпки были спущены на воду. Нактоуз компаса, штурвальное колесо и все навигационные приборы в штурманской рубке были умышленно поломаны. Дальнейший осмотр внутренних помещений показал, что все личные вещи команды и запасы в кладовой целы. Исчезли вахтенный журнал и хронометр. В одной из кают нашли трех полумертвых от голода кошек — безмолвных свидетелей событий на борту «Кэрролл Дириг».

Осмотр камбуза показал, что, перед тем как судно было покинуто, команда ела гороховый суп, солонину с картошкой и пила кофе. Известие о находке облетело берега штата Северная Каролина с быстротой ветра. Сообщение о брошенном судне породило слухи о вспыхнувшем на борту мятеже, о пиратах, о кровавом убийстве. Тут кстати вспомнить «Марию Целесту»...

В течение трех недель, пока позволяла погода, спасатели мыса Гаттерас сняли с севшей на мель шхуны все, что могло представлять какую-либо ценность. Очередной шторм переломил корпус судна на две части, одна из которых начала дрейф на север с течением Гольфстрим. Катер береговой охраны США «Семинол» взорвал кормовую часть корпуса зарядами пироксилина.

Севшая по неизвестным причинам у Гаттераса шхуна была почти новым, недавно построенным судном, водоизмещением 2112 тонн. «Кэрролл Диринг» следовала из Рио-де-Жанейро в американский порт Норфолк с заходом на Барбадос в декабре 1920 года.

Агентам следственного отдела департамента правосудия штата Северная Каролина удалось выяснить, что во время первого плавания, когда шхуна вышла из Норфолка в порт Льюис, ее команда состояла из моряков разных национальностей: капитан, стармех и негр-кок были американцы, боцман — финн, шесть матросов — датчане. Оказалось, что, лишь только шхуна прибыла в порт Льюис, капитан Мерритт сошел на берег и заявил полиции, что среди его экипажа начались беспорядки, напоминающие бунт. Он отказался продолжать плавание, сославшись на плохое здоровье. Капитана Мерритта заменил старый опытный капитан Уормел, и шхуна направилась в Южную Америку, в Рио-де-Жанейро. На пути из бразильской столицы судно зашло в порт Бриджтаун на острове Барбадос. Выяснилось, что и второй капитан «Кэрролл Диринг», Уормел, заявил властям острова о беспорядках, царивших среди экипажа шхуны. Однако он вернулся на шхуну, решив привести ее в Норфолк.

Вот, пожалуй, и все, что удалось выяснить следователям.

До сих пор никто не знает, куда исчез экипаж злополучной шхуны. Если бы причиной его исчезновения оказались пираты, то они наверняка, взяв на шхуне ценности, затопили бы ее.

Если же предположить, что разгадка тайны кроется в мятеже на борту «Кэрролл Диринг», то можно смело ска-

зять, что добравшиеся на двух шлюпках мятежники вряд ли остались бы незамеченными. Американцы в шутку говорят, что разгадку этой тайны знают одни кошки, три из которых оказались невольными свидетелями очередного преступления на море.

В конце февраля 1954 года английский грузовой пароход «Рени», следуя из Сингапура в Коломбо, в двухстах милях от острова Никобар заметил на судоходной трассе дрейфующее судно «Холчу» и взял его на буксир. Состояние обнаруженного теплохода, за исключением сломанной фок-мачты, было вполне удовлетворительным. Груз судна (100 тысяч мешков риса) был цел, нетронутыми оказались и запасы пресной воды, провизии и топлива. Экипаж «Холчу», состоявший, как потом выяснилось, из пяти человек, отсутствовал. Куда он делся, до сих пор остается загадкой.

И в наши дни появляются сообщения о том, что торговые суда в океане встречают покинутые людьми яхты, на которых есть запасы питания, питьевая вода, спасательное снаряжение и радиостанции. Как правило, расследования этих странных случаев ответа на вопрос «Куда делись люди?» не дают. Никто не может достоверно объяснить, в чем же дело. «Нечто» заставляет людей исчезать в течение считанных минут, хотя до этого все были заняты своими делами, не подозревая об опасности.

В 1932 году известный советский гидролог В. А. Безрезкин на гидрографическом судне «Таймыр» заметил, что если в открытом море при приближающемся шторме держать около уха воздушный шар (шар-пилот) на расстоянии примерно 1—2 сантиметра, то в ушах ощущается значительная боль. Исследование этого явления провел академик В. В. Шулейкин и назвал его «голосом моря». Ученый выступал в Академии наук СССР с теорией возникновения инфразвуковых колебаний в океане. Она сводится к следующему. При скорости ветра больше скорости распространения волн воздух у гребней задерживается, образуя сжатие, а над подошвами волн — разрежение. Возникающие таким образом сгущение и разрежение воздуха распространяется в виде звуковых колебаний с частотой до 10 герц. Иными словами, при штормах и сильных ветрах над поверхностью моря происходит срыв потока на гребнях волн. В воздухе возникают не только поперечные колебания, но и продольные. Сила возникающего инфразвука пропорциональна квадрату длины волн. При скорости ветра 20 метров в секунду мощность «голоса моря»

может достигать 3 ватт с каждого метра фронта волны. При определенных условиях шторм генерирует инфразвук мощностью в десятки киловатт. Основное излучение инфразвука идет приблизительно в диапазоне 6 герц. «Голос моря», распространяясь со скоростью звука, значительно опережает ветер и морские волны. Опыты показали весьма слабое рассеивание инфразвука с расстоянием. В принципе он может распространяться без значительного ослабления на сотни и тысячи километров как в воздухе, так и в воде, причем скорость водяной волны в несколько раз превышает скорость воздушной.

Известно, что при зарождении в океане урагана, тайфуна или циклона состояние больных, находящихся на берегу, резко ухудшается, возрастает число самоубийств и несчастных случаев, дорожных происшествий. Виновник этого — «голос моря».

Полвека назад в одном из лондонских театров ставилась пьеса, в середине которой действие неожиданно переносилось лет на триста назад. Чтобы усилить психологическое воздействие на зрителя и как-то изобразить «тяжелую поступь веков», режиссер обратился за помощью к известному английскому физику Роберту Вуду. Последний предложил применить обыкновенную органную трубу, но таких размеров, чтобы она излучала неслышимый нормальным человеческим ухом инфразвук. Эффект превзошел все ожидания режиссера. Когда за сценой заработала труба, зрителей охватила паника и они бросились вон из театра. Им показалось, что началось землетрясение и здание театра вот-вот рухнет. Жители соседних домов ощущали в это время чувство тревоги и беспокойства.

В последнее время в печати появились сообщения об опытах профессора Гавро. Были представлены новые факты биологической активности инфразвука. Профессор Гавро предположил, что причиной этого явления служит совпадение частот инфразвука и альфа-ритма головного мозга. Инфразвуки определенных частот могут вызвать у человека ощущение усталости, тоски, морской болезни, привести к потере зрения и даже смерти. Инфразвук с частотой 7 герц смертелен для человека. Можно остановить сердце, соответствующим образом подобрав фазу инфразвука.

Итак, в море генерируются мощные инфразвуковые колебания с частотой в среднем 6 герц, а частота в 7 герц смертельна для человека. Но вдруг существуют условия, при которых частота «голоса моря» будет чуть от-

личаться от обычной со всеми вытекающими отсюда последствиями? Судно может быть застигнуто инфразвуковыми волнами в совершенно спокойном районе, причем, если частота приходящего излучения составляет 7 герц, смерть всего экипажа наступает внезапно, и самое тщательное расследование не обнаружит причину смерти, ведь она наступает просто от остановки сердца. При других частотах, отличных от 7 герц, возможны эффекты, аналогичные приступам безумия. Возможен и механический резонанс с корпусом или мачтами судна, когда экипаж внезапно оказывается как бы на гигантском вибростенде. Недаром на многих судах с исчезнувшим экипажем оказываются сломанными мачты, хотя метеосводки говорят об отсутствии сильных ветров в этом районе.

За последние годы найдены десятки судов с исчезнувшими экипажами или мертвецами на борту. Возможно, в этот список следует включить и некоторые исчезнувшие при странных обстоятельствах подводные лодки, которые более подвержены действию инфразвуковой волны, так как в воде инфразвук распространяется на еще большие расстояния.

«Голос моря» может предсказывать надвигающийся шторм. Но инфразвук фиксируется на берегу или судне с помощью шар-пилота, который способен, как доказал впервые В. А. Березкин, преобразовывать звуки низкой частоты в звуки высокой частоты и делать их слышимыми для человека (этим же свойством обладают некоторые виды морских раковин).

Итак, случаи таинственного исчезновения людей с судов в океане некоторые ученые объясняют феноменом природы — инфразвуковыми волнами, возникающими над поверхностью моря при сильном ветре в результате вихрепреобразования за гребнями волн.

В настоящее время во многих странах имеются станции приема инфразвука, возникающего при штормах и подводных землетрясениях. Даже в случае цунами, обладающего скоростью реактивного самолета (700—800 километров в час), инфразвуковая волна в воде проходит тот же путь в семь раз быстрее. Подобные станции могут предупреждать суда о появлении инфразвука с опасной для жизни частотой.

ТАЙНА «ЛЕТУЧЕГО ГОЛЛАНДЦА»

*Посвящается другу моему —
Рудольфу Гаранину,
полярному летчику-асу.*

Автор

В синем и далеком океане,
Где-то возле Огненной Земли,
Плавают в сиреневом тумане
Мертвые седые корабли.

А. Вертинский

КТО ОН ТАКОЙ?

Штормовая ночь в океане... Среди бешеных волн, во мраке, под жалобный крик чаек мечется одинокий бриг. Его паруса изодраны в клочья, ветер завывает в снастях. На клотиках мачт и ноках рей гигантскими светляками вспыхивают огни Святого Эльма. С треском на палубу падает бом-брам-рей. Капитан хриплым голосом выкрикивает проклятья. Команда остервенело разбирает на палубе спутавшиеся обрывки снастей... Внезапно из мрака ночи, по правому борту брига, возникает корабль-призрак. Зловещей тенью скользит он под всеми парусами навстречу шторму. На палубе корабля в различных позах замерли скелеты, на юте к штурвалу цепями прикован капитан Ван дер Декен. Он в черной треуголке и в черном мундире с золотыми галунами, за поясом — пара абордажных пистолетов. На бледном лице капитана застыла сатанинская улыбка... Через мгновение корабль уже тает во мгле, оставляя за собой страх и тревогу, словно звук погребального колокола. Моряки брига падают на колени и начинают молиться: встреча с «Летучим голландцем» предвещает неминуемую гибель...

Наше воображение беспредельно, а эта старинная морская легенда дает богатую пищу для фантазии. Но почему этого вечного скитальца морей называют «голландцем», а скажем, не «французом», «немцем» или «англичанином»? За что он был обречен на бесконечное плавание? Почему район его плавания близ мыса Доброй Надежды? Из-за чего ему нельзя зайти в порт? Почему его появление предвещает катастрофу?

Если мы со всеми этими вопросами обратимся к знатокам морской истории, то будем немало удивлены, услышав в ответ разноречивую информацию.

Заглянем в справочные энциклопедические и морские издания разных стран.

«Образ Летучего голландца восходит к сказанию о мо-

ряках XVII века, согласно которому голландский капитан Ван Страатен был проклят за безбожие и обречен скитаться по морям, не зная покоя, не заходя ни в одну гавань».

Мейерс Лексикон. Лейпциг, 1926.

«Летучий голландец — голландский капитан Ван Страатен, который за свои грехи обречен навечно блуждать в океане у мыса Бурь, не имея никакой надежды попасть в рай. Моряки, завидевши на горизонте его черный призрачный корабль, немедленно меняют свой курс и спешат скрыться от его пагубного воздействия».

Чамберс Энциклопедия. Филадельфия, 1930.

«Летучий голландец — призрачный корабль, который, как считают, плавает близ мыса Доброй Надежды. Его появление моряки расценивают как знамение катастрофы. По наиболее широко распространенной версии легенды капитан Ван дер Декен за богохульство был обречен навечно плавать у мыса и не может зайти ни в какой порт».

Энциклопедия Британика. Лондон, 1978.

«Летучий голландец — легендарный образ морского капитана, обреченного вместе со своим кораблем вечно носиться по бурному морю, никогда не приставая к берегу. По легенде, встреча с Летучим голландцем предвещает бурю, кораблекрушение и гибель...»

БСЭ. Т. 25.

«Летучий голландец» (Flying Dutchman) — старинная легенда, согласно которой капитан голландского судна Ван Страатен был осужден на вечное скитание по морям, никогда не приставая к берегу. В костюме XVII века Летучий голландец, прислонясь к мачте своего судна, носится по морям, причем встреча с ним предвещает гибель морякам».

Вахтин В. Морской словарь. СПб., 1894.

Тщательные поиски ответа на первый вопрос: «Почему его называют «голландцем»?» — приводят нас к открытию, что моряк-скиталец был неодинок в своем бедствии, что у него имелось немало коллег-капитанов. Вот их имена: Бернард Фокке, Ван Страатен, Ван дер Декен, Фалькенбург, Сортебекер, Николас Яарри, Маннигфуаль и Дитрихсон.

На второй вопрос: «Какова причина проклятья, которое на него обрушилось?» — мы после длительных скитаний по «книжным морям» крупнейших библиотек находим несколько ответов: то это клятва победить морскую стихию, то убийство ради богатства, то грех с дьяволом, то колдовство, морской разбой, работорговля и т. д.

Ответы на последние три из пяти поставленных вопросов читатель узнает чуть позже. Однако самым удивительным в истории легенды было то, что первые «Летучие голландцы» не имели к Голландии никакого отношения.

ВИКИНГ И ПОРТУГАЛЕЦ

Одно из самых ранних письменных поминаний о кораблях-скитальцах мы находим в древних исландских сагах. Как известно, после падения Рима основная роль в развитии мореплавания в Европе стала принадлежать норманнам — северогерманским племенам, обитавшим на полуострове Ютландия и на юго-западном побережье Скандинавии. Норманны, хотя и заслужившие в истории человечества недобрую славу своим морским разбоем, по праву считаются выдающимися мореходами древности. Наибольших успехов судостроение норманнов достигло к VIII веку, к периоду викингов. Суровый климат Скандинавии, бесплодная земля, окаймленная пустынными скалистыми берегами, вынуждали норманнов либо промышлять рыболовством, либо морским разбоем. Как первое, так и второе требовали надежных мореходных судов. Скандинавия, имея непригодную для злаков почву, славилась тем не менее превосходными дубовыми рощами. Важное для кораблестроения дерево решило судьбу немногочисленного, но воинственного народа.

Викинги верили в существование плавающих в море драккаров, которыми управляли духи их предков, посланцы морских богов. По бытовавшему в ту пору среди норманнов религиозному обряду, умерших «морских королей» хоронили вместе с их драккарами, которые пускали по ветру в открытое море. Эти корабли тонули не сразу и нередко долгое время блуждали под парусом в море. Норманны, встречаясь с такими драккарами в море, смотрели на них без страха, почитая это хорошим предзнаменованием. Завидя корабль без живых

людей, они бросали в воду пищу и одежду, веря, что это необходимо духу умершего викинга. Заветной мечтой каждого живого «морского короля» было стать одним из членов команды такого корабля, то есть, уйдя из жизни, присоединиться к своим предкам.

Многие саги рассказывают о викинге Стёте, которого морские боги за похищение у них волшебного кольца обрекли на вечное скитание в северных морях. Со временем Стёте превратился в скелета, и его не раз встречали в открытом море восседающим в огненном плаще на верхушке мачты своего драккара. Это, пожалуй, самый древний образ скитальца моряка.

Второй в истории «Летучий голландец» появился только в 1500 году во время шторма у мыса Торментоза, был он не голландцем, а чистокровным португальцем. Нет, не пытайтесь отыскать Торментозу даже на самых подробных современных картах. Этого названия больше не существует. Вместо Торментозы на картах значится мыс Доброй Надежды — южная оконечность Африки.

В конце XV века, стремясь найти морской путь в Индию, португальские мореплаватели не раз пытались обогнуть Африку с юга. Но им мешали сильные встречные ветры, которые нередко переходили в длительные штормы, и господствующие в этих водах туманы.

Первым взял рубеж Торментозы португалец Бартоломео Диаш. В августе 1487 года три корабля под его командованием вышли из Лиссабона в «страну пряностей». Близ 33 градуса южной широты, когда корабли находились у залива Святой Елены, поднялся сильный ветер. Боясь, что суда разобьются о прибрежные скалы, Диаш вывел их в открытый океан. Ветер перешел в шторм, и португальцы потеряли берег из виду. Страшная буря трепала корабли, относя их к югу. Когда океан несколько успокоился, Диаш приказал взять курс на восток. На судах начался ропот: потеряв надежду на спасение, моряки требовали повернуть обратно. Но Диаш поклялся «всеми дьяволами», что, если он не обогнет этот проклятый мыс, он будет плавать до тех пор, пока с ним не случится то, что «будет угодно Богу».

Несколько дней корабли шли на восток, но потертый берег все не показывался. Отважный мореход думал, что он уже обогнул южную оконечность Афри-

ки. Чтобы убедиться в этом, он повернул корабли на север. И вот на третий день показались горы. Диаш повел флотилию вдоль берега на восток. Достигнув широкой, открытой в сторону океана бухты (это был залив Алгоа), он понял, что берег плавно поворачивает на северо-восток. Португалец не ошибся: его корабли все же обогнули «проклятый мыс» и находились в Индийском океане, который ранее все считали замкнутым морем.

Но, измученные долгими скитаниями в океане, матросы взбунтовались и потребовали возвращения домой. Диаш вынужден был на этот раз уступить и повернуть обратно, так и не добравшись до Индии, не по своей вине лишившись славы первого европейца, достигшего морем «страны пряностей».

Идя обратно, на запад, вдоль южной оконечности Африки, Диаш увидел далеко выступающий в море мыс. В память о пережитом двухнедельном шторме португальский мореход назвал его Кабо Томентоза — мысом Бурь. Пройдя его и повернув на север, Бартоломео Диаш в декабре 1487 года вернулся в Лиссабон. Король Хуан II, выслушав доклад мореплавателя, приказал переименовать Торментозу в мыс Доброй Надежды — ведь открытие Диаша дало наконец португальцам надежду достичь Индии морским путем.

Надежда эта сбылась в 1498 году, когда другой португалец — Васко да Гама — высадился в Индии. Так же как и Диашу, ему с не меньшим трудом удалось обогнуть «проклятый мыс».

Отчаянные плавания португальцев в районе мыса Бурь, невиданные ранее штормы, всевозможные лишения, испытанные мореходами, положили начало фантастическим рассказам моряков о духе бурь Адамасторе.

За свой подвиг Васко да Гама был воспет знаменитым португальским поэтом Луисом Камознсом. В поэме «Лузиады», состоящей из десяти песен, находим красочное описание встречи Васко да Гамы с духом бурь, обитавшим у мыса и вселявшим панический ужас в сердца португальских моряков:

«Вдруг ночью, когда мы бодрствовали на палубе, густое облако, поднявшись над нашими головами, скрыло от нас звезды. Это была какая-то тень, страшный и мрачный призрак, один вид которого способен привести в трепет самых неустрашимых. В то же время слух наш поразили страшный шум, напоминающий грохот,

который производят волны, налетающие на скалы, хотя небо и море не указывали на близость урагана.

...В небо вытянулся призрак необыкновенной величины: безобразие его лица было столь же велико, как и его рост. Знаменитый колосс Родосский, считающийся одним из семи чудес света, высотой не мог сравниться с этим грозным привидением. Его отвратительные члены, казалось, были одушевлены невидимой силой: мерзость, грубость, жестокость были разлиты во всем его существе, черты лица его какие-то унылые и мрачные; голова печально опущена на грудь, борода густая, длинная, всклокоченная; глаза сверкают, точно из темного рва исходит синеvато-багровое, скорее кровавое, чем сверкающее, пламя; цвет лица бледный, землистый; волосы курчавые, губы черноватые и зубы желтые... Он испускает оглушительный рев, который, казалось, исходит из глубочайших морских бездн. Волосы наши приподнялись на головах, его вид и голос леденили кровь в наших жилах».

Но отважный Васко да Гама, прерывая угрозы чудовища, спрашивает его: «Кто же ты? Нас удивляет твой рост, но угрозы твои не могут нас смутить».

С яростью призрак отвечает мореплавателям: «Я тот большой мыс, который вы, португальцы, зовете мысом Бурь... Я стою здесь на грани Африканского материка и южных стран... Имя мое Адамастор».

Можно представить себе эту сцену, то сильное впечатление, которое произвело подобное чудище на суевверных моряков, выбившихся во время шторм из сил, окоченевших от холода... Утлое, заливаемое волнами суденышко со сломанной мачтой, с изодранными в клочья парусами... Обступившие своего капитана моряки умоляют отступить перед Адамастором, вернуться назад. Но неустрашимый капитан клянется «всеми дьяволами» обогнуть проклятый мыс...

Если Васко да Гама, обласканный королем, дожил свои дни в величии и славе, то судьба Бартоломео Диаша поистине трагична.

По возвращении в Лиссабон его спутники передают другим морякам рассказ о своем долгом тяжелейшем плавании в штормовом океане. По набережным порта распространяются слухи о том, что за свою страшную клятву Диаш проклят Богом и обречен навечно плавать у Торметозы. Не проходит и двух лет, как эти слухи «материализуются»... 29 мая 1500 года во время очеред-

ной экспедиции корабль Бартоломео Диаша пропадает без вести у мыса Бурь... Молва суеверных мореплавателей, охваченных страхом перед неведомым, превращает гибель Диаша в «исполнение воли Божьей». Появляется легенда, в которой отважный мореход становится вечным скитальцем океана. Возвращающиеся из Индии португальские моряки клянутся, что видели во время шторма у мыса Доброй Надежды его каравеллу... Так появляется в истории еще один моряк-скиталец.

«ГОЛЛАНДЦЫ» И ИХ КОРАБЛИ

Гибель «Непобедимой армады» и потопление в 1596 году в гавани Кадиса испанского флота привели к окончательному падению Испании и Португалии как великих морских держав. В борьбу за владение новыми морскими торговыми путями вступают Англия, Франция и Голландия, которая к началу XVII века становится ведущей морской державой. Ее торговый флот насчитывал почти десять тысяч надежных мореходных судов — флейтов, галиотов, кофов, фильв, гукоров и катов.

В 1595 году четыре корабля под командованием Корнелиуса Хаутмана покинули берега Голландии и через 17 месяцев достигли Суматры и Явы, где голландцы закупили большой груз ценных товаров по сходной цене. Через три года Хаутман вернулся на родину, потеряв в пути треть экипажа и два корабля. Этим плаванием голландцы покончили с португальской монополией торговли с Ост-Индией и завязали непосредственные торговые отношения с малайскими правителями. В 1602 году была создана могущественная корпорация — Нидерландская ост-индская компания, которая получила монополию торговли на 21 год со всеми странами, прилегающими к Индийскому океану, и с Восточной Азией. В том же году компания основала поселение близ мыса Доброй Надежды, из которого вырос город-порт Капштадт, нынешний Кейптаун. Очень быстро голландцы вытеснили португальцев с острова Маврикия, Молуккских островов, с Цейлона и из других районов Индийского океана. Потом они завязали торговые отношения с Китаем и Японией, а на Яве и Суматре устроили перевалочные пункты для товаров, идущих из дальневосточных стран.

Нидерландская ост-индская компания принимала на

службу самых опытных и надежных капитанов и требовала от них быстрых рейсов. Среди командиров голландских кораблей было немало отчаянных голов, которые в своих плаваниях не считались с риском и опасностями. Некоторые из них, выйдя на своем судне из Амстердама в далекую Батавию, больше уже не возвращались. Другие капитаны, благополучно закончив плавание, уверяли, что видели корабль такого-то капитана, пропавший в прошлом рейсе у мыса Доброй Надежды во время бури. Слухи об исчезнувших кораблях росли и множились среди морского люда. И получилось так, что легендарная фабула об отважном португальце в начале XVII века была перенесена на некоторых капитанов Нидерландской ост-индской компании, поплатившихся за свою отвагу и вызов бурям. Спустя полстолетия по портам Северной Европы распространилось несколько вариантов легенды о «Летучем голландце».

В первом из них рассказывается о британце Бернарде Фокке — самом опытном и отважном из всех моряков компании. Он укрепил мачты своего корабля железными полосами и мог даже в шторм нести все паруса, не опасаясь потерять рангоут. Из Антверпена Фокке приходил в Батавию на девяностый день плавания. Этого не мог сделать ни один другой капитан. За дружбу с сатаной Всевышний обрек капитана Фокке на вечное плавание без захода в какой-либо порт для отдыха. С ним на корабле всего три человека: штурман, боцман и кок. Корабль Фокке иногда появляется во время шторма у мыса Доброй Надежды. Излучая красноватое сияние, он всегда плывет против ветра. Встреча с ним приносит морякам несчастье.

Второй вариант легенды рассказывает о капитане Корнелиусе Ван Страатене — смелом командире, не боявшемся ни Бога, ни черта. За то, что он вышел в море в Страстную пятницу и поклялся обогнуть мыс Доброй Надежды при встречном шторме, он был осужден Богом плавать в океане до Страшного суда. Когда Ван Страатен встречает в море другое судно, он приказывает своим матросам-призракам спустить на воду шлюпку и доставить на борт незнакомца письма. Эти письма адресованы людям, которых уже давно нет в живых. Лучше всего не испытывать судьбу и принять эти странные послания и немедленно прибить их к грот-мачте. Легенда гласила: тех, кто осмелится прочитывать эти письма, ждет кораблекрушение.

В третьем варианте легенды фигурирует капитан Ван дер Декен. Однажды близ мыса Доброй Надежды он встретил сильный шторм, и команда корабля стала роптать и умолять капитана повернуть назад. Но Ван дер Декен поднял на смех свой экипаж и пассажиров, он пил пиво, покуривал трубку и распевал богохульные песни. Шторм усиливался, уже за борт унесло одну из мачт корабля. Когда матросы попытались силой заставить капитана изменить курс и вернуться назад, он швырнул их вожака за борт. Сразу после этого небеса разразились и на корабль опустился Святой Дух. Капитан-безбожник выстрелил в него из пистолета, но ранил себя в кисть, после чего у него отнялась вся рука. Ван дер Декен проклял Бога, и за это был осужден на вечное скитание в бушующем океане у мыса Горн. Он стал злым духом океана. Появление его корабля предвещает шторм и кораблекрушение. Если «летучий голландец» повстречает какое-нибудь судно, он обязательно отправится на него в своей шлюпке с призрачными гребцами. На корабле, который он посетит, скисает все вино, а пища превращается в бобы. Команда Ван дер Декена — сброд из грешников моря. Это негодяи, воры и убийцы, обреченные Богом на вечное скитание в океане без запаса воды и пищи.

Наиболее полно этот вариант легенды изложен известным французским морским историком Огюстом Жалем — автором многих классических исследований по истории флота и архитектуре корабля — в его книге «Сцены из морской жизни», изданной в Париже в 1862 году.

Если в начальных вариантах легенды о «Летучем голландце» местом действия служит район океана близ мыса Доброй Надежды и причиной проклятия оказывается вызов Всевышнему и богохульство, то в более поздних сказаниях о моряке-скитальце события уже разворачиваются в Европе, на просторах Северного моря, а осуждение на вечное плавание «голландец» получает за убийство. Вот еще один вариант легенды.

Знатный и богатый купец из Амстердама, по имени Фалькенбург, накануне свадьбы своего брата убил невесту и жениха. Мучимый угрызениями совести, он оказался на берегу моря, где к нему подошла лодка с гребцом, который произнес по-латыни слова: «Жду тебя».

Лодка вскоре доставила убийцу-купца к борту па-

русного корабля, на котором не было ни одной живой души. Как только Фалькенбург взошел на палубу судна, оно поплыло в сторону Северного моря. С тех пор оно блуждает там вечно, никогда не заходя в порт. Злой и добрый духи Фалькенбурга играют в кости на его грешную душу, а тем временем по волнам носится серый корабль-призрак с красными парусами и выцветшим флагом. Ночью над его мачтами вспыхивают огни, сулящие морякам несчастье...

В испанском варианте легенды о вечном скитальце океана рассказывается, как однажды из порта Кальяо испанского вице-королевства Перу плыл на корабле в Барселону молодой дон Сандовалле — сын знатного вельможи дона Лопеза Д'Аранды. Юноша возвращался домой с красавицей невестой и грудой золота. Команда корабля, не устояв перед искушением завладеть сокровищами, убила молодую пару. За столь тяжкое преступление Всевышний превратил экипаж корабля в призраков. С тех пор испанский «Летучий голландец» блуждает в океане близ мыса Горн.

А вот еще одна история, которая произошла с небольшим сто лет назад. Молодые люди из родовитых семей Лиссабона добивались руки несравненной Мануэлиты де Пелфор. Красавица выбирала не торопясь и наконец, выбрала Диэго Сантаса — капитана парусника «Сан-Кристобаль». Медовый месяц молодые решили совместить с очередным рейсом судна в Южную Америку. Неожиданно один из отвергнутых претендентов на руку Мануэлиты, благородный дон Альвар, попросил взять и его в это плавание. Капитан Сантас предложил ему должность помощника кока, резонно рассчитывая, что от такого «трудоустройства» тот с негодованием откажется. Однако Альвар согласился.

Через несколько дней после выхода в море капитан решил устроить праздничный ужин. Кок с особым усердием колдовал у котлов, а его новоиспеченный (и, заметим, никчемный) помощник аккуратно примешивал к приготовленным кушаньям мышьяк. Альвар изменил свой первоначальный план отравить только молодую пару, рассудив, что, если останутся свидетели, неизбежное следствие без труда выявит виновного. И решил отравить всех, благо мышьяка прихватил столько, что хватило бы на полк кавалерии.

С наступлением вечера накрыли стол, сан-кристобальцы собрались всем экипажем. Были провозглашены

первые тосты. Едва участники застолья успели похвалить искусство кока, как многие почувствовали озноб, хотя вечер был теплый, и у людей начались страшные конвульсии. Мстительный дон Альвар торжествовал: его частливый соперник умер одним из первых.

Приближалось утро. Уже не слышались стоны, чадили керосиновые фонари — некому было подкрутить фитили. Альвар всматривался в окаменевшее лицо Мануэлиты, но уже не испытывал радости. Пьянящий миг торжества сменился горьким похмельем раскаяния. А может, было все иначе: мститель, отрезвев, сообразил, что в одиночку ему с парусником не справиться? Как бы то ни было, он дрожащей рукой описал происшедшее на нескольких листках бумаги, вложил их между страницами судового журнала и, судя по написанному, покончил с собой — бросился в море.

В 1878 году вахтенный парусника «Уотсон» заметил дрейфующий, с изорванными парусами корабль «Сан-Кристобаль». Послали шлюпку. Возвратившись, матросы доложили, что на его борту — одни трупы. Просматривая доставленный судовый журнал, капитан «Уотсона» и наткнулся на горькое признание дона Альвара...

К середине XVIII века легенда о моряке-скитальце нашла свое отражение в фольклоре почти всех морских стран Европы, и число ее вариантов превысило сотню. Каким же в них выглядит «Летучий голландец»?

Обычно его изображают или в виде реального человека-капитана в форме Ост-индской компании, или в виде скелета, едва прикрытого обрывками капитанской одежды, или в виде призрака. Он то стоит на корме за штурвалом, то держит подозрную трубу или песочные часы, которыми отсчитывает годы своего наказания. В одних вариантах легенды он прикован к форштевню корабля цепями, как бы выполняя роль носовой фигуры, в других — стоит на палубе, опершись спиной на грот-мачту, в третьих — играет у себя в каюте с дьяволом в кости на свою душу, в четвертых стоит коленапоклоненным на баке без фуражки и просит у Бога прощения.

Образ его корабля также различен: это и драккар викингов, и португальская каравелла, и испанский галион, и голландский флейт, а в более поздних сказаниях — фрегат, трехмачтовый барк и шхуна.

Некоторые из этих кораблей имеют свои названия: «Скидбладхнир» — драккар викинга Стёте, «Флиссин-

гер» — флейт корсара Николаса Яарри, «Маннигфураль» — гигантский галион времен средневековья, «Ниглафар» — фрегат, построенный из ногтей мертвецов... Все эти разные по оснастке корабли обладают, как и их капитаны, сверхъестественными способностями: идти под парусами против ветра, парить над волнами, неожиданно появляться из волн, внезапно в них исчезать или растворяться в воздухе. Характерным признаком каждого призрачного корабля является свечение тусклым красным светом и мерцание огней Святого Эльма на мачтах и ноках рей. Корпус кораблей «летучих голландцев» всегда черного цвета, паруса — пестрые, иногда изодранные в клочья, а флаг настолько выцветший, что его принадлежность невозможно определить. Поскольку «Летучий голландец» пребывает в вечном движении и никогда не заходит в порт, на его корабле нет якорей. Во всех вариантах легенды вечный скиталец океана наделен магической силой заманивать встреченные им корабли на мель и рифы, а если сам является на судно с визитом, чтобы передать письма, то на этом корабле скисает вино, пиво превращается в уксус, вода — в желчь, пища — в гнилые бобы. Экипаж «Летучего голландца», по одним источникам, состоял из скелетов, по другим — из призрачных теней.

Когда-то немецкие моряки были уверены: печальная участь ожидает всякого, кто встретит в Северном море корабль грешников «Либеря нос». На его черных мачтах вздуты черные паруса, где изображены человеческие черепа. На корме за штурвалом стоит скелет — злой дух, правящий кораблем. Каждый грешник обязан по сто лет пребывать в одной должности, тысячелетиями поднимаясь по ступенькам судовой иерархии к чину капитана.

Конечно, легенда — не исторический документ, в точности воспроизводящий какое-либо событие. Пылкая фантазия, суеверие и набожность моряков прошлых столетий рождали химеры и более жуткие, чем легенда о «Летучем голландце». Но даже в самых невероятных вымыслах всегда есть крупица истины. Неужели и «голландец» — отголосок чего-то реального и грозного?

Да, так оно и есть. В безбрежных просторах океана бывали встречи с парусниками, которые плавали без людей.

«ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ» АРКТИКИ

В далекие времена парусного флота среди снежных торосистых равнин и айсбергов, под тусклым небом Арктики странствовали полярные «летучие голландцы». Обледелые, в саване туманов, бороздили они ледяной простор по воле ветров и течений. Целыми десятилетиями дрейфовали иногда в белых пустынях вмерзшие в лед суда. Эскимосам-охотникам, китобоям и полярным исследователям не раз случалось видеть в морозной мгле их призрачные силуэты. Причудливо обросшие чешуей льда, с седыми сталагмитами мачт, корабли-отшельники безмолвно хранили свою тайну, вселяя в души суеверных моряков неописуемый ужас.

...Первыми, кто встретился с «Летучим голландцем» Арктики, были китобои с английского корабля «Гренландия». В августе 1775 года капитан Уорренс в погоне за стадом китов привел свое судно на семьдесят седьмую параллель в заливе Баффина. Путь вперед был закрыт тяжелыми льдинами и множеством огромных айсбергов. С «вороньего гнезда» китобойца было видно, что за ледяными горами простираются необозримые белые поля вечных льдов.

Капитан Уорренс приказал лечь на обратный курс. «Гренландия» стала медленно разворачиваться. Но неожиданно ветер стих и паруса безжизненно повисли на реях. Оставалось лишь ждать. Ветер задул только к вечеру второго дня. Ночью он перешел в шторм. Над морем слышался ужасный грохот: льдины со скрежетом наползали одна на другую. Под утро пришли в движение и айсберги, они гулко сталкивались и переворачивались, кроша лед. В полдень пурга стихла, из-за уходящих туч выскользнуло бледное полярное солнце. Наконец-то китобои могли вывести корабль из лабиринта льдин и взять курс к родным берегам.

Вдруг все увидели, как над одним из айсбергов плавно движутся верхушки трех мачт с раздутыми парусами. «Неужели здесь кроме нас есть еще судно? Кто еще осмелился так далеко забрести?» — недоумевали моряки. Тем временем мачты продолжали двигаться. Вот из-за айсберга показался бушприт, потом аллегорическая фигура богини, украшающая нос корабля, потом и сам корабль... Китобоям сразу же бросились в глаза развороченные реи незнакомца, неестественно по-

ставленные паруса. Корабль казался каким-то застывшим и оцепеневшим.

— «Голландец»! — с ужасом закричали моряки. — Вот он, предвестник нашей гибели!

Уже кто-то из гарпунеров начал читать молитву, кто-то побежал в кубрик за Библией. Между тем неизвестный корабль ударился килем о подводную кромку плывшего перед ним айсберга. От толчка рухнула и упала за борт его фок-мачта. Судно остановилось в двухстах метрах от «Гренландии».

— Это не «Голландец»! — воскликнул капитан китобойца. — Они терпят бедствие, им нужна помощь. Четверо гребцов — за мной!

На воду спустили один из вельботов, и Уорренс с матросами направился к странному кораблю. Приблизившись к паруснику, моряки увидели, что его обветшавший корпус сильно поврежден льдинами. Тщетно капитан Уорренс пытался разобрать на корме выцветшие буквы названия корабля. Палуба, покрытая толстым слоем льда и снега, была пуста.

— Эй, есть тут живые души? — крикнул капитан. Молчание. Поднимаясь с кормы на палубу, капитан мельком заглянул в иллюминатор и увидел в каюте сидящего за столом человека, который склонился над какими-то бумагами. Из-за плохого освещения Уорренс больше ничего не смог увидеть. Китобои поднялись на палубу и, открыв люк, вошли внутрь корабля. Сначала они направились туда, где Уорренс видел человека. Это был салон корабля. Перед глазами моряков предстала страшная картина. Сидевший за столом человек не обратил внимания на вошедших. Это оказался мертвец с зеленым лицом и провалившимися глазами. В руке он держал гусиное перо. Перед ним лежал раскрытый судовой журнал. На недописанной странице моряки прочитали английский текст: «14 ноября 1762 года. Семнадцатый день мы зажаты в этих льдах. Вчера погас огонь. Наш капитан пытается безуспешно разжечь его. Сегодня утром скончалась его жена. Спасения нет...»

Не говоря ни слова, Уорренс и матросы вышли из салона. В каюте капитана на кровати они увидели труп женщины. Ее лицо хорошо сохранилось, и лишь по тому, как неестественно согнулось тело, можно было понять, что она мертва.

Рядом на полу сидел мертвец. В одной руке он зажал

кресало, в другой — кремень. Неподалеку лежал еще один труп.

На баке и в кубрике китобои обнаружили несколько мертвых матросов. Заглянули в кладовую — ящики, бочки и полки были пусты.

Ужас охватил китобоев — людей смелых, но набожных и суеверных. Матросы начали роптать, они требовали вернуться немедленно на «Гренландию».

Уорренсу удалось незаметно от матросов унести с собой часть вахтенного журнала. Именно часть, потому что журнал буквально рассыпался в руках.

Когда «Гренландия» вернулась в Англию, Уорренс заявил о страшной встрече в Арктике лордам Адмиралтейства. Но по остаткам журнала установить название и порт приписки неведомого корабля не смогли. До сих пор неизвестно имя этого «Летучего голландца», тринадцать лет странствовавшего по арктическим морям.

ВАЛЬТЕР СКОТТ И «КОРАБЛИ ЧУМЫ»

Будущий основоположник исторического романа Вальтер Скотт в молодости выступал как поэт-романтик. Одна из его поэм — «Рокеби» (1812) — написана на легендарный сюжет «Летучего голландца».

В поэме Скотта причина вечного скитания капитана — убийство в море. На корабле, везшем ценный груз, начались распри среди матросов, которые закончились ужасным убийством. На судно «обрушилось проклятие небес» — среди экипажа вспыхнула эпидемия страшной болезни. Кораблю с тех пор нельзя войти в порт, и он блуждает в океане. Всех, кто повстречает этот призрачный корабль с мертвым экипажем, ожидает несчастье...

Что натолкнуло великого романиста написать об эпидемии на борту корабля? Возможно, Вальтер Скотт вспомнил о суровых законах Британского адмиралтейства, касающихся «кораблей чумы».

В те времена уровень санитарного состояния на судах был очень низким, и трудно сказать, что наносило больший урон мореплаванию — эпидемии или кораблекрушения. Начиная с 1701 года ни одно судно не могло войти в английский порт без карантина. Если после

специального досмотра оказывалось, что на корабле есть заболевшие чумой, капитан должен был немедленно выйти в открытое море. Эти законы соблюдались с твердостью, порой напоминающей жестокость.

В 1730 году в Смирне вспыхнула эпидемия чумы. Корабли «развезли» ее чуть ли не по всем портам Средиземного моря. В Лондоне каким-то образом стало известно, что из Мессины к берегам Англии направляется «чумное» голландское судно. Когда «голландец» подошел к Плимутскому заливу, вышедшая навстречу английская эскадра дала по нему залп. Получив несколько пробоин, несчастный корабль вынужден был уйти в Атлантику.

Может быть, Вальтер Скотт знал трагическую историю другого голландского судна, которое в 1773 году зашло на остров Мальту пополнить запасы воды и провизии. Когда корабль прибыл на рейд Ла-Валлетты, портовые власти узнали, что на его борту от чумы умер капитан и четырнадцать матросов. Судну приказали немедленно выйти в море. Оно взяло курс на Тунис. Но весть о страшном «голландце» уже разнеслась по всему Средиземноморью, и Тунисский порт оказался для него закрытым. Тщетными оказались и попытки двадцати трех оставшихся в живых моряков войти в Неаполитанский залив. Отверженное судно начало свои бесконечные скитания. Ни итальянцы, ни испанцы не подпускали его к берегу на пушечный выстрел. Особенно боялись его французы. У них еще свежо было воспоминание о том, как полвека назад от чумы, занесенной каким-то кораблем, умерла половина жителей Марселя...

Без воды, без пищи один за другим погибали голландские моряки на борту обреченного судна. Наконец оно вышло в Атлантический океан. Впоследствии «чумной корабль» не раз встречали у Азорских островов. Никем не управляемый, он неслился под всеми парусами навстречу своей неотвратимой судьбе «Летучего голландца».

В XVII—XVIII веках таких случаев было немало. Любой из них мог натолкнуть Вальтера Скотта на сюжет для поэмы «Рокеби». Спроси он у любого старого морского волка, случалось ли тому лицезреть «Летучего голландца», и моряк готов был поклясться на Библии: такого-то года и такого-то месяца и числа он в море своими глазами видел «Летучего голландца». При этом

он даже назвал бы координаты того «проклятого места».

Встречи с блуждающими в океане кораблями, на борту которых находили мертвые тела команды или скелеты людей, в хрониках торгового судоходства отмечались довольно часто и вплоть до наших дней.

О ТОМ, КАК ГЕЙНЕ ВДОХНОВИЛ ВАГНЕРА

Голландский вариант легенды впервые использовал выдающийся немецкий лирик и публицист Генрих Гейне. В 1821 году в журнале «Вандсбекский курьер» он напечатал рассказ «Послание Вандердекена домой», который вскоре был переведен на английский язык и опубликован в журнале «Блэквуд Эдинбург мэгэзин». В 1834 году Гейне возвращается к фабуле легенды. Некоторые исследователи считают, что его вдохновила мелодрама «Летучий голландец» английского романиста и драматурга Эдварда Фитзболла, которая с 1827 года регулярно ставилась театрами Лондона и Нью-Йорка. В повествовании Гейне («Из мемуаров господина фон Шнабелевопского») появляется фигура моряка-скитальца и преданной любви женщины.

«Легенда о Летучем Голландце вам, наверно, известна, — пишет автор. — Это история о заколдованном корабле, который не может достигнуть гавани и с незапамятных времен скитается по морю... Этот деревянный призрак, это страшное судно названо по имени своего капитана, голландца, который однажды поклялся всеми чертями, что, несмотря на налетевший в ту минуту сильный шторм, он объедет какой-то мыс, название которого я позабыл, если бы даже для этого пришлось плавать до Страшного суда.

Дьявол поймал его на слове, — он обречен блуждать по морям до Страшного суда, освободить же его в силах только верность женщины. Дьявол, как бы глуп он ни был, не верит в женскую верность и посему разрешает заколдованному капитану раз в семь лет сходить на берег и жениться, добиваясь таким путем избавления. Бедный голландец! Он частенько радуется, избавившись от брака и своей избавительницы, и возвращается снова на борт корабля.

На этой сказке построена пьеса, которую я видел в

амстердамском театре. Опять прошло семь лет, бедный голландец, утомившись более чем когда-либо от бесконечных блужданий, сходит на берег, заводит дружбу с одним шотландским купцом, продает ему алмазы по смехотворно низкой цене и, услышав, что у его клиента красавица дочь, просит отдать ее ему в жены. И эта сделка тоже заключена. Вот мы видим дом шотландца: девица, робея, ожидает жениха. Она часто с тоской поглядывает на висящую в комнате большую темную картину, изображающую красивого человека в испано-голландском костюме: это старинная, доставшаяся по наследству картина, и, согласно признанию бабушки, на ней правдиво изображен Летучий Голландец в том облике, в каком его видели сто лет назад в Шотландии во времена короля Вильгельма Оранского (1689—1702). С этой картиной связано также переходящее из рода в род предостережение, по которому женщины этой семьи должны опасаться оригинала. Именно поэтому девушка с детства запечатлела в своем сердце черты этого опасного человека. И когда настоящий Летучий Голландец в подлинном виде входит в комнату, девушка трепещет, но не от страха. Однако и он смущен при виде портрета. Когда ему объясняют, кто изображен на портрете, ему все же удается отвести от себя всякие подозрения. Он смеется над суеверием, он издевается над Летучим Голландцем, Вечным жидом океана. Однако, непроизвольно впадая в печальный тон, он рассказывает, какие несказанные муки пришлось претерпеть мингееру: среди безбрежной водной пустыни, говорит он, плоть его не что иное, как гроб, в котором тоскует душа; его гонит от себя жизнь и не принимает смерть; подобно пустой бочке, которую волны кидают друг другу и снова насмешливо отбрасывают, мечется бедный голландец между жизнью и смертью, ни та, ни другая не хотят его принять; его скорбь глубока, как море, по которому он плавает, на корабле его нет якоря, а в сердце — надежды.

