

ЛЕВ СКРЯГИН
ТАЙНИТЕ НА МОРСКИТЕ
КАТАСТРОФИ

Превод от руски: Константин Божинов, 1984

chitanka.info

СРЕЩА В ОКЕАНА

ДЕВЕТДЕСЕТ И ДЕВЕТ ПРОЦЕНТА ИЗМИСЛИЦА

За първи път чух тази история още в детството си. Веднъж пред очите ми попадна дебела подшивка от старо приключенско списание — дали беше „Всемирный следопыт“, дали „Вокруг света“ — сега даже и не помня. От многото интересни разкази един завинаги остана в паметта ми. Смътно си спомням, че разказът се наричаше „Великата тайна на океана“ или нещо от този род. В него се разказваше за загадъчното изчезване на екипажа на един ветроход. След като започнах да чета, аз вече нито за минута не можах да се откъсна от тази история. В края на миналия век някакъв английски бриг срещнал в Атлантическия океан кораба „Света дева“, който плавал без кормчия. Когато англичаните се качили на палубата на този странен кораб, се изяснило, че ветроходът е необитаем. Единственото живо същество на борда бил жално мяукащият черен котарак. Но странно, корабът бил в пълен ред, а товарът му — непокътнат. В капитанската каюта на масата лежали разгърнати морските карти и навигационните инструменти: А на масата в каюткомпанията на „Светата дева“ имало чинии и тенджерата, пълна със супа, от която още се вдигала пара. Изглежда, сякаш цялата команда на ветрохода била решила да се пошегува с английските моряци и се скрила някъде. След като видели на палубата окървавена брадва, моряците от брига объркани се върнали на своя кораб и разказали всичко на капитана. След няколко дни тайнственият ветроход бил докаран в пристанището.

Разказът завършваше с това, че даже след дълго разследване никой така и не успял да изясни причините за изчезването на екипажа на „Светата дева“. Тайната останала неразкрита.

Минаваха години. От време на време в руската и чуждата литература пред очите ми попадаха разкази за това загадъчно произшествие. Разните автори наричаха кораба най-различно: „Светата девственица“, „Дева Мария“, „Светата Мери“, „Мери Селест“, „Мария Целеста“. В някои разкази корабът се наричаше английски бриг, в други — канадска баркентина, в трети — американска шхуна. И както винаги се случва при подобни истории, почти никъде не съвпадаха

фамилията на капитана на кораба, броят на членовете на екипажа, датата и координатите на произшествието.

Тази романтична тайна ме заинтригува извънредно много и аз започнах да записвам в една дебела тетрадка всичко, което успявах да узная или да прочета за този тайнствен кораб. Постепенно се събраха толкова много сведения, че се наложи да започна втора тетрадка. Когато и тя свърши, разбрах, че няма да е леко да намеря пътя към истината през джунглата на своите бележки. Тогава взех лист кадастрон и начертах таблица със следните графи: „Име на кораба“, „Характеристика на кораба“ (тонаж, дължина, широчина, газене), „Фамилия на капитана“, „Товар“ и т.н.

Ето как изглеждаха графите на моята таблица след десет години:

„Товар“: растително масло, газ, нефт, спирт, киселина.

„Единственото живо същество на борда“: жално мяукащ черен котарак и радостно лаещо куче, папагал в клетка, който викал „Пирати! Пирати!“, и плачещо шестмесечно бебе.

„Какво са намерили на палубата?“: окървавена брадва, сабя със спекли се нетна кръв, счупена шпага, пистолет.

„Какво е имало в тенджерата (чайника, кафеника)?“: топла супа, горещи картофи, варена кокошка.

Заради последната графа — „Къде са изчезнали хората?“, таблицата се наложи да бъде преправена — не стигна мястото. Какво ли само нямаше в тази „хорска“ графа! „Достоверните“ сведения бяха пълни с думи като „пирати“, „октопод“, „бунт“, „афера“ и т.н. Сведения за „Мария Целеста“ (в действителност така се казваше корабът) се събраха повече от достатъчно. Броят на публикациите за произшествието довеждаше до мисълта, че в основата на всички тези журналистически трикове е някакъв факт от живота, че нещо подобно наистина някога се е случило. Но как да се разграничи истината от измислицата?

Трябваше да се обърна към първоизточниците. Необходимо беше да прочета всичко (или почти всичко), писано в английската преса за този случай на времето „по горещите следи“. Такава възможност ми се предостави през 1963 г. при командировката ми в Англия. Оказа се, че в основата на историята с „Мария Целеста“, нашумяла толкова на времето и станала в наши дни легенда, лежат достоверни събития и че не всичко в тази легенда е измислица.

Справочният отдел на библиотеката на Британския музей в Лондон е истинска съкровищница на библиография по историята на злощастната бригантина. Скоро ми стана ясно, че тази малка дървена черупка заема не по-малко завидно място в историята на корабоплаването, отколкото флагманският кораб на Христофор Колумб. Оказа се, че в чужбина тайната на „Мария Целеста“ е също така популярна, както в Съветския съюз тайната на Тунгуския метеорит.

Един от консултантите на каталожната служба, който любезно ми помогна да намеря нужното сандъче с картончетата, на шега забеляза: „О, предстои ви голяма работа, сър! За този кораб са написани купища книги, но 99 процента от писаното в тях е измислица!“ И наистина търсенето на единия процент истина за „Мария Целеста“ ми отне сума време. Най-достоверни се оказаха отчетите на адмиралтейската комисия, публикувани само от един английски вестник — „Джибралтар кроникъл“, през 1873 г. Някои подробности взаимствах от изследванията на английски и американски историци и писатели-маринисти.

След като се върнах в родината, прегледах още веднъж записките си, отхвърлих всички нелепи измислици и въз основа на документални данни реших да изложа всичко по реда си.

Ето как започнала тази странна история.

„ДВА РУМБА ВЛЯВО — ВЕТРИЛО“

Подгонван от суровия норд-вест на Северния Атлантик, английският бриг „Дея Грация“ се приближаваше към бреговете на Европа. Корабът извършваше рейс с товар газ от Ню Йорк за Генуа.

Точно по обяд на 4 декември 1872 г. капитанът на кораба определи по слънцето своите координати — 38°20' северна ширина и 17°37' западна дължина. До Гибралтарския пролив оставаха по-малко от 400 мили — 2 дена път.

Капитанът на брига Дейвид Морхауз вече тръгваше към каютата си, за да нанесе мястото върху картата, когато се чу гласът на наблюдателя: „Два румба вляво — ветрило!“

След няколко минути се показа силуетът на малък кораб. По стъкмяването му можеше да се определи, че това е бригантина, двумачтов кораб с прави ветрила на предната мачта и със скосени като на шхуна — на задната.

Наблюдавайки непознатия пришелец с далекогледа, капитан Морхауз обърна внимание, че той се движи някак странно, люшчайки се ту на едната си, ту на другата си страна, като от време на време забиваше нос в океанските вълни.

„Странен кораб... Кливерът и стакселът са поставени на ляв галс, а долният формарсел — на десен. Гротмачтата е съвсем гола“ — си мислеше наум капитанът на „Дея Грация“ — „Кому са нужни тези пируети и зигзаги? Кормчията сигурно яката си е сръбнал. Та така те ще пътуват до Америка поне три месеца!“

Корабите постепенно се доближаваха. На мачтата на „Дея Грация“ вдигнаха двата флага Е и 5. По международния двуфлажен сигнален семафор те означаваха: „Как се нарича корабът ви?“ От другия кораб нямаше отговор. Като взе далекогледа, Морхауз забеляза, че никой не управлява бригантината и нейният щурвал свободно се превърта ту наляво, ту надясно.

„Интересно, много интересно — мърмореше под носа си капитанът. — Сигурно там всички спят.“

Той заповяда на кормчията да вземе два румба вляво. „Дея Грация“ се доближи на сто метра до ветрохода.

„Гледайте, гледайте! Та това е корабът на Бригс, «Мария Целеста»! Ама че среща!“ — радостно извика капитан Морхауз.

Но корабите, следвайки противоположни курсове, вече се разминаваха — бригът с всичките си ветрила се носеше на изток, а бригантината, поклащайки се, бавно се движете в западна посока. Капитан Морхауз успя да забележи, че палубата на бригантината е пуста и че част от ветрилата са разкъсани на парчета.