Мне думается, приблизительно таковы были слова, которыми закончил жених. Невеста серьезно приглядывается к нему и бросает косые взгляды на портрет. Похоже, что она разгадала его тайну, и когда он затем спрашивает: «Катарина, будешь ли ты мне верна?» — она решительно отвечает: «Верна до смерти!»

...Придя еще раз в театр, я поспел как раз к последней сцене пьесы, когда жена Летучего Голландца,

госпожа летучая голландка, ломает в отчаянии руки на высоком утесе, а в море на палубе страшного корабля стоит злополучный супруг. Он любит ее, но хочет покинуть, чтобы избежать от гибели, и открывает ей свою ужасную судьбу и тяготеющее над ним страшное проклятие. А она кричит громким голосом: «Я была тебе верна до этого часа и знаю надежное средство сохранить свою верность до самой смерти!»

С этими словами верная жена бросается в море, и вот наступает конец проклятью, тяготеющему над Летучим Голландцем; он спасен, и мы видим, как корабль-призрак погружается в морскую пучину».

Этот сюжет был использован великим немецким композитором Рихардом Вагнером в его замечательной опере «Летучий голландец».

Двадцатипятилетний Вагнер познакомился с рассказом Гейне летом 1838 года в Риге, где он в ту пору занимал скромное место капельмейстера театра. Молодой композитор, спасаясь от многочисленных кредиторов, угрожавших долговой тюрьмой, тайком с помощью контрабандистов переходит границу и в маленьком восточнопрусском порту Пиллау садится на парусное судно, которое направляется в Лондон. Рейс длится три недели. Корабль Вагнера попадает в жестокий шторм и находит убежище в одном из норвежских фиордов. Норвежская девушка Сента поведала композитору легенду о «Летучем голландце». Мотивы, навеянные этим рассказом, разыгравшимся штормом, плеском волн, неистовством стихии, овладевают Вагнером. В основу либретто берется сюжет «Мемуаров Шнабелевского». В 1840 году опера набросана в черновике. Через семь месяцев она уже переписана начисто. За два месяца Вагнер написал к ней увертюру. Премьера состоялась 2 января 1843 года в Дрезденском королевском театре под управлением самого композитора. В роли Сенты выступила великая трагическая певица Вильгельмина Шредер-Девриент. Успех был потрясающим. Опера «Летучий голландец» принесла Вагнеру всемирную славу, именно с нее начался «вагнеровский этап» в истории европейской классической музыки.

В произведениях художественной литературы периода романтизма (да и не только романтизма) легенда о «Летучем голландце» разрабатывалась неоднократно. Ее использовали немецкий сказочник Вильгельм Хауф («Корабль мертвецов»), английский писатель-маринист

Фредерик Марриэт («Призрачный корабль», 1839), американский поэт Генри Лонгфелло («Сказки придорожного кабачка», 1863), немецкий романист и драматург Альберт Эмиль Брахфогель (роман «Летучий голландец», 1871), английский писатель Вильям Кларк Расселл («Корабль смерти», 1888), английский поэт и писатель Редьярд Киплинг («Баллада семи морей», 1927) и многие другие.

ПРИЗРАКИ МОРЕЙ

Шло время. В далекое прошлое уходили парусники. На море началось господство паровых судов. Но моряки конца XIX века не хотели расставаться с красивой легендой о «Летучем голландце». Его не раз видели в океане, видели, как он появляется в снежных вихрях, выходит из тумана, выплывает призрачной тенью из-за искрящейся на солнце громады айсберга, возникает из впадины между двумя огромными волнами и снова исчезает.

«11 июля 1881 года близ Сиднея в 4 часа утра мимо нас пронесся «Летучий голландец». Мы увидели странный красный свет, призрачно освещавший корабль. При этом свете совершенно ясно вырисовывались мачты и паруса брига, находящегося от нас в одном кабельтове. Когда он приблизился, мы окликнули его. Его видел также вахтенный офицер со шканцев и один из кадетов. Но когда он побежал на бак нашего корабля, бриг вдруг исчез. Море было спокойное, ночь — светлая. Тринадцать человек видели этот бриг. Матрос, первым заметивший «Летучего голландца», сегодня упал с рея и разбился насмерть, потом случилось несчастье и с адмиралом». Это выписка из вахтенного журнала английского военного корабля «Бэкхант». Сделана она рукой английского короля Георга V, когда он, будучи еще кадетом, проходил на корабле морскую практику.

Нет никакого сомнения, что моряки «Бэкханта» встретились с вполне реальным кораблем, который по стечению обстоятельств стал неуправляем.

История мореплавания XIX и даже XX веков насчитывает сотни случаев, когда командиры кораблей занесли в вахтенные журналы и рейсовые донесения сооб-

щения о встрече с «Летучим голландцем». Причем подобные записи зачастую делались людьми, весьма далекими от набожности и суеверия.

Вот что сообщает французский писатель-маринист А. Совиньон: «Огибая мыс Горн, клипер «Тексада» встретил «Летучего голландца», и всех, находившихся на палубе, охватил ужас. Несколько дней спустя пять матросов были смыты волной за борт, шестой упал с мачты и разбился, капитан покончил с собой, а когда корабль прибыл в Хобарт, желтая лихорадка унесла $\frac{3}{4}$ экипажа. Стоит ли этому удивляться? Ведь «Тексада» чуть не врезалась в призракный корабль».

В январе 1890 года английский трехмачтовый корабль «Марлбороу», имея на борту 23 моряка, несколько пассажиров, груз овечьей шерсти и мороженой баранины, совершал под командованием известного капитана Харда очередное плавание из Новой Зеландии в Англию. В порт назначения судно не пришло. Последний раз парусник видели с борта одного английского парохода у мыса Горн. Расследование не пролило свет на обстоятельства его гибели: «Марлбороу» сочли жертвой многочисленных в этих опасных водах катастроф. Вскоре о корабле забыли...

Через четверть века «Марлбороу» нашелся. Он появился под парусами около Огненной Земли.

Моряки английского барка, заметившие «Марлбороу», единогласно утверждали: корабль шел с попутным ветром, неся часть парусов. На его палубе все было на своем месте. На палубе лежали три скелета. Рангоут, такелаж и паруса были покрыты каким-то странным зеленоватым налетом, напоминающим плесень.

Когда моряки ступили на палубу «Марлбороу», доски стали проваливаться под ногами. В жилых помещениях обнаружили десять скелетов, лежавших в разных позах и прикрытых лохмотьями. В кают-компании корабля нашли еще шесть скелетов.

Судовой журнал заплесневел, и текст в нем прочитать не удалось.

Осмотр странного корабля из-за усилившегося ветра провели весьма поспешно. Погода неожиданно испортилась, и капитан счел благоразумным позаботиться о безопасности своего судна и людей.

По возвращении в Англию капитан представил Адмиралтейству и страховому обществу «Ллойда» подробнейший отчет о необычной находке. Хотя отчет был подпи-

сан свидетелями, его текст вызвал среди экспертов недоумение.

Известно, что в районе мыса Горн около трехсот дней в году свирепствуют страшные штормы, когда волны с яростью разбиваются о неприступные скалы и рифы. Как же объяснить, что «Марлбороу», находясь столь долго среди этого кладбища кораблей, остался цел?

Может быть, парусник все это время простоял в одной из многочисленных скрытых бухт, а затем ветра и течения вынесли его в открытый океан? Такое предположение было маловероятным. Местные жители наверняка заметили бы корабль, и если бы даже не стали докладывать об этом аргентинским и чилийским властям, то уж разграбить судно они бы не преминули.

Осталась загадкой и гибель людей на «Марлбороу». Куда делись остальные люди: умерли раньше других и были выброшены за борт? Высажены с корабля? Смыты с палубы волнами после смерти? Пытались спастись на шлюпках?

Может быть, моряки погибли от какой-нибудь страшной болезни? Но вспышка эпидемии наверняка собрала бы людей вместе. Отравление? Но члены экипажа питаются в разное время.

Одним словом, в Англии так и не раскрыли тайну «Марлбороу» — одного из «летучих голландцев» мыса Горн, и он навеки вошел в морскую антологию таинственных происшествий.

На 31 декабря 1829 года в Британском Соединенном Королевстве было зарегистрировано 18 823 парусных судна общей вместимостью свыше двух миллионов тонн. За этот год погибло 1305 судов — около семи процентов!

В 1881 году, по данным госдепартамента США, погибло 2193 судна. Из них 1108 на мели, 550 в открытом море, 229 сгорело, 205 затонуло в результате столкновений и 101 пропало без вести.

Однако покинутые суда тонули не всегда, особенно загруженные деревом или каким-либо другим нетонущим материалом. Приливы, волны, течения сталкивали парусники с рифов на глубокую воду, и они, несмотря на заполненные водой трюмы, продолжали плавание, но уже без людей, которые предали их забвению.

Так начинались длительные скитания, потрясающие одиссеи «без руля и без ветрил»...

13 марта 1888 года экипаж американской четырехмачтовой шхуны «Вильям Уайт» после тщетных попыток остановить сильную течь в трюме покинул судно недалеко от острова Лонг-Айленд. Однако шхуна не затонула и продолжала плавать в Северной Атлантике, близ восточного побережья США. Ее неоднократно видели с проходящих мимо судов. На гафеле судна все еще развевался перевернутый флаг — сигнал бедствия и многие капитаны, введенные в заблуждение, посылали к судну спасательные партии. Свыше десяти месяцев плавала шхуна в океане, пока 29 января 1889 года не оказалась на камнях острова Льюис (в группе Гебридских островов). К этому времени за ее кормой осталось пять тысяч миль.

А вот другой пример. В начале 1895 года английский парусник «Альма Каммингс», груженный лесом, попал у восточного побережья Северной Америки в жестокий шторм и потерял все три мачты. Экипаж был подобран проходившим мимо пароходом. Когда команда отошла от шхуны на шлюпке, никто не сомневался, что последние минуты «Альмы Каммингс» сочтены, судно уже почти полностью скрылось в волнах.

Но прошло несколько недель, и капитан одного брига сообщил английским властям, что видел в Атлантике шхуну без мачт, на корме которой была надпись: «Альма Каммингс».

Подобные сообщения стали поступать все чаще и чаще. Сомнений не оставалось: парусник не затонул. Сначала его несло течением Гольфстрим, потом — Северным экваториальным течением. Любой корабль, столкнувшись в тумане с тяжело груженным «слепым» парусником, мог пойти ко дну. Чтобы устранить опасность, «Альму Каммингс» неоднократно пытались уничтожить, поджигая ее корпус, но безуспешно — судно не хотело умирать. Летом 1896 года после полугодовых странствий парусник, подхваченный Карибским течением, был прибит к берегу Панамского перешейка. Местные жители — индейцы — разобрали «Альму Каммингс» по частям.

Все рекорды побила американская промысловая шхуна «Стар»: сей «Летучий голландец» совершил поистине классический дрейф без экипажа — вокруг земного шара!

1 июня 1893 года шхуна (с тринадцатью членами экипажа и с грузом леса и пушнины) покинула Алеут-

ские острова и взяла курс на Гавайи. В Тихом океане, у острова Мидуэй, она ударилась днищем о неизвестный подводный риф и оказалась на камнях. Команда покинула обреченное судно на шлюпках и вскоре была спасена английским барком «Эклефехан».

Не прошло и месяца, как капитан американского парусника «Дун», прибыв в Сан-Франциско и узнав о гибели шхуны «Стар», заявил, что видел ее, идущую под всеми парусами, в семидесяти милях к северу от Мидуэя. Этому сообщению американские чиновники поверили лишь спустя четыре месяца, когда услышали о шхуне от капитана английского судна, который обнаружил ее в четырехстах милях к западу от Сан-Франциско. Палуба «Стар» была пустынной. Шхуна стремительно пронеслась по правому борту и скрылась за горизонтом.

Потом пришло сообщение с острова Фаннинг — в начале октября 1893 года «Стар» видел смотритель маяка.

Никто не хотел верить, что никем не управляемое судно, однажды погибшее на рифах, благополучно продолжает плавать. Американцы, потрясенные столь невероятным событием, не пожалели денег на розыск беглянки, которая к тому времени стала легендой. Однако поиски ничего не дали. Но через четыре месяца один норвежский капитан заметил таинственный парусник у острова Халл (группа островов Феникс). После этого целых четыре года о шхуне не было ни слуху ни духу. И вдруг — о чудо! — в августе 1898 года злополучную «Стар» нашли на тех же рифах острова мидуэй, где ее бросила команда...

Но не всегда «летучим голландцам» удавалось беспрепятственно «разгуливать» в океане. Многие корабли-призраки подстерегала западня — знаменитое «Море водорослей».

На протяжении четырех веков среди мореплавателей всех стран бытовало поверье о страшном Саргассовом море — ловушке кораблей в Северной Атлантике. Говорили, что это море, без ветров и течений, заросшее густыми подводными растениями, как гидра удерживает попавший в него корабль, что за многие века крепкие водоросли поглотили тысячи кораблей; что рядом с острогрудыми челнами викингов и римскими триремами на дне лежат испанские каравеллы и английские бриги. Они придавлены горами затонувших корпусов барков и

пароходов. Именно в этом море пылкое воображение романистов и фантастов поместило «мировое кладбище кораблей».

Вплоть до 1925 года считали, что проникнуть в центральную часть Саргассова моря невозможно — водоросли, намотавшись на винт судна, остановят его. Наконец ученые определили: здешние морские растения абсолютно безобидны. Они настолько тонки и хрупки, что ни один корабль не станет их пленником.

И все же это море — ловушка для неуправляемых кораблей. Для «летучих голландцев» условия тут самые идеальные. Достаточно такому кораблю попасть в местное замкнутое течение, движущееся по часовой стрелке, как ему обеспечены долгие годы бесцельных странствий.

В 1884 году в «Море водорослей» нашли настолько старый корабль, что никто не мог даже определить, в каком веке его построили. Корпус ветерана окончательно обветшал, корабль был похож на плавающую бутылку. Поразмыслив, убеленные сединами моряки решили: эта развалина, загруженная пробкой, — одно из древних голландских судов.

15 октября 1891 года полузатопленная американская шхуна «Фэнни Уолстен» была брошена командой в районе мыса Гаттерас. Подхваченная мощным потоком Гольфстрима, она почти целый год продвигалась на восток со средней скоростью тридцать шесть миль в сутки. Затем шхуна попала в Саргассово море. Здесь «Фэнни Уолстен» прошла более восьми тысяч миль. За три года ее встречали сорок шесть раз, что позволило достаточно точно вычертить схему дрейфа. В последний раз шхуну видели 21 октября 1895 года, когда она вырвалась из плена Саргассова моря на просторы Атлантики...

Шесть месяцев провел в объятиях замкнутого течения английский бриг «Полли». Любопытно, что, когда через полгода его обнаружили, на борту нашли живого моряка.

Теперь древние парусники-призраки в Саргассовом море уже перевелись. Правда, после окончания второй мировой войны здесь еще плавали по замкнутой кривой «летучие» спасательные шлюпки и плоты с торпедированных судов. Но после того как их выловили, стихия заносит сюда только сорванные штормом буи, ограждающие мели восточного побережья Америки...

Несмотря на почти мистический ужас, внушаемый морякам «летучими голландцами», некоторые капитаны-

смельчаки отважились заарканить корабли-скитальцы. Цель — страховое вознаграждение.

Удивительна судьба английского клипера «Арно». В декабре 1894 года этот великолепный парусник вышел из Нью-Йорка в Ливерпуль. В открытом море начался шторм, но капитан в погоне за скоростью слишком долго не убирал паруса. Налетевший шквал положил парусник на борт и сорвал люковые крышки — стало заливать трюмы. На счастье, поблизости проходил итальянский пароход «Этрурия»: его спасательная шлюпка подобрала погибающих моряков клипера. До рассвета следующего дня пароход находился рядом с тонущим парусником. Когда шторм стих, итальянские моряки перебрались на «Арно» и, поняв, что его уже ничто не спасет, пробили в борту отверстие: пусть уж лучше затонет, нежели станет причиной аварии другого корабля.

«Этрурия» легла на свой прежний курс. А через несколько дней, когда океан был спокоен и ярко светило зимнее солнце, с мостика английского парохода «Пайнер Пойнт» заметили лежащее на борту парусное судно. Это был «Арно». Английские моряки поднялись на его борт, внимательно осмотрели и решили спасти. За два дня им удалось срубить мачты клипера, заделать пробоины и поставить судно в нормальное положение. Спустя две недели «Арно» благополучно привели на буксире в Куинстаун.

В конце прошлого века, когда пароходы окончательно захватили монополию на мировых торговых путях и владельцы парусного флота выжимали из своих обветшалых кораблей последний фрахт, число «летучих голландцев» резко увеличилось. На оживленных океанских трассах слонялись десятки полузатопленных, обгоревших, разбитых корпусов бригов, шхун, баркентин, барков, клиперов. Английское страховое общество «Ллойда» подсчитало, что лишь с 1891 по 1893 год поступило 1828 официальных рапортов о встречах с «летучими голландцами». Беспризорные корабли стали бичом морских дорог. Катастрофы учащались, и, наконец, в Америке в период президентства Кливленда была созвана международная конференция.

Участники конференции — представители Великобритании, Германии, Франции и всех Скандинавских стран — пришли к единодушному мнению: с «летучими голландцами» необходимо вести войну, их нужно уничтожать!

И вот для потопления покинутых парусников в Атлантику снаряжаются эскадры военных кораблей. В океане начинается охота за призраками. Броненосцы и крейсера день и ночь утюжат океанские просторы, обнаруживают брошенные корабли, посылают на них подрывные партии, жгут, расстреливают из орудий.

Но разделаться с призраком порою бывает не так-то легко. В те годы американский крейсер «Сан-Франциско» повстречал в океане полузатопленную шхуну без мачт. Она была загружена орегонской сосной. Подрывная партия, высадившаяся на борт этого «голландца», заложила восемь зарядов пироксилина, весом по 34 фунта каждый. Прогремел взрыв — и в воздух взлетели деревянные обломки, бревна, щепки. Но шхуна продолжала держаться на плаву, она даже не осела ни на фут в воду. Не желая больше тратить взрывчатку, командир «Сан-Франциско» приказывает дать полный ход вперед. Таран крейсера с глухим треском вклинивается в тело «Летучего голландца» — через несколько минут судно исчезает в пучине, и на поверхности океана остаются пляшущие на волнах красноватые бревна орегонской сосны...

«Летучие голландцы» держались стойко. Достаточно сказать, что сравнительно недавно за один только 1930 год военный флот США уничтожил ни много ни мало 267 «летучих голландцев».

ПОЧТА НЕПТУНА

*Рудольфу Рыжикову — другу,
однокашнику, командиру РПЛ «К-126».*

Автор

С незапамятных времен люди пишут друг другу письма. Одни из писем, являя собой государственную тайну, отправляются в путь под вооруженной охраной или с дипломатическими курьерами, другие вручаются адресатам нарочным и иногда под личную расписку, остальные письма — ценные, заказные, простые и до востребования — доставляются адресатам международной или внутренней, авиационной, морской или наземной почтой.

Среди множества видов почтовых отправок существует один не совсем обычный вид отправки письма — по воде в бутылке, так называемая «бутылочная почта».

Отправка писем в кувшинах, амфорах, бочонках и в бутылках в прошлом была явлением обычным, известным практически во всех морских странах, а также народам, жившим по берегам рек. Дошедший до нас из глубины веков, этот способ надежно служит людям и поныне. Помимо ученых-океанологов, метеорологов и ихтиологов, изучающих морские течения, им пользуются обычные люди для передачи писем.

Если в море или на морском берегу попадетя тщательно закупоренная, обросшая морскими водорослями или ракушками бутылка, в 99 случаях из ста в ней что-то есть.

Обычай бросать в море бутылку с вложенной в нее запиской, рассказывающей о гибели судна или о судьбе потерпевших кораблекрушение, появился очень давно (во всяком случае, вместе с изобретением стеклянной бутылки). К почте Нептуна прибегали в тех случаях, когда не оставалось никаких других средств сообщить о разыгравшейся на море трагедии.

Бутылочная почта — надежный, давно проверенный классиками литературы атрибут романтического жанра. Кто из нас не помнит роман Жюль Верна «Дети капитана Гранта», где команда шхуны «Дункан» случайно обнаруживает в брюхе пойманной акулы бутылку с запиской? «7 июня 1862 года трехмачтовый корабль «Британия» из Глазго потерпел крушение недалеко от бере-

гов Патагонии в южном полушарии. Направляемся к берегу, два матроса и капитан Грант попытаются высадиться на континент, где они попадут в плен к жестоким индейцам. Они бросили этот документ в море под... долготы и 37°11' широты. Окажите им помощь, или они погибнут». Из-за этой бутылки дети капитана Гранта и отправляются в опасное, полное удивительных приключений, кругосветное плавание, чтобы отыскать своего пропавшего отца.

Именно бутылка рассказала героям «Таинственного острова», потерпевшим кораблекрушение, что неподалеку от них, на необитаемом острове, влачит дни раскаявшийся преступник Айртон.

Многие, наверно, не забыли и начало романа Виктора Гюго, где терпящие бедствие компрачикосы бросают в море бутылку с запиской, которая в дальнейшем решает судьбу «человека, который смеется».

Сюжет с почтой Нептуна использовал и известный американский писатель Эдгар По. «Рукопись, найденная в бутылке» — название одного из ранних его рассказов. Опубликованный 19 октября 1833 года балтиморским журналом «Сэтерди визитер» рассказ не только был удостоен премии, но и принес писателю всемирную известность.

Время от времени радио, телеграф и пресса оповещает человечество о сенсационных находках писем, завещаний, свидетельств и сообщений, обнаруженных в бутылках, найденных на берегу или выловленных в море. Почта Нептуна — весьма популярное «хобби» среди моряков, рыбаков и морских туристов. Достаточно сказать, что за десять лет (с 1963 по 1972 год) в воды Мирового океана было брошено около миллиона запечатанных бутылок с различными посланиями.

О таких находках и невероятных на первый взгляд судьбах «стеклянных почтальонов Нептуна» и будет следующий рассказ.

«ЕСЛИ КТО НАЙДЕТ ЭТУ БУТЫЛКУ...»

Майским утром 1560 года в заливе Ла-Манш под Белыми утесами Дувра английский рыбак сетью выловил засмоленную бутылку. Удивленный столь необычным даром моря, он разбил ее и через три дня попла-

тился за это жизнью. В разбитом сосуде содержался пергамент, адресованный королеве Англии Елизавете I. Незадачливый рыбак был доставлен под стражей в Лондон ко двору ее величества. В послании, которое оказалось доносом королевского шпиона, сообщалось, что голландские купцы высадились на островах Новой Земли, принадлежавших России. Королева была немало озадачена. Еще бы! Ведь за семь лет до этого 24 августа 1553 года ее посланник Ричард Ченслор на корабле «Эдуард — Благое Предприятие» вошел в устье Северной Двины, после чего по приглашению Ивана Грозного прибыл в Москву, где получил большие торговые привилегии. И в то время, когда английская королева с нетерпением ожидала возвращения из Северного Ледовитого океана торговой экспедиции своего второго посланника Стивена Барроу, какой-то рыбак раньше ее узнает о вторжении в русские земли ненавистных ей голландцев. Королева приказала повесить рыбака, а по всей стране объявить, что впредь такая же участь будет ждать каждого британца, который осмелится разбить выловленную в море или найденную на берегу запечатанную бутылку. Видимо восхищенная способом, которым ее агент отправил послание, Елизавета I учредила при своем дворе должность «откупорщика океанских бутылок», в обязанности которого вменила сбор выброшенных морем на берега королевства бутылок, их открывание и доставку ко двору найденных в них писем.

Первым откупорщиком океанских бутылок в Англии стал лорд Томас Тонфилд. Под страхом смертной казни любая найденная в море или на берегу бутылка, содержащая письмо, доставлялась к королевскому откупорщику. Известно, что за первый год службы он извлек из морских бутылок 52 письма. Говорят, что, когда он являлся к королеве с очередным докладом о находке, она неизменно спрашивала: «Ну, что пишет нам Нептун?»

Должность откупорщика океанских бутылок существовала при английском дворе два с половиной века. При этом имел силу и закон о смертной казни для тех, кто осмеливался из-за любопытства разбить «стеклянного почтальона». Лишь в самом конце XVIII века при Георге III британский парламент отменил этот закон и должность. Однако с тех пор, в силу традиций, англичане относятся к найденным морским бутылкам с большим вниманием и даже, можно сказать, с благоговением. В

Англии бутылочная почта пользуется особой популярностью. Англичане, во всяком случае, верят и знают, что почта Нептуна — вполне реальная действительность.

За рубежом существует множество коллекционеров морских бутылок и даже «клубов бутылочной почты», члены которых состязаются, кто больше бросит в море бутылок с записками, выловит или найдет их на берегу.

Поначалу к почте Нептуна прибегали моряки и рыбаки, у которых не оставалось никаких других способов сообщить о разыгравшейся на море трагедии.

История мореплавания знает сотни случаев, когда выловленные из воды или найденные на берегу бутылки давали ценные сведения о судне и его экипаже. Почта Нептуна помогла заполнить сотни пустующих страниц в летописи морских катастроф.

До сих пор в найденных в море бутылках попадают сообщения о катастрофах и преступлениях, совершенных вдали от цивилизованного мира. На доставку этих мрачных депеш Нептуну иногда требовались столетия. Вот один такой пример.

В марте 1957 года на северном берегу острова Ямайка нашли бутылку, из которой извлекли ветхую, потемневшую от времени старинную морскую карту с едва заметной надписью. Не без труда удалось разобрать текст на английском языке: «Июль 1750 года. «Бретрен оф Кост» горит в Атлантике. Напрасна надежда на спасение кого-либо из экипажа, кроме двенадцати захвативших шлюпку. Моей матери из Лондондери — не плачь обо мне. Моему духовному отцу Томасу Драйдену — позаботьтесь о матери и о моих младших сестрах. Стыдно смотреть вокруг. Смелые оказались негодьями, и плач их, похожий на плач младенцев, заполняет воздух. Чудовища морских глубин ожидают тех из нас, кто осмелится спастись вплавь. Мы в сотнях миль от берегов. Мой капитан безуспешно пытается поддержать порядок. Я ожидаю смерти молча. Всевышний, да наградит нашего это письмо. Пожалуйста, передайте...» Далее текст неразборчив.

Очень часто эксперты по вопросам аварийности торгового флота и специалисты в области кораблестроения не только не могут установить причину гибели судов, но не в силах даже найти место, где они погибли. И только благодаря бутылочной почте удается разгадать тайну таких судов. Вот несколько примеров.

В сентябре 1826 года близ острова Барбадос рыбаки

нашли бутылку с запиской на английском языке: «Судно горит! Элизабет, Марма и я вверяем свою судьбу Избавителю, чья милость позволит нам быть совершенно спокойными перед ужасным уходом в вечность. Мак-Грегор». Вскоре удалось выяснить, что автор записки жив. Как оказалось, Мак-Грегор — майор 31-го британского пехотного полка — вместе со своей женой Элизабет и дочерью Мармой весной 1825 года направлялся из Англии в Индию на парусном корабле «Кент», принадлежавшем Ост-индской компании. На борту парусника находилось более 600 человек пассажиров, солдат и команда. 1 марта 1825 года во время шторма в Бискайском заливе на «Кенте» вспыхнул пожар. Несмотря на отчаянные попытки капитана Генри Кобба и экипажа погасить огонь, судно погибло. Половина находившихся на корабле людей была спасена английским военным бригам «Камбрия», который следовал из Ливерпуля в Вера-Крус. Среди спасенных оказался со своей семьей и автор послания, найденного спустя полтора года близ острова Барбадос.

12 марта 1841 года парусно-колесный пароход «Президент», принадлежавший известной фирме «Бритиш энд Американ стим навигейшн компани», имея на борту 136 пассажиров и команду, направился из Англии в Америку. В порт назначения «Президент» не пришел, и в течение восьми месяцев о судне не было ни слуху ни духу. Но в конце года в океане подобрали плававшую бутылку. Содержавшаяся в ней записка рассказала: пароход «Президент», попав в сильный шторм, начал тонуть, и очень немногим удалось найти спасение в шлюпках.

В большинстве случаев записки, повествующие о кораблекрушении, весьма лаконичны. У людей, пытавшихся поведать миру о происходящей трагедии, было слишком мало времени, чтобы написать подробно, вложить бумагу в бутылку, да еще запечатать ее.

«Шлюпки смыты волной за борт. В трюме десять футов воды. Не видно ни одного корабля». Это текст записки, найденной в бутылке на острове Мэн в 1842 году. Как выяснилось, она была написана на борту английского трансатлантического пакетбота «Ингланд», который за девять месяцев до находки был занесен в списки судов, считающихся пропавшими без вести.

Зимой 1846 года на северном побережье Франции в дюнах была найдена бутылка со следующей запиской: «Этим удостоверяется, что бриг «Райдайолс» из Аберри-

стунта, капитан Эндрю Риддел, затонул среди льдов 10 мая 1846 года на широте 47°30' северной и долготы 46°30' западной».

Записка, обнаруженная в бутылке в конце того же года на восточном побережье Ирландии, гласила: «Бриг «Спрей», 4 апреля 1846 года. В трюме шесть футов воды. Считаю, что скоро все погибнем, если не подойдет помощь. Мы около островов Скеррис. Капитан погиб два дня назад. Помощник умер от желтой лихорадки примерно неделю назад. Подписал Джон Иго, матрос».

Клочок бумаги, извлеченный из бутылки спустя два года, в 1848 году, на северном берегу Ирландии, пролил свет на судьбу шхуны «Шанс», которая в течение двух лет считалась пропавшей без вести. Она исчезла на пути из Глазго в Белфаст: «Шанс», капитан Хэрдман. Идем ко дну у острова Мэги.

Почти столетие ничего не было известно о судьбе большого американского пассажирского парохода «Пасифик». Это судно в 1856 году побило рекорд скорости плавания через Северную Атлантику, завершив рейс Нью-Йорк — Ливерпуль за девять дней 20 часов и 26 минут. Получив приз скорости «Голубая лента Атлантики», «Пасифик» стал одним из популярных пароходов в Америке. 23 сентября того же года «Пасифик», приняв на борт более 200 пассажиров, включая экипаж, вышел под командованием капитана Элдриджа из Ливерпуля в очередное плавание. В порт назначения Нью-Йорк пароход не пришел...

И никто никогда не узнал бы о его судьбе, если бы не почта Нептуна. Спустя несколько лет море выбросило на берег бутылку с запиской: «Борт «Пасифика», следующего из Ливерпуля в Нью-Йорк. Судно тонет. На палубе паника. Со всех сторон мы окружены льдом. Я знаю, что не могу спастись. Пишу о причине нашей гибели, чтобы друзья не пребывали в неведении. Нашедшего прошу предать содержание гласности. У. М. Грэхем».

В 1954 году моряки службы береговой охраны США нашли в дюнах бутылку. В ней обнаружили завещание на английском языке, написанное одной из пассажирок злополучного «Пасифика». Завещая дочери все свое состояние в Сан-Франциско, автор трагического послания упомянул, что пароход тонет близ мыса Флэттери после того, как столкнулся в айсбергом.

В 1866 году немалый переполох в Лондоне произвела

ником не предвиденная гибель нового пассажирского парохода, носящего имя столицы Великобритании. «Лондон» считался своего рода шедевром кораблестроения. Этот паровой клипер был специально спроектирован для рейсов в Австралию. По красоте обводов, чистоте отделки корпуса и изящного рангоута он в те годы не имел себе равных. Мастера верфи в Блэкуолле очень гордились своим детищем, которое в обратном рейсе из Австралии побило все рекорды скорости на этом океанском маршруте. Поэтому неудивительно, что столица Англии была потрясена, когда в Фалмут вошел итальянский барк «Андреанополь» и его капитан Кассави сдал властям порта 19 человек спасенных с борта «Лондона». Трудно было поверить, что вместе с великолепным судном погибло 244 пассажира и экипаж.

Причина катастрофы была установлена после проведенного следствия и допроса очевидцев: «Недостаточная высота надводного борта ввиду перегрузки». Судном командовал австралиец Джон Мартин — один из опытейших и уважаемых капитанов фирмы. Последним портом захода «Лондона» в третьем рейсе в Австралию был Плимут, где судно взяло несколько пассажиров и почту. На борту клипера находилось 263 человека, включая (как потом выяснилось) шестеро безбилетных пассажиров. Пароход был сильно перегружен. Во вторник 9 января в 8 часов утра, когда судно шло под парами и парусами в Бискайском заливе, штормом были снесены бушприт, форбрам-стенгя и фор-стенгя. Еще через два часа судно потеряло грот-брам-стенгу. В 15 часов того же дня с левого борта волной смыло спасательную шлюпку. Капитан Мартин принял решение возвратиться в Плимут для ремонта. Когда судно находилось примерно в ста милях от мыса Уэсан, волной разбило баркас, закрепленный на палубе по правому борту. Вечером 10 января «Лондон» испытывал очень сильную бортовую качку при юго-западном шторме. На его шкафут обрушилась гигантская волна. Она снесла кожух и люк машинного отделения вместе с комингсом. В палубе зияло большое квадратное отверстие. Попытки заделать его парусиной ничего не дали. Вода залила топки. Команда и пассажиры непрерывно работали на ручных помпах. Рано утром в четверг волной были выбиты четыре кормовых иллюминатора кают, куда хлынула вода. При попытке спустить на воду баркас он перевернулся, и большая часть людей, находившихся в нем, утонула. «Лондон» тонул... На нем оставалась одна шлюп-

ка. Капитан приказал механику Гринхиллу принять над ней командование. Через двадцать часов эту шлюпку, в которой помимо механика было пятнадцать матросов и три пассажира, заметил итальянский барк. Владельцы «Лондона» на суде не смогли доказать, что их судно вышло в море с достаточным запасом плавучести. Они заявили, что низкий надводный борт клипера компенсировался двухметровым глухим фальшбортом (судно действительно имело такую странную конструкцию). Вскоре вина судовладельцев была доказана самим морем. Оно в буквальном смысле выбросило доказательство их вины на берег в виде записки, вложенной в бутылку. Ее нашли на берегу моря у Аурея в Бретани. «Четверг 11 января. Корабль слишком тяжело нагружен для своих размеров и слишком валок. Окна выбиты и вода заливает все. Было такое большое волнение, что унесло люк машинного отделения и погасило топки, из-за чего нельзя включить паровые насосы». На этом месте текст обрывался. Хотя он никем не был подписан, суд признал его подлинным.

В ноябре 1879 года из Портсмута вышел в дальнейшее плавание учебный корабль королевского флота «Атланта». Это был старый деревянный фрегат, много лет прослуживший в составе британского военного флота под названием «Юно», потом разоруженный и превращенный в плавучую тюрьму. Но поскольку на 34-й год службы дубовый набор и обшивка его корпуса были в хорошем состоянии, лорды Адмиралтейства решили превратить ветерана в учебное судно. Его отремонтировали, поставили новые мачты и реи. Пошили паруса. После пробного плавания командир корабля, ветеран флота Стирлинг, заметил, что парусное вооружение фрегата рассчитано неправильно, из-за чего судно очень валко и имеет слишком большую амплитуду бортовой качки. Но это предупреждение осталось гласом вопиющего в пустыне, и корабль вышел в плавание. «Атланта» обогнула Испанию и подошла к Золотому Берегу в Африке, потом пересекла Атлантику, посетила остров Барбадос, зашла в Галифакс, потом опять спустилась к югу и 13 января 1880 года с Бермудских островов взяла курс к родным берегам. В Англию фрегат не вернулся. Через два с половиной месяца Британское адмиралтейство высказало опасение, что во время шторма «Атланта» потеряла мачты.

Здание Уайт-холла в Лондоне — резиденцию Адмиралтейства долгие дни осаждали родители и родственники

исчезнувших в океане кадетов. Наконец под давлением общественного мнения власти приступили к поискам пропавшего корабля. 5 мая в Атлантический океан вышла эскадра английских военных кораблей под командованием контр-адмирала Худа. Она должна была прочесать район от юго-западного побережья Ирландии до Азорских островов. Недельные поиски в Атлантике ни к чему не привели, эскадра возвратилась в Портсмут, а в английских газетах появилось объявление Адмиралтейства: «За сведения, проливающие свет на судьбу учебного фрегата «Атланта», будет выдана награда в 300 гиней».

В это время на пароходе «Тамар» в Портсмут пришел Джон Верлинг — один из пятерых кадетов, оставленных на Барбадосе из-за приступа тропической лихорадки. Следственной комиссии, разбиравшей дело по исчезновению фрегата, он сообщил, что во время плавания «Атланты» через океан капитан Стирлинг сутками не покидал шканцев, опасаясь за судьбу корабля, что во время шторма крен нередко достигал 32 градусов. Верлинг свидетельствовал, что даже при наглухо зарифленных парусах фрегат имел очень сильную бортовую качку, несмотря на то что в его трюмах было 45 тонн твердого балласта и около 100 тонн пресной воды.

За наградой, объявленной Адмиралтейством, пришли осенью 1880 года. Ее получил капитан американского рыбопромыслового судна из Массачусетса Эдвард Миллет. 14 июня того же года, находясь в одной миле от Рокпорта, он выловил сетью бутылку с запиской: «17 апреля 1880 года. Учебный корабль «Атланта». Мы тонем в точке координат 270° северной широты и 32° западной долготы. Любой, кто найдет эту записку, пусть опубликует ее в газетах. Джон Л. Хатчингс». После подписи было добавлено слово «бедствие».

В конце июня 1880 года Нептун доставил людям еще одно сообщение о судьбе «Атланты». Дети, играя на пляже недалеко от Галифакса, извлекли из песка клепку от бочки с надписью, сделанной свинцовым грифелем: «Атланта» тонет. 17 апреля 1880 года. Надежды нет. Пошлите это госпоже Мери Уайт в графство Сассекс. Джеймс Уайт». Таким образом, факт гибели злополучного фрегата был установлен.

А вот еще один пример, когда почта Нептуна помогла поставить точки над *i* в загадочном исчезновении корабля.

В июле 1884 года один рыбак в заливе Морекабе-Бэй

выловил сетью покрытую тиной бутылку. Найденное в ней письмо подробно рассказывало о том, как парусно-винтовой пароход «Гималаи» потерпел крушение у берегов Ньюфаундленда. Судно потеряло винт, и ветер в ключья разорвал паруса. Капитан и шестнадцать моряков не смогли заделать пробоину в днище. Письмо заканчивалось словами: «Мы ничего не можем сделать, чтобы спастись. Если Бог не сотворит чуда, мы погибнем».

В истории бутылочной почты нередко отмечались случаи, когда сообщение о гибели того или иного судна находили через несколько недель и даже дней, во всяком случае, раньше, чем удавалось обнаружить какие-либо следы катастрофы. Вот пример. Пароход «Нароник», построенный на верфи «Харланд энд Волф» в 1892 году, принадлежал английской фирме «Уайт стар». Он считался по тем временам крупным и вполне надежным грузовым судном. Его регистровая вместимость составляла 6594 тонны, длина — 150 метров, ширина — 17,5 метра, высота борта — 10,5 метра. Паровая машина тройного расширения мощностью в 3700 лошадиных сил обеспечивала ход в 12,5 узла. 11 февраля 1893 года «Нароник», имея на борту генгруз и около трехсот голов крупного рогатого скота, под командованием капитана Роберта вышел из Ливерпуля в Нью-Йорк.

3 марта того же года на пляже залива Бэй-Ридж близ Нью-Йорка нашли бутылку с запиской: «Нароник» идет ко дну со всем экипажем. Л. Уинсел».

Спустя неделю море выбросило на берег у поселка Оушн Вью, в штате Виргиния, еще одну бутылку. В извлеченной из нее записке сообщалось: «19 февраля 1893 года. Судно быстро погружается. Мы никогда не спасемся на этих маленьких шлюпках. Одна из них уже утонула. Судно налетело на айсберг в слепящем снегопаде. Оно два часа держалось на плаву. Сейчас 3 часа 20 минут утра, палуба на одном уровне с морем...» Комиссии, разбиравшей эту катастрофу, удалось доподлинно установить, что текст был написан рукой Джона Олсена, который находился на «Наронике» в качестве смотрителя за скотом.

В апреле того же года капитан английского парохода «Ковентри» сделал капитану Ливерпульского порта заявление о том, что близ мыса Рейс он видел на воде перевернутую вверх килем шлюпку с надписью «Нароник», а день спустя встретил шлюпку с той же надписью на

плавучем якоре, сделанном из паруса, весел и мачты, без людей...

В течение долгих лет оставалась загадкой судьба английского парохода «Брунsvик», который пропал без вести в 1898 году. На этот раз Нептуну угодно было доставить сообщение о гибели этого парохода прямо к берегам Туманного Альбиона — в Бристольский залив. Правда, не ранее чем через полвека. Из выловленной в бухте Кармартэн бутылки извлекли записку, написанную свинцовым грифелем. В ней говорилось, что пароход «Брунsvик» погиб во время шторма у мыса Горн 13 марта 1898 года.

В 1902 году Британское адмиралтейство проводило поиски пропавшего без вести грузового парохода «Гарониан». Три месяца два крейсера днем и ночью бороздили воды Северной Атлантики, но найти каких-либо следов судна им не удавалось. Кто знает, сколько еще времени причина исчезновения «Гарониана» продолжала бы оставаться тайной, если бы по прошествии пяти месяцев у берегов Новой Шотландии не обнаружили бутылку с запиской. В ней говорилось, что во время сильного шторма пароход «Гарониан» потерял остойчивость и опрокинулся вверх килем, что в шлюпку, которую перед этим удалось спустить на воду, село четырнадцать моряков. По всей вероятности, эта шлюпка тоже погибла. Записка была без подписи. А через пять лет на берег Северной Ирландии море выбросило еще одну бутылку с запиской, рассказавшей о трагической судьбе «Гарониана». Вот ее содержание: «Гарониан» быстро погружается. Остойчивость потеряна, один борт уже залит. Прощайте, мать и сестры. Чарлз МакФелл, смазчик».

Ранним ноябрьским утром 1933 года английский лайнер «Беренгария», штормуя в трехстах милях к западу от побережья Ирландии, принял по радио SOS от неизвестного судна. Сообщалось, что судно находится в крайней опасности и каждую минуту может опрокинуться. Капитан лайнера Бриттен изменил курс и направился на помощь терпящим бедствие. Тем временем неизвестное судно сообщило: «Люковые крышки сорваны, мы долго не продержимся». С лайнера ответили: «Держитесь, мы уже близко от вас».

Но когда «Беренгария» прибыла к указанному месту, она уже не нашла не только гибнувшего судна, но и каких-либо следов катастрофы — ни спасательного круга, ни шлюпки, ни плавающих обломков. Погибло это

судно или добралось до ближайшего порта, никто не знал. Сделали предположение, что сигнал бедствия передавал английский грузовой пароход «Сэксилби», направлявшийся в это время из Америки в Ирландию с грузом железной руды, но не пришедший в порт назначения.

Факт гибели «Сэксилби» был окончательно установлен только через три года. 23 апреля 1936 года на побережье Уэльса в Англии нашли банку из-под какао, в которой оказалась записка: «Пароход «Сэксилби» тонет в районе Ирландского побережья. Привет сестрам, братьям и Дине. Джо О'Кайн». В списке экипажа погибшего судна действительно был матрос 1-го класса Джо О'Кайн. Причуды судьбы и течение принесли его прощальный привет к морскому побережью близ городка Эбердови, где жили родные Джо.

В 1967 году в местечке Портледж-Бич, в английском графстве Девон на пляже в песке нашли бутылку, в которой содержалось письмо, датированное 1843 годом. Его автор — английский моряк с брига «Каледония» из Глостера — просил своего брата подготовить все необходимое для поиска клада на острове Ланди к его возвращению домой. Бриг «Каледония», возвращаясь в Англию, разбился на скалах Викаредж у побережья Корнуэлла в 1843 году. Среди сорока членов экипажа оказался и автор письма. Волны вынесли тела погибших моряков на берег, они были похоронены в братской могиле близ Морвенстоу. Бутылка с письмом англичанина, написанном в Одессе, когда его судно грузилось пшеницей, была найдена спустя 124 года в 20 милях от могилы моряков «Каледонии»...

Почта Нептуна существовала и во время двух последних мировых войн. Как правило, это очень краткие сообщения, наспех написанные карандашом или даже кровью клочки бумаги или белья — свидетели ужасов военных действий на море. Так стало известно, как было торпедировано или расстреляно мирное торговое судно и, чудом уцелевшие, несколько членов экипажа спаслись на шлюпке, как потом они неделями находились без пищи, сходили с ума от жажды и погибали.

Иной раз найденная в бутылке записка раскрывала тайну гибели того или иного военного корабля. В начале второй мировой войны англичане подобрали в водах Южной Атлантики бутылку. Содержавшаяся в ней записка сообщила, что войсковой транспорт Британского адмиралтейства «Таррителла» подорвался на mine и быстро

тонет. По указанным капитаном парохода Робертом Лидоусом координатам определили большое минное поле. Как выяснилось позже, перед этим здесь погибло несколько английских транспортов, которые не смогли сообщить точное место катастрофы. Это минное поле еще до начала войны было поставлено немецким рейдером «Вульф».