„Това не е присъщо за Бригс! На кораба му винаги всичко е наред. Не! Там нещо се е случило“ — помисли си капитанът. Той реши да легне на обратен курс и да изясни каква е работата.

— За поворот! Да се пригответи за спускане лодката от левия борд! — се разнесе над палубата неговата команда.

Бригът, завършил поворота, сега плаваше редом с „Мария Целеста“. Но както и преди, на палубата й нямаше никой. — Хей, на „Целеста“! — викна в медния рупор Морхауз. Звънкото ехо от думите му се разнесе над сивосините вълни на океана.

След като почака минута, Морхауз отново поднесе рупора към устните си:

— Ало, Бригс, обади се! Какво се е случило? Необходима ли ти е помощ?

Отговор нямаше. Само плискането на тежките вълни, удрящи се в борда на кораба, и лекото свирене на вятъра в натегнатите му ванги нарушаваха величественото безмълвие на Атлантика. Радостта от среща в морето, когато продължителното плаване става вече толкова еднообразно и тъжно, се смени с тревога и безпокойство. Американецът Бенжамин Бригс, капитан на „Мария Целеста“, беше стар приятел на Морхауз. Те се познаваха от детските си години. Почти едновременно станаха капитани. Ожениха се в една и съща година. Толкова пъти се срещаха в различни пристанища! Колко приятно беше на Морхауз, като пристигне, да речем в Гибралтар или Марсилия, да види кораба на Бригс...

Гласът на старшия щурман Оливър Дево прекъсна спомените на капитана:

— Сър, лодката е готова за спускане. Вземам двама гребци и отивам на „Целеста“.

— Да, Оливър, тръгвайте! Изяснете какво се е случило при тях... Предчувствам нещо лошо. Корабът е в такова състояние! Не, това не е присъщо за такъв стар вълк като Бригс. Хей, Дево! Кажете им да легнат в дрейф. Аз също ще обърна по вятъра.

С всеки замах на гъвките ясенони весла лодката, повдигайки се леко по гребена на вълните, се приближаваше към бригантината. Дейвид Морхауз стоеше до перилата, гледайки с тревога изтерзания от океана кораб на своя приятел. „Мария Целеста“ се поклащаше върху вълните като пиян моряк, който се връща от таверната рано сутринта на кораба преди отблъскване в морето.

„ТЕ СИГУРНО СА СЕ СКРИЛИ В ТРЮМА“

Мократа, блестяща от пръски палуба на бригантината беше, както и преди, пуста. Парчета от ветрилата на фокмачтата се удряха в рейте и в мачтата, издавайки звук, който напомняше плющенето на камшик.

Първото, което се хвърли в очи на Оливър Дево, след като той с един от моряците се качи на палубата на „Мария Целеста“, беше отвореният люк на носовия хамбар. Неговите дървени капаци се търкаляха на палубата с вътрешната си страна нагоре. „Странно, на кой глупак му е притрябвало да ги преобръща?“ — си помисли щурманът и погледна в хамбара. Там между редиците дървени бурета плискаше вода. От отвора на мерителната тръба до осушителната помпа стърчеше футшркът. По него можеше да се определи равнището на попадналата в трюма вода — около метър.

По палубата се търкаляха преплетени въжета, парчета от манилови въжета висяха зад борда във водата.

— Капитан Бригс, къде сте? — викна Дево. — Има ли някой на този кораб, дявол да го вземе?

Мълчание.

— Та те просто се гаврят с нас! Сигурно са се скрили в кърмовия хамбар — каза морякът, който придружаваше щурмана.

Вторият хамбар също се оказа отворен. Неговите люкови закрития бяха подредени нормално, с долната си страна към палубата. В този трюм между редиците бурета също плискаше вода. След като поръча на моряка да преброи буретата в двата хамбара, Дево тръгна към кърмовата надстройка, където трябваше да се намира капитанската каюта. Но какво е това? Всички прозорци на кърмовата надстройка бяха закрити с брезент и заковани с дъски. „За какво? Кому е притрябвало да ги заковава?“ — се учуди щурманът.