Весной 1944 года мальчишки, купаясь близ одного из пляжей штата Мэн (северо-восток США), нашли выброшенную морем на песок бутылку. В ней было сообщение на английском языке: «Наш корабль тонет. Нас никто не слышит. Пришел конец. Быть может, это письмо когда-нибудь достигнет берегов Соединенных Штатов...» Позже удалось установить, что записка была написана одним из членов экипажа английского эсминца «Битти», торпедированного немцами близ Гибралтара 6 ноября 1943 года.

В бутылке, выловленной в Тихом океане в 1953 году, была записка, написанная двумя австралийскими солдатами, которые в 1916 году направлялись на британском войсковом транспорте во Францию. Находку отправили в Австралию, где разыскивали мать одного из солдат. Хотя записка проплавала в воде 37 лет, ее текст сохранился, и старушка узнала почерк своего сына. Он был убит в бою с немцами в 1918 году.

Зимой 1941 года на побережье Моондзундского архипелага обнаружили бутылку с запиской такого содержания: «Товарищи краснофлотцы, мы, моряки Балтийского флота, находящиеся на острове Даго, в этот грозный час клянемся нашему правительству и партии, что лучше все мы погибнем до одного, чем сдадим наш остров... По поручению подписали Курочкин, Орлов, Конкин».

Очень ценным свидетельством подвига советских воинов в годы Великой Отечественной войны стала записка, обнаруженная в бутылке, выловленной болгарским рыбаком на берегу Черного моря в 1958 году: «Держались до последней капли крови. Группа Савинова. Три дня сдерживали наступление значительных сил противника, но в результате ожесточенных боев под Килией в группе капитана Савинова осталось три человека: капитан, я — младший сержант Остапов и солдат Омельков. Погибнем, но не сдадимся. Кровь за кровь, смерть за смерть!»

По совету товарищей рыбак отправил находку в Советский Союз. Сообщая об этом факте, газета города Измаила «Знамя коммунизма» писала, что, по-видимому,

бутылка с запиской была брошена воинами Советской Армии в Дунай, а воды реки вынесли ее в Черное море.

История кораблекрушений на Великих озерах в этом «Средиземном море» Северной Америки, не менее насыщена драматическими эпизодами, чем история морских катастроф Северной Атлантики. Об этом также поведала почта Нептуна.

18 августа 1861 года на берегу озера Эри близ Кливленда местная жительница по фамилии Боуэн нашла бутылку с запиской: «Борт шхуны «Амелия», 12 августа, у Гранд-Ривер. Шхуна потеряла фок-мачту, снесен ветром грот. Сильная течь. Груз — железо. Видимо, пойдем ко дну. Вся команда погибнет. Брэйс — капитан».

Весной 1870 года на одном из Винных островов того же озера обнаружили такой текст: «Ноябрь, 69. Снесло мачту. Быстро погружаемся. Прощайте все! Голд Хантер». Удалось выяснить, что «Голд Хантер» — это название трехмачтовой гафельной шхуны в 300 тонн, которая погибла во время жестокого урагана 1869 года, обрушившегося на Великие озера.

Один из самых сильных ураганов пронесся над Великими озерами в ноябре 1913 года. Сотни судов оказались выброшенными на берег или затонули в озерах. Исчез с поверхности озера и плавучий маяк № 82, штатное место которого было у входа в гавань Баффало. Никто не знал, как и где он погиб. Через несколько недель нашли бутылку. Извлеченная из нее записка рассказала американцам о судьбе маяка: «Прощай, Нелли! Судно разламывается. Уильямс». Это было последнее письмо капитана плавучего маяка своей жене.

Бывает, что SOS из бутылки достигает цели вовремя. Как показывает случай, который произошел с рыбаками с острова Гуам, бутылочная почта до сих пор оказывает неоценимые услуги потерпевшим кораблекрушение. Шестеро рыбаков отправились в открытый океан на ловлю марлиня и не вернулись. Поиски ни к чему не привели. Через четыре месяца у берега острова выловили бутылку с запиской, извещающей о том, что рыбаки находятся на одном из необитаемых островков, совсем рядом. Спасатели доставили робинзонов в их родной поселок на острове Гуам.

В 1990 году в канадской печати было сообщение о том, как семь слов, найденных в бутылке, спасли жизнь одинокого рыбака. Пятидесятилетний Рисс Хэррел из Йеллоунайфа на моторной лодке вышел на простор Ве-

ликих озер за рыбой. На второй день рыбалки погода резко изменилась, горючее кончилось, и канадцу ничего не оставалось, как стать на плавучий якорь. О своем трудном положении рыбак написал карандашом на картонке сигаретной пачки, вложил ее в бутылку из-под виски, завинтил крышкой и бросил в воду.

Спустя три дня на пляже в Йеллоунайфе бутылку нашла девятилетняя Мэри Энн и отнесла ее в полицейское отделение. Через считанные часы вертолет доставил Хэррела на берег.

Насчитываются десятки случаев, когда потерпевшие кораблекрушение, оказавшиеся на необитаемом острове и доведенные до отчаяния люди с помощью бутылочной почты посылали призыв о помощи. Однако капризный царь морей, хотя и доставлял эти «срочные депеши» довольно точно по адресу, но с опозданием на целые столетия.

Поистине потрясающая история случилась в Японии. В 1784 году одно пиратское судно отправилось в поисках добычи в сторону Филиппин. В течение многих месяцев пираты грабили купеческие джонки и сайпаны. Но тайфун выбросил их корабль на необитаемый коралловый остров. Лишенные воды, пираты были обречены на мучительную смерть. Один из них, по имени Хуносу Матсуяма, на деревянных дощечках вырезал иероглифы — призыв о помощи, вложил их в стеклянный сосуд, запечатал и бросил в море. Прошло более полутора веков... И вот в 1935 году в песке на берегу острова Кюсю этот сосуд нашли. По иронии судьбы волны выбросили послание Матсуямы неподалеку от поселка Хиратемура, где он когда-то жил.

В мае 1961 года советский тунцеловный клипер «Обдорск» поймал у острова Принсипе крупную тигровую акулу. Когда свирепого хищника разделявали на палубе, в брюхе обнаружили обросшую тиной бутылку с запиской на английском языке: «Барк «Альбатрос», компания «Прогресс энд Сенчури» из Саутгемптона, наскочил на рифы. Хотя все спасены, положение тяжелое — очень мало продуктов и почти нет воды. Находимся на необитаемом острове. Нужна немедленная помощь. Нашедшего это письмо просим сообщить по адресу: Саутгемптон, Тайм-стрит, 112/7. Капитан Ален Грант». Далее указывались координаты острова и дата — 1870 год. Координаты точно соответствовали острову Принсипе, который уже давно стал обитаемым, где есть удобная гавань и множество отелей для туристов.

В начале 1960 года мир узнал об отважном дрейфе четырех советских граждан А. Зиганшина, Ф. Поплавского, А. Крючковского и А. Федотова. Сорванная жестоким штормом с мертвого якоря самоходная баржа «Т-36», на которой они несли службу, оказалась в плену у стихии. Ураганный ветер и течение понесли неуправляемое судно на юго-восток от Курильских островов. Выйдя из холодного течения Ойя-Сию, баржа была подхвачена одним из потоков теплого течения Куро-Сию, которое понесло ее в океан. Сорок девять дней отважные воины боролись с морской стихией, почти не имея пищи и запаса пресной воды. За сутки до спасения четверо отважных прибегли к способу бутылочной почты. На бумаге они написали следующее: «Этот буй пущен с советского катера «Т-36», терпящего бедствие в Тихом океане. Если кто найдет этот буй, то катер будет дрейфовать впереди по направлению буя. Экипаж находится в тяжелом состоянии. Нужна немедленная помощь. 4 февраля 1960 года». Записку запечатали в патронную гильзу и капроновой ниткой привязали к шесту, на котором укрепили самодельный военно-морской флаг. Шест вставили в стеклянный шар от рыболовных сетей, подобранный в океане. Записка отважной четверки еще не найдена. Каков ее путь? Куда вынесут ее течения океана? Кто станет обладателем этого экспоната, который наверняка украсил бы коллекцию любого собирателя бутылочной почты.

Теперь еще несколько строк о событиях не столь отдаленного прошлого.

Вечером 6 сентября 1963 года многие суда, находившиеся в районе острова Целебес, слышали по шестнадцатому каналу своих радиотелефонов отчаянный призыв о помощи: «Я — шхуна «Хелла»! Я — шхуна «Хелла»! Нас атакуют! Помогите!! Мы около острова Сула, мы не можем от них уйти...» После этого послышался короткий громкий треск, весьма похожий на автоматную очередь, и мужской голос умолк.

Ближе всех к острову Сула был итальянский теплоход «Анцио». Его радист Эмилио Фроци успел включить магнитофон и записал призыв о помощи. Однако капитан итальянского судна не торопился на выручку атакованной шхуны. Решив, что джентльмены удачи XX века также не любят оставлять в живых свидетелей, как и их предшественники, он счел более благоразумным побыстрее убраться из опасного района. Придя в Манилу, капитан узнал из местных газет кое-какие подробности о происшествии.

Шхуна «Хелла» водоизмещением в 280 тонн действительно пропала без вести близ острова Сула. Ее владелец Джайат Мортон промышлял скупкой кокосовых орехов и копры на островах Тихого океана. В том злополучном рейсе на «Хелле» находилось 12 членов экипажа и две женщины — двадцатипятилетняя Кристина Мортон — жена владельца шхуны и двадцативосьмилетняя Анна Мак-Норман — жена капитана. Несмотря на тщательные и энергичные поиски, предпринятые филиппинскими и австралийскими властями, никаких следов шхуны и кого-либо из находившихся на ее борту обнаружить не удалось.

Прошло три года...

У острова Цейлон рыбаки подобрали в океане бутылку с запечатанным в ней письмом, подписанным Кристиной Мортон и Анной Мак-Норман. С датой — октябрь 1965 года. Вот его текст: «Мы пишем это письмо с большим риском для себя. Мы не знаем, когда и кто найдет эту бутылку, но просим каждого нашедшего сообщить о нас нашим семьям и властям Австралии. Уже два года, как мы в плену у пиратов, убивших всех на борту «Хеллы» и потопивших ее после того, как ограбили. Хотя мы ни в чем не нуждаемся и можем слушать радио, умоляем спасти нас. Несколько раз за этот год нас перевозили с острова на остров, и мы не знаем, где сейчас находимся. На острове, где мы сейчас живем, на самом обрыве у моря — три высокие пальмы. Умоляем, помогите нам, верните нас наших детям и родным!» Далее указывали адрес в Сиднее.

Несмотря на то что с момента отправки письма прошло больше года, правительство Австралии еще раз предприняло попытку найти и освободить пленниц. Два военных корабля обошли почти все острова и архипелаги между Целебесом и Новой Гвинеей. Трех высоких пальм моряки так и не нашли и каких-либо следов несчастных женщин не обнаружили. Судьба их осталась неизвестной.

Полная драматизма история произошла в 1965 году. В Персидском заливе моряками норвежского танкера была найдена бутылка с письмом Линды де Лимо — молодой итальянки из Неаполя.

Девушка сообщала, что, завербовавшись для работы в отелях американской компании «Хилтон», она оказалась в полном смысле слова проданной в гарем одного из шейхов Договорного Омана. Умоляя о помощи, Линда сообщила о подобной участи двух соотечественниц —

Магдалены Ренатти из Венеции и Лоретты Скорца из Никастро.

Письмо было опубликовано итальянскими газетами и вызвало взрыв возмущения. Под давлением общественности полиция была вынуждена провести расследование, после чего выявились поразительные вещи.

Оказывается, в Италии совершенно открыто существовали вербовочные конторы, где красивым молодым женщинам и девушкам предлагали заключить контракты на работу в барах отелей в некоторых африканских странах. Но, как правило, через определенное время все они оказывались в гаремах современных феодалов Саудовской Аравии и «нефтяных княжеств» Персидского залива. Ежегодно две-три тысячи белых рабынь поступали на рынок в Джидде или доставлялись по заказу покупателю на дом.

Для их транспортировки использовались как парусные багаллы, теплоходы, так и реактивные лайнеры.

«Белый товар» поставлял в Либерию и шейхам Эмиратов миланец Роберт Хилл. На Сицилии, в Палермо, вербовку осуществлял мафиози Виттори Лючино, а в целом по Италии «дело» держал в руках некий Венито Валенти.

Письмо Линды де Лимо спровоцировало целый ряд арестов и вызвало волну разоблачений во Франции, Австрии, ФРГ, Бельгии, откуда тоже поставлялся «белый товар». Но самой Линде де Лимо это не помогло — она осталась там, где была, хотя Нептун и доставил ее письмо.

В 1975 году итальянская береговая охрана обследовала небольшие островки к северу от Сардинии в поисках потерпевшего кораблекрушение западногерманского моряка Рольфа Деккера. Поиски велись по просьбе властей ФРГ, которым была передана бутылка с запиской, выловленная в Средиземном море. В ней на английском, немецком и испанском языках говорилось: «Я нахожусь на необитаемом острове, точное местонахождение которого мне неизвестно. Видимо, он расположен к югу от Корсики. Я — последний, оставшийся в живых из пяти человек, потерпевших кораблекрушение. Помогите». Пять человек, о которых шла речь в записке, отправились на прогулочных катерах из Валенсии 7 марта 1975 года. С тех пор никаких сведений о них не было.

Итальянцы не обнаружили следов Деккера, и он считается пропавшим без вести.

В истории бутылочной почты бывают и курьезные случаи. Вот один из них, связанный с призывом о помощи.

В 1882 году бразильское сторожевое судно «Арагуари» выловило в море запечатанную бутылку. Записка в ней гласила: «На борту шхуны «Си Хироу» бунт. Капитан убит. Первый помощник выброшен за борт. Я, второй помощник, насильно приставлен к штурвалу. Они заставляют меня вести судно к устью Амазонки, 28° долготы, 22° широты. Скорость 3,5 узла. Спасите!»

Капитан «Арагуари» начал погоню. Уже через два часа взбунтовавшаяся шхуна была настигнута и взята на абордаж. Мятежники были обезоружены.

В трюме обнаружили второго помощника капитана. «Как вы узнали о мятеже?» — был его первый вопрос. «Мы выловили бутылку с вашим письмом». — «Но я ничего не посылал!» Второй помощник прочитал извлеченное из бутылки послание и еще раз категорически заявил: «Это не мой почерк. Да я и не мог бросить бутылку. Бунтовщики следили за каждым моим шагом». Команду «Си Хироу» судили в Англии, и уже там выяснилась вся история. Оказывается, бразильское судно выловило в море... рекламный проспект одной книги! Автор этой книги, которая называлась «Си Хироу», с целью рекламы бросил в море пять тысяч бутылок с текстом, приведенным выше. Одна из них попалась морякам «Арагуари».

ЧТО ПИШЕТ НАМ НЕПТУН?

Архивы почты Нептуна весьма разнообразны и пестры по своей тематике. Чего только не вылавливали из моря! Что же содержат стеклянные почтальоны помимо свидетельства кораблекрушений?

Среди книг покойного отца я случайно наткнулся на журнал «Вокруг света» за 1930 года, № 14, где есть любопытная заметка. Привожу полностью.

Бутылка с письмом с «Товарища»

Между берегами Африки и Северной Америки, в пределах 10-й и 45-й параллелей северной широты, Гольфстрим, Канарское и Северопассатное течения образуют замкнутое кольцо, вода в котором непрерывно движется по направлению часовой стрелки. Быстрота течения в

этом кольце достигает 30—50 миль в сутки. Вдоль северного берега Южной Америки летом и у берегов Флориды осенью скорость течения значительно увеличивается и достигает иногда 100 и даже 120 миль в сутки. Внутри этого кольца имеется скопление водорослей, известное под именем Саргассова моря.

В 1926 году с учебного парусного корабля «Товарищ» на пути из Англии в Южную Америку была выброшена за борт бутылка с запиской следующего содержания: «Учебный корабль СССР «Товарищ», капитан Д. А. Лухманов. Широта $39^{\circ}14'$, северная долгота $13^{\circ}15'$, 29 сентября 1926». Бутылка была тщательно закупорена и засмолена.

Такие бутылки с записками в прежнее время часто сбрасывались моряками с кораблей для проверки направления течений или как последняя весть о погибающих. Всякий сознательный моряк, увидев плавающую в океане бутылку, всегда старается ее выловить и ознакомиться с содержанием. Эта своеобразная почта немало помогла изучению океанских течений и не мало открыла тайн океана.

4 августа 1929 года, то есть на 1040-й день, брошенная с «Товарища» бутылка была найдена на побережье Техаса в Мексиканском заливе.

Роберт Крейсингер, радист парохода «Чикасау Сити», правильно решил, что находка бутылки с запиской с «Товарища» должна очень заинтересовать его капитана. Не зная ни адреса «Товарища», ни адреса капитана, он переслал вырезку из американской газеты в Политехнический музей в Москву. Музей направил дело в правление Совторгфлота, а Совторгфлот прислал ее мне.

Жаль, что в газете не упомянуто, была ли бутылка выловлена из воды или найдена на берегу, где она могла пролежать и два года, пока ее случайно не нашли. Если считать, что бутылка непосредственно попала на берег Техаса, то она сделала около 6500 морских миль. Если же она была выловлена из воды, то, по всей вероятности, она сделала два или три рейса вокруг Саргассова моря и проплыла за 1040 дней, при средней скорости течения в 44 мили в сутки, более 40 тысяч миль.

Д. Лухманов.

В 1964 году газета «Водный транспорт» передала мне письмо такого содержания:

«Уважаемый тов. редактор,

прошу поместить в вашей газете следующую заметку, текст которой прошу также сообщить тов. Скрягину — автору книги «По следам морских катастроф».

В августе 1943 года в Беринговом море недалеко от советского побережья был выловлен металлический ящик, плавучесть которого обуславливала деревянная вставка, в которую был врезан замок. Ящик был покрыт

плотным слоем (около 3 мм) мелкой ракушки. При очистке обнаружилась надпись, выгравированная на медной крышке:

«SHIP'S PAPERS OF S. S «KANGAAN», AMSTERDAM» (Судовые документы п/х «Кангаан», Амстердам).

Бумаг, к сожалению, уже не оказалось, однако в замке обнаружили две монеты стоимостью в один нидерландский цент, из которых одна выпуска 1906 года. Вторая имела дату конца прошлого века, но к настоящему времени утеряна. Какова судьба этого судна?

С. Лебедев.

Р. S. Прошу запросить соответствующие регистрационные общества (Британский или Германский «Ллойд»), результат поместить в газете «Водный транспорт».

А вот публикация газеты «Советская Россия» от 2 октября 1980 года:

Письмо в бутылке

Любопытнейшее письмо прислал в газету «Дальневосточный моряк» бывший начальник радиостанции теплохода «Псков», а ныне пенсионер В. Ударцев. В апреле прошлого года он бросил за борт своего судна в Тихий океан бутылку с письмом, в котором просил получателя этого письма в стеклянном конверте (если таковой появится) дать о себе знать. Обратный адрес указал свой домашний. Наверное, уже и забыл о своем послании — и вдруг через год с лишним письмо с Аляски. Бутылку выловили американские рыбаки на берегу необитаемого пустынного острова Августин в заливе Кука через 14 месяцев. Интересно, что восточку из России получили потомки русских людей на Аляске, поселившихся там много лет назад.

В. Аникеев, наш соб. кор. Владивосток.

Каждый из приверженцев бутылочной почты в душе надеется, что ему повезет и он найдет старинную бутылку, содержащую какой-нибудь таинственный текст, или пожелтевший от времени пергамент, рассказывающий о судьбе пропавшей экспедиции, или пиратскую карту, на которой крестиком обозначен зарытый клад. Нередко случается и так: нашедший на пустынном берегу запечатанную бутылку с трепетом спешит ее открыть. Что только ему не мерещится в эти минуты! А бутылка оказывается забавой какого-нибудь туриста или веселого моряка, и в записке сказано примерно следующее: «Сия

бутылка была распита с моим другом таким-то, на борту лайнера такого-то, во столько-то часов, такого-то числа» и т. д.

Да, видимо, уже в далекое прошлое ушли времена, когда океан бороздили белокрылые бригаантины корсаров и на далеких островах южных морей зарывались клады...

9 декабря 1936 года в водах Британской Колумбии нашли бутылку, в которой вместо записки оказалась английская газета от 8 ноября 1899 года. На ее полях было написано: «Тому, кого это может интересовать. Брошена с парома «Кроун принцесс Сессилия» у берегов Швеции близ Варберга 19 ноября 1899 года. Бог храни Королеву! Капитан Чарлз Вэйришсен».

Этот стеклянный почталъон за тридцать шесть лет совершил длинейшее плавание. Возможно, что из Северной Атлантики в Тихий океан его вынесло через Северо-Западный проход, который тщетно пытался найти Джон Франклин.

А вот некая мисс Гладис Поттер написала письмо своему знакомому Оливеру Шейду, запечатала его в бутылку и 7 августа 1910 года бросила в озеро Гурон. Письмо нашло своего адресата из города Коламбус в штате Огайо через 64 года, в августе 1974 года.

Приведу пример сравнительно быстрой доставки почты Нептуном.

Американец Джордж Грин решил отправить письмо своему двойному тезке Джорджу Грину. Он запечатал послание в бутылку и бросил ее в Тихий океан, когда лайнер, на котором он путешествовал на международную выставку «ЭКСПО-70», находился в 150 милях от Йокгамы. Бутылку нашли на берегу Гавайев в 1977 году. Письмо отправили адресату.

Судя по отдельным находкам, по океанам и морям нашей планеты по воле течений и ветра плывут запряженные в бутылки рекламные проспекты фирм, проповеди пасторов, исповеди, завещания, признания в любви и пр.

Несколько лет назад одна австралийская торговая фирма, отмечая свое столетие, объявила по радио и телевидению о том, что бросила в Тихий океан рекламную партию бутылок, в которые вложены чеки на предъявителя, гарантирующие в течение ста лет получение значительных сумм в любом банке Австралии. Попадет ли хоть одна из этих «денежных бутылок» в чьи-либо руки, пока неизвестно.

А вот как использовал бутылочную почту в 50-е годы американский священник Джордж Филиппс, проживающий на берегу залива Пьджет-Саунд. Он объявил войну алкоголю. С «зеленым змием» проповедник стал бороться его же собственным оружием — стеклянной тарой из-под виски и джина. Помещая в порожние бутылки проповеди и тексты молитв, отец Джордж с каждым отливом дюжинами отправлял их в океан. И, видимо, Нептун оказался на стороне священника: пастор начал получать ответы. Многие, кто нашел его бутылки, давали слово бросить пить. Стеклянные почталыоны «бутылочного пастора» (как стали называть Филиппса в США), достигли берегов Мексики, Гавайских островов, Новой Гвинеи и даже Аляски. И это не случайно — ведь пастор отправил в океан более 20 тысяч бутылок! Почти две тысячи из них достигли адресатов.

Другой священник, Джувел Пирс, из города Гэдсена, штат Алабама, запечатывает тексты проповедей в пустые бутылки из-под виски и пускает их по течению реки Куса, которая впадает в Мексиканский залив. За многие годы он отправил несметное количество «стеклянных конвертов» и получил более пяти тысяч ответов из тридцати штатов Америки и десяти зарубежных стран. Святой отец восклицает: «Аллилуйя! Слава Богу! Я нашел правильное использование пустым бутылкам сатанинских компаний виски!»

В феврале 1988 года еженедельник «Трибюн» сообщил своим читателям, что американец Годж Смитсон тоже ведет своеобразную борьбу с пьянством. Более четверти века он собирает пустые бутылки, закупоривает их и бросает в Атлантический океан. Каждая такая бутылка содержит записку, в которой Смитсон предупреждает людей о вреде алкоголя и призывает покончить с пагубным пристрастием. Годж отправил почтой Нептуна уже более 60 тысяч подобных посланий! Энтузиаст говорит, что иногда он получает от незнакомых людей письма с благодарностью за предупреждение. Эти письма — самая большая радость в жизни Смитсона.

Особое место в почте Нептуна занимают любовные письма. Как правило, их авторы — люди, которые не рискуют связывать свою судьбу браком, или те, кто потерял всякую надежду найти в жизни верного спутника. Вот подлинный текст английского письма, доставленного

Нептуном к причалу ирландского порта Куинстаун в 1936 году.

«Если нашедший эту бутылку — женщина, у которой в голове нет седины, которая не ворчит и хорошо готовит и не прочь выйти замуж за матроса, который большую часть времени проводит в море, и если человек, нашедший эту бутылку, знает такую женщину, то пусть напишет Джеймсу Глизону — простому матросу, который запечатал эту бутылку и бросил в море с парохода «Вирджиния» в середине Атлантики, 29 марта 1895 года».

Сначала это сообщение было принято за шутку — дело рук какого-нибудь весельчака. Но члены английского клуба «Боттл пост» выяснили, что в прошлом веке действительно существовал такой пароход и что он затонул в шторме у мыса Гаттерас 3 мая 1900 года. В списке погибших числился Джеймс Глизон — «рядовой матрос, холост».

Члены того же клуба нашли на побережье Уэльса бутылку с письмом, в котором Пауль Раффельхейшн — кок немецкого парохода «Тюрингия» — объяснялся в страстной любви к некой Дюйзен. Они переслали это любовное послание адресату. Но, увы, оно пришло слишком поздно — спустя 22 года. Эрна Дюйзен вышла замуж за другого и давно была бабушкой...

После второй мировой войны один американский солдат из штата Техас возвращался с юга Франции домой. Его осенила мысль сделать незнакомой девушке предложение. Он изложил свое намерение на бумаге, вложил в бутылку и бросил за борт. Вернувшись домой, позабыл об этом. Но случилось так, что Северное экваториальное течение и Гольфстрим прибили эту бутылку к берегам Ирландии. Письмо оказалось в руках милой пастушки. Между молодыми людьми завязалась переписка. Вскоре бывший солдат приехал в Ирландию посмотреть на свою невесту. История романтического знакомства попала на страницы газет. Но классической концовки, типа «море соединило влюбленных, они поженились, жили счастливо и умерли в один день, доживя до глубокой старости», не получилось... Шумиха, поднятая прессой, спугнула влюбленных.

Но иногда Нептун, видимо понимая пылкую страсть землян, а может быть, и помня свое нежное чувство к Амфитрите, доставляет любовные письма адресату без задержки.

Летом 1957 года матрос шведского торгового флота

Акэ Викин поместил в бутылку словесный автопортрет и обращение к любой красивой девушке, которая найдет его «морскую депешу» и обязательно ответит. Свою почту моряк «отправил» в Гибралтаре. Через полгода ее нашла дочь рыбака на берегу острова Сицилия. Между молодыми людьми завязалась переписка, которая в июле 1958 года закончилась свадьбой.

Об этом случае писали газеты Скандинавии, и одна шведская девушка, Сюзен Свенсон, также решила попытаться счастья, бросив в воды Балтийского моря бутылку со своей фотографией и адресом. Через несколько месяцев бутылка Сюзен была подобрана в море шведским рыболовным сейнером. Все двадцать три члена экипажа судна оказались холостяками. В полном составе они явились по указанному адресу. Счастливец оказался капитан, которого Сюзен выбрала своим мужем.

В конце 1960 года итальянская газета «Паеза сэра» сообщила, что некто Олимпио Боназа, рыбак, выловил в море бутылку с письмом: «Тому, кто найдет эту бутылку, посылаю свой горячий поцелуй. Я — студентка, из хорошей семьи, двадцати лет, блондинка, мой рост один метр шестьдесят сантиметров. Зовут меня Роза Маньяни, живу я на Виа Джакомо в Больцано. Жажду познакомиться».

Известно, что публикация брачных объявлений в Италии обходится довольно дорого, и Роза Маньяни нашла остроумный способ. И действительно, падкие до всякого рода сенсаций газеты поместили ее объявление не только бесплатно, но и на видных местах. Остальное — как в кино со счастливым концом.

В августе 1988 года газета «Кэнедиан трибюн» под заголовком «Он, она и Гольфстрим» поведала такую историю: «Американка Амалия Траугунт учится в медицинском институте в Майами, Арно Силькеберг — студент из канадского города Торонто. Молодые люди уже два года переписываются друг с другом с помощью течения Гольфстрим. Они поддерживают регулярную почтовую связь, правда, одностороннюю. Амалия с острова Ки-Ларго, что на краю полуострова Флорида, где проходит течение Гольфстрим, бросает в море запечатанную бутылку с письмом. В струе Гольфстрима «стеклянный почтальон» плывет около двух недель. Силькеберг посещает свое «почтовое отделение» — Порт-о-Баск в восточной части острова Ньюфаундленд. Именно здесь и прибывает Гольфстрим к берегу бутылку с письмом студентки. За два

года из 70 отправленных в бутылках писем канадец получил 59».

В американском штате Небраска один молодой человек отправил своей девушке письмо в ирландский город Даунпатрик в запечатанной бутылке, которую бросил в Миссисипи. Река вынесла бутылку в Мексиканский залив, а Гольфстрим доставил ее к берегам Ирландии. Послание добиралось до адресата целый год. И все-таки дошло.

И наконец, несколько курьезов из «любовой серии» почты Нептуна.

Англичанин Брайан Колл в течение двух лет во время отлива бросал в различных местах побережья Англии бутылки с записками с одним и тем же текстом: «Не согласились бы Вы стать моей женой?» Всего он бросил 1232 бутылки и к маю 1964 года получил 381 согласие. В интервью журналистам предприимчивый жених заявил, что остановился на кандидатуре шведки Инги Гринберг. Но на всякий случай держит про запас еще 500 пустых бутылок...

Берта Эдуардз, жительница прибрежного английского города Уэст-Бей, получила ответ на свое письмо, которое она запечатала в бутылке и бросила в воды Ла-Манша 33 года назад. Семнадцатилетней девушкой написала она морское послание неизвестному другу, с которым хотела переписываться. И вот миссис Эдуардз, мать двоих взрослых дочерей, получила ответ. Его прислала семья из Голландии. Они сообщили, что только недавно нашли выброшенную на берег бутылку и, если отправитель письма не передумал, готовы переписываться.

В сентябре 1964 года Роберт Венчур, американский матрос, нашел на пляже на Гавайях бутылку со следующим посланием: «Дорогой мой! Кто бы вы ни были. Где вы? Где бы вы ни были — Дуан Копе из Сан-Диего». Далее следовал почтовый адрес.

Между молодыми людьми завязалась переписка, и вскоре вопрос о свадьбе был решен. Но когда бравый жених прибыл в Сан-Диего, оказалось, что его невесте всего 18 месяцев и все это проделки ее двенадцатилетнего брата.

В конце 1970 года американец Элан Хоффман из штата Нью-Йорк проблеме «жениться или нет» решил следующим образом: что ему ответит его невеста, если получит предложение, отправленное в бутылке через Атлантику. Письмо с именем и адресом своей возлюблен-

ной он запечатал в бутылку, которую бросил в волны океана. Через одиннадцать месяцев послание Хоффмана было найдено на побережье Англии и доставлено адресату. Получив его, девушка телеграфировала свое согласие на брак, добавив при этом: «Но все-таки, Эллан, это так неожиданно!»

Почта Нептуна доставляла своим случайным адресатам самые разнообразные сообщения. В бутылках находили просьбы, невысказанные мечты или заветные желания. Так, например, в 1960 году Роже Марсель — содержатель гостиницы в одном провинциальном городке — выловил в устье Роны бутылку. В ней находилась записка десятилетнего итальянского мальчугана по имени Лино Пароди, в которой тот поведал миру о своем страстном желании иметь надувную лодку. Об этой истории из газет узнал известный французский путешественник, доктор Аллен Бомбар, который за несколько лет до этого, в целях научного эксперимента, на надувной лодке пересек Атлантический океан. К великой радости мальчугана, почта (уже настоящая) доставила ему прекрасную надувную лодку — подарок знаменитого исследователя.

Улов, который достался одному рыбаку, жителю французского города Ницца, принес ему 2500 долларов. Эту бутылку в воды Средиземного моря бросили в конце 1979 года представители муниципалитета мексиканского города Акапулько после того, как Акапулько и Ницца стали городами-побратимами. В письме содержалось одно условие: деньги будут выплачены обнаружившему ее только в том случае, если он окажется жителем Ниццы. Удачливый рыбак заявил, что внесет полученную сумму в качестве дара в кассу рыбацкой взаимопомощи своего города.

Истории, связанные с почтой Нептуна, нередко носят драматический характер. Случалось и так, что из-за клочка бумаги, обнаруженного в бутылке, начинался судебный процесс...

В 1942 году у восточных берегов Австралии без вести пропал небольшой катер. Семь месяцев спустя недалеко от Сиднея была найдена бутылка с запиской владельца катера Гарольда Дугласа: «Если кто найдет эту бутылку, передайте, пожалуйста, моей жене Христиане Дуглас в Пойнт Пайпер, г. Сидней. Конечно, ты удивишься, что произошло со мной. Отказал мотор — меня вынесло в открытое море. Прощай!» К записке было приложено заветное, написанное на бланке чековой книжки.

Еще через полтора года Христиане Дуглас удалось доказать через суд подлинность завещания погибшего в море супруга и получить наследство.

Немалый переполох наделала записка, попавшая в руки Джону Харму, мойщику посуды в ресторане Сан-Франциско. В 1949 году, собирая на пляже пустые бутылки, он нашел в одной из них завещание: «Лондон, 20 июня 1927 года. Чтобы избежать путаницы, я завещаю мое имя счастливчику, нашедшему эту бутылку, и моему адвокату Бэрри Кохену — поровну. Дэйзи Александр».

Вначале мальчик решил, что это шутка, но вскоре выяснилось, что Дэйзи Александр — дочь американского миллиардера Исаака Зингера, основавшего в 1863 году фирму по изготовлению швейных машин. Дэйзи Александр умерла в 1940 году в возрасте 80 лет. Ее имущество оценивалось в 12 миллионов долларов. Адвокат Кохен был жив и все эти годы безуспешно разыскивал завещание своей клиентки. Начался процесс, в котором родственники Зингера оспаривали достоверность этого завещания. Друзья Дэйзи Александр вспомнили, что одной из привычек старой дамы было бросать в море пустые бутылки с записками. Почерк Дэйзи Александр был признан подлинным, и Верховный суд США признал ее завещание действительным. Но этот процесс так и остался незаконченным.

В истории почты Нептуна известны эпизоды, когда обнаруженная в бутылке записка являлась основанием для передачи людей под суд и даже вынесения смертного приговора.

В Национальном музее города Кингстаун — столицы острова Ямайка — среди экспонатов, рассказывающих об истории этой «пиратской вотчины Карибского моря», хранятся так называемые «акулы бумаги». Дело вот в чем. В 1799 году капитан американского брига «Нэнси» пытался обманым путем доставить продовольствие во французские порты Вест-Индии, блокированные английским военным флотом. Бриг был остановлен английским тендером и тщательно досмотрен королевскими комиссарами. Предъявленные командиром «Нэнси» документы не вызвали у англичан подозрения. Казалось, обман удался. Бриг продолжал плавание. В тот же день английские моряки поймали на крюк здоровенную акулу, которая маячила между «Нэнси» и тендером, пока шел таможенный досмотр. К своему немалому удивлению, англичане обнаружили в брюхе акулы толстую пачку бумаг, перевязан-

ную шпагатом. Как выяснилось позже, они были проглочены акулой несколько часов назад. Это были подлинные судовые документы только что отпущенного с миром американского контрабандиста! Оказалось, что в тот момент, когда шлюпка тендера подошла к бригу, его капитан, заметая следы, бросил документы за борт. Ну а о прожорливости акул говорить не приходится...

Тендер настиг «Нэнси» к вечеру того же дня. Решением Адмиралтейского суда, на котором фигурировали «акулы бумаги», владелец потерял свое судно. Сейчас челюсти этой акулы экспонируются в Британском национальном музее.

В 1801 году команда английского фрегата «Сентурион» нашла в брюхе акулы, пойманной близ Ямайки, бронзовую шкатулку с документами. Среди находившихся в ней бумаг — договоров, купчих, закладных, векселей — оказались и такие, которые свидетельствовали о личности некоего Элин Мак-Кормика — богатейшего плантатора и купца с острова Ямайка. Из документов следовало, что Элин Мак-Кормик — не только богобоязненный староста церкви и аккуратный в своих финансовых сделках делец, но и тайный сообщник Грэхэма — известного на рубеже двух столетий пирата Карибского моря.

В одном из рейдов «Сентурион» настиг корвет Грэхэма, вступил с ним в бой и после жаркой часовой перестрелки отправил его на дно. Видимо, опасаясь, что шкатулка с документами попадет в руки английских моряков, пират бросил ее за борт в начале боя. По иронии судьбы акула буквально доставила шкатулку в руки тех, от кого ее хотели скрыть. Элину Мак-Кормику пришлось предстать перед судом, который вынес ему приговор «быть повешенным за шею за то, что пират».

Несколько лет назад я познакомился в лондонских доках с капитаном Джоном Ли, который, как выяснилось, оказался собирателем всяческих морских реликвий и страстным приверженцем бутылочной почты. В течение четверти века во время своих плаваний он регулярно бросал в море бутылки, обещая во вложенных записках вознаграждение за пересылку их в Англию. За двадцать три года капитан получил семь своих записок (он не назвал число выброшенных бутылок). Поистине сногшибательным был один из семи полученных им ответов: «Ваша записка, сэр, извлечена из бутылки, которую мы обнаружили в брюхе акулы, убитой нами в гавани Сид-

нея». Попробуйте после этого нанести на карту хотя бы примерный путь «проглоченного почтальона»!

В 1875 году канадский трехмачтовый барк «Лэнни» возвращался из Антверпена в Галифакс. Когда судно находилось в районе Бискайского залива, команда подняла мятеж. Капитан и все офицеры были убиты. Мятежники пощадили лишь двоих: юнгу, благодаря его возрасту, и одного бельгийца — личного стюарда капитана. Его оставили в живых потому, что он был единственным на борту, кто знал навигацию и мог прокладывать курс корабля. Вzbунтовавшиеся матросы приказали бельгийцу вести барк в Средиземное море: они решили найти убежище в Греции. Однако, вместо того чтобы направить корабль в сторону Гибралтара, навигатор проложил курс к берегам Англии. Когда по правому борту открылись берега Франции, стюард выдал их за берега Марокко. Ночью он бросил в море бутылку с запиской, в которой рассказал о мятеже на борту «Лэнни» неделю назад. Через два дня барк был остановлен и захвачен французским военным кораблем «Тиралье». В мае 1876 года в Лондоне состоялся суд, на котором «выступил» и немой свидетель — стеклянный курьер Нептуна. Четверо мятежников были приговорены к повешению. За оказанную британской короне услугу бельгиец получил награду — 50 гиней.

1 февраля 1916 года во время ночного налета германских дирижаблей на Лондон англичане сбили цеппелин «L-19». Упав в Северное море, воздушный корабль некоторое время держался на плаву. Его экипаж, пытаясь привлечь внимание к своему бедственному положению, начал пускать ракеты и жечь фальшфейеры. Вскоре на помощь немцам подошел английский патрульный тральщик «Кинг Джордж V». Но его командир, старший лейтенант Фергюссон, отказался принять тонущих на борт. Он опасался, что из-за малочисленности своего экипажа он из спасателя легко может превратиться в пленника... После недолгих переговоров с командиром дирижабля Отто Луве лейтенант Фергюссон, заверив его, что отправляется за помощью, дал машине полный ход и скрылся во мгле. Через полчаса «L-19» был разбит волнами на куски и пошел ко дну...

Прошло несколько месяцев... Тральщик «Кинг Джордж V» оказался захваченным немецким эсминцем. Старший лейтенант Фергюссон предстал перед немецким военным трибуналом. Ему был предъявлен небольшой

клочок бумаги, на котором описывалась его встреча с погибающим экипажем сбитого цеппелина. Она была датирована 1 февраля 1916 года, а ее автором оказался Отто Луве, который в яростных выражениях требовал возмездия и наказания англичанам. Перед тем как погибнуть в холодных водах Северного моря, командир «L-19» успел написать записку, вложил ее в бутылку, закрыл пробкой и бросил в воду... Бутылка была найдена немцами.

Желание Отто Луве исполнилось: по приговору трибунала военнопленный Фергюссон был расстрелян «за преднамеренное убийство — отказ в помощи терпящим бедствие на море».

В 1966 году на побережье Голландии, в дюнах, нашли еще одну бутылку с запиской бывшего командира «L-19». Ее текст почти идентичен тому, который попал немцам в 1916 году. Видимо, Отто Луве перед своей гибелью успел отправить не одну бутылку.

«ПОЧТАЛЬОНЫ БЕЛОГО БЕЗМОЛВИЯ»

Бутылочная почта нередко использовалась великими исследователями и первооткрывателями Арктики.

Для изучения течений и дрейфа льдов в полярных морях русские ученые издавна применяли деревянные шарообразные буйки и металлические контейнеры. Эти «почтальоны белого безмолвия» несравнимо прочнее бутылки, они благодаря своей форме выдавливаются при сжатии льда наверх, и их легче обнаружить в условиях Арктики. Многие такие буи, брошенные нашими исследователями в море Лаптевых и в других полярных морях, были позже обнаружены на побережьях Исландии и Норвегии.

Бутылочной почтой в Арктике долгое время занимался советский океанограф В. Ю. Визе. Анализируя записки, сохранившиеся в буях, найденных в различных местах Северного Ледовитого океана, он сумел сделать ряд ценных обобщений. Выводы профессора Визе были широко использованы для составления карт течений Северного Ледовитого океана и его морей.

Подобные находки не один раз помогли раскрыть тайну исчезнувших в безбрежных просторах Арктики экспедиций. И именно по записке удалось узнать об участии сэра Джона Франклина и его спутников.

Трагическая судьба выдающегося английского полярного исследователя сэра Джона Франклина связана с поисками Северо-Западного прохода, который тщетно пытались пройти Фробишер, Гудзон, Дэвис, Бэттон, Фокс, Джеймс и другие.

Франклин хорошо изучил северное побережье Америки, Беринг и Кук определили ее западную границу, а Пэрри основательно исследовал восточные подходы к архипелагу. Задача открытия Северо-Западного прохода, казалось, была близка к разрешению. В мае 1845 года Франклин возглавил прекрасно оснащенную экспедицию из 129 человек на кораблях «Террор» и «Эребус», которым предстояло обогнуть Американский континент с севера.

Известно, что 12 июля 1845 года Франклин послал с острова Уэлфиш письмо в Британское адмиралтейство. В нем говорилось, по какому пути экспедиция намерена следовать дальше. Через две недели после этого капитан одного китобойного судна видел «Террор» и «Эребус» ошвартованными у айсберга под координатами 74 градуса 40 минут северной широты и 68 градусов 13 минут западной долготы. По-видимому, Франклин ждал, когда льды освободят вход в пролив Ланкастера. Это была последняя встреча с кораблями экспедиции Франклина. С тех пор никто из европейцев не видел ни кораблей, ни Франклина, ни его спутников.

Имелись лишь догадки о последнем маршруте великого исследователя. Одни думали, что Франклин прошел проливом Ланкастера в пролив Барроу и, встретив там сплошные ледяные поля, повернул в пролив Уэллингтона. Другие полагали, что он прошел в пролив Мак-Клинтока, к западу от Земли Принца Уэльского. Выдвигалось предположение, что экспедиция обогнула остров Сомерсет и полуостров Бутия. Но проходили недели, месяцы... Истек год, второй... Экспедиция не возвращалась. С течением времени беспокойство в Европе за судьбу исследователей возрастало. Франклина и его товарищей искали партии Рэйя, Мак-Клора, Росса, де Хейвена, Мак-Клинтока, Белчера и многие другие.

В поисках бесследно исчезнувшей экспедиции участвовало тридцать пять кораблей и пять сухопутных партий. И только в 1851 году адмиралу Госсу и капитану Оммани удалось на острове Бичи найти след Франклина и его спутников. Это были остатки хижины, где зимовали исследователи, и пирамида, сложенная из банок гни-

лых консервов. Рядом находилась могила, в которой были похоронены три человека.

В октябре 1854 года Рэй узнал от эскимосов, что за шесть дней до встречи с ним они видели сорок белых людей, которые волокли по льду острова Короля Вильяма шлюпку и сани. Эскимосы сообщили, что у Грейт Фиш Ривер они нашли тридцать трупов европейцев и пять могил.

В 1859 году участники поисковой партии Мак-Клинтока видели у эскимосов вещи, которые безусловно принадлежали погибшей полярной экспедиции. Мак-Клинток выменял у эскимосов серебряные ложки, ножи, вилки, медаль и кусок золотой цепочки. Одна старая эскимоска рассказала, что она видела белых, которые шли, падая и умирая от голода. Факт трагической гибели людей Франклина был налицо. Но где и когда он погиб, оставалось загадкой. Загадку разрешила записка, написанная спутниками великого полярника.

В начале июля 1859 года лейтенант Хобсон, возглавлявший одну из санных партий Мак-Клинтока, нашел на мысе Виктори, расположенном на северо-западном берегу острова Короля Уильяма, сложенную из камней пирамиду — гурий. Под ним в бутылке обнаружили один из стандартных бланков, которыми пользовалась экспедиция Франклина, проводя исследование течений. На шести европейских языках было напечатано: «Того, кто найдет этот документ, просят направить его в Лондон секретарю Адмиралтейства с указанием времени и места, где он был обнаружен, или, если это удобнее, доставить британскому консулу в ближайшем порту».

Надпись, сделанная чернилами, сообщала: «28 мая 1847 года корабли ее величества «Эребус» и «Террор» зимовали во льду под 70°05' с. ш. и 98°23' з. д. Перезимовав в 1846—1847 гг. у острова Бичи, под 74°48'28'' с. ш. и 91°39'15'' з. д., прошли по проливу Уэллингтона до широты 77° и вернулись по западной стороне острова Корнуоллис. Все в порядке. Группа из двух офицеров и шести матросов покинула корабли в понедельник 24 мая 1847 года. Гм-Гор, лейтенант, Ш. Ф. де Ве, штурман».

На полях бланка было написано: «25 апреля 1848 года. Ее величества корабли «Террор» и «Эребус» были покинуты 22 апреля в пяти лигах к зюйду от данного места, будучи с 12 сентября 1846 года окруженные льдом. Офицеры и команда, в количестве 105 душ, под командованием капитана Ф. Р. М. Крозье, высадились здесь под

69°37'42'' с. ш. и 98°41' з. д. Сэр Джон Франклин умер 11 июля 1847 года, и общие потери от смерти в экспедиции составили на данное время 9 офицеров и 15 матросов. Ф. Р. М. Крозье, капитан, и старший офицер Джеймс Фитсджеймс, капитан «Эребуса». Завтра выходим на Бэкс Фиш Ривер».

Сейчас мы знаем, что во время поисков Северо-Западного прохода Франклин бросил в море более двухсот бутылок и медных контейнеров со стандартными бланками бутылочной почты. За сто лет с момента исчезновения его экспедиции нашли всего три бланка. Два из них просто содержали координаты «Эребуса» и «Террора» до последней встречи с китобоями, то есть до июля 1845 года, третий, о котором только что рассказывалось, поставил точку над и.

Эта находка — единственное письменное сообщение о смерти ее руководителя. Как известно, экспедиция Франклина была снабжена провизией на три года. Ее корабли прошли 500 миль по неисследованным полярным морям, и, когда оставалось всего 90 миль до открытой воды, они были покинуты. Все люди погибли.

Сто лет назад область Ледовитого океана к востоку от Новой Земли представляла собой на карте белое пятно. В 1872 году лейтенанты австрийского флота Юлиус Пайер и Карл Бейкрехт сумели убедить несколько богатых лиц в важности исследования восточной части Ледовитого океана. Необходимые деньги были отпущены, и 13 июня 1872 года специально построенное для этой экспедиции деревянное паровое судно «Тегеттгоф» покинуло германский порт Бремерхафен и направилось в море Баренца. Но в тот год не удалось дойти даже до северной оконечности Новой Земли. В конце августа судно оказалось запертым льдами у западного берега этого острова, несколько севернее небольших островов Баренца. Когда «Тегеттгоф» сжалось льдами около Новой Земли, никто и не думал, что льды пленили судно навсегда. Осенью его вместе со льдами вынесло в открытое море. Наступила полярная ночь с ее штормами и метелями. Льды со страшной силой напирали на корабль. Грозя смять его каждую минуту. Сто тридцать суток судно находилось под постоянной угрозой быть раздавленным льдами и пойти ко дну. К весне ветры и течения отнесли его далеко от того места, где оно было захвачено льдами — на 250 километров к северу от Новой Земли, куда еще не ступала нога человека.

30 августа 1873 года «Тегеттгоф» вынесло со льдом к

скалистым берегам. Это была земля, которую австрийцы называли Землей Франца-Иосифа.

Наступил май 1874 года, а «Тегеттгоф» по-прежнему стоял неподвижно, скованный льдом. Надежды на освобождение судна окончательно покинули путешественников. Они решили на шлюпках добраться до Новой Земли, где можно было встретить русских промышленников, которые бы оказали им помощь. Три месяца продолжалось отчаянное путешествие австрийских моряков среди айсбергов и торосов. Уже считая себя погибшими, они написали четыре записки о плавании, сделанном открытии и о своей участи. Эти записки были вложены в бутылки, которые австрийцы оставили на четырех айсбергах.

23 августа 1874 года участники экспедиции достигли мыса Бритвина на Южном острове Новой земли. В бухте Пуховой они были спасены русской промысловой шхуной «Николай», командир которой, промышленник Ф. Воронин, доставил их в Варде. Одна из четырех записок, подписанных лейтенантом Валиусом Пайером, была обнаружена в 1922 году на Новой Земле.

В 1947 году на берегу острова Вилькицкого в Карском море нашли металлический контейнер с запиской на английском и норвежском языках. В ней говорилось: «Осталось 5 пони, 150 собак и 30 саней. Сено и рыба кончаются. Должны возвратиться в начале августа. Болдуин. 24 июня 1902 года».

Автор записки — американский полярный исследователь Эвелин Болдуин. В 1901 году он возглавлял поисковую партию, в которую входило 45 человек: американцы, норвежцы и остяки. Цель экспедиции — пройти от Земли Франца-Иосифа по плавучим льдам до Северного полюса. Она была обеспечена на деньги (1 миллион долларов) американского капиталиста Цинглера и снаряжено очень богато — 420 собак и 15 сибирских пони. После проведенной на острове Альджер зимы 1901/02 года участники экспедиции совершили несколько санных походов и сделали склады продовольствия на северных островах архипелага. Попытка достичь Северного полюса кончилась провалом, хотя все полярники вернулись на родину. Записка Болдуина относится к тому моменту, когда он долго не возвращался из очередной вылазки и его считали пропавшим без вести.

Одна из самых последних находок в Арктике относится к 14 сентября 1971 года. На северном побережье острова Врангеля нашли массивный деревянный футляр, отшлифо-

ванный и выбеленный течениями и льдами Ледовитого океана. Внутри, в толстой стеклянной ампуле, была надежно запаяна обычная почтовая открытка с текстом на русском и английском языках: «Эта записка выброшена для изучения морских течений. Просьба к каждому, нашедшему бутылку, опустить эту открытку, не оплачивая ее марками, в почтовый ящик или сдать в ближайшее почтовое отделение».

В Арктическом и Антарктическом научно-исследовательском институте в Ленинграде выяснили, что эта открытка была отправлена в 1933 году с борта «Челюскина», когда он совершал плавание Северным морским путем и был раздавлен льдами в феврале 1934 года. Тогда находившиеся на его борту гидрологи и океанографы регулярно несли «почтовую службу». Эта находка еще раз подтвердила гипотезу о том, что в Ледовитом океане существует многолетний кругооборот льдов, а морские течения носят там замкнутый характер.

И ЗДЕСЬ ПОДДЕЛКИ...

Как это ни удивительно, но даже на таком, казалось бы, сомнительном деле, как бутылочная почта, многие делают бизнес. Опытные дельцы хорошо знают психологию людей, коллекционирующих древности. Изготовление поддельных старинных морских карт, схем и планов зарытых кладов, предсмертных исповедей, пиратских грамот и коносаментов, которые нередко попадают в блуждающих в океанах бутылках, уже давно стало большим бизнесом.

Во время плаваний мне доводилось встречаться и беседовать с коллекционерами бутылочной почты и членами различных клубов собирателей морских бутылок в Англии, Франции, Голландии, Японии, Кубы и острова Маврикия. Нередко приходилось слышать, что в среднем половина писем и записок, найденных ими в стеклянных почтальонах Нептуна, — подделки и различного рода фальсификации. Причем подделки, выполненные блестяще, нередко с отличной выдумкой. Многие документы, якобы найденные в «бутылках океана», сфабрикованы так, что не всякий графолог или историк может их отличить от подлинных.

К сожалению, подделка корреспонденции бутылочной почты в наши дни столь же распространена, как и под-

делка археологических памятников и антикварных вещей, имеющих историческую ценность. Современная подделка — это целое искусство. Смотрите, как тонко и с каким юмором пишет известный немецкий журналист М. Керам, автор книги «Боги, гробницы, ученые»:

«Сегодня каждый гид считает своим долгом предостеречь туристов от приобретения антикварных вещей на черном рынке, делая это с полным основанием, ибо большинство «раритетов» является продукцией вполне современного производства, в большинстве случаев египетского, но порой и европейского. К каким только трюкам не прибегают спекулянты, чтобы убедить покупателя в подлинности своего товара! Даже такой знаток древностей, как немецкий искусствовед Юлиус Мейер-Графе, и тот однажды попался на их удочку. Он нашел прямо в песке, не подозревая, что его привел к этому месту пройдоха гид, небольшую статуэтку. Мейер-Графе несколько не сомневался, что она подлинная, — еще бы, ведь он сам ее нашел! Он поспешил дать гиду взятку, чтобы тот не проболтался, и, спрятав статуэтку под пиджак, принес ее в отель. Но ему нужно было подобрать к ней подставку, и он отправился к торговцу; здесь он не удержался и спросил торговца, как ему нравится его находка. Торговец рассмеялся, а затем, как пишет Мейер-Графе, пригласил в заднее помещение своей лавчонки, открыл шкаф и показал четыре или пять совершенно таких же статуэток. Каждая из них была покрыта песком тысячелетней древности. Их делают в Бунцлау, он получил их от одного грека, торгового агента в Каире».

Какие невероятные подделки, не говоря уже об изготовлении фальшивых памятников древности, приходится принимать в расчет науке. Верное представление об этом дает автобиографический рассказ Андре Мальро. В правдивости его слов нет оснований сомневаться, однако случай этот, разумеется, не следует рассматривать как пример для подражания — приведем его просто как курьез. В 1925 году Мальро познакомился в одном из баров Сингапура с неким коллекционером, который путешествовал за счет Бостонского музея, скупая для него всякого рода произведения искусства. Он выстроил перед Мальро пять маленьких слоников из слоновой кости, которые только что приобрел у одного индуса. «Видите, мой дорогой друг, — сказал он, — я покупаю слоников. Когда мы производим раскопки, я перед тем, как засыпать ту или иную гробницу, кладу в нее слоников. Если

через пятьдесят лет другие исследователи вновь вскроют гробницу, они найдут этих слоников, которые к тому времени успеют покрыться зеленой пленкой и потеряют свой новенький вид, и немало поломают себе голову над этой находкой. Тем, кто придет после меня, я охотно задаю подобные головоломки: на одной из башен Ангор Вата я выгравировал, мой милый друг, весьма неприличную надпись на санскрите и хорошенько ее замазал, так что она выглядит очень старой. Какой-нибудь плут ее расшифрует. Простодушных нужно немножко злить...»

Но вернемся к почте Нептуна. Читатель уже, конечно, догадался, каким образом она приносит доход авантюристам. Делается это примерно так: сначала добывается подлинная старинная бутылка, которую или обрабатывают песком и галькой в полосе прибоя, или «заставляют» обрасти морскими водорослями, помещая ее на несколько недель на морское дно. За это время на «древней» бумаге изготавливается соответствующий документ, вкладывается в обработанную бутылку, запечатывается полуистлевшей пробкой и заливается, опять-таки не менее тщательно изготовленной «старинной» мастикой, сургучом или варом. Наконец, когда все готово, «липу» передают знакомым лицам, имеющим непосредственное отношение к морю, — морякам, рыбакам, бакенщикам и т. д. По договоренности, за определенное вознаграждение они «находят» где-нибудь в море или на пустынном берегу эту бутылку, распускают по округе слух о редкой находке или прямо приносят ее в «Клуб искателей морских бутылок». Дальше следует торг, и, как правило, «находка» выгодно сбывается доверчивым коллекционерам посланий Нептуна.

Одной из виртуозных подделок, доставленной «почтой Нептуна», является «Послание Колумба Фердинанду и Изабелле». В свое время оно наделало немало шума. До сих пор историки не могут прийти к единому мнению. Во всяком случае, об этой находке зарубежная пресса пишет и поныне. Вкратце дело сводится к следующему.

В 1852 году американская четырехмачтовая шхуна «Грифтен» попала в Бискайском заливе в жестокий шторм. Чудом избежав гибели, капитан Джон Хайнес привел побитое бурей судно к Гибралтару, где стал близ мыса Лека на якорь для ремонта. Через несколько дней, когда починка судна подходила уже к концу, капитан сошел на берег поохотиться. К вечеру, когда он возвращался на шхуну, в море поднялось волнение, и Хайнес

для увеличения остойчивости шлюпки приказал положить на ее рыбины большой камень. Сравнительно легкий вес камня и его необычная правильная форма показались капитану подозрительными. Добравшись до «Грифтена», он приказал камень очистить от водорослей и ракушек. Камень оказался хорошо просмоленным дубовым бочонком. Внутри его нашли кокосовый орех, залитый в одном месте смолистым веществом. В орехе оказался пергамент, исписанный старинными испанскими буквами. Это и было знаменитое «Послание Колумба».

Истории известно, что, возвращаясь в Испанию после первого плавания в Новый Свет, каравеллы Колумба «Нинья» и «Пинта», попав у западных берегов Европы в шторм, потеряли друг друга из виду. Отчаявшись в спасении судна и экипажа, великий мореплаватель в самый грозный час бури переписал на пергамент главное из личного судового журнала и приложил этот текст к посланию, адресованному королю и королеве Испании. Адмирал подробно описал расположение открытых им земель, гибель флагманского корабля «Санта-Мария» на мели и все свои злоключения. Одним словом, Колумб, опасаясь, что не доберется до берега, прибегнул к услугам почты Нептуна. Он хотел, чтобы Испания узнала о его открытии (как он считал — Индии). Но Фердинанду с Изабеллой, пославшим его в плавание, не суждено было получить это послание. Колумб лично доложил монархам о своем путешествии. Бочонок же пропал без вести в океане, и до сих пор романтики, говоря о бутылочной почте, вспоминают эту историю. Еще бы! Целых 358 лет носилось письмо великого адмирала по морям! И его все-таки нашли и доставили ко двору Испании, королеве Изабелле II, хотя уже другой династии. Да, доставили и продали за кругленькую сумму. Достоверно известно, что Джон Хайнес продал свою «находку» испанской королеве за пять тысяч долларов.

Теперь несколько слов о «катастрофных письмах».

Большим спросом у коллекционеров бутылочной почты пользуются найденные в море документы, связанные с катастрофами и гибелью судов. Как ни странно, среди людей было и есть немало желающих приобрести документы, имеющие непосредственное отношение к кораблекрушениям. И чем большую сенсацию в прессе вызвала та или иная морская катастрофа, тем выше котируются связанные с ней документы у этих необычных коллекционеров.

Так, например, в 1882 году в Ла-Манше была найдена бутылка с запиской, повествующей о неминуемой гибели немецкого парохода «Гердер» в середине Северной Атлантики. Это сообщение, датированное 14 июля 1881 года, было подписано капитаном парохода А. Рью. На самом деле оказалось, что единственный пароход, носивший это название, в июле указанного года благополучно плывал в Тихом океане и им командовал капитан Г. Тишбайн. Кому потребовалось послать такую почту, осталось неизвестным.

Да, немало сбыто фальшивок коллекционерам бутылочной почты ловкими дельцами, которые понимали, сколько романтики в себе таит почта Нептуна. И кто знает, может быть, обманутые коллекционеры, убедившись, что их обманули, в свою очередь начинали мстить коллегам и бросать вблизи берега бутылки с загадочными записками. Как уже говорилось, такие фальшивки стали появляться еще в прошлом веке.

Сентябрь 1893 года... в Финском заливе исчез российский броненосец береговой обороны «Русалка». Эстонская газета «Revalsche zeitung» от 29 сентября 1893 года сообщила, что в заливе в Билдерлингсгофе близ Риги нашли бутылку с запиской на русском языке, подписанной Фроловым. В ней указывалось время катастрофы (9 часов 45 минут вечера) и сообщалось, что «Русалка» наскочила на камень.

Прошло всего три дня, как та же газета от 1 октября 1893 года заявила: «Находка в Билдерлингсгофе оказалась продуктом столь же ребяческой, как и бессовестной и легкомысленной мистификацией».

В редакцию газеты «Düna zeitung» поступила записка, написанная измененным почерком, за подписью N, где сообщалось, что имярек бросил бутылку в залив «в немного пьяном состоянии, без каких-либо злых намерений, не зная, что некий матрос Фролов действительно служил на «Русалке».

Апрель 1912 года... Ясной холодной ночью «Титаник» — самый большой в мире пассажирский пароход — на полном ходу сталкивается с айсбергом. Вода, поступающая вовнутрь корпуса через узкую щель длиной почти сто метров, заливает судно. Оно обречено на гибель... На борту более двух тысяч человек. Через 2 часа 20 минут исполинское судно скрывается в морской пучине. Помощь приходит слишком поздно. В ледяной воде Атлантики гибнет полторы тысячи человек. Наутро моря-

ки английского парохода «Карпатия», подбирая с воды трупы, тщательно ищут и собирают все обломки и клочки бумаги. Они понимают, что эти реликвии можно выгодно продать любителям.

Май 1922 года... В густом тумане у мыса Финистерре английский грузо-пассажирский пароход «Египет» сталкивается с французским пароходом «Сена» и через двадцать минут идет ко дну, унося с собой почти сто человеческих жизней... Спустя одиннадцать лет итальянским водолазам удается поднять с глубины ста двадцати метров шесть ящиков, наполненных золотыми и серебряными слитками, золотые монеты и множество мешков с почтой. Сотни еще не испорченных морской водой писем становятся предметом оживленного торга и спекуляций среди европейских и американских собирателей редкостей.

Обладатель «Голубой ленты Атлантики» 1929 года, немецкий лайнер «Бремен» был оборудован почтовым гидросамолетом. За триста миль от Нью-Йорка — конечного пункта его рейса через Атлантику — с борта лайнера катапультной выстреливался самолет, который доставлял почту за несколько часов до того, как огромное судно встанет к причалу. 5 октября 1931 года в очередном рейсе из Шербура в Нью-Йорк почтовый «юнкерс» лайнера, доставляя почту, по неизвестной причине взорвался в воздухе. Его обломки и груз упали в океан близ острова Лонг-Айленд. Американские таможенные катера подобрали с воды несколько обломков гидросамолета и обгоревший тюк с почтой. Часть писем таможенники утаили, а спустя некоторое время выгодно продали коллекционерам. Повышенный интерес к «катастрофным письмам», разумеется, не мог ускользнуть от внимания аферистов, и в мире стали появляться письма, якобы поднятые из почтовых трюмов погибших лайнеров, «горевшие» на борту «Вольтурно», «Жоржа Филиппара», «Ла Атлантика», «Дары», «Лаконии», тонувшие с «Андреа Дориа», письма, «упавшие в океан» с многочисленными «кометами», «боингами», «каравеллами» и другими воздушными лайнерами. До сих пор ворохи подделок покупаются простаками.

Наиболее грубые подделки в итоге удавалось раскрыть, и дело заканчивалось обычным газетным скандалом.

В 1966 году в Италии, на одном из фешенебельных пляжей близ Неаполя, нашли замытую в песке прибором

старинную бутылку. Находкой заинтересовался оказавшийся рядом богатый американец из Филадельфии — собиратель морских реликвий. Ему захотелось приобрести ее после того, как вызванные из музея «консультанты» удостоверили ее подлинность, установив по просматривавшемуся тексту и вложенной внутри газете, что находка относится к сороковым годам прошлого века. Сделка состоялась — американец выложил на стол несколько десятков тысяч лир.

Когда бутылку торжественно разбили, среди осколков обнаружили один из июньских выпусков за 1846 год французской газеты «Ля Монтань». На ее полях с трудом можно было разобрать строки, выведенные свинцовым карандашом, повествующие о гибели парохода «Атлас», таинственное исчезновение которого долгие годы будоражило умы обитателей всего Средиземноморья. «Нас несет по воле волн... Мачты изломаны, винт оторван. Пусть эта бутылка послужит мне конвертом, а оттиск моего перстня на сургуче почтовой маркой». Далее сообщалось о встрече с «Черным кораблем» — виновником гибели «Атласа». Текст был подписан Жаном Леверье, улица Гренель, Париж, год 1846.

Американец был безмерно рад приобретению и, вернувшись в Филадельфию, не без гордости показывал осколки бутылки и газету своим друзьям и знакомым. Но один морской историк начисто развеял его радость. Хотя все было сфабриковано на профессиональном уровне — подлинная газета, орфография рукописного текста, потертое стекло бутылки, — он сумел очень просто доказать факт подделки. Автор текста плохо знал историю мореходства и, видимо, не имел и понятия о конструкции парохода «Атлас». Это судно действительно пропало без вести с 340 пассажирами и экипажем в июле 1846 года на переходе из Алжира в Прованс. Оно, возможно, и могло потерять мачты, как сообщалось в тексте, но никак не винт, ибо было колесным пароходом с полным парусным снаряжением. И уж никак не мог мифический Жан Леверье с улицы Гренель упоминать о почтовой марке, так как таковых в то время во Франции попросту еще не было. Они появились три года спустя — в 1849 году. Что же касается «Черного корабля», то это, очевидно, написали для пущей мистики.

А вот пример, когда подделка почты Нептуна создает путаницу и мешает вести следствие при разборе морской катастрофы.

В 1909 году мир облетела весть — новый английский пассажирский пароход «Уарата», совершая плавание из Австралии в Англию, исчез со всеми находившимися на нем людьми у берегов Южной Африки.

«Уарата» была построена по заказу крупной английской судоходной фирмы «Блю энкор лайн» в Шотландии в 1908 году. Это был большой, надежный пароход, рассчитанный на дальние океанские рейсы.

После сдачи заказчику пароход, успешно выдержав ходовые испытания, совершил первое плавание в Австралию. Возвращаясь в Европу, «Уарата» взяла на борт в Аделаиде 6500 тонн груза: зерно, муку, кожи и свинец. Пополнив запас угля в Дурбане, пароход, имея на борту 211 пассажиров и членов экипажа, вечером 26 июля 1909 года снялся с якоря и взял курс на Кейптаун, откуда он должен был идти на Лондон.

В порт назначения он не пришел... Сначала думали, что судно просто задерживается из-за какой-нибудь неисправности в машине (радио на «Уарате» не было). Вспомнили случай с новозеландским пароходом «Уайката», у которого в 1899 году, во время плавания из Англии в Австралию, переломился гребной вал. Судно случайно было замечено одним пароходом в 180 милях от Кейптауна лишь спустя три с половиной месяца после аварии.

Шли дни, недели, а «Уарата» не давала о себе знать. Поиски, организованные на третий месяц, не дали никаких результатов.

Дело стало принимать характер сенсации. И действительно, если «Уарата» по каким-либо причинам затонула, то куда же делись люди — 211 человек? Ведь они могли спастись! На судне было 17 спасательных шлюпок, рассчитанных более чем на 800 человек, деревянные плоты, спасательные круги, около тысячи пробковых поясов! А во время поисков не было обнаружено ни одного плавающего предмета!

Австралийские и английские газеты стали заполняться различными предположениями. Появились сообщения капитанов пароходов «Инсизва» и «Тоттенхэм». Оба моряка заявили, что 11 августа в районе порта Ист-Лондон видели плававшие в море трупы. Однако разница в координатах этих двух пароходов составляла около ста миль.

Капитан парохода «Харлоу» сообщал, что 27 июля, в 17 часов 30 минут, находясь близ мыса Гермес, мимо которого должен был пройти пароход «Уарата», он заме-

тил нагонявшее его большое судно. В 19 часов 15 минут того же дня англичанин отчетливо видел два топовых огня и красный огонь левого борта того же судна. Через несколько секунд после этого за кормой в ночной дали вспыхнули два столба пламени высотой около трехсот метров и пронесся отдаленный гул. Затем огни неизвестного парохода исчезли. Сообщение капитана «Харлоу» противоречило заявлению смотрителя маяка на мысе Гермес, который утверждал, что не видел ни вспышек, ни огней второго судна и не слышал гула.

С каждым днем пресса выдавала все больше подробностей, которые были весьма противоречивы.

15 декабря 1910 года в Лондоне собралась официальная комиссия по расследованию исчезновения «Уараты». В ее состав входили лорды Адмиралтейства, опытные капитаны, инженеры, профессора. Рассмотрение чертежей парохода, пересчет остойчивости, критический анализ его мореходных качеств — все это заняло больше года. Но ответа на вопрос: «Где пароход?» — комиссия не смогла дать.

Единственными свидетелями оказались четыре записки в бутылках, которые «нашли» в Австралии вскоре после исчезновения парохода у берегов Африки. Комиссии их передали коллекционеры. Все четыре записки, якобы написанные за несколько минут до гибели парохода, сообщали четыре различные версии гибели «Уараты». Даты, координаты и причины катастрофы противоречат друг другу. Две записки написаны одним почерком, хотя подписи разные... Ни одного из четырех имен не фигурировало ни в списке пассажиров, ни в судовой роли пропавшего парохода — ловкие дельцы и на этот раз попытались воспользоваться трагедией. Комиссия Британского адмиралтейства отказалась принять эти явные фальшивки к рассмотрению.

...Шли годы. Летом 1955 года пилот самолета Южно-Американского Союза, совершая патрульный облет побережья, в районе селенья Порт-Эдуард на небольшой глубине близ подводных рифов заметил корпус большого парохода. Летчик сделал об этом сообщение представителям печати. На следующий день, пролетая по этой же трассе с журналистами на борту, он не мог увидеть замеченный им накануне силуэт парохода. Возможно, пилот не сумел вывести самолет на ту же трассу, или море было не столь гладким и прозрачным, или лучи солнца освещали дно не под тем углом, как первый раз.

Прошло еще три года. Летом 1958 года капитан одного рыболовного судна, промысля рыбу к юго-западу от Дурбана, близ устья реки Умзамба, обнаружил эхолотом большое затонувшее судно. Место находки совпадало с тем местом, где был замечен с самолета силуэт парохода. Через некоторое время с затонувшего судна удалось с помощью храпкового ковша поднять ржавый лист обшивки корпуса. Специалисты шотландской судостроительной фирмы «Барклай Кэрл», где в 1908 году был построен пароход, тщательно исследовали находку. Анализ стали, толщина листа, его форма, расположение отверстий и форма нескольких сохранившихся в них заклепок свидетельствовали о том, что найденным судном оказался пароход «Уарата».

Таким образом, факт и место гибели судна были установлены.

В 1960 году моряки одного польского грузового теплохода нашли в море бутылку с запиской на английском языке: «Я еще на палубе с немногими оставшимися людьми. Один ребенок. Последняя шлюпка отошла. Мы быстро тонем. Оркестр по-прежнему играет бравурный марш. Некоторые рядом со мной молятся вместе со священником. Конец близок. Может, это письмо будет...» Здесь текст обрывался. Дата — 7 мая 1915 года — давала основание полагать, что это не что иное, как последнее письмо неизвестного пассажира «Лузитании», торпедированной немецкой подводной лодкой близ берегов Ирландии во время первой мировой войны. Не нужно быть морским специалистом, чтобы понять, что это грубая подделка. По всей вероятности, подделку, которую намеревались выгодно сбыть, потеряли, выдерживая «стеклянного почтальона» в песке. Писем с «Лузитании» среди коллекционеров — сотни. И вряд ли кто-нибудь из их обладателей возьмет на себя смелость утверждать, что является хранителем подлинного документа. Чтобы объяснить, почему гибель «Лузитании» до сих пор привлекает к себе такое внимание изготовителей фальшивок и почему все найденные в бутылках записки следует считать фальшивками, расскажем об этой катастрофе подробнее.

Весна 1915 года... Европа охвачена пламенем мировой войны. Две империалистические группировки — Антанта и центральные державы — в смертельной схватке.

В это время за тысячи миль от полей сражений, в

Нью-Йорке, у одного из пирсов английской компании «Кунард лайн» стоит трансатлантический лайнер «Лузитания». Это четырехтрубное судно, водоизмещением 38 тысяч тонн, длиной 240 метров, получило в 1907 году право называться самым быстрым пароходом в мире. Корабль пересек Атлантический океан за 4 дня 19 часов и 52 минуты, получив приз скорости — «Голубую ленту Атлантики». Паровые турбины лайнера мощностью 63 тысячи лошадиных сил сообщают ему скорость более 24 узлов.

«Лузитания» готовится к отплытию. Заканчивается погрузка почты и багажа. Последние пассажиры поднимаются на палубу и в сопровождении вежливых боев расходятся по каютам.

Вечером 1 мая 1915 года «Лузитания» вышла из Нью-Йорка, взяв курс на Ливерпуль. На корабле находилось 1257 пассажиров и 702 члена экипажа, всего 1959 человек. Судном командовал один из опытейших капитанов компании «Кунард лайн» Уильям Тернэр.

Капитан знал, что во время плавания в Атлантике опасность судну не грозит. К этому времени кайзеровские подводные лодки еще не выходили в Атлантику и «неограниченная подводная война» еще не началась.

Первые шесть дней плавания через океан прошли нормально...

Утром 7 мая «Лузитания» находилась на подходе к юго-западной оконечности Ирландии. Капитан приказал усилить наблюдение за морем, задрать водонепроницаемые переборки и заглушки иллюминаторов во всех каютах, подготовить шлюпки обоих бортов к спуску на воду. Главный механик получил приказ держать максимальное давление пара в котлах и привести все механизмы в полную готовность.

«Лузитания» шла двадцатиузловым ходом, меняя каждые пять минут курс, уходя на 10 градусов то влево, то вправо. Тернэр знал, что такие зигзаги в случае атаки подводной лодки помешают ей произвести прицельный залп. Знал он также, что ни одна лодка, находясь под водой, не сможет догнать лайнер.

Море было спокойным, дул легкий бриз. К двум часам дня после ланча пассажиры начали расходиться по каютам. Было 14 часов 10 минут.

Пассажиры не знали, что в эту минуту матрос Томас Куин, наблюдавший за морем из «вороньего гнезда» фок-мачты, крикнул в телефонную трубку капитану: «С пра-

вого борта торпеда, сэр!» Капитан Тернэр, бросив трубку, отдал рулевому приказ: «Лево на борт!» Выбежав на крыло ходового мостика, капитан увидел отливавшее бронзой узкое тело торпеды, со страшной быстротой приближавшейся к лайнеру с правого борта...

Эхо взрыва разнеслось на многие мили над морем, когда торпеда ударилась о борт судна. Вспененная вода, обломки металла и дерева гигантским фонтаном взметнулись вдоль правого борта до клотиков мачт. Ошеломленные пассажиры сквозь грохот слышали второй, еще более сильный взрыв, который потряс корпус лайнера. В корабль ударили почти одновременно две торпеды.

Последствия взрывов были ужасными. В борту, чуть ниже ватерлинии, образовалась пробоина, куда свободно мог пройти паровоз. Сотни тонн воды устремились внутрь судна. Несколько мгновений после взрыва в машинном отделении «Лузитании» стоял неимоверный грохот: получившая сильные разрушения паровая турбина не была вовремя остановлена. Эти звуки заглушались свистом и шипением вырвавшегося на волю пара (главная паровая магистраль была перебита), «Лузитания» потеряла ход и уже не управлялась. Тернэр, который рассчитывал выбросить судно на отмель близ мыса Кинсэйл, видневшегося в 10 милях к северо-востоку, понял, что «Лузитания» обречена. Но, зная превосходную конструкцию и отменные мореходные качества лайнера, рассчитанного на одновременное затопление двух отсеков, Тернэр считал, что он продержится на плаву не менее часа, а это позволит спустить на воду шлюпки и спасти людей. Но в действительности дело обстояло хуже. Сразу же после взрыва судно начало крениться на правый борт и уходить носом под воду.

«Все шлюпки спустить на воду! Сначала женщины и дети!» — раздалась в наступившей тишине громкая команда.

Судовой радист Роберт Лейт, не дожидаясь приказа капитана, бросился в радиорубку и начал передавать в эфир: «SOS, SOS, SOS... Идите немедленно. Сильный крен. 10 миль к югу мыса Кинсейл». Этот сигнал бедствия прозвучал всего четыре раза: с остановкой динамо-машины подача электроэнергии в рубку прекратилась...

В суматохе при спуске двух шлюпок офицеры допустили непоправимую ошибку. Они не учли, что судно еще продолжает двигаться вперед по инерции, и, как только шлюпки коснулись воды, их развернуло, с силой ударило

о стальной борт лайнера и опрокинуло. Большинство людей, находившихся в них, оказалось в воде...

Крен быстро увеличивался. Через семь минут после попадания торпеды он достиг 30 градусов. Из-за этого шлюпки левого борта завалились на палубу, и их невозможно было передвинуть и опустить на шлюпбалках на воду. Посадка с нижних палуб в шлюпки с правого борта практически была исключена: шлюпки висели на таях отвесно, а с увеличивающимся креном борт у ватерлинии уходил от них все дальше и дальше...

Спуск двадцати оставшихся шлюпок на воду был невозможен. Двадцать шесть складных шлюпок были также бесполезны — на их подготовку и спуск требовалось не менее получаса. Спасательных деревянных плотов, которые можно было бы просто сбросить в воду, на «Лузитании» не было. Из 2400 спасательных нагрудников пассажирам было роздано не более пятисот, команда толком не знала, где они хранились. Все это не могло не вызвать паники среди пассажиров. Почти две тысячи человек находились на борту «Лузитании» в момент гибели.

Вот что писал в своем отчете о последних минутах этого парохода командир подводной лодки «U-20», который торпедировал «Лузитанию»:

«На палубе царила страшная паника. Перегруженные шлюпки, срываясь со шлюп-балок, падали в воду. Потерявшие надежду люди бегали вверх и вниз по трапам парохода. Мужчины и женщины прыгали за борт и пытались вплавь добраться до перевернутых вверх килем шлюпок. Это была самая страшная картина, которую мне приходилось видеть...»

Прошло 18 минут. «Лузитания» стала быстро валиться на правый борт. Сотни людей, как горох, посыпались с палуб в воду. Сверху на них одна за другой стали рушиться двадцатиметровые трубы. Носовая часть корпуса наполовину скрылась под водой. Гигантское судно вздрогнуло последний раз, перевернулось блестящим черным килем, задрало на 70 метров вверх корму и через несколько секунд скрылось в свинцовых водах Атлантики. На поверхности океана осталось несколько переполненных людьми шлюпок, деревянные обломки и те, кто умел плавать или кому достался спасательный нагрудник...

Переданный в эфир SOS был принят радиостанциями на побережье Ирландии и судами, находившимися поблизости. На помощь пошли американский танкер «Наррагасет», английские пароходы «Этониан» и «Сити оф Эксе-

тер», английский крейсер «Джуно», которым командовал адмирал Худ. Но всем этим судам не пришлось достичь места, указанного в сигнале бедствия: появились немецкие подводные лодки, и спасатели предпочли удалиться. Более крепкие нервы оказались у капитана греческого грузового парохода «Катарина», который, не обращая внимания на видневшиеся из воды перископы, спас людей с нескольких шлюпок «Лузитании». Настоящими спасателями явились рыбаки с побережья Ирландии и несколько буксиров. Траулеры «Индиана эмпайр» и «Колк» спасли 200 человек, буксир «Стормкок» — 160, буксир «Флайинг» — 100, мотобот «Элизабет» — 79 человек. Остальные были сняты со шлюпок рыболовными ботами.

Капитан «Лузитании» Вильям Тернэр находился на посту до момента, когда судно опрокинулось на борт. Капитан оказался хорошим пловцом: он держался на плаву без нагрудника несколько часов. Своим спасением он был обязан капитанским нашивкам на рукаве кителя. Когда силы покинули Тернэра и он стал тонуть, один из рыбаков с мотобота заметил блеск капитанских нашивок...

Спасенных доставили в Куинстаун. Их было почти в полтора раза меньше, чем погибших. Погибли известный американский писатель Форман, английский режиссер Фрохман, драматург Клейн, английский океанограф Стэкхауз. Не увидела Америка и своего миллиардера Альфреда Вандербильта.

Число жертв этой катастрофы составило 1198 человек, включая почти 300 женщин и около 100 детей. После гибели «Титаника» в апреле 1912 года это была самая крупная катастрофа на море.

Как видим, гибель «Лузитании», сопровождавшаяся сильной паникой, длилась всего 18 минут. Едва ли кто, вместо попытки спастись, принялся бы искать пустую бутылку, писать записку и потом так сумел бы запечатать бутылку, что за 45 лет плавания туда не попало ни капли воды... Безусловно, приведенная выше записка — подделка. Ее автор просто перепутал обстоятельства гибели «Лузитании» и «Титаника». Оркестр «Лузитании» не «играл по-прежнему бравурный марш». Это во время погружения «Титаника» музыканты судового оркестра исполняли регтайм...

Среди «писем» с «Лузитании» имеются даже «написанные» в момент гибели Альфредом Вандербильтом — одним из богатейших людей мира того времени. Известно, что за несколько минут до отхода лайнера миллиардер,

отправлявшийся в Лондон на международную выставку скаковых лошадей, получил записку, предупреждавшую, что корабль будет торпедирован... Но Вандербильт не внял совету неизвестного и оказался в числе жертв катастрофы. Одно время американские газеты сообщали, что почта Нептуна принесла посмертное завещание миллиардера (причем не одно, а целых три!)... Но все они оказались весьма неумелыми попытками подделать его почерк.

Ярким примером фабрикации документа, «якобы вскрывающего истинные причины и проливающего свет на обстоятельства катастрофы», может служить «письмо с «Памира».

В сентябре 1957 года в центральной части Атлантического океана трагически погибло учебное судно ФРГ «Памир» — четырехмачтовый барк дедвейтом 4172 тонны. Он шел из Буэнос-Айреса в Гамбург с четырьмя тысячами тонн зерна. В 35 градусах 57 минутах северной широты и 40 градусах 20 минутах западной долготы парусник, застигнутый налетевшим ураганом, опрокинулся и затонул. Из 86 человек команды и практикантов спаслись только шестеро.

Получив извещение о надвигающемся урагане, капитан «Памира» Иоганнесс Дибич принял решение форсировать парусами ход судна, чтобы быстрее уйти с пути урагана. Однако этот маневр для «Памира» стал роковым. Центр урагана неожиданно настиг его, ветер ударил с подветренной стороны. Паруса плотно легли на стены, ванты и фордуны. Судно накренилось на левый борт, груз зерна в трюме переместился. Парусник опрокинулся и быстро затонул.

Еще не успело закончиться следствие по делу гибели этого судна, как весной 1958 года новое событие вызвало большой переполох в Германии.

Английский почтовый служащий Кеннет Пэско на побережье Корнуэлла, около города Гельстона, нашел бутылку с письмом на немецком языке: «Нам всем придется утонуть, и людям, и мышам. Почему? Потому что Дибич неспособный. Он долго держал паруса. Он пытается привести к ветру и освободить обстенированные паруса. Их продолжает обстенивать. Это великое безрассудство и наш конец. Этого бы не случилось при Эггерсе. Крен увеличивается до 30°... 35°... 40°... 45°... Дибич приказал штатной команде и офицерам судна подняться наверх и рубить такелаж, но никто не может удержаться наверху. Отданные наполовину паруса неистово полощут. Ничего сделать

нельзя. Никто не думает, как спасти наши жизни. Как же следует спускать шлюпки, укрепленные за вантами? Ошибочная конструкция! Пора мне кончать, так как через десять минут все будет кончено. Фред Шмидт, идейный вождь, сдался и дал волне унести себя за борт. Бушманн, самый лучший из нас, бросился вниз с мачты. Мы должны заплатить своими жизнями за глупость и высокомерие тех, кто нами командовал. Мы умрем за тех идиотов, кто должен был учить и тренировать нас. Я надеюсь, что это письмо кто-нибудь найдет. «Памир» тонет...»

Так выглядело письмо, написанное якобы одним из практикантов погибшего парусника. Всем сразу показался подозрительным объем письма и то, что у практиканта в момент гибели судна было время и условия написать его, запечатать в бутылку и бросить за борт. Хотя факт подделки сначала не был точно установлен, суд в Любеке отказался включить письмо в состав выдвигавшихся против капитана Дибича обвинений. Один английский морской журнал с возмущением писал, что эта фальшивка, кроме страдания родителям погибших практикантов, ничего не принесла.

КУРЬЕРЫ МИРОВОГО ОКЕАНА

Причудливы и порой невероятны пути, по которым совершают свое плавание «стеклянные курьеры» почты Нептуна. Гонимые течением и ветром, они годами, а иногда и десятилетиями скитаются по необозримым просторам Мирового океана. Плотно закупоренные, они не боятся ни смерчей, ни тайфунов. У них два врага: прибой у скалистого берега и... акулы. Океанографы разных стран, занимающиеся бутылочной почтой для изучения течений, нанесли на свои карты немало удивительных, кажущихся порой фантастическими, маршрутов.

Особенно длинные пути встречаются в области Восточного поперечного течения Южного полушария, где плавание в 7—9 тысяч морских миль нередки, а одна бутылка, брошенная у берегов Патагонии (45° ю. ш., 60° з. д.), была найдена у северо-западных берегов Новой Зеландии (37° ю. ш., 173° з. д.) после того, как она прошла около 11 тысяч морских миль (22 тысячи километров) за 1271 день со средней скоростью около 9 морских миль в сутки (16 километров).

14 июля 1864 года в 120 милях к востоку от мыса Горн с английского клипера была брошена бутылка. Ее нашли 9 июня 1867 года на южном берегу Австралии близ мыса Отуэй. Почти за три года она пересекла южные районы Атлантического и Индийского океанов, пройдя 8524 мили со средней скоростью 7 миль в сутки (если считать верным ее маршрут, вычерченный на карте).

21 апреля 1888 года в 100 милях к югу от мыса Горн с немецкого парохода «Вернер» бросили бутылку без балласта. 20 апреля 1891 года ее обнаружили у юго-западного побережья Австралии, в районе порта Огаста. За три года она также пересекла южные районы Атлантики и Индийского океана, пройдя 8050 миль со средней скоростью более 7 миль в сутки.

23 марта 1890 года в 60 милях к югу от мыса Горн англичане бросили с парохода бутылку, которую нашли 12 октября 1892 года также у южного побережья Австралии. За тридцать месяцев она проделала путь в 8614 миль со средней скоростью более 9 миль в сутки.

22 июня 1896 года в 45 милях от полуострова Вальдес на восточном побережье Аргентины с немецкого судна была брошена бутылка без балласта, которую обнаружили 4 декабря 1898 года у мыса Катастроф залива Спенсер в Южной Австралии. Эта бутылка также пересекла Южную Атлантику и Индийский океан, пройдя 9180 миль со средней скоростью более 10 миль в сутки.

16 декабря 1900 года немецкий океанограф доктор Отто Крюммель бросил с парохода «Поль Изенберг» у берегов Южной Америки на широте 45 градусов бутылку, которую течение отнесло к Северному острову Новой Зеландии. Здесь ее обнаружили в момент «прибытия» 9 июня 1904 года. За три года и шесть месяцев она прошла 10 700 миль. Ее средняя скорость составила 8,5 миль в сутки. Крюммель изучал архивные материалы морских ведомств и океанографических институтов разных стран и подсчитал, что скорость дрейфов бутылок, а следовательно, и морских течений, колеблется между 0,09 и 0,75 метра в секунду, что дает от 8 до 64,82 километра в сутки. Изучив перечисленные выше дрейфы, Гамбургская морская обсерватория сделала вывод, что бутылки двигались по среднему направлению на северо-восток со средней скоростью около 9 миль в сутки. Не подлежало сомнению, что их мар-

шрут был обусловлен «дрейфовым течением западных ветров» между мысом Горн и южной оконечностью Австралии.

В мае 1909 года гидрографическое судно США бросило у тихоокеанского побережья Северной Америки бутылку с балластом. Она плавала три года и за это время пересекла Тихий океан и южную часть Индийского океана, пройдя почти 12 тысяч миль. Совершенно случайно ее обнаружили у мыса Горн.

Любопытным дрейфом является плавание бутылки с берегов Филиппинских островов в феврале 1927 года. В сентябре 1929 года ее подобрал английский пароход «Кингсбери» у берегов Калифорнии. Ее путь по прямой составил 8300 миль.

Не менее интересна судьба бутылки, брошенной в море у Карачи и найденной через четыре с половиной года на берегу Корнуэлла в Англии. Ее путь составил 11 тысяч миль.

Наиболее длинными в истории бутылочной почты маршрутами считаются плавания двух бутылок из Австралии к берегам Англии. Первую нашли в июне 1952 года на берегу близ Ярмута. Как сообщила найденная в ней записка, за три с половиной года до этого она была брошена в океан недалеко от Мельбурна. Длина даже самого наикратчайшего пути ее составляет 13 тысяч миль. Следовательно, она пересекла южную часть Индийского океана и Атлантику с юга на север. Вторую рекордсменку обнаружили в июне 1954 года в Англии, близ Норфолка. В ней находилась пачка из-под сигарет, на которой было написано, что бутылка брошена Персивалем Мьяллом в октябре 1936 года с парохода «Монован» на второй день плавания от острова Окленд в Сидней. Бутылку нашел школьный учитель, который отправил ее своему брату на Новую Зеландию для личной доставки отправителю.

Абсолютный рекорд по длине дрейфа принадлежит бутылке, получившей у океанографов меткое название «Летучий голландец». Немецкая научная экспедиция бросила ее в южной части Индийского океана между островом Кергелен и Тасманией в 1929 году. Карточка, которую можно было прочесть через стекло, на нескольких языках призывала нашедшего не разбивать бутылку и снова бросить в море, сообщив почтой координаты находки. Какова же ее судьба? Сначала восточное течение отнесло бутылку к берегам Южной Амери-

ки. Здесь ее находили несколько раз. Потом она, оказавшись у мыса Горн, попала в Южную Атлантику. После этого «Летучего голландца» подобрали в Индийском океане, причем недалеко от места, где ее бросили в воду первый раз. Наконец, в 1935 году, бутылка оказалась близ берегов Юго-Западной Австралии, где ее подобрали у порта Банбери. За шесть лет и восемь месяцев скитаний ради науки этот «Вечный жид океана» обогнул земной шар в районе 33—47 градусов южной широты. Если вычертить его маршрут прямыми линиями, то путь составляет 16 800 морских миль. Время плавания 2447 дней, и, следовательно, скорость движения — около 7 миль в сутки.

Длительное плавание проделала бутылка, брошенная в море у мыса Горн с английского парохода «Коссайвеко» фирмы «Уайт стар» 30 марта 1890 года. Ее нашли через два с половиной года на берегу Австралии, близ города Портленд, в октябре 1892 года. Подсчитали, что за 934 дня «стеклянный почтальон» проделал путь в 9585 миль со средней скоростью 10,3 мили в сутки.