— Хей! Има ли тук живи хора? — викна Дево, отваряйки вратата. В звънкото мълчание на коридора в такт с люлеенето хлопаше постоянно някаква незатворена врата. Щурманът влезе през нея и се огледа — каютата на капитана. Тук беше достатъчно светло —

светлината проникваше през горния люк, който знае защо отворен. Палубата, преградите и всички вещи в каютата бяха влажни. Мебелите бяха на местата си, койката — акуратно застлана, а дрехите висяха на закачалката. На бюрото имаше няколко сгънати на руло карти... Дево излезе в коридора и отвори вратата на съседната каюта — на старшия щурман. Тук беше сухо. Всичко беше на мястото си. Върху килима се намираше дървено сандъче с комплект дърводелски инструменти. На щурмана това се стори доста странно. Обикновено инструментите са в носовия кубрик, където живеят моряците, включително и корабният дърводелец. Вниманието на Дево привлече разтвореният на бюрото корабен дневник на „Мария Целеста“. Последното вписване в него беше от 24 ноември 1872 г. То гласеше, че по обяд на този ден корабът съгласно с астрономическата обсервация се е намирал в точка с координати 36°57' северна ширина и 27°20' западна дължина. Дево преписа координатите в своя бележник и влезе в следващото помещение, което се оказа каюткомпанията.

Всичко тук изглеждаше така, сякаш хората току-що бяха напуснали помещението. На масата за хранене бяха наредени чинии и канчета, лъжици, ножове и вилици. Под илюминатора се намираше шевна машина с недовършена детска ризка. По пода бяха разхвърляни играчки (очевидно капитанът е бил в този рейс с жена си и детето).

Щурманът на „Дея Грация“ видя върху бюрото черна табла, на която корабоводителите правят обикновено бележките си на чернова, преди да ги впишат във вахтения дневник. Оказа се, че на 25 ноември 1872 г. в 8 часа сутринта бригантината се е намирала на 6 мили зюд-зюд-вест от остров Санта Мария (един от Азорските острови).

В горното чекмедже на бюрото щурманът намери връзки писма, някакви документи, стари вестници, две библии, комплект чертожни прибори и пликове за писма. От долното чекмедже той извади голяма дървена касетка, инкрустирана със седеф. Тя беше отключена. В нея имаше златни пръстени, гривни, медальони, огърлица със скъпоценни камъни, названията на които щурманът даже не знаеше, и много дреболии. В едно от отделенията на касетката имаше дебела пачка банкноти по 10 английски фунта всяка, а под нея — по-тънка с американски двадесетдоларови банкноти. Оливър Дево беше вече прекрачил комингса на каюткомпанията, но се върна и се приближи до дивана.

„Не, това не може да ми се е сторило! — измърмори той. — Магия някаква... Току-що, излизайки оттук, се докоснах до този сандък и той ми се стори сух. Но нали в каютата всичко е влажно, даже диванът, върху който той лежи...“

Дево докосна с ръка капака на обемистия сандък. Той беше сух. В сандъка се намираше украсен със седеф малък концертен хармониум със седефени копчета. Щурманът премести сандъка към края на дивана... „Аха! Значи той е поставен тук, след като водата е проникнала в каютата през отворения светлик, значи на «Целеста» все пак има някой“ — реши Дево и бързо закрачи по коридора към палубата.

Тук, както и преди, нямаше никой. Щурманът се наведе през комингса на люка. Долу в хамбара морякът до кръста във вода броеше на глас буретата. Дево го изчака да завърши.

— Точно хиляда и седемстотин парчета. Едно от буретата е с една трета по-празно. Те съдържат най-чист екстракт, изглежда конячен, сър! Признавам си, аз вече малко го опитах — в хамбара е кучешки студ. От тази проклета вода ми тракат зъбите, сър! — извика морякът от трюма.