Во время работы шотландской научной экспедиции в 1902—1904 годах доктор В. С. Брус, изучавший район океана восточнее мыса Горн, бросил в море бутылку. Ее обнаружили через полвека на берегу Северного острова Новой Зеландии. Она прошла 10 тысяч миль.

Несколько лет назад с борта английского парохода «Аустрал Плейн», который находился к юго-востоку от мыса Доброй Надежды, бросили в море письмо в бутылке. Спустя три года его подобрал на побережье Чили смотритель маяка.

В начале 1983 года в Майами один игрок в гольф в поисках своего улетевшего за пределы поля мяча выловил в воде обросшую тиной бутылку. Внутри ее оказался бланк океанографической службы австралийского города Перт, он гарантировал выплату 16 фунтов стерлингов за сообщение, где и когда была обнаружена бутылка. Ее бросили в воду 20 июня 1962 года у побережья Австралии. Она совершила плавание в 16 тысяч миль, пересекла Индийский океан, обогнула мыс Доброй Надежды и оказалась на другой стороне Атлантики.

Около шестисот бутылок насчитывает коллекция Гидрографического института в Гамбурге. Среди них есть уникальные, которые проделали путь в тысячи миль и попали на музейные полки. Возраст самого

первого экспоната — 122 года. Британское судно «Норфалк», совершавшее рейс из Мельбурна в Лондон, отправило у мыса Горн известие в этой бутылке, которая оставила «за кормой» 8,5 тысячи миль и была прибита волнами к восточным берегам Австралии.

Таковы результаты «рекордсменов» почты Нептуна. До сих пор чемпионом остается бутылка под названием «Летучий голландец»: 2447 дней — 16 800 миль.

Если одним бутылкам для того, чтобы пересечь океан, требуются годы, другим на это надо всего месяц. Самыми быстрыми курьерами Нептуна зарекомендовали себя бутылки, отправленные в плавание с острова Ньюфаундленд. Они достигают берегов Ирландии на тридцатый — тридцать третий день. За сутки они проплывают в потоке Гольфстрима без малого 80 миль.

КЛАДБИЩА ПОГИБШИХ КОРАБЛЕЙ

*Младшему моему брату — Михаилу
посвящается.*

Автор

СЭР ГУДВИН — «ПОЖИРАТЕЛЬ КОРАБЛЕЙ»

Если бы удалось поднять сокровища с кораблей, покоящихся в Гудвинских песках, и продать их, то вырученной суммы, пожалуй, хватило бы, чтобы выплатить государственный долг страны.

*Из дебатов в палате лордов
британского парламента*

ЗАГАДКА ЗЫБУЧИХ ПЕСКОВ

Резкий дребезжащий звонок судового телефона прервал шахматную партию в каюте.

— Поднимитесь на мостик. Мы на подходе к Дуврским утесам. Я покажу вам Песчаного Хамелеона, о котором мы вчера спорили, — сообщил Джон Финлей — капитан кувейтского теплохода «Ал Сабахиа»

Я был страшно обрадован. Еще бы! Наконец-то представилась возможность воочию увидеть одно из самых удивительных мест на земном шаре — фантастическое кладбище кораблей, с детских лет будоражащее мое воображение.

С правого крыла ходового мостика, почти прямо по курсу, белели на фоне неприветливого неба Британии отвесные меловые скалы Дувра.

— Смотрите вправо от того вот мыса, где стоит красный плывучий маяк. Вот оно — проклятое место, — сказал капитан и протянул мне бинокль.

Сквозь мощные линзы был отчетливо виден скалистый мыс Саут-Форленд и за ним — обширная песчаная отмель. Как раз начинался прилив, и мутные струи воды с одной стороны дружно наступали на серо-желтые пески. То и дело в поле зрения попадали чернеющие над водой, похожие на могильные кресты мачты, ржавые трубы и наполовину занесенные песком корпуса стальных сухогрузов. Это и были знаменитые Гудвин Сэндз — мели Гудвина — самое большое кладбище кораблей на земном шаре. Оно находится в шести милях к востоку от юго-восточной оконечности Англии, простираясь по меридиану на тринадцать миль, достигая в ширину примерно пяти миль.

Фактически это группа песчаных банок, которые местами сосыхают в малую воду, обнажая двухметровый слой песка. С наступлением прилива, который идет здесь со скоростью восьми миль в час, пески начинают «оживать». Причем под действием течений они меняют свою форму, постепенно передвигаясь то в одну, то в другую сторону. Говорят, что за последние тридцать лет они «прошли» на юг две мили.

— Эти коварные пески напоминают хамелеона, — продолжал Финлей. — Похоже, что они приспособливают свой цвет к цвету моря... Эх, сколько обманутых и сбитых с толку капитанов привели свои суда на верную гибель!

За год плавания на кувейтских теплоходах «Ал Сабахия» и «Ал Джабариа» между портами Персидского залива и Англией мне удалось побывать четыре раза близ этого морского кладбища. Я расспрашивал английских лоцманов, беседовал со многими капитанами и не упускал возможности прочитать все, что попадалось, по истории этих гигантских мелей. Старинные лоции Английского канала (Ла-Манша), хроники страхового «Ллойда» и многие другие описания былых кораблекрушений в какой-то степени позволили воссоздать мрачную родословную Гудвинских песков.

У англичан нет единого мнения, почему на самом оживленном месте мировых морских путей неожиданно образовалась эта чудовищная мель. Геологи считают, что она возникла в результате эрозии дна моря. Гидрографы объясняют ее появление в данном месте встречей сильных приливно-отливных течений океана с течениями Английского канала, Северного моря и Темзы. Известный английский геморфолог Чарлз Лайал утверждает, что несколько столетий назад на месте мелей был остров, который в 1099 году опустился ниже уровня моря.

Об этом же говорят английские легенды. Когда-то близ Дувра в море высился плодородный цветущий остров Ломеа — поместье графа Западной Саксонии Гудвина. За тяжкое преступление перед церковью граф понес суровую кару — море затопило его замок вместе с островом. Согласно другой легенде, остров Ломеа после смерти Гудвина был отнят у его сына и перешел к аббатству св. Августина в Кентбери. Сильное течение беспрестанно подмывало остров с восточной стороны. Требовалось срочно построить защитную дамбу. Для этого аббатство собрало с прихожан близлежащих церквей большую сумму денег. Однако вме-

сто дамбы построили Тентерденовскую колокольню, близ Гастингса. Незащищенный остров в 1099 году быстро размыло, и на его месте образовалась огромная мель... Вот с тех пор на юго-востоке Британского острова бытует поговорка: «Шпиль Тентерденовской колокольни породил мели Гудвина».

«ВЕЛИКИЙ ПОЖИРАТЕЛЬ КОРАБЛЕЙ»

Английские морские хроники свидетельствуют, что на протяжении столетий Гудвинские пески являлись местом кораблекрушений. Еще в средние века моряки дали этим мелям очень меткое название — «великий пожиратель кораблей»! Оно как нельзя лучше характеризует крутой нрав этих обманчивых песков. О них не раз упоминает и Вильям Шекспир. В «Венецианском купце» говорится, что корабль Антонио с ценным грузом «потерпел крушение в этих стесненных водах, называемых Гудвинами, очень опасных, плоских и смертоносных, где остовы многих судов покоятся». Страховщики «Ллойда», которые уже почти три века ведут учет всех морских аварий, сбились здесь со счета. Стоимость застрахованных и погибших на Гудвинских мелях кораблей за последние двести лет они определяют в 750 миллионов фунтов стерлингов, а число пропавших здесь людей — в 50 тысяч.

Лоцман, который проводил наше судно в устье Темзы, утверждал, что в чреве «Песчаного хамелеона» покоятся боевые триремы Юлия Цезаря, который в 43 году нашей эры не совсем удачно высадился к северо-востоку от Дувра и покорил обитателей туманного Альбиона. Английские капитаны рассказывали, что над триремами римлян лежат останки острогрудых лодей «жителей моря» — викингов Скандинавии. Они навечно прижаты дубовыми остовами тяжелых галеонов «Непобедимой армады», разгром которой, начатый королевским пиратом Фрэнсисом Дрейком, довершил в 1588 году сильный шторм.

Над испанскими галеонами в песках мирно спят вселившие когда-то ужас в сердца ганзейских и венецианских купцов пиратские бригантины и корветы. Рядом с ними покоятся английские фрегаты и барки XVIII века, набитые черным деревом, слоновой костью и драгоценными камнями, награбленными в Индии и Африке. Вся эта

канувшая в Лету армада парусников сверху прижата стальными корпусами современных сухогрузов и танкеров. Невольно вспоминаются строки из «Легенды о мертвых морях Британии» Вадима Шефнера:

Без парусов, в заплатках пестрых
Там спят, от пристаней вдали,
С резными девами на рострах
Веков прошедших корабли.
А рядом с ними, но сохранней,
Лежат, как черная гора,
Трансатлантических компаний
Цельносварные стимера.

Да, «Песчаный хамелеон» не считался ни со временем, ни с размерами кораблей. Он проглатывал свои жертвы без разбора, пожирал все, что попадало ему в пасть. А попадало в его цепкие объятия немало пищи, столько, что он даже не успевал ее переваривать. Рассказывают, что в 1959 году английские геологи взяли с Гудвинских песков образцы грунта и сделали анализ. Оказалось: извлеченные пятнадцатиметровые столбы грунта содержали песок, перемешанный с полусгнившими деревянными кусками корабельных частей и ржавого железа...

Почему же корабли оказывались на мелях? Разве они не могли их обойти?

Есть три основные причины попадания судов в ловушку Гудвина: штормы, которые выносили беспомощные парусники на пески, туман, лишавший судоводителя точной ориентировки, и сильные течения, сносившие корабли с курса.

Если судно оказывалось на мели и его до наступления отлива не удавалось снять, то оно навечно оставалось в плену «великого пожирателя».

Парусные корабли имели полукруглое днище и, будучи вытасканными на сушу, не могли оставаться без подпорок на ровном киле: они валились набок. Когда такой корабль попадал на мель и с отливом пески сосыхались, он ложился на борт. С наступлением прилива, когда мели покрывались пятиметровой толщей воды, течение заливало обреченное судно прежде, чем оно успевало принять нормальное положение. Обычно на третий-четвертый день зыбучие пески засасывали парусник полностью. Если судно оказывалось на мели, будучи выброшенным штормом, то его участь решалась еще быстрее: волны и прилив опрокидывали и заливали корабль мгновенно.

С парходами и теплоходами дело обстояло несколько иначе. У этих судов плоское днище, и, попав на мель, они в отлив оставались на ровном киле. Но с первым же приливом течение намывало с одного борта корабля гряду песка, вымывая его из-под другого борта. На третий-четвертый день судно опрокидывалось на борт, вода заливала его помещения с палубы. Если парход оказывался на мели носом или кормой по направлению к течению, то песок вымывался из-под днища у носа и кормы: корпус судна провисал, и парход разламывался пополам. Это обычно происходило с тяжело загруженными парходами.

ДАНИЕЛЬ ДЕФО ПОЛУЧАЕТ ПИСЬМО...

Британские острова от Гудвинских песков отделяет довольно широкий судоходный пролив Галл-Стрим. В его южной части, напротив городка Дил, есть удобный для якорной стоянки рейд, носящий название Даунс. Издавна на этом рейде в ожидании благоприятного ветра отставались суда, направлявшиеся из Лондона в Атлантику, или суда, шедшие в столицу Англии. Они ждали очередного прилива для прохода через бар в устье Темзы.

Когда дули восточные ветры, мели Гудвина служили надежным естественным прикрытием для стоявших на якорях кораблей. Но стоило ветру задуть с запада, как морякам грозила опасность оказаться в объятиях зыбучих песков. И если при начавшемся западном шторме вовремя не удавалось поставить паруса и выбрать якорь, корабль становился жертвой Гудвинских песков. Так, в ночь с 26 на 27 ноября 1703 года здесь погибла эскадра английских кораблей под командованием адмирала Бьюмонта. Это случилось в ту ночь, когда на Британские острова обрушился один из самых сильных ураганов, когда-либо известных англичанам. Особенно пострадал район между Бристолем и Лондоном, где число жертв составило 30 тысяч человек.

О том, что творилось в ту страшную ночь на Гудвинских песках, известно из письма, которое спустя несколько дней после катастрофы получил автор «Робинзона Крузо» Даниель Дефо от своего друга — командира корабля «Шрюсбери» Майлса Норхилла. Вот выдержка из него: «Я надеюсь, что это письмо застанет Вас в

полном здравии. Мы уходим отсюда в плачевном состоянии, ожидая каждую минуту, что пойдем ко дну. Здесь страшный шторм, который, по всей вероятности, еще продолжится. Рядом с нами стоял корабль контр-адмирала Бьюмонта «Мэри». Это судно погибло с адмиралом и 300 моряками. Со всеми людьми погиб корабль «Нортумберленд». Со «Стирлинг Касла» спаслось всего 69 человек. Почти со всей командой погиб и «Ресторейшн». Те немногие, кому удалось спастись, попали на наш корабль. Шторм имел ужасную силу, ветер так ревел, что заглушал выстрелы из пушек, которыми несчастные пытались привлечь к себе внимание. Наш корабль сорвало с якорей и пронесло в 60—80 ярдах от мелей. Если бы наш запасной якорь сдал, то мы бы все утонули. Я благодарю Всевышнего, что по Его милости мы спаслись. На мелях мы насчитали около сорока торговых кораблей — покалеченных и полузатопленных. Мы с ужасом смотрели, как их моряки карабкались на мачты, взывая о помощи. Но их всех смыло волной, и они погибли. Все это я видел своими собственными глазами и никогда не забуду».

Известно, что Дефо, получив это письмо, отправился к месту разыгравшейся драмы и позже написал об этом урагане очерк.

Однажды здесь едва не лишился своего корабля Горацио Нельсон — будущий победитель Трафальгара, ставший посмертно национальным героем Великобритании. В 1788 году двадцатидвухлетний лейтенант командовал 28-пушечным фрегатом «Албемарл». Осенью того же года после крейсирования у берегов Дании его корабль отдал якорь на рейде Даунс. Нельсон на гичке съехал на берег для вручения рапорта начальству. Неожиданно налетел шторм, и все стоявшие на рейде корабли стало тащить с якорей. Беспокоясь за судьбу своего фрегата, Нельсон примчался на берег и стал искать лодочника, который доставил бы его на корабль. Но при таком сильном шторме даже опытные гребцы не соглашались спустить на воду свои вельботы. Никакие уговоры не помогали. Все решили деньги. Нельсон уплатил 15 золотых гиней (одна гиней равняется 1 фунту плюс 1 шиллинг) своих личных денег. По тому времени это составляло два годовых заработка лодочника. Когда молодой лейтенант с великим риском был доставлен на свой корабль, то увидел, что послед-

ний уже лишился бушприта и фок-мачты. Чтобы фрегат не сорвало с якоря, Нельсон приказал срубить бизань-мачту. Этим он спас свой корабль.

ЖЕРТВЫ «ПЕСЧАНОГО ХАМЕЛЕОНА»

На протяжении многих веков Гудвинские отмели оставались неосвещенными или, как выражаются моряки, без навигационного ограждения, то есть не были ограждены ни буями, ни маяками. Большинство морских карт XVI—XVIII веков были весьма сомнительны. Да и вообще, как эти мели можно было точно нанести на карту, если они беспрестанно меняли свою форму!

Неправильная карта, шторм, туман или течения загоняли парусные суда в ловушку, и они погибали. Убытки были огромны. Английские купцы не раз обращались к короне с просьбой поставить в районе смертоносных песков маяк. Отдельные изобретатели предлагали на рассмотрение Адмиралтейству проекты по укрощению «пожирателя». Так, некто Гоуэн Смит разработал план осушения зыбучих песков, превращение их в «зеленый остров с деревьями и пастбищами». За все это он просил у лордов Адмиралтейства тысячу фунтов стерлингов, доказывая, что если с проходящих судов брать маячные сборы, то затраты окупятся в течение года. Но проект Смита так и остался на бумаге.

Британское адмиралтейство расщедрилось лишь в 1795 году, поставив на мысе Сауд-Форленд маяк. Вернее, это был не маяк, а деревянная вышка, на площадке которой по ночам жгли костер. Однако пользы от этого сооружения было немного: огонь приблизительно указывал место мелей, и те, кто не был знаком с их координатами или имел неточную карту, все равно подвергались опасности оказаться в объятиях Гудвина. «Песчаный хамелеон» продолжал дурачить моряков.

В 1802 году на мелях оказался заблудившийся в тумане большой трехмачтовый корабль «Фрегейда» Голландской ост-индской компании. Он исчез в песках на третий день вместе с 454 находившимися на его борту пассажирами и моряками.

Трехсот моряков недосчиталось Британское адмирал-

тейство в 1805 году, когда в песках Гудвина завяз военный транспорт «Аврора». Эта утрата вызвала в Англии негодование. Возмущенные лондонцы потребовали у парламента укротить «великого пожирателя», и в том же году Адмиралтейство вынуждено было поставить на отмелях плавучий маяк. Он ограждал Гудвинские пески с севера и получил название «Норт Гудвин». С трех сторон мели оставались неогражденными, и число кораблекрушений почти не уменьшилось. Адмирал Корхейн выдвинул идею поставить мощный маяк в центре Гудвина, но попытка возвести на зыбком грунте каменный фундамент маяка окончилась провалом: Гудвин поглотил две баржи с гранитными глыбами и железными сваями... Английским гидротехникам ничего не оставалось делать, как поставить еще один плавучий маяк — «Вест Гудвин».

Но все равно «великий пожиратель» продолжал неистовствовать. Наиболее тяжелыми утратами были крушения в 1814 году английского линейного корабля «Куйн» и бельгийского почтово-пассажирского пакетбота. Тогда ненасытный Гудвин засосал в свое чрево вместе с этими судами всех находившихся на них людей.

Укрощение Гудвинских песков шло почему-то удивительно медленно. Третий плавучий маяк «Саут Гудвин» поставили спустя почти четверть века после второго — в 1832 году, а четвертый — «Ист Гудвин» — только через сорок два года после третьего маяка. За это время Англию не раз потрясали сообщения о разыгравшихся на Гудвинских мелях трагедиях. Наиболее ужасной была катастрофа английского королевского парохода «Виолетта». Это судно, имея на борту несколько сотен пассажиров, буквально скрылось в зыбучих песках на глазах подошедших на помощь спасателей...

В Лондоне, в штаб-квартире страховщиков «Ллойда» на Лайм-стрит я просматривал старинные, в тяжелых сафьяновых переплетах книги, где зарегистрированы погибшие суда. В этих хрониках человеческих трагедий часто встречались даты, когда «пожиратель кораблей» поглощал несколько судов. Англичане показывали мне одинаковые названия кораблей, которые нашли погибель на Гудвинских песках, но в разное время. В книге погибших судов за 1909 год числится парусно-винтовой пароход «Махратта». Он наскочил на пески и погиб, следуя из Индии в Лондон. В записях за 1939 год имеется второй, уже более крупный пароход «Махрат-

та». Он завяз в Гудвинских песках в 200 метрах от своего несчастливого тезки, на пути из Лондона в Индию...

ДРАМА «СОРРЕНТО»

Если для мореплавателей мели Гудвина являлись длинным проклятием, то обитатели юго-восточного побережья Англии видели в них «Божью благодать». Несчастье одних составляло основную статью дохода других, превращая их дефицит платежного баланса в активное сальдо. Жители этих берегов верили, что сам Бог ни посылал им груз севших на мель судов.

В отличие от обитателей коварных островов Силли, что на юго-западе Англии, разжигавших в штормовые ночи на скалах ложные огни и заманивавших в ловушку купцов, жители Дила просто ждали, когда Господь пошлет им очередной корабль.

После того как Британское адмиралтейство особым приказом пресекло грабеж попавших на Гудвины судов, жителям Дила пришлось поневоле заняться более благородным промыслом — стаскивать с мелей корабли и спасать их груз. Конечно, они делали это не за спасибо. Зная хорошо местные течения и изучив все капризы и повадки «великого пожирателя», они становились мастерами этого редкого промысла.

В 1860-х годах Британское адмиралтейство приписало к спасательным станциям Рамсгейта и Уолмера несколько паровых буксиров, которым вменялось в обязанность вырывать у «пожирателя» жертвы. Такое мероприятие вызвало у спасателей Дила недовольство. Еще бы! Мощные буксиры, оборудованные паровыми лебедками и кранами, лишили их верного куска хлеба! Между капитанами буксиров и частными спасателями началась непримиримая вражда, что нередко приводило к печальному исходу.

17 декабря 1872 года у восточной оконечности Гудвина сел на мель новенький английский пароход «Сорренто». Сел он не намертво, а слегка, носом. Как только это заметили наблюдатели со спасательной станции в Рамсгейте, на помощь был послан буксир. Не успели развести на нем пары, как из Дила на лошади примчался гонец. Он вручил капитану грозное предупреждение

от местной артели спасателей «убраться восвояси подобра-поздорову». Но командир буксира, подняв пары, направил свой корабль к месту происшествия.

Когда буксир подошел к «Сорренто», у борта парохода уже сустились две шлюпки частных спасателей из Дила, которые завозили якоря, канаты которых шли на барабан парового шпиля «Сорренто».

На попавшем в беду пароходе с радостью приняли буксирный трос с прибывшего спасателя. Вспенивая воду, закрутились гребные колеса буксира. Казалось, еще несколько минут работы на полных оборотах машины — и «Сорренто» сойдет с мели. Но в это время одна из шлюпок Дила, бросив завозимый якорь, устремилась к буксиру. Взмах топора, удар — и натянутый, как исполтинская струна, трос с визгом вспенил воду. Из шлюпки капитану грозили расправой, в воздухе слышались страшные угрозы. Короче — паровой спасатель убрался... Попытка стащить «Сорренто» с помощью якорей и шпиля так ни к чему и не привела. Вечером налетел шторм. Артельщики бросились на своих шлюпках к берегу, оставив обреченный пароход на произвол судьбы. Но участь большинства судов, оказавшихся в объятиях зыбучих песков Гудвина, известна. Погиб и «Сорренто» с людьми и ценным грузом.

ЛОВУШКА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Ранним утром декабря 1946 года американский военноморской транспорт «Норт-Истерн Виктори», совершив трансаатлантический переход, приблизился к устью Темзы. Судно находилось в проливе Галл-Стрим и почти миновало северо-западную оконечность Гудвинских песков, как неожиданно раздался скрежет металла. Команда парохода почувствовала сильный толчок. Корабль остановился: он сидел на мели... Произошло то, что нередко случалось со многими судами в этих опасных водах — «Норт-Истерн Виктори» сбился с курса и оказался на песках Гудвина.

Прошли всего каких-нибудь двадцать минут, как огромный корпус тяжело загруженного транспорта разломился на две части. Команде парохода ничего не оставалось делать, как перебраться на подошедшие из Рамсгейта спасательные вельботы.

На следующий день, когда ветер унес туман, прибыли водолазы. Они должны были обследовать состояние двух половин корпуса и найти способ спасения ценного груза. Оказалось, что пароход наскочил на затонувший корпус подводной лодки. Он подмывал ее под днище до половины своего корпуса. Носовая часть парохода повисла в воде. Раскачиваемый крупной зыбью, корпус судна не выдержал. Что за лодка и как она здесь оказалась — было загадкой. Ее предстояло решить водолазам. Все выяснилось, когда они проникли в рубку субмарины и произвели осмотр ее внутренних помещений. Через несколько часов история этой субмарины стала достоянием английских газетчиков. Вот их версия, которую позже подтвердили военные историки ФРГ.

Это была «U-48» — средняя подводная лодка кайзеровского военно-морского флота. 21 ноября 1917 года она под командованием капитан-лейтенанта Эделинга вышла на боевое задание с базы германского флота в Бременсхафене. Германия начала «неограниченную подводную войну» — торговые суда противника топила без предупреждения.

Эделинг получил задание «выйти на охоту» в западную часть Ла-Манша. На второй день плавания командир «U-48» из-за плохой погоды принял решение отстояться на перископной глубине на рейде Даунс, то есть к западу от мелей Гудвина. Но произошло непредвиденное: вышел из строя гирокомпас, и лодка, маневрируя по магнитному компасу, потеряла ориентировку и попала в английские противолодочные сети. Выбираясь из них, Эделинг посадил лодку на Гудвинские пески. Немецкие подводники откачали шестьдесят тонн топлива, почти всю пресную воду и выпустили весь запас торпед. Но все было напрасно — попытка облегчить подводный корабль и освободиться из плена зыбучих песков не увенчалась успехом. Во время отлива корпус «U-48» обнажился над водой. Этого не могли не заметить английские военные корабли. Прибывший на рейд Даунс британский миноносец начал расстреливать лодку из орудий. Эделинг приказал команде покинуть корабль и взорвал пост управления. Из 43 человек экипажа «U-48» англичане взяли в плен одного офицера и 21 матроса. Судьба остальных неизвестна.

Вскоре Гудвинские пески скрыли лодку. О ней забыли и, возможно, никогда бы не вспомнили, если бы не история с «Норт-Истерн Виктори».

Еще во время первой мировой войны командиры немецких субмарин, промышляя в Ла-Манше, нередко брали на борт пленных английских лоцманов и штурманов, которые хорошо знали местные условия плавания. Но тем не менее в империалистическую войну на Гудвинских песках немцы потеряли десяток лодок.

Две немецкие субмарины нашли свой бесславный конец на Гудвинах во время второй мировой войны. Единственная лодка Германии, которая сама смогла выбраться из плена «пожирателя кораблей», — это «U-94».

ГОДОВОЕ МЕНЮ ГУДВИНА — 12 ПАРОХОДОВ

Окончилась вторая мировая война. В Ла-Манше огрели последние залпы орудий, взрывы мин и торпед. Снова зажглись огни плавучих маяков Гудвина и его десяти буев, оборудованных мощными туманными ревунами и подводными колоколами. Казалось, что в мирное время миролюбиво проявит себя и «пожиратель кораблей». Но тщетны остались надежды тех, кто на это рассчитывал. Аппетит «Песчаного хамелеона» после войны разыгрался не на шутку. За один лишь 1946 год он проглотил дюжину судов. Причем не каких-нибудь рыбацких суденышек, а новых океанских пароходов водоизмещением более десяти тысяч тонн каждый.

Первой жертвой Гудвина в 1946 году стал американский военный транспорт «Ларэй Виктори». Он направлялся с грузом пшеницы из Балтиморы в Бремен. В Английском канале судно оказалось застигнутым густым туманом и продолжало свой курс по счислению, то есть руководствуясь гирокомпасом, лагом и картой. Как очутился пароход близ мелей, должно быть известно капитану. Факт тот, что «Ларэй Виктори» сел на мель чуть ли не в самой середине песков и через несколько часов переломился пополам. Экипажу парохода удалось спастись.

Более драматичной была вторая катастрофа того злополучного года — в пасть «пожирателя» попал пароход «Гелена Моджеска» с грузом, который оценивался в три миллиона долларов. 12 сентября 1946 года он прочно выскочил на пески у южной оконечности отмели. В течение четырех дней восемь мощных спасательных буксиров стаскивали его с мели. Но вырвать десятиты-

счетовое судно они не смогли, так как, вероятно, время было упущено и течение сделало свое дело. «Гелена Моджеска» переломилась пополам на пятый день, и ее груз спасти уже стало невыносимо. 17 сентября того года английские газеты сообщили, что капитан «Гелены Моджески» застрелился в номере гостиницы в Диле.

Нет необходимости перечислять оставшиеся десять судов, погибших на Гудвинских песках. Заметим лишь, что из этой дюжины десять переломились пополам.

Почему случилось, что Гудвин проглотил двенадцать современных транспортов? Отчасти в этом было повинно Британское адмиралтейство и капитаны торгового флота США (из 12 погибших судов 6 были американскими).

Оказалось, что еще во время войны Адмиралтейство обязало капитанов всех английских торговых судов и судов союзников, направлявшихся со стороны Атлантики в Северное море, заходить на рейд Даунс. Здесь, на рейде, капитанам судов под личную расписку вручались пакеты с секретными инструкциями для прохождения минных полей Северного моря. Этот порядок, известный под названием «Правила получения маршрутной информации для плавания в водах Северо-Восточной Европы», действовал и в 1946 году. Таким образом, все суда, проходящие Ла-Манш с запада, вынуждены были почти вплотную подходить к «пожирателю кораблей», хотя их курс и был проложен вдалеке от этого морского кладбища. Правило это отменили после того, как были уничтожены минные заграждения Северного моря.

Часть вины в имевших место кораблекрушениях на Гудвинских песках можно смело отнести на счет капитанов погибших судов. Они, ведя свои корабли с Атлантики, стремились не упустить время прилива и сразу же войти в лондонские доки. Поэтому они прокладывали курс проходом Галл-Стрим, что на два часа сокращало время прибытия в устье Темзы по сравнению с более безопасным курсом вокруг восточной оконечности Гудвинов. При этом они не брали лоцмана и шли на свой риск этим опасным путем ночью и во время тумана.

Старый английский лоцман, который проводил наш теплоход проходом Галл-Стрим в устье Темзы, рассказывал, что ни один из капитанов шести американских судов, погибших здесь в 1946 году, не имел на борту

лоцмана. «Создается впечатление, что американцы отказывались от наших услуг, как будто лоцманский сбор оплачивался не из судовой казны, а из капитанского кармана, — не без иронии заметил англичанин. — Могу себе представить, как они об этом сожалели на суде, когда пришлось держать ответ за гибель судна и груза».

ПРОГЛОЧЕННЫЙ МАЯК

Страшная катастрофа произошла ночью 27 ноября 1954 года.

В то памятное утро центральные английские газеты вышли под такими заголовками: «Великий пожиратель» не унимается!», «Новая драма на Гудвинских песках», «Песчаный хамелеон» начал жрать самого себя!», «Зыбучие пески Гудвина съели свой маяк!», «Саут Гудвин» в ненасытном чреве «великого пожирателя!» и тому подобное.

В ночь с 26 на 27 ноября в Английском канале свирепствовал сильный шторм. Десятки судов терпели бедствие, в эфире то и дело слышались призывы о помощи SOS и Mayday. В Ирландском море разломился пополам либерийский танкер «Уорлд Конкорд» водоизмещением свыше 35 тысяч тонн. Потом чья-то радиостанция передала, что погас огонь маяка «Саут Гудвин». Попытка радистов спасательной станции Рамсгейта выйти на связь с маяком ни к чему не привела. И только тогда сигнальщики мыса Саут-Форленд сквозь штормовую пелену брызг заметили, что плавучий маяк исчез со своего штатного места.

С рассветом, когда шторм стал стихать, в воздух поднялся вертолет. Облетая Гудвинские пески, его пилот увидел «Саут Гудвин» в северной части отмели опрокинутым на правый борт и наполовину затопленным водой. Гигантские волны, смешанные с песком, свободно перекатывались через погибший корабль. На борту плавучего маяка пилот заметил человека, отчаянно размахивавшего рукой, взывавшего о помощи. Через пятнадцать минут над растерзанным маяком повис другой вертолет и выбросил проволочный трап. Человека спасли.

Морским специалистам казалось невероятным, что катастрофа произошла с плавучим маяком — сооружением,

специально рассчитанным на ураганной силы ветер и самый сильный шторм. Ведь два его огромных грибовидных якоря могли удержать на месте не то что тридцатиметровый маяк, а настоящий линкор. Все произошло так быстро, что команда «Саут Гудвина» даже не успела передать по радио сигнал бедствия.

Авария якорного устройства? Внезапная потеря устойчивости? Злой умысел? — эти вопросы мучили специалистов. Но они так и не получили ответа. Единственный очевидец трагедии — Рональд Мартон — не смог помочь им. Он не был членом экипажа «Южного Гудвина». Он был орнитологом. Его командировали на маяк для наблюдения за перелетом птиц...



Страховой зал «Ллойда»
в старом здании.

Колокол «Лютина»
подвешен под часами
между колоннами

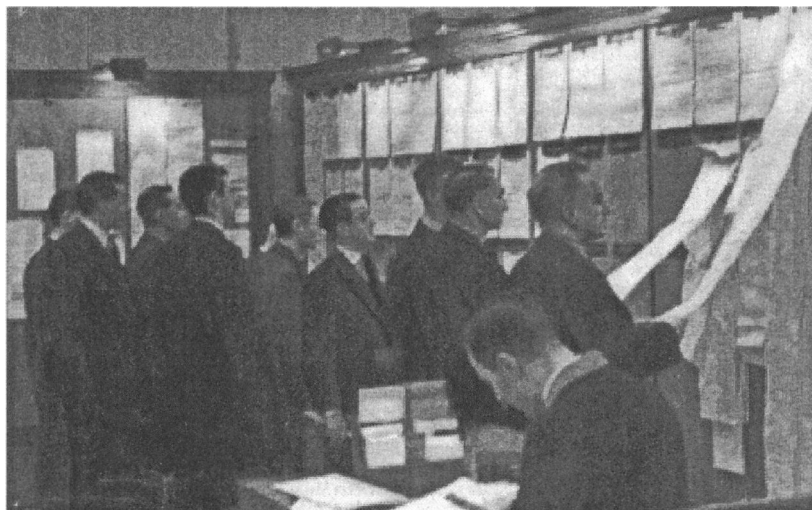


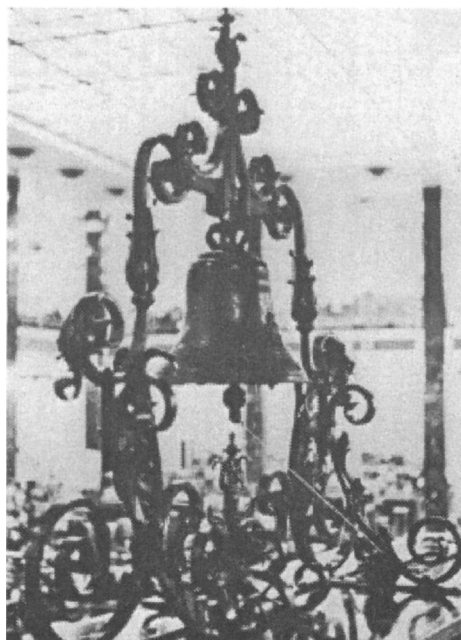
Страховой зал «Ллойда» на
Лайм-стрит. Колокол виден
справа после третьей
колонны



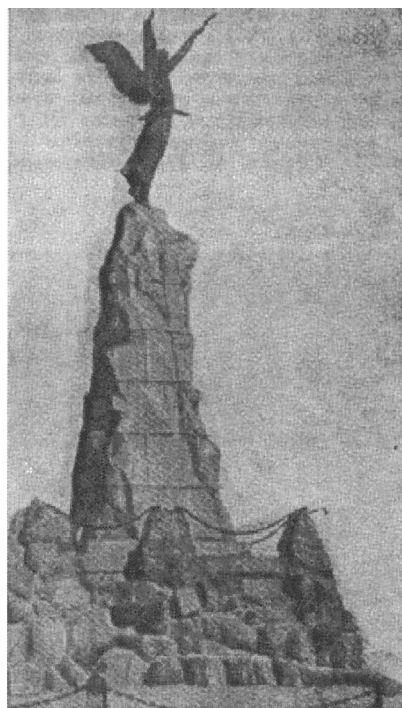
Комната Нельсона

Утром у доски жертв...

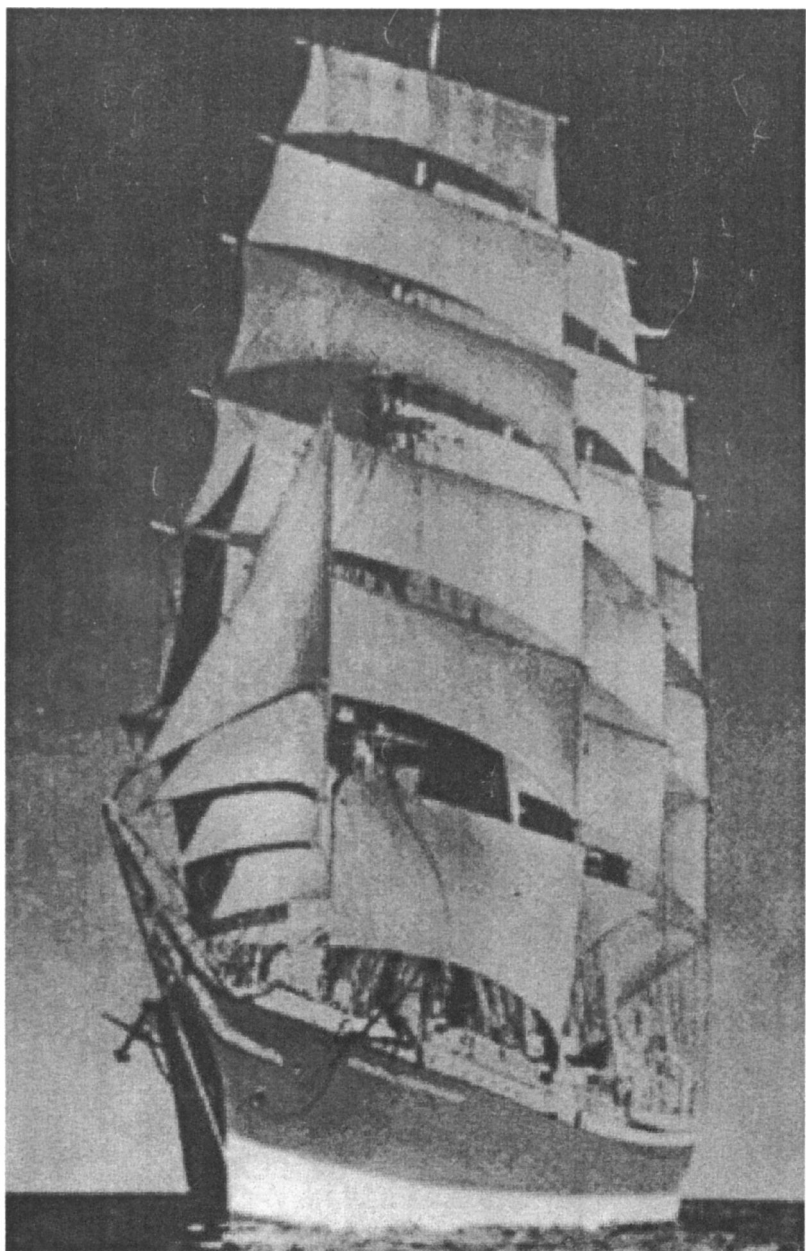




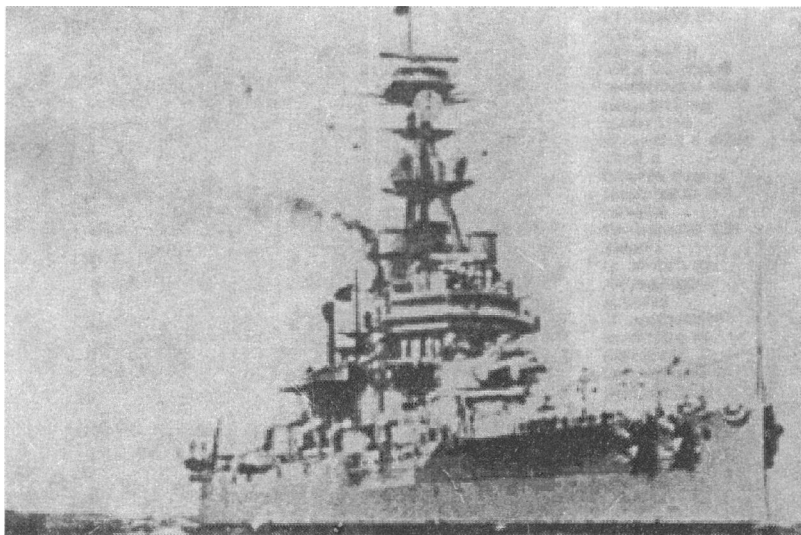
Колокол «Лютина»



Памятник броненосцу «Русалка»
в Таллине

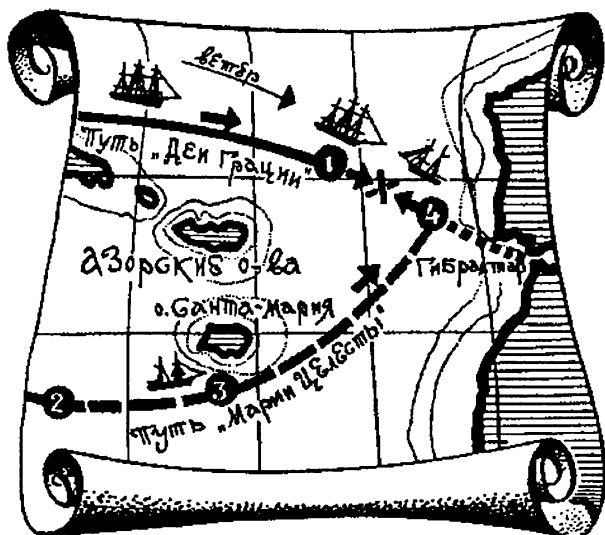


Исчезнувший германский барк «Адмирал Карпфангер»

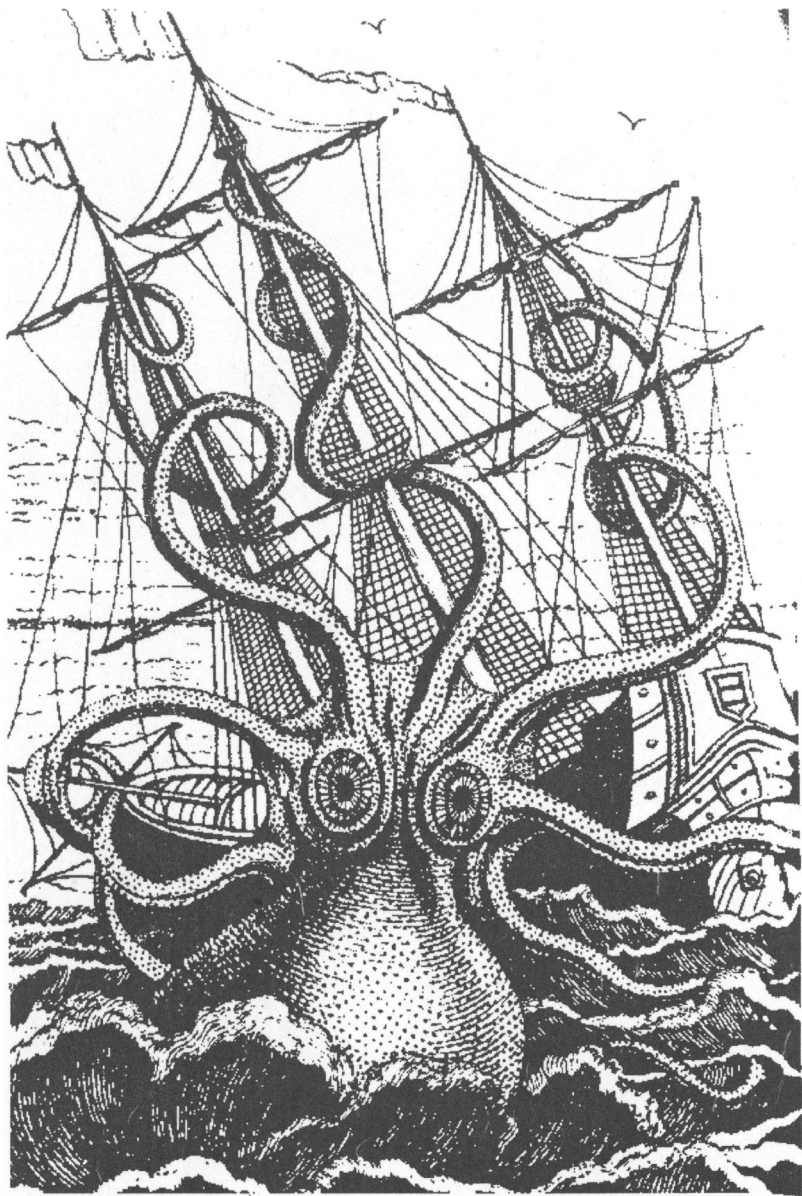


Линкор «Сан-Паоло»

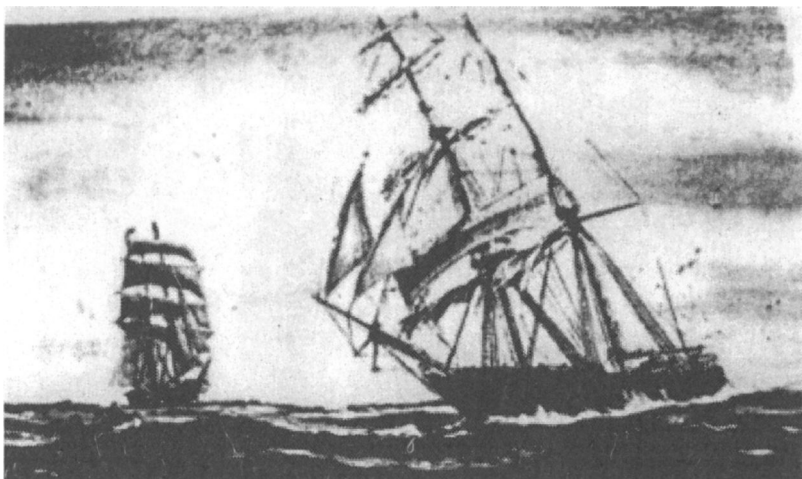
Проклятая бригантина



Пути «Деи Грация» и «Марии Целесты»

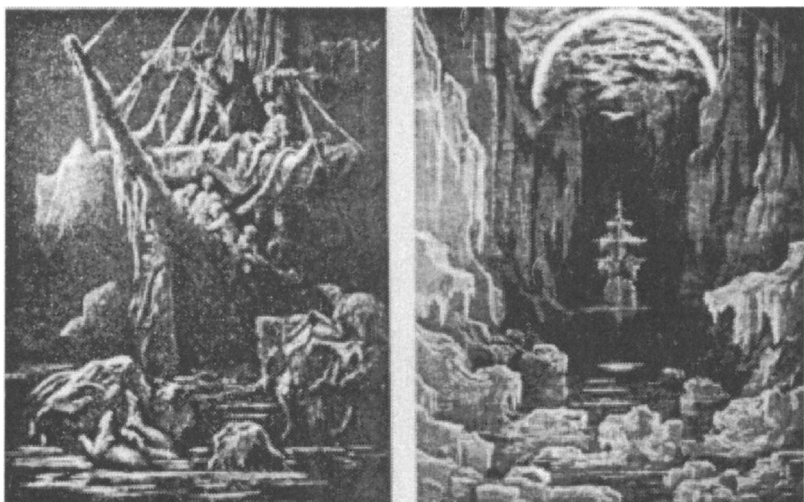


...И такое люди думали о судьбе «Марии Целесты»



Английский бриг «Деи Грация» встречает в океане брига-
тину «Мария Целеста», покинутую экипажем. Рисунок
Е. Войшвилло

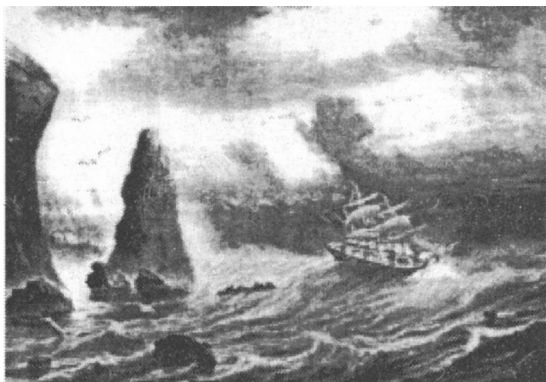
Тайна «Летучего голландца»



Таким представлял себе «Летучего голландца» знаменитый
Густав Доре

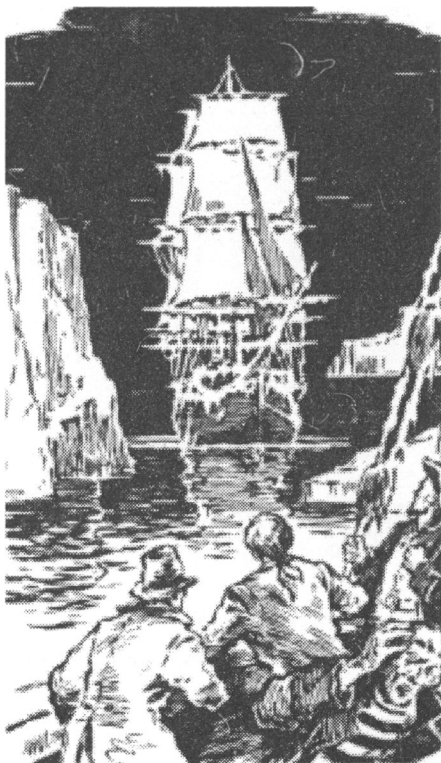


Таким казался
«Летучий голландец»
морякам прошлого...

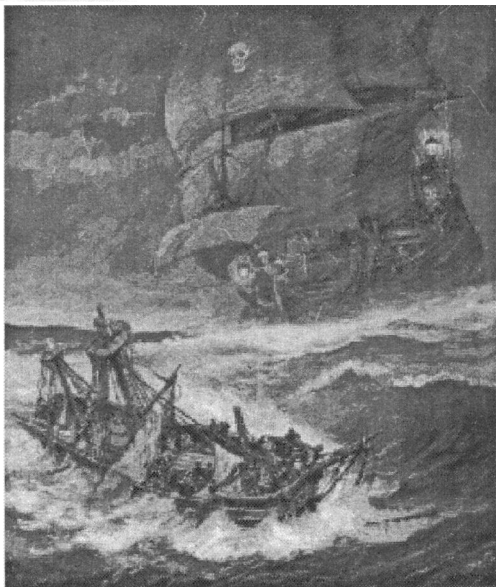


Иногда «Летучий голландец»
парил над морем...

Страшная находка «Гренландии»



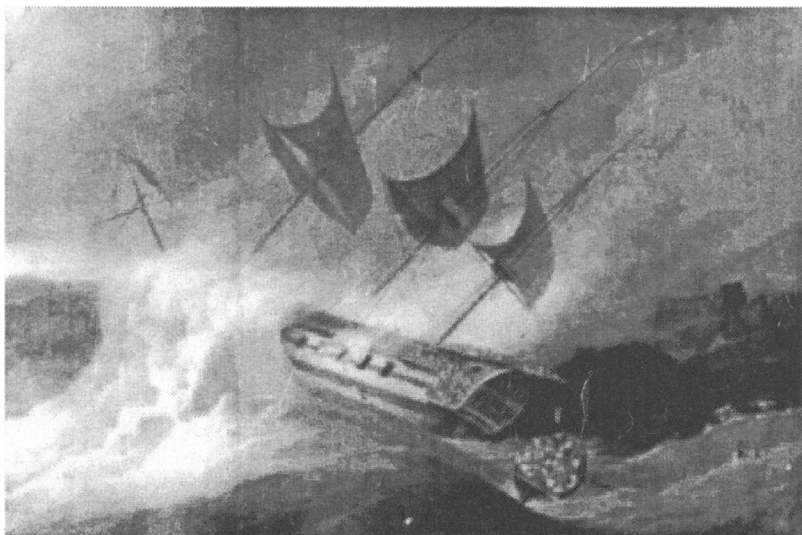
«Летучий голландец» —
зловещий корабль-
призрак. Рисунок
Е. Войшвилло

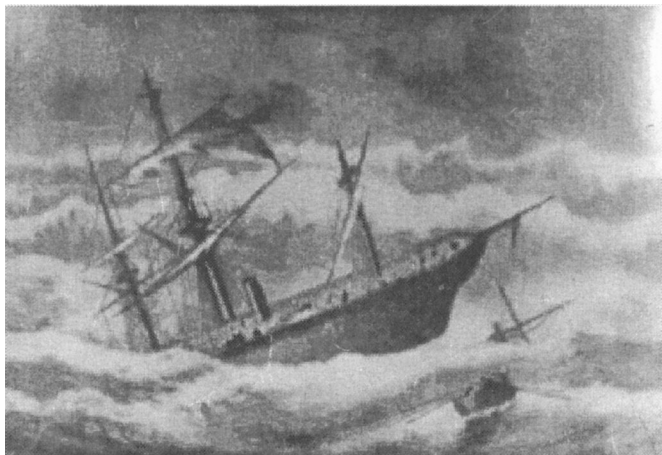




«А что внутри?» — думает краб...

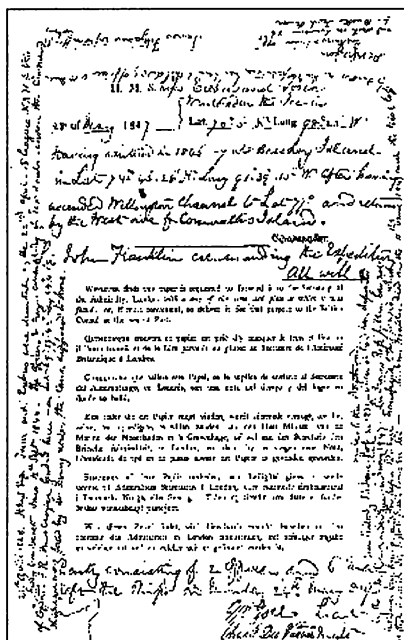
Английский парусный корабль «Кент», с борта которого майор Мак-Грегор бросил свое письмо в бутылке



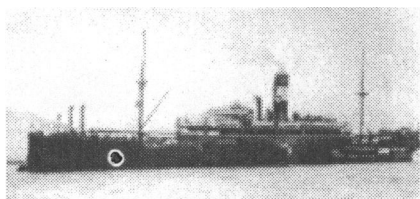


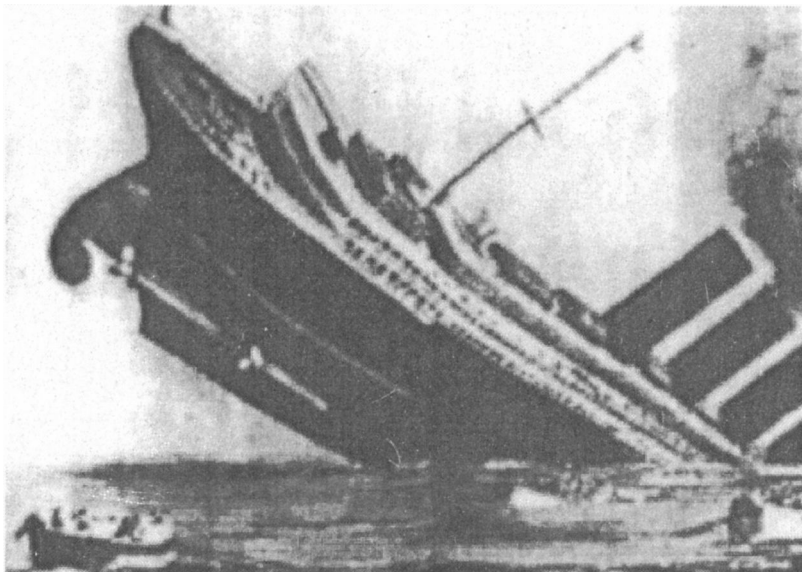
Видимо, так погиб «Лондон».
Рисунок по рассказам очевидцев

Это единственный документ о смерти выдающегося английско-го полярного исследователя Джона Франклина, найденный в бутылке



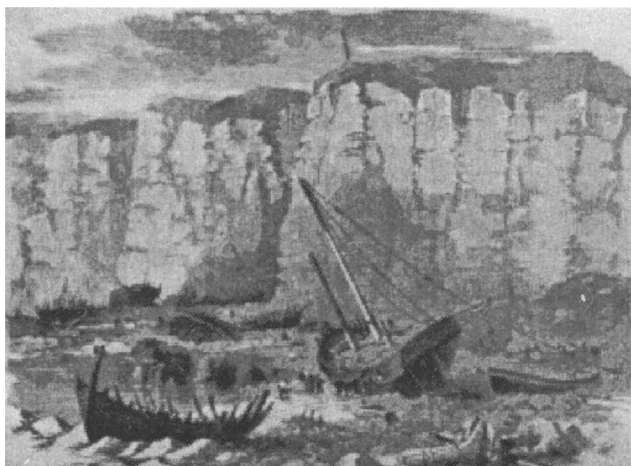
В 1909 г. новый англий-ский пассажирский лайнер «Уарата», совершая плавание из Австралии в Англию, исчез со всеми находившимися на нем людьми у берегов Южной Африки



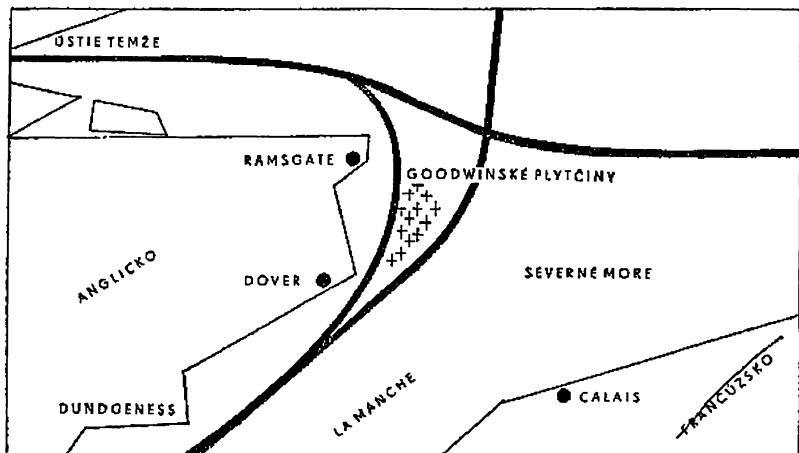


Собрав сотни показаний спасшихся, художник Томас
Джексон так представил конец «Лузитании»

Кладбища погибших кораблей



Кладбище кораблей у Белых Утесов Дувра.
Гравюра середины XIX в.



Зыбучие пески графа Гудвина. На схеме указан маршрут в обход — на континент (северо-восточный берег). Основной маршрут — на Лондон (устье Темзы)

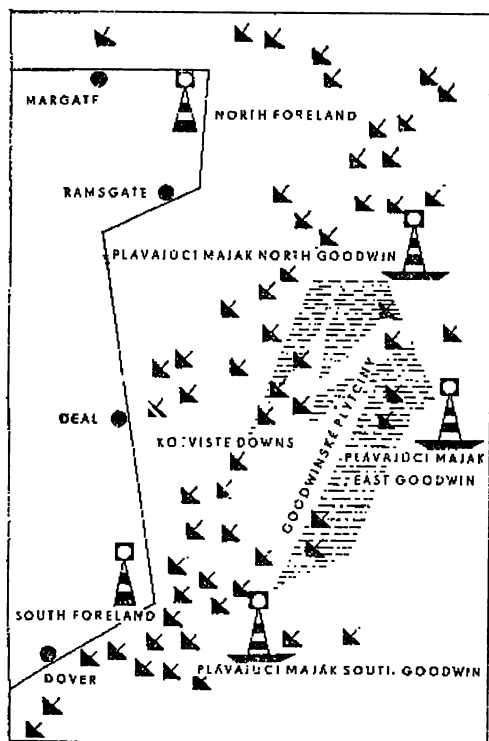
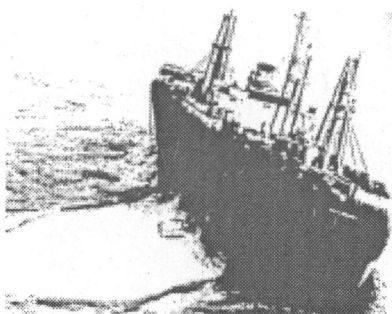
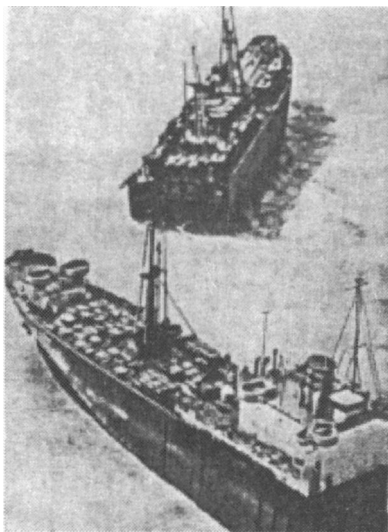


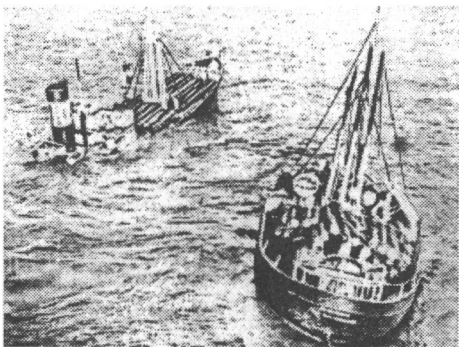
Схема отмелей Гудвина



Судьба парохода «Гелена
Моджеска»...



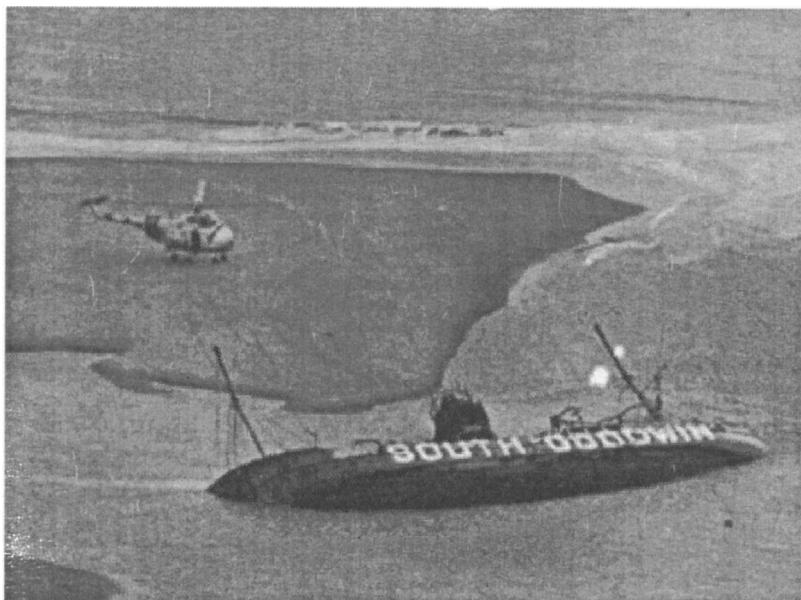
Две половины парохода
«Гелена Моджеска»



Гибель французского
теплохода «Агена», после
того как он сел на мель
Гудвина в 1952 г.



Так пропадают
пароходы...



«Проглоченный маяк»

Гибель плавучего маяка «Саут Гудвин»



ТАЙНЫ МЫСА ГАТТЕРАС

ДЮНЫ ВЕРДЖИНИИ ДЭЙР

Посмотрите внимательно на береговую линию восточного побережья США, и вы увидите, что от мыса Генри до мыса Фир берег защищен от океана узкой косой. Восточный выступ ее — это и есть мыс Гаттерас. Его координаты: 35 градусов 14 минут северной широты и 75 градусов 31 минута западной долготы. Коса, представляющая собой длинную цепь низменных песчаных островов, на американских морских картах называется Внешние отмели, а жители штата Северная Каролина, побережье которой она защищает со стороны Атлантики, именуют ее не иначе как дюны Верджинии Дэйр. Ширина этой косы в разных местах колеблется от ста метров до двух миль. Атлантика расчленила ее на несколько островов, из которых наиболее крупные: Гаттерас, Боди, Окракок и Портсмут.

Внешние отмели беспрестанно меняют свою форму, становясь в разных местах то уже, то шире. Случается, что океан неожиданно промывает в косе новые проливы, замывая песком старые. Постоянными проливами между островами Внешних отмелей являются Орегон-Инлет, Гаттерас-Инлет, Окракок-Инлет и Бофорт-Инлет.

На первый взгляд может показаться, что американцам здорово повезло: значительная часть восточного побережья с удобными заливами Албемарл-Саунд, Керри-так-Саунд и Пемлико-Саунд надежно защищена от свирепых волн Атлантики спасительной косой протяженностью в несколько сот миль. На самом деле это далеко не так: дюны Верджинии Дэйр с мысами Гаттерас, Лукаут и Фир представляют собой одно из самых гиблых мест на земном шаре. Бесчисленные мели, частые штормы, зыбь, туманы, течения и так называемые «южная мгла» и «парение Гольфстрима» делают плавание близ этих берегов трудным и опасным.

От мыса Гаттерас на 12 миль в сторону океана, почти до границы континентального шельфа, выступают обширные мели. На три мили к юго-востоку от мыса простирается отмель Гаттерас с глубинами менее пяти метров. За ней в сторону открытого океана в том же направлении идет мель Даймонд, состоящая из двух частей — Интер-Даймонд с глубинами два метра и Аутер-Даймонд с наименьшей глубиной два метра.

Мимо мыса Гаттерас на север проходит постоянное течение Гольфстрим. Его средняя скорость здесь около 70 миль в сутки. На мелях Даймонд он сталкивается с Североатлантическим течением, и если наступает шторм, волны в этом месте, сталкиваясь друг с другом, на три десятка метров вздымают в воздух брызги и морскую пену, смешанную с песком и ракушками. Такое явление наблюдается только здесь.

Между западной границей Гольфстрима и дюнами Верджинии Дэйр действуют приливо-отливные течения, имеющие скорость до 0,5 узла. У входов в проливы между островами приливные течения в основном идут с моря к берегу, а скорость этих течений возрастает до трех-четырех узлов, а во время сильных западных ветров в малую воду — до пяти узлов.

В лоции района мыса Гаттерас особо подчеркивается, что при плавании в тумане здесь надлежит соблюдать большую осторожность, так как трудность учета Гольфстрима и течения вблизи отмелей, имеющих большую скорость, может вызвать значительную ошибку в счислении. Поэтому при подходе к мысу Гаттерас, когда у судоводителя нет уверенности в точном местонахождении судна, ему рекомендуется стать на якорь на глубинах не менее 50 метров.

Не меньшую опасность для плавания представляет собой район мыса Лукаут. Этот мыс, находящийся на 34 градусе 35 минуте северной широты и 36 градусе 32 минуте западной долготы, внешне похож на Гаттерас — такая же длинная песчаная коса, окаймленная отмелью. К югу от него на восемь миль простирается отмель Кейп-Лукаут с группой опасных банок с глубинами от 0,5 до 6 метров. При волнении над ними образуются буруны. Название можно перевести на русский язык как «Мыс Берегись», оно как бы напоминает судоводителям об опасности, которая здесь подстерегает.

Предупреждение мореплавателям выражено и в названии самого южного мыса Фир (что переводится как

«Страх»). Этот мыс находится примерно в четырех милях от прохода Корнкейк-Инлет и представляет собой узкую низменную песчаную оконечность заболоченного острова Смит, который ограничивает с восточной стороны вход в реку Кейп-Фир. От мыса на 18 миль в юго-восточном направлении простирается узкая отмель с глубинами менее 10 метров, на которой лежит группа банок с глубинами от 0,3 до 6 метров. Мористая кромка отмели носит название Фрайинг-Пан («Кипящая сковорода»: так сильна здесь во время шторма толчея волн и бурунов).

Опасна для мореплавателей банка Плат и отмели Уимбе и Ройял-Шоалз.

Район дюн Верджинии Дэйр знаменит своими изменчивыми ветрами. В период с ноября по апрель, как правило, они переходят в штормы. Их начало невозможно предсказать заранее. Нередко среди бела дня ровный юго-западный бриз неожиданно переходит в северный или в северо-западный ветер ураганной силы. Он поднимает с дюн песок, который закрывает солнце. Начинает посвистывать осока. Холодный ветер клонит к песку прибрежные дубки, акации и карликовые сосны. Ветер вздымает тонны песка, ракушки и даже гальку. Все это летит по воздуху, выбивая в окнах стекла, засыпая сады и огороды. В это время на дюны начинается атаку неугомонная Атлантика...

Ураганы — явление здесь обычное, особенно зимой. Американские гидрологи определили, что даже во время восьмibalльного шторма высота волны близ Гаттераса в среднем составляет около 13 метров. Насколько сложны в этом районе гидрометеорологические условия плавания, свидетельствует следующий пример.

7 октября 1954 года в ста милях к северо-востоку от мыса Гаттерас с грузом руды затонул американский теплоход «Мормаккайт» вместимостью 6 тысяч регистровых тонн. Метеорологи определили, что в момент гибели судна ветер дул от северо-северо-востока со скоростью 18 метров в секунду. Скорость течения на северо-восток составляла около 2 узлов, скорость ветра относительно воды — 19—20 метров в секунду. В океане шла зыбь от тропического циклона, находившегося в 1300 милях к юго-востоку; высота ее составляла 3,4 метра, период — около 13 секунд. В это же время от другого тропического циклона с юга распространялась зыбь высотой 1—1,5 метра. Одна из них и накренила

«Мормаккайт» так, что руда в его трюмах сместилась на один борт, и судно, потеряв остойчивость, опрокинулось.

О силе здешних штормов можно судить хотя бы по тому, что плавучий маяк «Даймонд-Шоалз» — современное цельносварное судно с мощным якорным устройством, ограждающий мель с востока и стоящий в 13 миль мористее от восточной кромки отмели, — несколько раз срывало с мертвых якорей и... перебрасывало через дюны Верджинии Дэйр в залив Памлико.

Один из самых сильных в истории Гаттераса штормов отмечен в сентябре 1944 года: скорость ветра достигала 110 миль в час. В журнале гидрометеостанции мыса Гаттерас появилась лаконичная, но убедительная запись: «Каких-либо данных записать не можем — все приборы унесло ветром».

У этих берегов почти нет надежных якорных стоянок. Гаванями, более-менее пригодными для стоянки судов, являются бухта Лукаут Байт, проход Бофорт-Инлет и устье реки Кейп-Фир.

Когда на мыс Гаттерас приходит лето и непогода стихает, моряки и рыбаки все равно не испытывают облегчения, потому что здесь начинает господствовать десятиметровая зыбь. Обычно она идет против устойчивого северо-западного ветра, с Гольфстримом.

Не меньше, чем причудливость течений, штормы и зыбь, беспокоит моряков у этих берегов «южная мгла». Это особое состояние атмосферы, которое выражается в том, что даже в хорошую погоду и при ясном небе горизонт закрывается мглой, значительно ухудшающей видимость огней. Это еще мало изученное явление наблюдается перед северо-восточными ветрами и после южных штормовых ветров. Имеются сведения, что во время «южной мглы» усиливается снос судов в сторону берега...

Южная граница дюн Верджинии Дэйр граничит с Бермудским треугольником — районом Атлантики, который до сих пор является загадкой для метеорологов и гидрографов.

У мысов Фир и Гаттерас шторм, как и зыбь, начинаются совершенно внезапно, и поэтому не случайно, что этот район вполне заслуженно моряки называют «Южным кладбищем Атлантики».

«ЮЖНОЕ КЛАДБИЩЕ АТЛАНТИКИ»

Первым с этим гиблым местом познакомились испанские конкистадоры, устремившиеся после плавания Колумба к берегам Нового Света на поиски легендарной страны золота Эльдорадо. Идя на юг вдоль восточного берега Северной Америки, испанцы узнали о существовании мощного течения. Они избегали встречи с ним, предпочитая сначала маршрут вдоль западного берега Африки до широты Канарских островов, потом пересекали океан с попутным потоком экваториального течения и выходили прямо к берегам Вест-Индии. Гольфстрим испанцы использовали на обратном пути, следуя в его потоке от берегов Флориды.

Первой землей континента Северной Америки, которую они видели, являлся мыс Гаттерас. Отсюда же их корабли, возвращаясь домой, сворачивали на восток, выходя на просторы Атлантики. Почти два века все сведения о Гольфстриме испанцы держали в секрете как профессиональную тайну мореплавателей.

Далеко не всем кораблям конкистадоров удалось благополучно достичь обетованных берегов родной Кастилии! Не сразу они постигли премудрость мощного Гольфстрима и изменчивых ветров, не сразу нанесли на свои «портуланы» коварную песчаную косу и прилегающие к ней отмели. На протяжении более чем четырех столетий здесь гибли корабли...

По сведениям американских историков, канувшая в Лету армада насчитывала более 3 тысяч судов, причем точно установлены названия, места и даты кораблекрушений 2200 из них. В ненасытных дюнах песчаной косы одинаково быстро исчезали и изящные каравеллы португальцев, и тяжелые галеоны испанцев, и мощные корабли Вест-индской компании, и стальные океанские пароходы нашего времени.

Район северо-восточного побережья Америки от мыса Гентри до мыса Фир является самым большим морским кладбищем на земной шаре. В его мрачном реестре можно встретить корабли с одним и тем же названием, однотипные корабли и корабли разного класса и назначения — от броненосца до тральщика, корабли под флагами всех морских держав мира...

Время от времени постоянно перемещающиеся пески дюн Верджинии Дэйр обнажают свои жертвы — и на

свет появляются остовы погибших здесь столетия назад английских нефов, французских полякр, американских клиперов и шхун, немецких четырехмачтовых барков. Здесь повсюду из песка торчат мачты и реи парусников, виднеются ржавые, проеденные насквозь солью борта и трубы пароходов, эсминцев и подводных лодок последней мировой войны.

Остается рассказать подробнее о наиболее тяжелых кораблекрушениях, которые свидетельствуют о неукротимом нраве этого «пожирателя кораблей».

1750 год, 18 августа. Ураган разметал испанскую эскадру «золотого флота» под командованием дона Хуана Мануэля де Бониллы. Все семнадцать галеонов с ценным грузом были выброшены на дюны. Из 2500 моряков спастись удалось семидесяти трем.

1837 год. На отмелях мыса Лукаут гибнет со своей командой американский барк «Мехико», а в прибрежных дюнах острова Окракок, у подножия башни маяка, исчезает английский парусно-колесный пароход «Хоум», направлявшийся из Нью-Йорка в Чарлстон. Число жертв катастрофы превышает 100 человек.

1850 год, 24 июля. На мели Даймонд во время шторма находят свое последнее пристанище бриги «Маргет», «Океан», «Беллэ», «Мэри Эллен» и шхуна «Рейсер». Большая часть их экипажей гибнет.

1862 год, 30 декабря. Во время шторма в двух милях от мыса Гаттерас тонет ведомый на буксире «Монитор» — корабль, ставший прототипом последующих броненосцев. Тот самый «Монитор», который во время гражданской войны в Северных Американских Штатах вышел победителем из дуэли с «Мэримаком» — броненосной батареей конфедератов. Шторм погубил победителя на Хемптонском рейде. Буксиру удалось спасти менее половины команды.

1871 год, 27 января. В тумане близ Чикамакомико английский пароход «Кенсингтон» сталкивается с американским трехмачтовым барком «Темплар». Оба судна идут ко дну, унося с собой более 150 человек.

1877 год, 24 ноября. Во время шторма близ мыса Гаттерас тонет американский паровой фрегат «Герон». Число жертв превышает 100 человек.

1878 год, 31 января. Во время шторма у северной части Внешних отмелей американский пароход «Метрополис» выносит на прибрежные дюны. В неравной борьбе погибают 85 человек. Спасти удастся лишь троим.

1889 год, 23—24 октября. Во время сильного шторма в цепкие объятия дюн Верджинии Дэйр попадает сразу шесть американских шхун. Лишь немногим, самым сильным, пловцам удастся выбраться на сушу.

1890 год, 1 октября. Английский грузовой пароход «Гленрат», следуя с лесом из Южной Америки в Антверпен, близ мыса Лукаут на всем ходу ударяется о затонувшее здесь ранее судно и идет ко дну. Часть экипажа гибнет.

1899 год, 16—18 августа. Над Гаттерасом проносится ураган страшной разрушительной силы. Застигнутые близ дюн Верджинии Дэйр суда пытаются уйти в открытое море, но тщетно. В зыбучих песках Внешних отмелей находят свою могилу шесть больших шхун и баркентина «Присцилла». Множество человеческих жертв.

1919 год, 30 июля. Английский грузовой пароход «Клан-Гордон», направляясь с грузом нефти в бочках из Нью-Йорка в Дайрен, во время шторма опрокидывается вверх килем в 140 милях к юго-востоку от мыса Гаттерас.

1924 год, 12 марта. Шторм у Гаттераса застает врасплох американский грузовой пароход «Сантьяго». Волны срывают брезент и лючины второго трюма. Пароход, набрав воды, идет ко дну, унося с собой 25 человек экипажа. Десятерым удается спастись в шлюпке.

1936 год, 26 декабря. Греческий грузовой пароход «Маунт Дирфис», следуя с грузом хромовой руды, оказывается у мыса Фир на мели Фрайинг-Пан. Спустя полтора часа зыбь переламывает корпус судна пополам. Часть экипажа гибнет.

1951 год, 5 октября. Американский грузовой теплоход «Саутерн Айлз» с грузом железной руды из-за сильного волнения переламывается на две части в 250 милях к юго-западу от мыса Гаттерас. Лишь семерым морякам удается спастись на шлюпке.

Нет необходимости продолжать эту мрачную хронику. Добавим, что один из самых сильных штормов за последнюю четверть века пронесся над Гаттерасом в 1952 году. Он произвел массу разрушений на берегу и вынес на косу Внешних отмелей три грузовых теплохода — американский «Саутерн» и панамские «Миджет» и «Омар Бабун».

«Кладбищенский реестр» Гаттераса значительно пополнился во время двух последних мировых войн за счет торговых судов, потопленных кайзеровскими и фашист-

скими подводными лодками. Летом 1918 года немецкие субмарины отправили в этом районе на дно десять судов: четыре грузовых парохода, танкер, барк, шхуну и плавучий маяк «Даймонд-Шоалз». Танкер «Мирло» подорвался на германской мине.

Когда началась вторая мировая война, власти военно-морского флота США не удосужились принять хотя бы самые элементарные меры по охране этого важного для морских коммуникаций района. За этот просчет им самим и особенно союзникам пришлось заплатить дорогую цену.

С самого начала 1942 года волчьи стаи нацистских подводных лодок начали охоту за военными транспортами американцев и союзников близ мысов Гаттерас, Лукаут и Фир. Свою добычу лодки подстерегали ночью, а днем лежали на грунте на перископной глубине близ Внешних отмелей. Фашисты чувствовали себя здесь не хуже, чем американцы на курортах Флориды: экипажи немецких лодок загорали на песке, купались и даже устраивали спортивные соревнования на дюнах... За первые пять месяцев 1942 года немцы отправили на морское дно почти полсотни крупных транспортов.

Командование военно-морского флота США спохватилось лишь тогда, когда одна из немецких лодок среди бела дня всплыла на поверхность и из пушки расстреляла плавучий маяк «Даймонд-Шоалз».

Жителей побережья штата Северная Каролина охватил ужас. Американская пресса вопила о «терроре немецких субмарин», предсказывая высадку немецкого десанта на восточный берег Штатов...

В мае 1942 года служба береговой охраны США заминировала подходы к Внешним отмелям со стороны океана, поставив 2635 мин. На борьбу с субмаринами американцы бросили сотню охотников за подводными лодками и установили патрулирование прибрежных вод гидросамолетами. Тем не менее итог подводной войны у ворот «Южного кладбища Атлантики» говорит не в пользу американцев. С января 1942 года до окончания войны германские субмарины сумели потопить 31 танкер, 42 транспорта, два пассажирских судна, не считая мелких судов. В этот список, к сожалению, попал и советский грузовой пароход «Ашхабад» (капитан А. П. Яскевич), торпедированный 29 апреля 1942 года близ мыса Лукаут. К счастью, его команда была полностью спасена.

Специалисты американской противолодочной обороны

не смогли сквитаться. Они потопили всего лишь три немецкие лодки: 14 апреля 1942 года у мыса Нэгз — «U-85», 9 мая 1942 года у мыса Лукаут — «U-352» и 7 июня 1942 года у мыса Гаттерас — «U-701».

АДМИРАЛ КОЛЛИНЗ СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ

Моряки, которым часто приходится проходить мимо Гаттераса, знают, что, кроме волнения, зыби, туманов и многочисленных отмелей, этот район океана таит еще одну трудность для судовождения. Это «парение Гольфстрима». Наблюдается оно во время шторма. Вода теплых поверхностных струй мощного течения начинает выделять испарения, которые, стелясь по волнам, снижают видимость, как при густом тумане.

В феврале 1958 года злополучное сочетание шторма, породившего очень сильное волнение, снежной бури и «парения Гольфстрима» не только привело к гибели итальянского грузового парохода «Бонитас», но и явилось причиной того, что вовремя подошедшие спасатели не смогли помочь людям.

Итальянский грузовой пароход «Бонитас», валовой вместимостью 5656 регистровых тонн, длиной 120 метров, совершал плавание из бразильского порта Мараканьо в Балтимор с грузом марганцевой руды. 17 февраля на подходах к Гаттерасу судно встретило сильное волнение. В результате чрезмерного перегиба корпуса на волне пароход получил несколько трещин в шпангоутах и обшивке в месте первого и второго трюмов. Судно начало пропускать воду и медленно погружаться носом...

Вот как описывает дальнейшие события очевидец — американский контр-адмирал в отставке Дейл Коллинз:

«В это время теплоход «Президент Эдамс», которым я командовал, следуя из Нью-Йорка в Панаму, был застигнут у Гаттераса тем же штормом. Около двух часов пополудни 18 февраля мы получили от капитана «Бонитаса» Марини следующую просьбу о помощи: «XXX DEI CDU Бонитас. Все суда, находящиеся поблизости, просим немедленно подойти на помощь, течь в трюмах. Запеленгуйте наш радиосигнал, поскольку в наших координатах сомневаемся. Капитан. По определе-

нию наше место широта 34°03' северной, долгота 74°00' западной...»

Определение по карте показало, что «Бонитас» находился в 25 милях к западу от «Эдамса». (Позже выяснилось, что в тот момент наше судно находилось к «Бонитасу» ближе всех других.)

Наш план действий был вполне ясен: идти немедленно на помощь. В 14 часов 10 минут «Эдамс» изменил курс на западный и пошел в сторону полученных координат. Перед этим мы шли на юг девятнадцатиузловым ходом, имея ветер и волнение с правого борта. На новом курсе ветер и волнение оказались почти прямо по носу, и судно, испытывая сильную килевую качку, стало зарываться носом. Волны, не разбиваясь, вкатывались на носовую палубу. Чтобы избежать повреждений, пришлось уменьшить ход до 12 узлов. Пройдя в западном направлении в течение двух часов, мы смогли взять ясный сигнал радиопеленга «Бонитаса». Однако этот радиопеленг показывал, что «Бонитас» находится с противоположной стороны линии нашего курса. Вслед за радиопеленгом последовал сигнал бедствия SOS, в котором давались координаты: «182142 IMT SOS от Бонитаса. Судно тонет больше и больше. Готовы покинуть. Место 34°00' северной, 72°40' западной. Капитан»¹.

Новые координаты согласовывались с данными радиопеленга. Но в этом случае «Бонитас» оказывался примерно в 67 милях к востоку от места, сообщенного им ранее, и приблизительно на 165 миль южнее мыса Гаттерас.

Два часа очень нужного нам времени мы потеряли из-за того, что шли не в ту сторону. Успеем ли мы вообще?

Мы тут же изменили курс и пошли к новому месту, указанному «Бонитасом». На этом восточном курсе ветер и волнение пришлось с кормы. Теперь стало возможным увеличить ход до 20 узлов, хотя высокие попутные волны вызывали сильную бортовую качку и рысканье. В 17 часов мы установили с «Бонитасом» радиосвязь.

Далее происходило следующее.

17.26 — «Президент Эдамс» известил итальянцев, что подойдет к ним примерно через три часа.

¹ Чувствовалось, что итальянец с трудом владеет английским языком. — *Прим. Коллинза.*

17.45 — американский лайнер получил еще одно сообщение: «Президенту Эдамс» от «Бонитаса»: «Торопитесь, торопитесь».

18.13 — Коллинз передал капитану Марини: «Видим на локаторе сигнал, но не знаем, вы ли это, сообщим через 10—15 минут».

После этого между судами состоялся обмен радиogramмами:

«Президент Эдамс» — «Видите ли вы другое судно?»
«Бонитас» — «Нет, нет».

«Президент Эдамс» — «Судно на локаторе — не вы. Дайте радиопеленг».

«Бонитас» — «Пожалуйста, вы видите нас на локаторе?»

«Президент Эдамс» — «Да, думаем, что на локаторе это вы, в 20 милях».

«Бонитас» — «Пожалуйста, торопитесь».

19.53 — «Президент Эдамс» передал в эфир: «Мы видим ваши сигналы. Сейчас мы в 9 милях от вас».

Потом американский лайнер запросил «Бонитас»: намерен ли он спускать шлюпки и сколько человек на борту?

Капитан Марини ответил, что экипаж состоит из 27 человек, что использовать при таком волнении шлюпки очень трудно. Через несколько минут он уточнил, что весь экипаж сядет в шлюпку левого борта, и попросил американцев включить прожектор.

20.28 — «Бонитас» передал: «Наша шлюпка очень трудно идет на воду».

20.45 — итальянский радист отстучал: «Возможно, можете спустить на воду вашу шлюпку, потому что нет возможно, нет возможно, можете вы спустить на...»

Когда было получено это последнее сообщение, «Эдамс» и «Бонитас» находились друг от друга в четырех милях. Теперь, когда «Эдамс» сбавил ход и уже подходил к «Бонитасу», волны, казалось, стали еще больше. Было ясно, что при данных условиях спускать на воду шлюпки очень опасно. Учитывая высокое волнение и темноту ночи, на лайнере подготовили «Бонитасу» запрос, сможет ли он продержаться до рассвета. Но это сообщение осталось неотправленным: ровно в 21.00 стал виден полностью освещенный, но уже покинутый людьми «Бонитас». Он был слева по носу на расстоянии одной мили от «Эдамса».

Неожиданно волнение резко увеличилось, горизон-

тально неслись слепящие заряды снега. Они смешивались с подхваченными ветром испарениями океана и скрывали горизонт.

Чтобы шлюпка «Бонитаса» смогла заметить американское судно, на нем включили палубное освещение и прожекторы. С каждого борта были вывалены шторм-трапы, грузовые сетки и концы. Моряки «Эдамса», пригибаясь от ветра к обледелой палубе, готовы были на баке и на юте принять шлюпку на борт. Скорость уменьшили до минимальной, чтобы сохранить управляемость. Судно неистово раскачивалось на волнах. Палубный груз в виде труб и машинного оборудования начал «играть»: ослабили цепные найтовы. Это движение палубного груза делало трудным и опасным нахождение людей у релингов для подъема шлюпки.

«Эдамс» находился у «Бонитаса» с подветренной стороны. Был виден свет красных ракет, которые подавали из шлюпки, ее несло в сторону от лайнера. И как вообще эта шлюпка могла выстоять в таком страшном волнении. Она то вздымалась на самый гребень волны, то вновь низвергалась в бездну среди двух валов...

Сильное волнение не позволяло увидеть на локаторе «Эдамса» эхо-сигнал от шлюпки: на четырехмильной шкале экрана были только помехи от волн.

Неожиданно сквозь клубившиеся над водой испарения и падавший снег с «Эдамса» заметили шлюпку «Бонитаса». Двадцать семь человек в оранжевых спасательных жилетах неистово гребли... Казалось, что в такой кипящей воде шлюпка вот-вот перевернется. Топливо, смазочное масло и рыбий жир, что лили за борт американцы, — ничего не помогало: ветер ураганной силы и непрерывно срывавшиеся гребни волн разносили масло, не давая покрыть их пленкой.

В этот момент шлюпка находилась от «Эдамса» примерно в 200 футах по правому борту. Невыносимо было смотреть на измученных людей, борющихся за свою жизнь. Многие пассажиры, не стесняясь, плакали, команда приветственным криком вдохновляла тех, кто был в шлюпке. На мгновение показалось, что шлюпка точно подойдет к борту судна. Потом, когда до нее оставалось примерно 100 футов, «Эдамс» из-за огромных волн тяжело накренился на борт и немного отошел от шлюпки в сторону, волны снова отнесли ее от судна, и, несмотря на сверхчеловеческие усилия гребцов,

шлюпка скрылась из виду за завесой крутящегося снега и испарений моря.

В это время доложили, что «Бонитас» продолжает дрейфовать по курсу «Эдамса» и находится на расстоянии менее чем 800 ярдов. Суда неминуемо должны были столкнуться через 10 минут. Машине лайнера дали полный ход вперед, тем самым оставив то место, где в темноте люди боролись за свою жизнь. Позже капитан Марини говорил, что все они считали себя погибшими, так как больше не надеялись увидеть огни спасателей еще раз.

«Эдамс» быстро отходил от тонущего «Бонитаса» и сделал широкий круг вправо. Курс был проложен с таким расчетом, чтобы вернуться на то же место на безопасном расстоянии от «Бонитаса» и попытаться пересечь курс шлюпке, которая еще дрейфовала по ветру. «Эдамс» сильно раскачивало с борта на борт, и управлять им было очень трудно. Примерно через полчаса с судна заметили белую вспышку. Это капитан Марини пускал уже белые ракеты, когда кончились красные.

На «Эдамсе» решили принять шлюпку на борт при любых обстоятельствах. Машине дали полный задний ход, и судно стало приближаться к шлюпке. Идти полным задним ходом во время сильного попутного волнения с точки зрения морской практики, конечно, не является правильным маневром. Но тем не менее экстремальная ситуация оправдывала риск.

Шлюпку ударило о правый борт лайнера примерно в 50 футах от кормы. Сверху на нее полетели разные концы, но прежде чем их успели там закрепить, шлюпку стало относить к корме под винт и руль. Неожиданно «Эдамс» снова сильно накренился под действием огромной волны на правый борт. Волна, ударившаяся о борт, обрушилась на почти полностью залитую водой шлюпку и перевернула ее. На счастье, винт перед этим успели остановить. Теперь под кормой плавало 27 человек. За борт немедленно полетели спасательные круги и концы.

Многие сумели за них ухватиться, но волнение отнесло их от борта. Некоторые пытались удержаться за руль и лопасти винта, когда они появлялись из-под воды. Старпом Шэй, командовавший аварийной партией, начал спускать дежурную шлюпку. При таком волнении это было весьма опасно. Перед тем как коснуться во-

ды, ее днище ударилось о волну, и она едва не переломилась пополам. Уцелев, шлюпка направилась к корме, чтобы подобрать с воды плававших. Однако, кроме двоих, которые сами сумели подняться по концам на корму, и еще одного, запутавшегося в сетке у борта, всех отнесло в сторону от судна.

Джиовани Барбара, кочегара «Бонитаса», нашли висевшим вниз головой на сетке, погружавшейся в воду с каждым перевалом судна на борт при качке. Искать со шлюпки людей среди яростных волн было бесполезным делом. Команда шлюпки поднялась на судно по шторм-трапам и сетям. Шлюпку пришлось бросить, поскольку при таком сильном волнении ее невозможно было подвести под тали.

С кормы вытащили еще двух человек. Первым из них оказался капитан Марини. Ему удалось удержаться за швартовный конец. Вторым — юнга Альфонсо Контесси. Был еще один — высокого роста, плотный человек. Позже узнали, что это был стармех. Его вытянули почти до поручней, и, когда уже протягивали к нему руки, он сильно вздохнул и отпустил конец. Он упал в воду и исчез... Трое спасенных были ужасно измождены и наглотались соленой воды.

Когда шлюпка перевернулась, к месту катастрофы подошел американский военный корабль «Хартли». Всю ночь вместе с «Эдамсом» он вел поиск людей. Позже к ним подключился катер береговой охраны США «Чачала», два военных корабля и несколько торговых судов.

Вскоре после полуночи 18 февраля «Бонитас» исчез с экрана локатора «Эдамса». После того как капитан Марини оставил его, он держался на плаву еще пять часов.

«Эдамс» совместно с военными кораблями продолжал поиски 19 февраля. Волнение не утихало, хотя снегопад и выделение паров с воды прекратились. На волнах плавало множество обломков с «Бонитаса». В 10 часов утра «Эдамс» нашел два трупа в нагрудниках, плававших лицом вниз. Но, имея всего одну рабочую шлюпку, капитан не рискнул спустить ее, чтобы поднять тела на борт. Катер береговой охраны нашел остальные трупы. Примерно в 5 часов вечера 19 февраля радио американского эсминца «Лестер» сообщило, что он спас старпома и машиниста с «Бонитаса». Оба были живы, пробыв в воде 16 часов. Они держались в воде за перевернутую шлюпку. Итак, спасено было 5 человек, погибли 22.

КОЛОНИСТЫ-РАЗБОЙНИКИ, КЛАДЫ И МАЯКИ

Первыми, кому удалось обосноваться на землях за мысом Гаттерас, были англичане. Впервые они высадились на мыс в 1584 году. Это произошло после того, как одному из приближенных английского двора — сэру Уолтеру Рэли — удалось уговорить королеву Елизавету I послать к Гаттерасу экспедицию. В ее состав входило два военных галеона, которыми командовали Филипп Амадас и Артур Барлоу. Обследовав Внешние отмели и посетив заливы Памлико, Албемарл и остров Роанок, англичане через два месяца вернулись в устье Темзы, привезя с собой двух индейцев, картофель и табак.

На следующий год Уолтер Рэли, твердо решив основать на острове Роанок колонию, послал к Гаттерасу своего сводного брата Ричарда Гринвилла, которому поручил командование пятью кораблями. В августе 1585 года экспедиция высадилась на острове Роанок близ южного входа в залив Албемарл. Здесь поселилось 108 человек, в основном промотавшиеся дворяне и искатели приключений, мечтавшие обрести в Новом Свете богатство и славу. В истории освоения Северной Америки это была первая английская колония.

Экспедиция Ричарда Гринвилла снаряжена была из рук вон плохо: у колонистов не оказалось даже достаточного запаса продовольствия. К весне следующего года голод довел англичан до крайности, и еще неизвестно, чем бы закончилась эта авантюра, если бы не английский «королевский пират» Фрэнсис Дрейк. Его флотилия после очередного грабительского набега на испанские колонии в Южной Америке в 1586 году случайно зашла в залив Албемарл для ремонта кораблей. Оставшихся в живых колонистов Дрейк великодушно взял на свои корабли и доставил к берегам туманного Альбиона.

Буквально на следующий день после ухода из залива Албемарл кораблей Дрейка к острову Роанок прибыли суда Гринвилла с припасами, посланные Уолтером Рэли. Не застав ни одной живой души, Гринвилл, чтобы сохранить за своим братом владение, оставил в ней пятнадцать человек. Они были убиты индейцами.

В начале 1587 года Рэли повторил попытку основать колонию близ мыса Гаттерас. В июле в залив Ал-

бемарл на трех английских кораблях прибыло полторы сотни колонистов. Свой новый лагерь англичане назвали Верджинией. Здесь 18 августа 1587 года жена одного из переселенцев Элеонора Дэйр родила дочь. Ребенку дали имя в честь основной колонии — Верджиния. Это был первый отпрыск выходцев из Европы, родившийся в Новом Свете. Отсюда и название Внешних отмелей — дюны Верджинии Дэйр.

Прошло несколько месяцев, запасы провизии опять подошли к концу, и губернатор колонии Джон Уайт — дед Верджинии Дэйр — отправился на корабле в Англию за помощью.

Сражение англичан в Ла-Манше с «Непобедимой армадой» задержало его возвращение на остров Роанок до августа 1590 года. Когда Джон Уайт наконец прибыл в залив Албемарл, поселок колонистов был пуст.

Известно, что перед тем, как покинуть остров, Уайт договорился с колонистами, если они по каким-либо причинам вынуждены будут уйти с Роанока и перебраться в другое место, то на одном дереве вырежут название своего нового места жительства, а если вынуждены будут оставить остров из-за притеснения со стороны индейцев, то дополнительно на дереве они вырежут крест.

Уайт нашел на указанном дереве вырезанное ножом слово «Кроатан». Он полагал, что это не что иное, как название нового места поселения колонистов. Но где был расположен этот «Кроатан», Джон Уайт не знал, и, несмотря на длительные поиски, следов людей найти не удалось. С тех пор слово «Кроатан» и судьба исчезнувшей колонии остаются загадкой. Это одна из тайн Гаттераса, которую тщетно пытается разрешить уже не одно поколение европейских и американских историков.

Окончательно обосноваться на острове Роанок англичане смогли только в 1663 году, спустя 56 лет после основания Джеймстауна — первой постоянной колонии Великобритании в Новом Свете.

На острове Роанок англичане разводили скот, рыбачили, занимались сельским хозяйством, вываривали из выброшенных на отмели китов ворвань. Но главным промыслом колонистов на Гаттерасе стал грабеж потерпевших крушение кораблей. Они кормились их запасами, из их обломков строили себе жилье, согревались добытым из корабельных трюмов ромом и набивали

сундуки ценностями, взятыми с затонувших в песках кораблей. Колония Роанок с каждым годом процветала. Число жителей быстро увеличивалось: ведь потерпевшие кораблекрушение вынуждены были оставаться в этих краях и начинать новую жизнь. Американцы говорят, что большинство семейств жителей штата Северная Каролина ведут свой род от потомков потерпевших на Гаттерасе кораблекрушение. До сих пор там можно встретить дом, амбары и заборы из тика, красного дерева, ореха и даже палисандра.

Грабеж кораблей стал традиционным промыслом жителей мыса Гаттерас. Особой алчностью в этом занятии отличались обитатели острова Окракок.

До 1678 года на этих далеких берегах не существовало каких-либо законов о выброшенном на берег имуществе. Оно просто становилось достоянием того, кто сумел его захватить. Так было, пока губернатор Северной Каролины не учредил особую должность «смотрителя за морским имуществом», в обязанность которого вменялось «находить, регистрировать и хранить все выброшенные на берег корабли, амбру и прочие дары моря». Но что мог сделать этот чиновник со своей немногочисленной службой, если при кораблекрушении жители превращались в алчную толпу грабителей и мародеров? Английская корона иной раз вынуждена была посылать к Гаттерасу эскадры вооруженных кораблей для охраны ценных грузов севших на мель испанских галеонов «золотого и серебряного флотов». Многие колонисты, сколотив немалое состояние на грабеже обреченных кораблей, подались в Англию, и весть о легкой наживе, доступной у коварного Гаттераса, облетела мир. На дюны Верджинии Дэйр, как на «землю обетованную», со всех концов Нового и Старого Света стали стекаться гонимые и отверженные: беглые матросы с кораблей ее величества, преступники, жертвы религиозных гонений.

А число кораблекрушений с каждым годом росло. Прямыми виновниками этого были сами же колонисты. Во времена Рэли и Уайта Внешние отмели были густо покрыты лесами дуба, сосны и кедра, которые не позволяли песчаным дюнам беспрепятственно кочевать вдоль внешней кромки косы. Но колонисты вырубали значительную часть этих лесов, а нередко возникавшие по вине людей пожары и стада домашних свиней погубили оставшуюся часть старых деревьев и молодняк.

К концу XVII века деревья на Гаттерасе можно было пересчитать по пальцам. Так зыбучие пески оказались полновластными хозяевами Внешних отмелей.

В начале XVIII века, а может быть, и раньше эти места приглянулись пиратам, и район мыса Гаттерас, с его удобными протоками и лагунами, скрытыми от океана песчаными дюнами, стал вотчиной таких пиратских королей, как Эдвард Тич, известный под кличкой Черная Борода, Калико Джек, настоящее имя которого было Джон Ракхам, Стэда Бонэ и женщины-пиратки Энн Бонн — той самой, которая одно время была любовницей Калико Джека. Предание гласит, что, когда этот некоронованный король Карибского моря попал в сети, расставленные английским флотом, и был отправлен в Порт-Ройяле на виселицу, она, прощаясь с ним у эшафота, сказала: «Если бы ты сражался, как мужчина, то сейчас бы не болтался на виселице, как собака».

На острове Роанок Эдвард Тич ремонтировал свои корабли, устраивал дикие оргии и зарывал клады. Делал он это весьма оригинальным образом: вернувшись с моря на остров, Тич уходил с одним из не полюбившихся ему матросов в глубь острова. Вожак пиратов нес две переметных сумы с драгоценными камнями (камни были его слабостью), а матрос тащил более тяжелый мешок с золотом и лопату. Черная Борода выбирал подходящее место и приказывал матросу копать яму. Матрос начинал рыть, а вожак, устроившись поудобнее, раскуривал трубку. Когда матрос, закончив работу, вылезал из ямы, Тич стрелял ему в затылок из пистолета. Бросив в яму драгоценную ношу, Черная Борода сталкивал туда же и труп матроса. Закопав яму, пират замечал место клада и возвращался на корабль. Если его шайка осторожно спрашивала, куда делся его спутник, вожак неизменно отвечал: «Завяз в болоте».

Смерть настигла Тича в ноябре 1718 года близ мыса Гаттерас. Бриг Черной Бороды оказался запертым в заливе Памлико английским королевским шлюпом. Во время жестокой abordажной схватки Тич вышел на поединок с командиром карательной экспедиции Джорджем Мейнардом. Пирату не повезло: его пистолет дал осечку, а сабля сломалась. Лейтенант Мейнард одолел Тича и в устрашение другим пиратам повесил его голову под бушпритом своего шлюпа как носовую фигуру.

После Эдварда Тича у Гаттераса частенько пировали и другие «рыцари черепа и костей».

И в наше время пиратские клады Гаттераса как магнитом притягивают к себе кладоискателей и охотников за сокровищами. Они приезжают в Северную Каролину испытать счастье — порыться в песке. И некоторые действительно среди обломков погребенных в дюнах кораблей находят золотые и серебряные монеты трехсотлетней давности. Хотя сейчас потомки потерпевших кораблекрушение уже не владеют искусством управлять вельботом на прибое и им уже не доводится слышать удары молотка на аукционе по продаже выброшенного морем имущества, здесь трудно встретить дом, в котором не хранились бы реликвии былых кораблекрушений.

Тем, кому не довелось найти в песке золотые монеты, остается довольствоваться морскими раковинами. Но больше всего наживаются содержатели пансионатов, кемпингов и мотелей в Верджиния-Бич, Китт-Хаук, Эйвоне и Коралайна-Бич.

Почти каждое лето на дюнах Верджинии Дэйр разбивают лагерь: экспедиции подводных археологов и охотников за затонувшими ценностями: они здесь ищут останки флагманского корабля экспедиции Ричарда Гринвилля, который сел на мель и исчез в песках в проливе Окракок в июне 1585 года, когда колонисты пытались первый раз высадиться на остров Роанок.

До сих пор ведутся поиски галеонов испанской эскадры, которой командовал дон Хуан Мануэль де Бонилла. Как уже говорилось, в 1750 году эту эскадру разметал ураган и многие корабли нашли свою могилу на Внешних отмелях. Испанские хроники свидетельствуют, что особенно много сокровищ было погружено на галеон «Нуэстра де Солидад», затонувший близ пролива Топсель. Много лет экспедиции ищут след испанского галеона, которым командовал Лукас Васкес де Айллон. Известно, что этот корабль сокровищ затонул близ мыса Фир.

Не дали пока результатов и поиски замытого песком американского парусно-колесного парохода «Сентрал Америка». В сентябре 1857 года это судно, направляясь из Гаваны в Нью-Йорк, было застигнуто штормом близ Гаттераса. Оно затонуло на двадцатиметровой глубине, унеся на морское дно 423 пассажира и около трех тонн золота...

Говоря о жертвах Гаттераса, следует заметить, что здесь, вероятно, погибло бы значительно меньше судов, если бы американцы своевременно оградили эти гиблые отмели маяками и навигационными знаками. Указ о постройке маяка на острове Окракок, чтобы он указывал кораблям безопасный путь через пролив, носящий то же название, издал американский конгресс лишь в 1794 году. В 1823 году его заменили вторым, более совершенным по конструкции маяком. Третий по счету маяк построили в 1870 году непосредственно на мысе Гаттерас. До сих пор он считается самым высоким из всех американских маяков (в его маячной башне 268 ступеней). Огонь установлен на высоте 208 футов от уровня моря и виден за 23 морских мили.

Оградить Внешние отмели, прилегающие непосредственно к мысу Гаттерас с востока, плавучим маяком оказалось нелегкой задачей: первый плавучий маяк «Мыс Гаттерас» погиб во время шторма в августе 1827 года. Такая же участь 31 декабря 1862 года постигла и плавучий маяк «Фрайинг-пан-Шоалз», ограждавший мели, носящие это название.

В 1966 году плавучий маяк «Даймонд-Шоалз» заменили «Техасской башней» — платформой с вышкой, установленной на стальных сваях, вбитых в морское дно на 55 метров. Этот маяк, дальность видимости которого 20 морских миль, обслуживают четыре смотрителя. Когда начинается сезон штормов, они переводят аппаратуру маяка на автоматический режим работы и съезжают на берег.

Уже более ста лет на дюнах Верджинии Дэйр действует спасательная служба. Ее станции оснащены современным оборудованием, включая радиолокаторы и вертолеты. Сотни людей, попавших в беду у опасных берегов, обязаны своим спасением этим станциям.

В наши дни район Гаттераса — одна из романтических достопримечательностей США. Некоторых прельщают клады и реликвии былых кораблекрушений, другие пытаются найти следы первой на территории США колонии и разгадать тайну слова «Кроатан». Тысячи американцев каждый год приезжают на мыс Гаттерас, чтобы посетить Археологический музей Рэли и Дом-музей братьев Райт. Именно здесь, на Внешних отмелях, близ местечка Китти-Хаук, с холма Килл Дэвилл 17 декабря 1903 года человек впервые поднялся в воздух. И хотя полет Орвилла Райта длился всего 12 секунд, это место считается

колыбелью воздухоплавания. Уильбур и Орвилл Райт не случайно избрали дюны Внешних отмелей для эксперимента, который они готовили с 1900 года. Сильный встречный ветер, дующий с океана, обеспечил им успех. В память об этом событии здесь воздвигли обелиск, который за много миль виден с моря.

ОСТРОВ ПРИЗРАКОВ

СОБОЛЬ, САБЛЯ ИЛИ ПЕСОК?

Остров Сейбл... Вечно окутанный туманами, овеванный морскими легендами. Долгие годы я собирал о нем даже самые незначительные сведения, которые удалось встретить, рылся в древних лоциях, картах, старинных книгах по истории географических открытий, мореплаванию и путешествиям. И хотя побывать на этом острове я не смог, но увидеть его, хотя и мельком, мне все же довелось.

...Произошло это случайно. Летом 1966 года мне пришлось лететь из Мурманска на Кубу. Наш самолет, минув южное побережье Гренландии, должен был пролететь над Сейблом, перед тем как изменить курс на юг и выйти на трассу, идущую вдоль восточного побережья Канады и США — до Гаваны. Я попросил летчиков показать мне этот остров. Командир лайнера Ту-114 — сорокалетний ветеран воздушного флота, любезный и симпатичный человек — пригласил меня к себе в кабину, когда мы приближались к Сейблу. Стоял ясный солнечный день, и, на мое счастье, под самолетом не было облаков.

Сквозь широкие квадратные иллюминаторы кабины с высоты восьми тысяч метров я увидел в застывшей синеве океана остров — узкую песчаную косу, напоминающую турецкий ятаган. Вдоль ее южного берега отчетливо виднелась широкая белая полоса прибоя. В правой части острова блеснуло на солнце продолговатое озеро, металлические крыши пяти-шести строений и десяток алюминиевых домиков, похожих на ангары. В бинокль можно было различить радиомачту, два маяка ажурной конструкции и стоявший на земле вертолет.

Через пять минут Сейбл остался позади, и под крылом самолета по-прежнему виднелись лишь причудливо игравшие на солнце блики волн Северной Атлантики. Так состоялось мое очное знакомство с «островом тысячи погибших кораблей».

Сейбл без ошибки можно назвать самым удивительным, самым таинственным и самым коварным островом из всех, когда-либо нанесенных на карту. На протяжении почти пяти столетий вселял он страх и ужас в сердца мореплавателей и наконец снискал столь мрачную славу, что его стали называть «островом кораблекрушений», «пожирателем кораблей», «смертоносной саблей», «островом тысячи погибших кораблей» и «островом призраков».

До сих пор неизвестно, кто открыл этот кусок суши, проклятый не одним поколением мореходов. Норвежцы утверждают, что первыми наткнулись на него викинги, еще до Колумба ходившие океаном в Северную Америку. Французы считают, что первооткрывателями Сейбла были рыбаки Нормандии и Бретани, которые в самом начале XVI века уже промышляли треску и палтус на Ньюфаундлендских отмелях. Наконец, англичане, которые после французов присовокупили остров к своим некогда обширным владениям, заявляют, что его открыли их китобои, осевшие на берегах Новой Шотландии и Ньюфаундленда. Некоторые британские географы при этом ссылаются на само название острова: слово «sable» в английском языке означает «соболь». Но соболи на этом острове никогда не водились, зато изображение острова на карте напоминает прыгающего соболя. Некоторые лингвисты-этимологи склонны видеть в названии острова своего рода историческую ошибку. Они полагают, что когда-то остров на английских картах писался «sabre» и какой-то картограф по ошибке букву «г» заменил буквой «l». В качестве аналогичного примера исторического курьеза они приводят слово «зенит» («zenit»), которое когда-то в древности, при том же значении, писалось как «zemit». Говорят, что переписчик древней латинской книги по невнимательности, не разобрав буквы «m», превратил ее в «pi». Если это действительно так, то название «sabre», означающее «сабля», как нельзя лучше подходит к этому, действительно похожему на ятаган, острову. Второе значение слова «sable» (с поэтическим оттенком) — это «черный», «мрачный», «печальный», «страшный». Может быть, английские географы прошлого, называя остров, и имели в виду эти эпитеты? Тогда это вполне объяснимо и логично.

Большинство современных географов и историков сходится во мнении, что Сейбл открыл французский путешественник Лери, совершивший в 1508 году плавание из

Европы на «Землю бретонцев» — полуостров, который позже англичане нарекли Акадией и еще позже — Новой Шотландией. Возможно, что сторонники этой версии правы. Мореплаватель Лери дал новому острову французское название «sable», точно передающее характер острова. Ведь по-французски слово «sable» означает песок!

Но кто знает, может быть, еще до путешествия Лери первооткрывателями коварного острова случайно оказались португальские или испанские конкистадоры, познавшие здесь горечь кораблекрушения... Во всяком случае, на древних картах Педро Райнеля — известного португальского географа начала XVI века — остров Сейбл именуется Санта-Круз — Святой Крест.

«СЕВЕРНОЕ КЛАДБИЩЕ АТЛАНТИКИ»

Пожалуй, самое удивительное то, что Сейбл все время движется. Это кочующий остров, беспрестанно меняющий свои размеры, конфигурацию и координаты. На картах XVI столетия, изданных во Франции, Англии и Италии, длина его варьируется от 150 до 200 миль, а уже в 1633 году голландский географ Иоханн Ласт, описывая Сейбл в своем атласе, сообщает: «...остров имеет в окружности около сорока миль, море здесь бурно и мелководно, гаваней нет, остров получил дурную славу как место постоянных кораблекрушений».

Сейбл расположен в 110 милях к юго-востоку от Галифакса, близ материковой отмели, как раз в том месте, где теплый Гольфстрим встречается с холодным Лабрадорским течением. Это и привело к образованию гигантской отмели из песка, гальки и раковин, которая когда-то простиралась в виде серпа до мыса Код. Геологи считают, что Сейбл — не что иное, как выступившая из-под воды вершина этого серпа.

Вытянувшийся с востока на запад на 24 мили, Сейбл не превышает в ширину одной мили. Поверхность острова занята двумя почти параллельными песчаными грядами, которые тянутся вдоль острова и под воздействием ветра образуют дюны и холмы, постоянно меняющие свое положение и форму. Местами поверхность острова покрыта травянистой растительностью. Наиболее высокая точка острова — холмы Риггинг-Хилз высотой 34 метра. В четырех милях от западной оконечности острова рас-

положено полусоленое озеро Уоллас с глубинами 1,5—4 метра. Океанские волны проникают в него, перекатываясь через дюны.

Западная оконечность острова под непрерывным действием течений и волн Атлантики постепенно размывается и исчезает, а восточная, наоборот, — намывается и увеличивается. С каждым годом у восточного края острова образуются новые песчаные отмели, и остров, таким образом, непрерывно перемещается на восток, постепенно удаляясь от берегов Новой Шотландии. За последние двести лет Сейбл «прошагал» по океану почти десять морских миль. Скорость его перемещения — $1/8$ мили (около 230 метров) в год.

В прошлом веке ученые полагали, что раз остров удаляется от берега, перемещаясь в сторону большей глубины, то он должен через несколько лет совсем исчезнуть с поверхности океана. Но этого не случилось. Скорее, наоборот: по сравнению с прошлым столетием Сейбл увеличился в размерах. Последние измерения показали, что сейчас он на две мили длиннее, чем 100 лет назад.

Сейбл стоит на океанской судоходной трассе через Северную Атлантику — самом оживленном и напряженном морском пути в мире — и представляет большую опасность для кораблей. Поскольку высота Сейбла над уровнем океана не превышает 34 метров, с моря он почти не приметен. Только в погожие дни с палубы судна можно различить на горизонте узкую песчаную полосу.

Канадские рыбаки утверждают, что прибрежные пески острова, словно хамелеоны, окрашиваются под цвет океана. Как часто в этих водах сбитые с толку капитаны шли сквозь остров, ведя свои корабли на верную гибель!

Опасности поджидают мореплавателей в основном у восточного и западного мысов острова. От мыса Ист-Пойнт на 3,5 мили на северо-восток тянется осыхающая песчаная коса, над которой при штормах наблюдаются буруны. От мыса Уэст-Пойнт такая же осыхающая коса простирается на две мили на северо-запад, а на запад-северо-запад от нее на 19 миль простирается отмель Уэст-Бар. В районе северной кромки этой отмели в штормовую погоду наблюдается волнение, направленное против ветра. Границы и рельеф отмели Уэст-Бар постоянно изменяются.

Параллельно северному берегу острова на расстоянии

4 кабельтовых от него местами простираются песчаные гряды с малыми глубинами, над которыми во время шторма свирепствуют буруны.

Погода в районе Сейбла очень неустойчива, а условия плавания близ острова одни из самых трудных. Густые туманы успешно соперничают с туманами Ла-Манша, а жесткие штормы здесь обычное явление. В сентябре и октябре семибалльные ветры гудят над Сейблом, почти не стихая, а зимние, еще более сильные штормы, бушующие с ноября по март, скрывают остров из виду то ливневыми дождями, то снежными вьюгами. Попробуйте разглядеть с мостика судна песчаный серп во время шторма, за пеленой дождя, когда вокруг пляшут пятнадцатиметровые волны!

Вокруг острова постоянно кипит белая пена бурунов, и только летом, в июле, когда неистовство океана стихает, к острову (только к его северной стороне) можно подойти на шлюпке.

Шторму на Сейбле обычно предшествует необычайный ослепительный восход солнца. Но Бог весть откуда появившаяся дымка свинцовых облаков заволакивает солнце, небо темнеет почти до черноты, и вот уже в дюнах тонко засвистел ветер. Он крепчает, начинает завывать, срывает с верхушек дюн песок и гонит его через остров в океан... Из-за этого секущего песка на острове нет ни деревьев, ни кустов. Лишь в долине между двумя грядами дюн растет чахлая трава и дикий горох.

Приливное течение у Сейбла идет на север со скоростью 1—1,5 узла, а отливное, направленное на юг, проходит через отмели восточной и западной оконечностей острова со скоростью до 2 узлов. Эти течения обманчивы: под влиянием ветра их скорость и направление изменяются.

Главная опасность, которая подстерегает у Сейбла моряков, —zybучие пески его отмели. Это своего рода «трясина океана», которую можно наблюдать лишь на Гудвинских песках и близ Гаттераса. Пески коварного острова буквально поглощают попавшие в них корабли.

Достоверно известно, что оказавшиеся на отмелях Сейбла пароходы водоизмещением в 5—10 тысяч тонн, длиной 100—120 метров полностью исчезали в течение двух-трех месяцев. Моряки окрестили этот остров «пожирателем кораблей».

Однажды в конце прошлого века свидетелем того, как в песках Сейбла на глазах исчезают корабли, ока-

зался известный американский ученый, изобретатель телефона Александр Грэхем Белл. Его потрясла трагедия, разыгравшаяся близ Сейбла 4 июля 1898 года, когда в результате столкновения затонул французский пароход «Ла Бургонь». Ученый считал, что часть людей с парохода добралась до Сейбла, ожидает там помощи. Белл на свои деньги организовал спасательную экспедицию, прибыл на остров и тщательно его обследовал. К его огорчению, спасшихся после катастрофы там не оказалось. В ожидании парохода Белл прожил на острове несколько недель. Ученый стал очевидцем погребения огромного американского четырехмачтового барка «Крофтон Холл». В июле 1898 года Белл писал: «Барк сел на мель в апреле этого года. Великолепное судно казалось невредимым, если не считать, что его корпус в середине треснул. Сегодня пески поглотили жертву полностью».

История Сейбла — это летопись человеческих трагедий, это непрерывная цепь событий, связанных исключительно с кораблекрушениями и всякого рода преступлениями. По сохранившимся на спасательной станции острова документам смотритель маяка Джонсон наносил на карту места и даты гибели судов с 1800 года. Подсчитав число навечно увязнувших в песках острова судов, вы увидите, что каждые два года здесь терпело крушение в среднем три судна. А что было до 1800 года? Исторические документы в виде многочисленных томов «Летописей кораблекрушений», различные морские хроники и другие источники позволяют судить, что еще до начала XIX века Сейбл представлял собой гигантское кладбище Северной Атлантики и, пожалуй, не меньшее, чем «пожиратель кораблей сэр Гудвин».

Здесь под многометровой толщей песка покоятся острогрудые челны отважных викингов, неуклюжие каракки и галеоны испанцев и португальцев, гулеты рыбаков Британии, прочные сосновые корабли нантакетских китобоев, английские шмаки, куттеры из Гуля, тяжелые трехмачтовые корабли Вест-индской компании, изящные американские клиперы... Вся эта канувшая в Лету армада кораблей придавлена тяжелыми корпусами пароходов.

Движущийся и все время меняющий свою форму Сейбл с времен древних викингов был постоянен только в одном: в своей непримиримой вражде к проходившим мимо него кораблям.

Причины, по которым суда оказались у берегов опасного острова, были разные: одни корабли наткнулись на

него, заблудившись в тумане, других вынесло на его отмели течение, третьи не заметили его в пелене дождя, и, наконец, большая часть кораблей нашла здесь свое последнее пристанище во время шторма.

О силе штормов близ Сейбла можно судить хотя бы по такому факту. В августе 1926 года у острова в один день погибли две американские шхуны: «Сильвия Мошер» и «Сэди Никл». Первая опрокинулась на отмели, и ее экипаж погиб. Вторую волнением перебросило через косу острова с одного края на другой, где она также опрокинулась и была позже замята песком. Вообще 1926 год оказался несчастливым для моряков и весьма «урожайным» для «пожирателей кораблей». В пески Сейбла, помимо двух шхун, попало два парохода: канадский «Лабрадор» и английский «Гарольд Каспер».

Первый оказался в цепких объятиях острова, заблудившись в тумане.

Второй, следуя из Англии в Нью-Йорк с грузом угля, 11 февраля штормом был вынесен на отмели Сейбла и тоже завяз в песках.

После каждого шторма Сейбл до неузнаваемости меняет рельеф своей береговой линии. Лет сто назад длительные штормы промыли в северной стороне Сейбла протоку: внутри острова образовалась большая внутренняя гавань, которая в течение долгих лет служила убежищем для рыбаков. Но однажды очередной сильный шторм закрыл вход в бухту, и в ней, как в ловушке, остались навечно две американские шхуны. Со временем эта закрывшаяся бухта превратилась во внутреннее пресно-соленое озеро Уоллас длиной 7 миль. Сейчас оно служит для посадки гидросамолетов, которые доставляют на остров почту и продукты.

Иногда, после особенно сильных и длительных штормов, песчаные отмели и дюны острова, переместившись под действием океанских волн, открывают взору останки кораблей, исчезнувших столетия назад. Так, четверть века назад из зыбучих песков «воскрес» прочный корпус американского клипера из индийского тика, который пропал без вести сто лет назад. Прошло три месяца, и над корпусом воскресшего корабля выросли дюны высотой 30 метров...

Сейбл — один из самых «добросовестных» и щедрых поставщиков уникальных экспонатов в несуществующий музей романтических реликвий прошлого. Нынешние обитатели острова после сильного ветра находят в дюнах

ржавые якоря, мушкеты, сабли, абордажные крючья и множество старинных монет... В 1963 году маячный смотритель обнаружил в песке человеческий скелет, бронзовую пряжку от сапога, дуло от мушкета, несколько пуль и дюжину золотых дублонов чеканки 1760 года. Позже нашли плотную пачку банкнот — английских фунтов стерлингов середины прошлого века — на сумму десять тысяч. Рядом валялся старинный сапог, из которого высыпались кости...

Золотые монеты здесь не редкость. Морские хроники прошлого указывают названия и даты гибели кораблей, на борту которых имелось золото в виде слитков и монет.

Стоимость покоящихся в песках Сейбла ценностей составляет по современному курсу почти 20 миллионов фунтов стерлингов. И это, если учитывать только суда, на борту которых в момент гибели был ценный груз.

РОБИНЗОНЫ-КАТОРЖАНЕ И ВСАДНИКИ-СПАСАТЕЛИ

Первыми поселенцами Сейбла были потерпевшие кораблекрушение: для них этот скудный участок суши, причинивший несчастье, становился убежищем. Из обломков судов первые робинзоны устраивали себе жилища. К своему удивлению, они увидели в долине острова коров. Их оставил там француз Лери в 1508 году, когда впервые посетил Сейбл. Животные расплодились и одичали. Потерпевшие бедствия мореплаватели могли питаться и морскими котиками, для которых здешние песчаные отмели до сих пор являются лежбищем. Полусоленное озеро острова изобиловало рыбой, и на его берегах гнездились морские птицы.

Трагедия попавших на Сейбл усугублялась тем, что им неоткуда было ждать помощи: корабли избегали остров, даже когда видели над ним дым сигнальных костров. На что они могли еще рассчитывать? На чужую трагедию? На то, что с очередным обреченным судном появятся предметы первой необходимости и — главное! — несколько фунтов поваренной соли? Да, наверное, и на это.

Иногда Сейбл оказывался вотчиной пиратов Северной Атлантики... Вероятно, джентльмены удачи зарывали

здесь свои клады, зажигали на дюнах острова ложные огни, чтобы заманить в ловушку корабли купцов. Сколько здесь было совершенно преступлений и сколько Сейбл укрыл преступников — останется навсегда тайной. До сих пор многие суеверные жители Ньюфаундленда и Новой Шотландии считают Сейбл проклятым Богом местом и обиталищем злых духов и призраков. Они так его и называют — «The Ghost Island» («Остров призраков»).

В конце XVI века Сейбл становится островом-каторгой. В 1598 году на нем появилось 48 уголовных преступников. Их высадили с французского корабля маркиза Де Ла Роша, который намеревался основать колонию в Новой Шотландии. После сильного и длительного северо-западного шторма в океане корабль дал течь. Так и не добравшись до цели, Де Ла Рош повернул обратно к берегам Европы. Завидя остров, маркиз не придумал ничего другого, как высадить «лишний груз» на Сейбл. Чтобы каторжане не умерли с голоду, он им оставил пятьдесят овец. О несчастных вспомнили лишь спустя семь лет. Видимо, угрызения совести побудили короля Франции подписать им помилование. Летом 1605 года посланный на Сейбл корабль доставил в Шербур одиннадцать заросших, потерявших человеческий облик, одетых в овечьи шкуры людей. Остальные, не вынеся тяжких невзгод, погибли. Удивительно, но пятеро из вернувшихся на родину попросили короля разрешить им вернуться на Сейбл. Король не только согласился, но приказал снабдить их всем необходимым. Так образовалась небольшая французская колония. И когда в 1635 году один корабль из Коннектикута возвращался в Англию и потерпел на Сейбле крушение, его экипаж был спасен и доставлен на Американский материк этими французскими робинзонами.

Шли годы. До Европы доходили вести о слишком частых кораблекрушениях возле острова Сейбл. Мореплаватели требовали у своих правительств постройки на острове маяка и спасательной станции. Но ни Франция, владевшая в то время Сейблом и потерявшая здесь в 1746 году два корабля экспедиции Анвиля, ни владычица морей Англия, ни Голландия не хотели возиться с этой крошечной территорией... И если бы не случай, кто знает, сколько бы еще времени Сейбл оставался «впотьмах».

В начале 1800 года у рыбаков Новой Шотландии английские власти обнаружили ценные вещи: золотые монеты и безделушки, географические карты с гербом гер-

цого Йоркского, книги из его личной библиотеки и даже его мебель. Простодушные рыбаки называли эти вещи «штуками с Сейбла». Оказалось, что они меняли их на рыбу у поселенцев «острова песков». Это насторожило англичан. К тому же из Новой Шотландии в Лондон не пришел корабль «Фрэнсис», на котором перевозились личные вещи герцога Йоркского!

Британское адмиралтейство предположило, что после гибели «Фрэнсиса» находившиеся на его борту люди добрались до Сейбла, но были там убиты. И вот на остров снарядили карательную экспедицию. Однако выяснилось, что людей с погибшего корабля никто не убивал. Все они погибли, и островитяне ничем не смогли им помочь — на острове не было даже спасательной шлюпки.

Не прошло и года после гибели «Фрэнсиса», как в зыбучих песках погиб английский корабль «Принцесса Амелия». Из более чем двухсот человек команды, офицеров и солдат никто не спасся. Подошедший на помощь другой английский корабль также завяз в песках острова, и все, кто на нем находились, тоже погибли. Три потерянных на Сейбле корабля и решили дело: англичане наконец поставили маяк и создали спасательную станцию на опасном острове. Ее служителям вменялось в обязанность оказывать помощь потерпевшим кораблекрушение и спасать имущество от морских грабителей. А в самой Англии в это время были вывешены объявления, под страхом смерти запрещающие кому бы то ни было, кроме спасателей, селиться на острове без правительственного разрешения.

То, что в 1802 году громко называлось «спасательная станция», представляло собой крепко сбитый сарай в 150 метрах от берега. В нем на деревянных полозьях стоял обычный китобойный вельбот. Рядом находилась конюшня — нет, скакунов сюда специально не привозили! Лошади здесь жили задолго до этого. Никто толком не знает, откуда они здесь появились. Согласно одной версии, это — потомки кавалерийских лошадей с французского корабля, погибшего на отмелях Сейбла в конце XVIII века. По другой версии, их привез на остров Томас Хэнкок — дядя знаменитого Джона Хэнкока — американского патриота времен войны за независимость.

Лошади Сейбла напоминают крупных пони, они дики, выносливы, живут табуном, питаются осокой, диким горохом и цветами, которые растут только здесь.

Ежедневно четыре спасателя объезжали остров вдоль

полосы прибоя, следуя с противоположных концов навстречу друг другу. Они искали в тумане паруса, смотрели, не выбросил ли океан обломки корабля. Вот они заметили гибнущее близ острова судно... Дозорные галопом мчатся к сараю и бьют тревогу. Дежурные гребцы впрягаются в упряжку четырех пони, те волоком тащат вельбот к воде. Искусно преодолев первые три волны прибоя, гребцы устремляются к месту бедствия корабля. Тем временем остальные спасатели, включая смотрителя маяка, уже скачут туда по берегу.

Потом с гибнущего корабля перебрасывают на остров канат: только так можно было вырвать людей из пасти Сейбла.

До сих пор в английских лоциях, описывающих район Новой Шотландии, есть примечание: «Если судно окажется на мели близ острова Сейбл, команде следует оставаться на борту до тех пор, пока спасательная станция не окажет помощь. Практика показывает, что все попытки спастись на шлюпках судна неизменно приводили к человеческим жертвам».

В летописи кораблекрушений зарегистрировано всего восемь судов, которым удалось выбраться из цепких объятий Сейбла и избежать гибели.

История острова Сейбл знает только один случай, когда помощь спасателей не понадобилась.

Это произошло в 1846 году. Американская рыболовная шхуна «Арно» под командованием капитана Хиггинса промышляла рыбу близ «Острова песков». Шквал, неожиданно налетевший ночью, сорвал почти все паруса и едва не опрокинул судно. На рассвете капитан понял, что течение и ветер занесли «Арно» на отмели Сейбла. Надежда была только на якоря. Их отдали, вытравив с каждого клюза по 100 сажений каната. К полудню норд-вест перешел в девятибалльный шторм. Океан кипел над отмелями, как вода в котле. Шхуну несло к смертоносным бурунам. Хиггинс, не рассчитывая на спасателей Сейбла, решил испытать судьбу. Чтобы на судне не возникла паника, он запер команду в трюме. Двух бывалых матросов он поставил на баке у каждого борта и, чтобы их не смыло за борт, привязал к поручням. Сам Хиггинс вцепился в штурвал. Шхуна с невероятной быстротой неслась к берегу. Привязанные матросы лили из бочонков в воду рыбий жир. Ветер гнал его перед носом судна в сторону острова. Этот древний и надежный способ сглаживать гребни волн нередко и до сих пор при-

меняют моряки. Буруны перебросили шхуну через песчаный бар острова, и она оказалась в безопасности, у подножия окатываемых прибоем дюн. Все люди спаслись, но шхуна погибла — на следующий день ее разбил шторм, и обломки «Арно» скрылись в песчаном чреве Сейбла.

В 1852 году на острове построили новую спасательную станцию, побольше, а деревянный вельбот заменили железным. В 1893 году соорудили внушительное, казалось бы, здание, но сильный шторм за одну ночь разрушил его до основания — пришлось строить заново.

Хуже обстояло дело с маяками. С 1802 года деревянная маячная башня стояла в центре острова. Несмотря на многочисленные ремонты и укрепления, башня маяка окончательно обветшала, в 1873 году его заменили двумя новыми с железной ажурной конструкцией. Восточный маяк благополучно прослужил около ста лет, а вот западный пришлось менять шесть раз: ненасытный Сейбл «проглотил» шесть своих маяков. Люди знали, что остров упорно ползет на восток, оставляя свой западный «хвост», где стоял маяк, под водой, но просто не успевали переносить его на другое место. Так и пришлось с континента шесть раз доставлять новые конструкции маячных башен.

СЕЙБЛ СЕГОДНЯ

По-прежнему мимо острова каждый день проходят сотни торговых судов под флагами всех стран. Капитаны, прокладывая на картах курс, стараются пройти мимо острова на значительном расстоянии. И хотя в наши дни Сейбл уже не представляет такой опасности, как раньше, моряки не любят к нему приближаться. А вдруг?..

Два маяка, стоящие на противоположных краях острова, посылают в ночь предупредительные лучи. Их свет при ясной погоде виден за 16 морских миль. Круглые сутки в эфире слышатся четкие предупредительные сигналы радиомаяка. Именно благодаря ему кораблекрушения у берегов острова фактически прекратились. Последнюю жертву — большой американский пароход «Манхас-сент» — остров «проглотил» в 1947 году.

Сейчас Сейбл принадлежит Канаде, его население составляет не более 15—20 человек. Это специалисты и рабочие канадского департамента транспорта, обслужива-

ющие местные гидрометеоцентр, радиостанцию и маяки. В их обязанность также входит спасение людей в случае кораблекрушения и оказание им помощи. Они прошли специальную подготовку, и в их распоряжении имеются самые современные спасательные средства. Канадские специалисты живут на острове со своими семьями. Управляющий островом и начальник радиомаяка занимают два двухэтажных коттеджа, остальные размещены в так называемых «караванах» — домиках-вагончиках. Эти жилища проектировались с таким расчетом, чтобы могли противостоять разрушающему действию секущего песка.

На Сейбле построена электростанция, работающая от дизель-генератора. Несколько лет назад здесь построили большой склад, кузницу, столярную мастерскую, общежитие для потерпевших кораблекрушение и ангар, где на рельсах стоят, в любую минуту готовые к спуску на воду, металлические вельботы. Этим судам не страшны никакие волны, они непотопляемы и настолько остойчивы, что практически не могут опрокинуться.

Сохранившееся здание старой спасательной станции — своего рода достопримечательность острова. Станция сооружена из выброшенных океаном корабельных мачт, стеньг и реев. Стены этого здания сложены из «именных досок» с названиями судов, которые тоже прибило к острову. Это — как бы оставшиеся паспорта жертв «пожирателя кораблей».

До сих пор на Сейбле живет стадо из трехсот диких пони. На прирученных из них смотрители каждый день объезжают побережье. Их задача проследить, не прибило ли к отмелям яхту или рыбацкое судно, не валяется ли на песке бутылка или пластмассовый конверт с запиской — для изучения морских течений. Объездчики часто обнаруживают в песке любопытнейшие находки. У каждой семьи, живущей на Сейбле, создалась неплохая коллекция морских реликвий. По-прежнему в песке находят старинные золотые монеты.

Современные робинзоны научились разводить на острове огороды и даже сады. Основная проблема — это уберечь растения от секущих песков. Здесь развели собак, кошек и кур. Если позволяет погода, что, кстати, бывает редко, жители острова купаются и выходят на вельботах на рыбалку.

Каждую субботу обитатели острова Сейбл собираются в домике одной из семей, настраивают радиотелефонную

станцию на материк и разговаривают со своими родственниками, живущими в Канаде и США.

Хотя департамент транспорта Канады постарался создать максимум бытовых удобств для жителей, работа у них нелегкая и опасная. Метеорологические условия здесь настолько суровы, что у людей часто наступает нервное перенапряжение. Длительные штормы ураганной силы неделями не дают жителям острова выйти из укрытия. Но не это они считают самым трудным в своей жизни на острове. Речь здесь идет, скорее, о психическом, чем физическом, перенапряжении. И действительно, жизнь на отдаленном, вечно окутанном туманом и терзаемом штормом острове нелегкая. Но еще труднее сознавать, что ты живешь не на обычном острове, а на острове-кладбище. То и дело попадающиеся в песке человеческие черепа и кости заставляют жителей острова вспоминать, что под ногами у них покоятся останки десятков тысяч жертв кораблекрушений. Кому это приятно?

Постоянные думы о человеческих трагедиях прошлого здесь, на Сейбле, нередко приводят к нервным расстройствам. Лет сорок назад пришлось отправить на материк маячного смотрителя. Во время несения вахты его преследовали призраки шхуны «Сильвия Мошер», которая погибла в бурунах прибоя в августе 1926 года. Старый маячный смотритель оказался свидетелем. Вместе с другими жителями острова он сделал все возможное, чтобы спасти людей, но они погибли на его глазах. И вот с тех пор каждую ночь перед ним оживали страшные картины: матросы шхуны один за другим прыгают через фальшборт в кипящие волны, идут по грудь в воде и протягивают к нему руки...

Да, борьба со стихией и оказание помощи людям, потерпевшим поражение в схватке с «пожирателями кораблей», — работа нелегкая. Но в наше время спасатели Сейбла, имеющие в своем распоряжении мощную радиостанцию, вельботы и вертолет, не только могут помочь людям у берегов острова, но и выйти на помощь в океан.

Будь на Сейбле вертолет, в 1936 году не погиб бы норвежский пароход «Спек», который 14 февраля вышел с грузом угля из Глазго в Бостон; 26 февраля радиостанция острова приняла в эфире едва улавливаемый сигнал бедствия SOS. В нем сообщалось, что судно, получив пробоину от плавающей льдины, тонет совсем ря-

дом с Сейблом. Посланные к месту разыгравшейся трагедии вельботы не успели оказать норвежцам помощь. Опоздали и корабли, получившие ретранслированный сигнал бедствия со «Спека»... Так со всем экипажем погибло большое судно.

В наше время великий «пожиратель кораблей» практически обезврежен. С 1947 года не отмечено ни одного случая гибели крупного судна в его зыбучих песках. Но по-прежнему зорко вглядываются в туман моряки, проходя мимо опасного острова. Ни на минуту не смолкает грозное предупреждение радиомаяка: «Вы проходите близ острова Сейбл — «кладбища Северной Атлантики».

ТАСМАНИЯ — ОСТРОВ ПОГИБШИХ КОРАБЛЕЙ

НА ПУТИ РЕВУЩИХ СОРОКОВЫХ

Тасманию невозможно не заметить даже на мелко-масштабной карте. Она похожа на медальон в виде сердца, подвешенный на невидимой цепи под австралийским материком.

Европейцы узнали о существовании этого острова в 1642 году. Тогда он назывался Землей Ван Диемена, в честь голландского генерал-губернатора Ост-Индии, прославившего Авеля Тасмана на открытие новых земель в южной части Индийского и Тихого океанов.

Угрюмы и суровы скалистые берега этого острова. Огромные океанские валы с яростью разбиваются о неприступные скалы. Их удары гулким эхом оглашают пустынные берега. Остров расположен в зоне действия постоянных западных ветров Южного полушария, сила которых нередко достигает штормовой. Когда-то, в старое доброе время деревянных кораблей и железных людей, эти ветры англичане окрестили «бравыми вестами», а область их распространения — между 39-м и 43-м градусами южных широт — ревущими сороковыми. На Тасмании, расположенной в этих широтах, одну треть года господствуют ветры силой 7—9 баллов, приносящие с океана проливные дожди. Их потоки, смешиваясь с мириадами брызг океанского прибоя, на многие дни, а иногда и недели завешивают скалистые берега острова непроницаемой мглой. Временами «весты» приносят с собой туман: густой серо-зеленоватой пеленой окутывает он и море, и берег на много миль вокруг, местные жители называют его «гороховым супом». Таких дней здесь насчитывается не менее шестидесяти в году.

Тасмания, беспрестанно окатываемая неистовыми валами, с принесенными «бравыми вестами» с океана обломками айсбергов и туманами, издавна являлась бичом мореплавания в этих водах.

ПРОЛИВ ОПАСНОСТИ

От Австралии Тасмания отделена Бассовым проливом, названным так в честь открывшего его английского капитана Джорджа Басса. Но это название почему-то не прижилось среди моряков. Для них он остается проливом Опасности.

Хотя его ширина 130 миль и глубина 500—600 метров, он считается кладбищем кораблей. Опасность заключается в многочисленных островах, скалах, подводных рифах и сильных переменных течениях (это не считая туманов и штормовых ветров). На пути судов, идущих проливом с запада на восток, встают острова Кинг, Хантер, Три Хаммок и Роббинз.

Берега этих островов и проходы между ними буквально усеяны подводными рифами и корпусами затонувших кораблей.

В начале нашего века австралиец капитан Дэвис, который всю жизнь плывал в этих водах, занялся исследованием кораблекрушений на острове Кинг. Оказалось, что на прибрежных скалах острова, длина которого около 50 миль и ширина 15 миль, погибло более полусотни судов. Дэвису удалось определить названия, тоннаж и дату гибели 36 кораблей, разбившихся у острова с 1835 по 1905 год. К своему перечню исследователь приложил ряд ценных сведений о течениях, проливах, подводных реках и отмелях. Эти данные позже были использованы гидрографами для составления подробных морских карт Тасмании.

Но не подводные скалы и сильные течения погубили эти корабли!

Морские хроники Тасмании свидетельствуют, что причиной их гибели были пираты. Они появились в Бассовом проливе в самом конце XVIII века и начали грабить промышлявших здесь китобоев и охотников на морского бобра и морского слона (говорят, что когда-то эти звери водились здесь в великом множестве). «Выкурив» охотников и китобоев, они перешли на грабеж торговых судов. И поскольку у пиратов не было хорошо вооруженных кораблей и abordажные схватки им были не по душе, они начали ставить на островах Бассова пролива ложные маяки. Обманутые капитаны меняли курс, ведя суда на рифы. Островитянам-грабителям оставалось лишь перевезти груз погибшего корабля на берег.

Особой жестокостью по отношению к потерпевшим кораблекрушение отличались пираты Стейлис Монро и Дэвид Хоуп. В середине прошлого века их называли некоронованными королями Бассова пролива. Монро был хозяином восточной части пролива и контролировал острова Флиндерс, Кейн Баррен, Суан, Гуз, Презервейшн и другие. Он царствовал в этих водах ровно тридцать лет. Дэвид Хоуп основал свою резиденцию на острове Роббинза, где прожил в грабежах и насилии до 1854 года. Оба вожака носили золотую серьгу, кафтаны из шкур кенгуру и шапки из морского котика. Каждый имел огромный винный погреб, где хранился награбленный ром и джин.

Большинство кораблей погибло в районе Бассова пролива из-за фальшивых маяков Монро и Хоупа. Многие из этих преднамеренных кораблекрушений связаны с человеческими жертвами. Так, на ложный маяк Хоупа в августе 1845 года вышел английский корвет «Катаракк». Судно разбилось на рифах и затонуло, унеся с собой более трехсот переселенцев из Англии. Так же на рифах Кинга погибли в 1853 году корвет «Сити оф Мелбурн», барк «Уотерунг» и шхуна «Брэтен» в 1854 году.

ДРАМА ПЛАВУЧИХ ТЮРЕМ

Мрачная слава «острова кораблекрушений» распространилась по миру в 1803 году, когда Тасманию захватили англичане и превратили ее в место ссылки уголовных преступников, приговоренных к пожизненной каторге. Аборигенов Тасмании англичане согнали с прибрежных плодородных земель, где те занимались земледелием, охотой, рыболовством, и переселили их в глубь острова.

Колонизация Тасмании — одна из позорнейших страниц истории Великобритании. В 1843 году горсточку оставшихся в живых тасманийцев согнали совсем с острова. Их переправили на Флиндерс — скалистый остров, где нет ни одного источника пресной воды. Вскоре последние аборигены, подлинные хозяева Тасмании, погибли.

Первым английским колонистам Тасмании британские власти роздали лучшие земли и пастбища, предоставив им право бесплатно пользоваться трудом ссыльных каторжан. За 50 лет англичане перевезли на «остров корабле-

крушений» около 100 тысяч ссыльных. Их доставляли на специально оборудованных кораблях — плавучих тюрьмах. Чтобы они не поднимали в море мятеж, их везли в трюмах закованными в цепи. Нередко в течение трехмесячного плавания из Англии в Тасманию на судах вспыхивали эпидемии тифа, холеры, чумы, каторжане гибли от цинги. Но даже те, кто выживал, не всегда добирались до места ссылки.

Капитаны плавучих каторг, следуя из Европы к берегам Австралии, сначала заходили в Индию. Отправляясь оттуда, они обычно избегали двигаться Торресовым проливом, расположенным между Австралией и Новой Гвинеей, из-за сильных течений и переменных ветров. Плавучие тюрьмы спускались вдоль западного берега Австралии и, обходя проливы Бассов и Банке, огибали южную оконечность Тасмании. Портом их назначения был Хобарт, находившийся в устье реки Дервент. Вот тут-то их и поджидали всяческие неожиданности. Даже из-за самого малого просчета навигаторов корабль оказывался на подводных рифах островов Бруни и Тасман.

Говорят, что если плыть на судне в Хобарт, то с борта можно видеть у прибрежных скал останки плавучих английских каторг. Здесь погибали те, кого обрекали на пожизненный мучительный труд. Ведь ясно: когда тонет плавучая тюрьма, ее обитатели, прикованные цепями к трюму, не могут спастись...

Самыми страшными были кораблекрушения судов-тюрем «Нева» и «Георг III» в 1835 году. На каждом из них находилось более четырехсот узников. Почти все погибли.

ТЫСЯЧА КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ

Сколько же всего кораблей разбилось у берегов Тасмании? Австралийский историк Гари О'Мэй самым тщательным образом изучал архивные дела, касающиеся аварийности морского транспорта Австралии и Тасмании. Ему удалось установить названия 603 судов, которые погибли возле острова с 1797 по 1950 год. Около двухсот кораблей в списке О'Мэя остались безымянными, хотя места их крушения известны. Историк полагает, что с открытия Тасмании по наши дни здесь погибло более тысячи кораблей, не считая малых рыбацких судов.

Несколько десятков кораблей унесли на морское дно ценный груз, в частности золото...

Опубликованные О'Мэйем сведения о погибших кораблях вызвали ажиотаж у искателей приключений. Ведь кладоискательство — исконная страсть человечества! Риск, опасности и приключения окружают деятельность охотников за затонувшими сокровищами романтикой и таинственностью. Но не так-то легко разыскать и добраться до этих подводных кладов! Острые рифы, окатываемые прибоем или океанской зыбью, надежно охраняют лежащие у берега корабли. Но все равно, несмотря на опасность, аквалангисты продолжают поиски. Мысль о том, что «золото в морской воде не портится», служит надежным стимулятором их энтузиазма.

Особый интерес у «подводных шерлокахолмсов» вызывает американский клипер «Уотер Уитч», погибший на рифах острова Кинг 13 августа 1855 года. Достоверно известно, что на борту судна в момент его гибели находилось золото в слитках, которые в настоящее время оцениваются в сто миллионов долларов. Кто знает, может быть, фортуна и осчастливит своей улыбкой одного из аквалангистов с острова кораблекрушений? Ну, а если золото «Уотер Уитч» будет найдено?? Вряд ли оно достанется нашедшему. Согласно законам Австралии, нашедший клад может рассчитывать лишь на милость правительства, которое может дать, а может и не дать его долю. По закону, если клад поднят со дна моря, то он должен быть передан властям, которые объявляют о розыске владельца клада. Если в течение года владелец не объявляется, то клад переходит в собственность государства, власти решают, сколько отдать нашедшему.

Если же владелец объявится и докажет свои права на клад, то нашедший будет надеяться лишь на щедрость хозяина. И тут дело не обходится без курьезов. Вспомним историю, по поводу которой несколько лет назад возник большой шум в прессе. Вблизи берегов Австралии подняли старинные корабли «Батавия», «Золотой дракон» и «Зайтдроп», когда-то принадлежавшие Голландской ост-индской компании. Претензии на эти корабли и их груз предъявило правительство Голландии. Закон Австралии вынужден был формально признать владельцем нидерландское правительство, и корабли, погостив у Нептуна три века, вместе со своим содержимым возвратились в Амстердам.

САМЫЙ ОДИНОКИЙ ОСТРОВ

«ВЕСЬ — КАМЕНЬ»

Его даже не назовешь островом. Это, скорее, огромная скала, торчащая из воды в просторах Северной Атлантики. Его название — Роколл — в переводе с английского языка означает «Весь — камень» (или «Всё — камень»). 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. На счастье мореплавателей, природе угодно было распорядиться так, что он оказался в стороне от морских дорог и обитаемых берегов. Его координаты: 57 градусов 35 минут северной широты, 13 градусов 48 минут западной долготы. Это в 190 милях от Сен-Килда — самого западного острова Шотландии, в 360 милях от Фарерских островов, в 440 милях от самой южной точки Исландии.

Высота Скалы 21 метр, ее основание у воды около 30 метров в длину и 24 метров в ширину. Восточная сторона почти отвесна и имеет небольшую вогнутость, остальные стороны — немного выпуклы. Северо-восточный верхний угол Роколлы носит следы разрушения океаном.

Вот так описывал Гранитный Клык в 1811 году лейтенант британского флота Бейзл Холл в «Отрывках о плаваниях и путешествиях на корабле «Эндаймион»:

«Прекрасным летним утром 8 июля, спустя неделю после того, как мы вышли из Лох-Свилли, чтобы обойти Ирландию с севера, кто-то из нас заметил с подветренного борта парус. Мы тут же привелись к ветру, но не могли определить, что это было за судно и каким курсом оно шло. По общему мнению, это был бриг, у которого верхние паруса белые, а нижние — темные, будто его бом-брамсели сделаны из льняного полотна, а фок и грот — из зеленого брезента. И хотя это противоречило

обычной морской практике, другого объяснения дать мы не могли. Нам потребовалось совсем немного времени, чтобы разубедиться в своих предположениях: подойдя ближе к незнакомцу, мы наконец поняли, что гнались не за кораблем, а за... гранитной скалой, выступавшей из воды вдаль от материка. Я считаю, что в мире невозможно найти подобного по величине камня или острова... Верхняя часть скалы — белая от птичьего помета».

Когда смотришь морскую карту, прежде всего поражают глубины вокруг этой скалы. В двух милях от нее они падают до 2 тысяч метров. Геологи считают, что это уцелевший край кратера вулкана, потухшего в доисторические времена. Состав скалы — монолитный гранит — свидетельствует о ее материковом происхождении.

Лейтенант Холл оказался человеком любознательным: несколько раз обойдя вокруг скалы на «Эндаймоне» и зарисовав ее, он решил побывать на ней. Хотя океан был спокоен, сильная зыбь в течение нескольких дней препятствовала высадке со шлюпок. Наконец волнение стихло, и англичане, обнаружив у подножия юго-западного склона скалы небольшой уступ, вскарабкались на его вершину, откуда уже добрались до цели, обследовали скалу и измерили глубины у отвесных стен.

Но экспедиция едва не окончилась трагически. Пока моряки обследовали скалу, начался прилив, который отнес лежавший в дрейфе «Эндаймон» в сторону. На Роколл надвигался туман, и исследователи решили немедленно возвратиться на корабль. Из-за сильной зыби им с великими трудностями и риском удалось сесть в шлюпку. Но когда они наконец отвалили от Роколла, корабль исчез в тумане. Здравый смысл подсказал им, что лучше возвратиться на скалу и ждать там. Опять с большим риском они приблизились к уступу в скале и высадили матроса, чтобы он с вершины наблюдал за морем. Моряк сообщил, что на Роколл надвигается полоса густого тумана. Чтобы не потеряться в открытом океане, люди стали ждать, укрывшись от ветра за скалу. Они понимали, что кораблю легче разыскать скалу, чем им со шлюпки заметить корабль. Оставленный на вершине Гранитного Клыка наблюдатель неожиданно закричал: «Вижу корабль!» Погрузившись в шлюпку, все стали грести в направлении «Эндаймона». Но не прошло и четверти часа, как снова опустился туман, скрывший своей пеленой и корабль, и Роколл...

Позже выяснилось, что с «Эндаймиона» не видели ни шлюпки, ни скалы. Только через сутки, когда небо прояснилось, к скале подошел «Эндаймион» и спас обессилевших исследователей. Так закончилась, вероятно, первая в истории Роколла высадка людей на его вершину.

Координаты Роколла были нанесены на адмиралтейские карты в 1831 году, когда английский адмирал Т. Вайдал на своем шлюпе произвел его съемку. Однако высадиться на скалу он не смог.

В августе 1862 года англичане снова обследовали Каменный Утюг. Боцман корабля «Поркупайн» Джонс сумел отколоть от скалы кусок гранита, который потом продал в Британский национальный музей.

В 1921 году Роколлом заинтересовались французы, отправившись туда на научно-исследовательском судне «Пуркуа-па?». Под руководством известного французского ученого Жана Шарко было проведено геологическое исследование Роколла. Правда, на вершину скалы подняться не отважились.

Очередное обследование Гранитного Клыка проводилось в июле 1948 года английским рыболовным траулером «Балби». Но и в этот раз высадка не удалась: зыбь не позволила рыбакам подойти к скале на близкое расстояние, и им пришлось ограничиться фотосъемкой и проверкой координат, нанесенных на карту адмиралом Т. Вайдалом.

ПОДВОДНЫЕ СТРАЖИ РОКОЛЛА

Район Роколла, часто скрытого от глаз туманами, где в шторм в неистовом бешенстве пляшут океанские волны или развивается страшная зыбь, издавна считался гиблым местом. Гранитный Клык вписал в летопись кораблекрушений не одну страницу. Можно полагать, что они начались еще во времена морских походов викингов, и если поискать, то наверняка рассказы о Роколле можно встретить в древних исландских сагах.

Вероятность столкновения корабля с этой скалой, стоящей вдали от морских дорог, весьма незначительна, принимая во внимание ее небольшие размеры. Но главная опасность Роколла — его два подводных рифа. Первый и наиболее коварный — Хэлленз Риф. Он находится в $1\frac{3}{4}$ мили к ост-норд-осту от скалы и во время

прилива скрыт толщей воды в одну сажень, частично обнажаясь при малой воде. В штормовую ночь Хэлленз Риф для корабля — это верная гибель...

Второй риф называется Хэслвуд-Рок. Он расположен у северо-восточного края Роколла на расстоянии полтора кабельтова и также скрыт во время прилива водой. Помимо этих двух рифов близ Роколла расположено несколько подводных скал. Имеются сведения, что породы, из которых сложен остров-скала, влияют на стрелки компасов, а к ост-норд-осту от Роколла расположен район сильной магнитной аномалии, центр которой находится в двух-трех милях от скалы.

Точное число жертв Роколла не известно. Корабли гибли на этой окраине Северной Атлантики задолго до изобретения радио и ушли на дно, не оповестив мир о своей трагедии. Поэтому в летопись кораблекрушений попали только те случаи, когда спасшимся удавалось добраться до ближайшей суши и когда близ Роколла находили вещественные доказательства кораблекрушения.

Первую запись о гибели кораблей у подножия Гранитного Клыка мы встречаем в морских хрониках Англии. Она датирована 1686 годом и попала в летопись, потому что несколькими уцелевшим удалось добраться до острова Сен-Кильда. Вторая помечена 1824 годом и рассказывает об английской бригаantine «Хэллен», которая направлялась из Исландии в Канаду. Судно наскочило на риф и, получив пробоину в днище, стало тонуть. Моряки спустили на воду баркас, но зыбью его разбило о борт погружавшегося корабля... При этом погибло шесть женщин, семеро детей и один матрос. Тринадцать уцелевшим посчастливилось отвалить от борта «Хэллен» на двух вельботах. Через несколько дней их подобрал проходивший мимо английский фрегат. С тех пор злополучный риф и носит имя погибшей бригаantины.

В 1839 году на рифе Хэллен погибло рыболовное судно «Шарлотта» из Гуля. Восемнадцать рыбаков сумели пойти на вельботе до острова Сен-Кильда.

Далее в хрониках идут в основном названия рыбацких судов. И это не случайно: издавна Роколл привлекал к себе «пахарей моря» своими скалистыми отмелями, которые до сих пор изобилуют рыбой.

В ясную погоду рыбаки замечали Роколл за много миль до подхода, но если в момент их приближения опускался туман, то уже вместо ориентира остров мог стать их могильщиком. В тумане, во власти течения и

зыби, рыбаки очень часто попадали в цепкие объятия одного из двух подводных «стражей» Роколла. Весь трагизм их положения заключался в том, что спасительный кусок суши, единственный в океанском просторе, оказывался для них неприступным.

13 февраля 1941 года в 200 милях к северу от Роколла немецкой подводной лодкой был торпедирован английский танкер «Артур Ф. Корвин». И если бы не отвесные стороны Гранитного Клыка, моряки наверняка смогли бы найти на нем хотя бы временное убежище. Опрокинутая шлюпка танкера была обнаружена через несколько часов близ Роколла...

ЖЕРТВА ЛЮБОПЫТСТВА

Испокон веку в Северной Европе о Роколле ходили слухи и создавались легенды. Но видеть его доводилось в основном рыбакам. Взглянуть на эту удивительную скалу хотелось многим — как-никак, а «чудо света»!

22 июня 1904 года из Копенгагена в Америку отправлялся в очередной рейс пассажирский пароход «Норге». 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 «Норге», регулярно, в течение почти двадцати лет, обслуживая скандинавско-американскую линию, никогда не приближался к Гранитному Клыку даже и на сто миль. Но что бы там ни было, на шестой день плавания, перед рассветом 28 июня 1904 года, во вторник, «Норге» оказался на подходе к Роколлу. Небо было затянуто 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, вторую удар в днище потряс корпус

парохода. Люди едва устояли на ногах. «Норге» остановился. Его носовая часть поднялась из воды. Машина парохода продолжала работать на передний ход. Капитан Ганделл приказал механикам реверсировать двигатель на задний ход. После этого он распорядился, чтобы измерили лотом глубину и произвели замеры в льялах.

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

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

Но людям теперь уже было не до чуда природы. На пароходе все поняли, что случилось что-то непоправимо-страшное. Палуба дрожала от больших оборотов машины, которая работала на задний ход. За кормой вихрились разводы и воронки от струй винта. Прошло минут пять, и «Норге» 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 высоту человеческого роста. Днище и второе дно пробиты, видимо, в нескольких местах. Из-за плотно уложенного груза и прибивающей воды пробоины заделать нельзя...»

И хотя в ход быстро были пущены паровые насосы, «Норге» заметно оседал носом. Вода прибывала быстрее, чем насосы успевали ее откачивать за борт. Судно тонуло... «Норге» был небольшим пароходом — вместимостью всего 3320 регистровых тонн. Его построили 23 года назад в Шотландии, на реке Клайд, судостроители «Александр Стефан и сыновья» для фирмы «Дет Форенеди».

Судно быстро теряло запас плавучести, а на его палубах толпилось около 800 человек: 703 пассажира и 71 член экипажа.

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

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

Вот что сообщал на суде матрос 1-го 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 талях шлюпку стало бить на зыби о борт парохода... Потом мы стали готовить другую шлюпку. За нами шла толпа кричащих женщин с детьми... Офицеры и команда не знали, по каким шлюпкам они были расписаны, и все время бегали от одной к другой. Некоторые матросы садились в шлюпки первыми, и лишь после угроз со стороны офицеров в них стрелять, вылезали из шлюпок на палубу. Капитан Ганделл все время находился на мостике. Он отдал сразу столько команд, что экипаж толком не знал, что нужно делать».

«Норге» погружался носом... Зыбь перекачивала свои могучие валы через его палубу. Люди отступали все дальше в сторону кормы, которая все выше и выше поднималась из воды.

На воду удалось спустить семь шлюпок и сбросить все плоты, но большинство людей остались на борту тонущего «Норге»: места хватило немногим. Люди пытались спастись вплавь.

Пассажирка Катерина Силландер вспоминала: «Сперва с палубы в воду прыгнул один человек, потом второй, третий. Вскоре после этого в воде можно было насчитать сотни плававших. Люди предпочитали умереть на свободе океанского простора, нежели в тесном чреве корабля. Лишь некоторые остались на палубе, надеясь, что пароход, может быть, останется на плаву».

«Норге» 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 высился лишь одинокий Роколл, повсюду плавали люди и обломки крушения.

За несколько секунд до окончательного погружения «Норге» третий штурман и матрос 1-го 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 вместе 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 и направил ее в сторону Сен-Кильда. 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 тоже оказалось более 60 человек, на третьей рабочей шлюпке были третий штурман с матросом Матъессеном 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 был берег острова Сен-Кильда. 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 там никого не нашли...

Маленькая рабочая шлюпка была спасена пароходом «Сернова». Таким образом, из 774 человек пассажиров и членов экипажа «Норджа» спаслось только 120. Ошибка капитана Ганделла имела цену в 654 человеческих жизни.

«ВОЛЕЙ ЕЕ ВЕЛИЧЕСТВА...»

Трагическая гибель «Норге» привлекла к Роколлу внимание морских держав, чьи торговые суда плавали в водах Северной Атлантики.

«Что делать со скалой и ее рифами? Ведь от нее один лишь вред!» — писали газеты Северной Европы.

Взорвать? Но ни одна из заинтересованных стран не захотела с этим возиться. Вскоре о Роколле забыли.

По-прежнему на его банках промыслили скандинавские, исландские и английские рыбаки.

После второй мировой войны скалой заинтересовалось Британское адмиралтейство. Лорды решили сэкономить пару тысяч фунтов стерлингов на постройке плавучих мишеней для учебных стрельб. Мол, зачем строить и тащить на буксире огромные щиты, если есть отличная, пусть неподвижная, цель? Итак, Роколл был приговорен к расстрелу... Но учебные снаряды даже самого крупного калибра для него были что слону дробины: они как горох отскакивали от его гранитной груди. Однако это не понравилось рыбакам. Пахари моря внесли в парламент протест, мол, чем зря пугать рыбу, лучше бы построили на скале маяк. И когда к рыбакам присоединились орнитологи, правительство Англии запретило варварски расстреливать это извечное пристанище морских птиц. Правда, о маяке лорды Адмиралтейства не обмолвились ни словом.

Прошло десять лет... Осенью 1955 года командир английского военного корабля «Вайдал», капитану 3-го ранга Ричарду Коннелу, королевский гонец вручил конверт под сургучовыми печатями. В нем было письмо Елизаветы II — королевы Великобритании: Божьей милостью Елизавета II, Соединенного Королевства и Северной Ирландии и других территорий королева, обращалась к своему доверенному и любимому Ричарду Коннелу, приветствуя его и приказывая ему следующее:

«Когда Наш корабль «Вайдал» будет во всех отношениях готов выйти в море и когда весь его личный состав взойдет на борт, вы покинете Лондондери 14 сентября 1955 года или в ближайший после этой даты срок. Потом вы последуете к острову Роколл. По прибытии к Роколлу вы произведете на него высадку и поднимете флаг Соединенного Королевства в наиболее удобном и подходящем для этого месте, после этого вы от Нашего имени вступите во владение островом. Об этом вы делаете соответствующую запись. После того как будет произведена высадка и поднят флаг, вы в скалу зацементируете памятную плиту».

Королевское письмо Ричарду Коннелу получило широкую огласку в печати, на радио и телевидении. Задача, возложенная на командира «Вайдала», носила название «Операция Роколл». На первый взгляд может показаться странным, зачем Англии потребовался крохотный кусочек суши, отстоящий от нее на значительном рассто-

янии. Но захват и присоединение Роколл к владениям Великобритании следует рассматривать с учетом ряда обстоятельств: бурное развитие техники по добыче подводных ископаемых, запрет территориальных вод, резкое уменьшение рыбных запасов в прибрежных водах и совершенствование ракетного оружия. Таким образом, англичане решили, что Гранитный Клык, во-первых, можно в будущем использовать как опорный пункт при разработке подводной добычи минералов и нефти, во-вторых, аннексия скалы влечет за собой установление вокруг нее границ территориальной и рыболовной зон, и, наконец, если потребуется, на скале можно будет установить станцию для запуска ракет или превратить ее в мишень для отработки точности наводящих ракет. Одним словом, все было продумано и учтено, а письму королевы предшествовал «Биль о Роколле» в парламенте.

Пока мировая печать обсуждала и комментировала намерение Елизаветы II, на рассвете 17 сентября 1955 года Ричард Коннел точно вывел свой корабль к Роколлу. Гидрографическое военное судно «Вайдал» не случайно было выделено для осуществления «Операции Роколл». Этим самым Британское адмиралтейство как бы лишний раз подчеркивало, что скала впервые точно была нанесена на карту английским адмиралом Т. Вайдалом (1831 г.).

Ненастная погода в тот день не позволила кораблю приблизиться к Роколлу и выпустить вертолет. Операцию решено было начать на следующее утро, 18 сентября: синоптики предсказывали уменьшение силы ветра с рассветом и последующий шторм после полудня.

Вертолет первым рейсом доставил на вершину скалы четырех человек, которые прошли подготовку по скалолазанию. Вторым рейсом были доставлены необходимое оборудование для установки флага, цемент и памятная плита. За три часа англичане укрепили на вершине скалы треногу с трехметровой мачтой для флага и прикрепили болтами и цементом памятную плиту из бронзы. На ней были вырезаны слова: «Божьей милостью, волей Ее Величества королевы Елизаветы Второй Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и других Ее владений и территорий королевы — главы стран Содружества, защиты веры и пр. и согласно Ее Величества инструкциям от четырнадцатого сентября одна тысяча девятьсот пятьдесят пятого года в этот день была произведена высадка на остров Роколл с ее коро-

левского Величества корабля «Вайдал». Поднят Государственный флаг и от имени Ее Величества осуществлена аннексия острова. Подписал Р.-Х. Коннел — капитан Ее Величества корабля «Вайдал». 18 сентября 1955 года».

После того как зацементировали плиту, командир высадившегося на скалу отряда старший офицер «Вайдала» капитан-лейтенант Скотт радировал на корабль: «К подъему флага все готово». Последовала команда «флаг поднять». Это было исполнено в 10 часов 16 минут. При этом в эфире прозвучали слова Скотта: «Именем ее величества королевы Елизаветы II я вступаю во владение островом Роколл». «Вайдал» в знак приветствия флага приспустил свой флаг и медленно обошел вокруг острова, произведя салют 21 выстрелом.

Перед тем как покинуть остров, группа Скотта для облегчения последующих подъемов с воды укрепила в граните скалы около уровня воды рымы и забила десяток стальных костылей по пути подъема на ее вершину. Взяв с собой образцы гранита, мха, лишайника и водорослей, англичане вернулись на вертолете на «Вайдал». Когда они сели в вертолет, над Роколлом снова начался шторм: ветер дул со скоростью 24 мили в час, а когда «Вайдал» лег на обратный курс, он усилился. Можно считать, что «Операция Роколл» завершилась удачно. Говорят, что королева осталась довольна Ричардом Коннелом.

На этом, пожалуй, можно было бы и закончить рассказ о «самом одиноком» в мире острове.

Через четыре года после аннексии скалы к Роколлу подошел английский военный корабль «Кавендиш», возвращавшийся после выполнения задания по охране рыболовства в водах Исландии. С него на Гранитный Клык высадились партия моряков. Велико же было их удивление, когда они увидели, что памятная плита из бронзы исчезла. Не было и флагштока. Из камня торчала лишь одна из трех его стоек, две другие и мачта валялись рядом. Как могло случиться, что ветер и волны унесли тяжелую, прикрепленную четырьмя болтами и посаженную на цемент плиту, а более легкие трубчатые конструкции мачты остались на вершине скалы?

Конечно, дело не обошлось без вмешательства людей. Наверняка плита была кем-то похищена, видимо современными охотниками за морскими сувенирами... Ведь те, кто укреплял плиту, не позабыли забить рымы и костыли для облегчения подъема на вершину Роколла. Моряки

«Кавендиша», как говорится не мудрствуя лукаво, залили это место цементом и написали на нем лаконичную фразу: «Ее королевского Величества корабль «Кавендиш-1959». Судьба же прежней плиты просто добавила к тайнам Роколла еще одну.

Летом 1972 года англичане наконец поставили на скале маяк. Точнее его следует назвать автоматическим фонарем-мигалкой. Он питается от блока 30 аккумуляторных батарей, запаса энергии которых хватает на год. Фонарь дает каждые пятнадцать секунд вспышку белого света. Работы по установке фонаря проводились с двух вертолетов. Одновременно с этим была проведена дополнительная съемка глубин вокруг Гранитного Клыка и уточнен рельеф рифа Хэллен, погубившего когда-то пароход «Нордж» и 654 человеческие жизни.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Когда книга уже была сдана в набор, мне позвонил редактор и попросил написать что-то вроде заключения (или послесловия). Подумав, я решил предложить вниманию читателей статью моего учителя и большого друга (увы, уже ушедшего от нас) — капитана дальнего плавания Алексея Павловича Яскевича. Она была опубликована в журнале «Морской флот», № 7, за 1990 год.

ПРОПАВШИЕ БЕЗ ВЕСТИ...

В статистике о потерях судов мирового торгового флота, ежегодно издаваемой Ассоциацией страховщиков, в разделе «Причины потерь судов» имеется рубрика «пропавшие без вести» или «исчезнувшие». Под эту категорию попадают суда, которые не выходят в установленные сроки на связь, не прибывают в порт назначения или в любой другой порт, а также не обнаруживаются каким-либо другим способом. В истории мореплавания известны многие случаи бесследного исчезновения судов, в том числе произошедшие и в наше время. Пропадают без вести не только маломерные, но и крупнотоннажные суда, построенные, оборудованные, снабженные и укомплектованные в соответствии с современными международными требованиями.

Такие суда, как правило, не посылали сигналов бедствия, не давали информации, позволяющей судить об обстоятельствах катастрофы. Поэтому можно только предполагать о причинах их исчезновения.

Согласно статистике английских страховщиков за 18 лет (1970–1988 гг.) без вести пропало 53 судна. Значительная их часть была загружена различного рода рудами и металлами, что позволяет сделать вывод о существовании связи между характером груза и исчезновением судов.

Рассматривая возможные причины этого, нельзя не отметить большую удельную и концентрированную нагрузку на корпус судна, а также то обстоятельство, что при небольшом объеме, занимаемом таким грузом, попадание воды в трюмы может привести к быстрой потере за-

паса плавучести и к затоплению судна. В результате не остается времени для подачи сигналов бедствия.

Следует иметь в виду и то, что быстрая погрузка руды и других навалочных грузов (до 200 тысяч тонн в сутки) зачастую приводит к появлению чрезмерных местных и общих напряжений в корпусе судна. А это может служить причиной перелома корпуса при плавании на крупном волнении.

Рассмотрим некоторые характерные случаи исчезновения судов. В июле 1980 года южнокорейский рудовоз «Хас данг Ха» постройки 1968 года с 98 000 тонн железной руды следовал из Австралии в порт Похонг (Южная Корея). Последний раз судно вышло на связь 23 июля, находясь в 430 милях к юго-востоку от о. Лусон (Филиппины) в зоне действия тайфуна «Ким». Полагают, что причиной гибели судна могло быть нарушение прочности его корпуса при плавании на крупном волнении и потеря плавучести из-за затопления трюмов. Весь экипаж (29 человек) погиб.

В сентябре 1980 года английский балкер «Дербишир» постройки 1976 года с грузом 155 447 тонн железорудного концентрата следовал из порта Квебек (Канада) в Японию. Последняя радиосвязь с судном была 9 сентября, когда оно находилось в 300 милях к югу от Японских островов в зоне действия тайфуна «Орхид». Полагают, что причиной гибели судна могло быть нарушение прочности корпуса в результате плавания на крупном волнении. Это подтверждается, в частности, случаем с однотипным судном «Тайн бридж», происшедшим в Северном море при следовании на крупном волнении, когда судно получило разрывы главной палубы и трещины в корпусе. Предположения о возможности взрыва исключаются, так как в предыдущем рейсе балкер перевозил уголь из Австралии во Францию.

Расследование обстоятельств исчезновения «Дербишира» британским министерством торговли не было проведено по формальной причине — отсутствие материальных остатков судна.

Возможность гибели указанных судов из-за смещения груза маловероятна, поскольку оно обычно не происходит мгновенно, поэтому имеется время для подачи сигнала бедствия. Такое предположение косвенно подтверждается и тем обстоятельством, что при ежегодной перевозке морем около 300 миллионов тонн навалочных грузов достаточно серьезных случаев их смещения не наблюдалось.

Появление на морских путях специализированных судов новых типов — балктанкеров и других создало новую опасность для мореплавания: возможность взрыва газов в пустых танках при перевозке навалочных грузов. Опыт эксплуатации таких судов показывает, что оставшийся в грузовых помещениях газ (даже после их дегазации) может проникнуть в бортовые танки, неиспользуемые под навалочные грузы. Ха-

рактерным в этом отношении является случай исчезновения в октябре 1979 года норвежского балктанкера «Берге Ванга» дедвейтом 227 192 тонны постройки 1969 года, следовавшего с грузом железорудного концентрата из Бразилии в Японию. Бортовые танки судна хотя и были дегазированы, но не заполнены инертным газом. Последний раз балктанкер вышел на связь 28 октября. В предыдущем рейсе судно перевозило сырую нефть из Персидского залива в Голландию.

Причина катастрофы однотипного судна «Берге Истра», погибшего 30 декабря 1975 года в районе Филиппинских островов, была установлена из показаний двух спасшихся членов экипажа, которые сообщили, что судно затонуло в результате трех последовательных взрывов, происшедших в грузовых помещениях. Комиссия, расследовавшая эти случаи, пришла к выводу, что наиболее вероятной причиной гибели «Берге Ванга» и «Берге Истра» был взрыв газов, скопившихся в коробчатом киле, конструкция которого оказалась газопроницаемой.

К описанной выше категории судов, исчезнувших при перевозке навалочных грузов с малым удельным объемом в результате «нарушения прочности корпуса», следует отнести и балкер «Арктик Карьер» дедвейтом 69 389 тонн постройки 1975 года.

Это судно на пути из бразильского порта Тубагао в Индонезию с полным грузом железной руды 25 июня 1985 года попало в шторм в Южной Атлантике. Капитан сообщил судовладельцам, что прогнулись переборки в трюмах, появились разрывы комингсов люков и деформация листов палубы. После этого никаких сообщений с рудовоза больше не поступало.

Трагично то, пишет журнал «Сэйфти эт си», что, когда была послана эта радиограмма, ни капитан судна, ни оператор не поняли серьезности создавшегося положения для старого тяжелогруженого судна. Если бы ситуация была оценена должным образом, то имелась возможность связаться по радио с находившимися в этом районе судами и экипаж мог бы своевременно покинуть балкер на плотках и шлюпках. К сожалению, этого сделано не было и «Арктик Карьер» затонул со всем экипажем.

Лихтеровоз «Мюнхен» (ФРГ) валовой вместимостью 37 134 регистровые тонны погиб вместе с лихтерами, загруженными металлоломом, в декабре 1978 года во время жестокого шторма в Атлантическом океане.

Рассматривая статистику исчезновения судов за 1980—1984 годы, С. Мюррей пишет в июньском номере журнала «Нотикал мэгэзин» за 1986 год: «Я понял бы этот феномен лучше, если бы он случился сто лет назад, хотя все равно он остался бы без объяснений. Даже в наше время исчезновению судов нет объяснений. Морские специалисты никогда не могли этого толком объяснить».

На вопрос, что такое пропавшее судно, автор отвечает — это такое

судно, о котором в течение сравнительно продолжительного времени нет никаких сведений. Согласно существующей практике его название поступает в «Ллойд», который и объявляет такое судно пропавшим без вести. В мирное время оно считается погибшим от морских опасностей.

По данным автора статьи, за рассматриваемый им период пропало без вести 16 судов с навалочным грузом общим дедвейтом 400 тысяч тонн и при этом погибло около 400 человек. В числе возможных причин катастроф следующие: ураганы, тайфуны, взрывы, пожары, течь корпуса, смещение груза, пиратство, ядовитые пары, волны-«убийцы», чрезмерный крен при сильном волнении, опрокидывание.

Однако, пишет автор, не все эти случаи должны оканчиваться исчезновением судов без следа. Тем не менее возникает вопрос — почему не оказались на воде не закрепленные на палубе предметы, которые могли бы быть обнаружены поисковыми судами. Но факт в том, что ни одно из пропавших судов не оставило никакого следа, хотя некоторые смогли передать в эфир сигналы о помощи. Но их поиски не дали результатов.

До появления ИСЗ в мировом флоте, согласно статистике страховщиков, ежегодно пропадали без вести 5–10 судов. Но и сейчас, в век компьютеров и спутников, за год исчезает, как пишет автор статьи, в среднем 5 дорогостоящих судов с людьми и ценным грузом.

Для предотвращения бесследного исчезновения судов, по мнению иностранных специалистов, необходимо решить хотя бы три проблемы: исключить взрывы на судах при перевозке навалочных грузов; усилить конструктивную прочность корпуса балкеров и балктанкеров, а также контроль за равномерным распределением нагрузок на корпус судна; создать автоматическую систему подачи сигналов бедствия.

Из анализа аварий с судами можно предположить, что прочность корпуса судна в целом или его отдельных узлов недостаточно обеспечивалась при плавании с полным грузом руды, особенно в сезон тайфунов. Это обстоятельство можно отнести как на счет неудачного проектирования, так и перенапряжений корпуса судна при ускоренной погрузке. В связи с этим, видимо, следует решить вопрос: идти ли по пути усиления прочности корпуса, или же будет достаточно установить эффективную систему контроля за напряжением в корпусе судна в период грузовых операций и выбора оптимального курса и скорости движения при плавании на волнении.

Что касается создания системы автоматической подачи сигналов бедствия, то ИМО планирует в этом десятилетии с ее помощью значительно расширить возможности поисково-спасательных служб. Суда, использующие эту систему, смогут быстро и надежно подавать сигналы бедствия, а действия единой поисково-спасательной службы будут хорошо скоординированы.

Основу системы составят автоматические аварийные буи, которые в случае гибели судна всплывают и подают сигналы бедствия через спутники связи. Это позволит быстро и точно определить место катастрофы и организовать эффективную помощь людям.

Подкомитет ИМО по безопасности мореплавания в настоящее время работает над расширением мировой поисково-спасательной системы. Уже достигнуты значительные успехи в Северной Атлантике, в Северном и Балтийском морях, в юго-западной части Атлантического и Тихого океанов, Карибском море и Северном Ледовитом океане.

СОДЕРЖАНИЕ

СЧИТАЮТСЯ ПРОПАВШИМИ БЕЗ ВЕСТИ

Кофейня на Тауэр-стрит.....	4
«Юлианы» лондонского Сити.....	10
«Адмиралтейство торгового флота».....	11
«Регистр судоходства Ллойда».....	18
Дворец на Лайм-стрит.....	21
Гусиные перья и «Красные книги».....	25
Когда звонит колокол.....	28
Где «Русалка»?.....	36
Медные пуговицы.....	48
Расплавленная сера.....	58
Из «Красных книг» «Ллойда».....	63
Пропавший линкор.....	67

ПРОКЛЯТАЯ БРИГАНТИНА

Девяносто девять процентов вымысла.....	80
«Два румба слева — парус!».....	82
«Они, наверное, спрятались в трюме...».....	84
«Ваша доля — четверть».....	88
Адмиралтейская комиссия начинает следствие.....	90
Чего не заметил Оливер Дево.....	94
Помощь сыщиков Скотленд-Ярда.....	97
Тринадцатое «почему».....	101
«Я — кок с «Марии Целесты».....	104
Невольная шутка классика.....	109
Гипотеза Кобба.....	114
Пришельцы из космоса.....	116
Покинутые корабли и «голос моря».....	118

ТАЙНА «ЛЕТУЧЕГО ГОЛЛАНДЦА»

Кто он такой?.....	126
Викинг и португалец.....	128

«Голландцы» и их корабли.....	132
«Летучий голландец» Арктики.....	138
Вальтер Скотт и «корабли чумы»	140
О том, как Гейне вдохновил Вагнера.....	142
Призраки морей	145

ПОЧТА НЕПТУНА

«Если кто найдет эту бутылку...»	155
Что пишет нам Нептун?.....	172
«Почтальоны белого безмолвия».....	184
И здесь подделки... ..	189
Курьеры Мирового океана	204

КЛАДБИЩА ПОГИБШИХ КОРАБЛЕЙ

СЭР ГУДВИН – «ПОЖИРАТЕЛЬ КОРАБЛЕЙ»

Загадка зыбучих песков.....	210
«Великий пожиратель кораблей»	212
Даниэль Дефо получает письмо... ..	214
Жертвы «Песчаного хамелеона»	216
Драма «Сорренто»	218
Ловушка подводных лодок..... ..	219
Годовое меню Гудвина – 12 пароходов.....	221
Проглоченный маяк.....	223

ТАЙНЫ МЫСА ГАТТЕРАС

Дюны Верджинии Дэйр.....	225
«Южное кладбище Атлантики».....	229
Адмирал Коллинз свидетельствует.....	233
Колонисты-разбойники, клады и маяки.....	239

ОСТРОВ ПРИЗРАКОВ

Соболь, сабля или песок?.....	246
«Северное кладбище Атлантики»	248
Робинзоны-каторжане и всадники-спасатели	253
Сейбл сегодня.....	257

ТАСМАНИЯ – ОСТРОВ ПОГИБШИХ КОРАБЛЕЙ

На пути ревущих сороковых.....	261
Пролив Опасности.....	262

Драма плавучих тюрем.....	263
Тысяча кораблекрушений.....	264

САМЫЙ ОДИНОКИЙ ОСТРОВ

«Весь — камень»	266
Подводные стражи Роколла	268
Жертва любопытства	270
«Волей Ее Величества...»	273
<i>Вместо послесловия</i>	278

АНТОЛОГИЯ ТАЙН, ЧУДЕС И ЗАГАДОК

Документально-художественное издание

Скрягин Лев Николаевич

СЧИТАЮТСЯ ПРОПАВШИМИ БЕЗ ВЕСТИ

Ответственный за выпуск издания *Т. А. Стельмах*

Художественный редактор *В. В. Покатов*

Технический редактор *В. И. Тушева*

Корректоры *Г. А. Голубкова, Т. Г. Люборец*

Издание подготовлено к печати по автоматизированной
редакционно-издательской технологии на персональных ЭВМ
Операторы: *Аблизина Г. П., Аристархова Е. В., Краснова Е. И.,
Пекова Т. А., Меламед Н. И.*

ЛР № 010006

03.10.1991 г.

Сдано в набор 19.06.96. Подписано к печати 07.10.96. Формат 84x108/32. Гарнитура Тип Таймс. Печать высокая. Бумага тип. №2. Усл. печ. л. 15,12. Тираж 16 000 экз. Заказ № 2653. С 007.

Издательство «Современник»

123007, Москва, Хорошевское шоссе, 62

Факс 941-35-44

Тел. 941-36-69 (приобретение тиража)

Киоск 941-29-31

Тверской ордена Трудового Красного Знамени полиграфкомбинат
детской литературы им. 50-летия СССР Комитета Российской
Федерации по печати

170040, Тверь, проспект 50-летия Октября, 46.



С 1996 года в издательстве «Современник»
выходит серия
«Антология тайн, чудес и загадок»

Увидели свет:

«НАД ПРОПАСТЬЮ НЕРАСКРЫТЫХ ТАЙН»;

Лев Скрягин
«300 КАТАСТРОФ, КОТОРЫЕ ПОТЯСЛИ МИР»;

Кир Булычев
«ЖЕНЩИНЫ-УБИЙЦЫ»;
«ВОПРОСИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ НАД МОГИЛАМИ»;

Владимир Бабанин
«САМЫЕ БОЛЬШИЕ ЗАГАДКИ ПРОШЛОГО»;

Игорь Можейко
«7 И 37 ЧУДЕС».

До конца года предполагается выпустить
следующие книги:

«СОКРОВИЩА, ОМЫТЫЕ КРОВЬЮ. О кладах
найденных и найденных»;

Борис Воробьев
«ПОД ФЛАГОМ СМЕРТИ»;

Юрий Гоголицын
«ВОЛХВЫ, ПРОРОКИ, ПРОРИЦАТЕЛИ И МАГИ».

АНТОЛОГИЯ ТАЙН, ЧУДЕС И ЗАГАДОК

За пределами неизвестного
лежит мир чудес, тайн и призраков.
Этот мир не ограничен ни временем,
ни пространством. С рассвета открытий
и до заката последнего дня мы
путешествуем по этой Вселенной
необъяснимого, непредвиденного,
нереального, невероятного.

Здесь на вопросы нет ответов, здесь
миф и легенда являются законом,
а суеверие — наукой.

Это мир загадок, тайн и чудес.
Читателям предстоит путешествие в мир,
который существует вопреки логике,
где миф смыкается с реальностью,
домыслы с фактами.

Итак — вперед, навстречу невероятному!

*Следующая книга этой серии,
выпускаемой издательством
«Современник», —*

«ПОД ФЛАГОМ СМЕРТИ»