„Не, на «Целеста» все пак трябва да има някой“ — си помисли щурманът и след като викна на моряка да излиза, закрачи към бака, към носовата рубка. Отвори вратата, влезе и се оказа до глезените във вода. Ругаейки, че си е намокрил краката. Дево се спусна надолу по трапа и започна да оглежда помещението, в което е живял екипажът на бригантината. По палубата на кубрика плискаше вода. Иначе тук цареше пълен ред: сандъчетата с личните вещи на моряците бяха на мястото си, четирите койки бяха застлани, на въженцето, опънато до преградата, се сушеха мушамите и зюдвестките на моряците. Върху кръглата маса лежеше голяма красива раковина. Това, което видя в нея Дево, окончателно го изкара от равновесие. В раковината имаше лули за пушене, предмет на постоянно внимание и гордост на всеки моряк. „С лулата си морякът се разделя в най-краен случай. Значи тук се е случило нещо непредвидено, нещо страшно, щом хората толкова спешно са изоставили своя кораб“ — направи извод щурманът на „Дея Грация“.

До моряшкия кубрик се намираше камбузът. В него по залятата с вода палуба плаваха тенджери, черпаци, канчета и меден леген. В

съседния на камбуза склад Дево намери солиден запас от провизии — огромни бутове месо, осолено свинско в дъбови бурета, сушена риба, зеленчуци, брашно, няколко пити кашкавал. Щурманът пресметна наум, че цялата тази храна би могла да стигне на екипажа спокойно за половин година, ако не и повече.

Покрай външната преграда на носовата надстройка стояха наредени липови бъчонки с прясна вода, завързани с въжета. Една от тях беше леко отместена встрани и обръчите по нея бяха разхлабени. „Сигурно вълнението я е отместило“ — помисли Дево.

Бяха изминали вече към два часа. Време беше да се връщат на „Дея Грация“.

„ВАШИЯТ ПАЙ Е ЕДНА ЧЕТВЪРТ“

— Дево, вас човек смело може да ви прати на гости при дявола! Добре ли прекарахте при Бригс? Как е той там? — чу щурманът гласа на своя капитан, когато се качваше по щормтрапа на палубата на брига.

— Сър, там няма жива душа. Това е невероятно! Ние буквално обърнахме с главата надолу целия кораб...

— Какво!? На „Целеста“ няма никой? Няма го Бригс? — развълнува се Морхауз.

Двамата слязоха в капитанската каюта. Дево започна да докладва:

— Кърмовата лодка я няма. Ялтът също липсва. Перилата около трапа откъм левия борд са свалени. В каютата на Бригс и в салона всичко е залято с вода — на някой е притрябвало през зимата да отваря светлика... Последната бележка в дневника на „Целеста“ е от 24 ноември. А върху таблата, която аз, кой знае защо, намерих в салона — от 25 ноември... Между другото, капитане, нашите координати за днес?

— Ширина $38^{\circ}20'$, дължина $17^{\circ}37'$. Аз лично свалях слънцето по обяд, Дево — отговори Морхауз.

След като разказа за резултатите от огледа, старпомът извади от джоба бележника си.

— Вижте, капитане, какво се получава. На двадесет и четвърти те са се намирали в точка с координати $36^{\circ}57'$ северна ширина и $27^{\circ}20'$ западна дължина. А на следващия ден те са взели пеленга на най-източния нос на Санта Мария. Значи преди 10 дни „Целеста“ се е намирала на 6 мили зюд-зюд-вест от острова.

— Не, аз изобщо нищо не разбирам, Дево! — възкликна капитанът, наведен над картата на Северния Атлантик. — Излиза, че „Целеста“ е изминала без хора в източна посока почти четиристотин мили, а преди час и половина ние я срещнахме плаваща на запад. Вие сам видяхте, че тя пътуваше насреща ни! Става някаква бъркотия!

— Трябва да се предполага, капитане, че поради някаква причина Бригс и хората му са напуснали кораба с лодките, и то много

бързо... На „Целеста“ липсват секстантът, хронометърът, а освен дневника на борда няма никакви други корабни документи! Най-загадъчното е компасът... Той се търкаляше счупен на кърмата до щурвала, а нактоузът е отместен от своето място — по моему — с лост. Как е могъл Бригс да отплава, без да вземе със себе си компаса?

— Да, добре би било, ако те са отплавали — каза Морхауз, — а ако това са пирати, Оливър? Помните ли какво направиха тези негодници през шестдесет и девета с „Вечния евреин“? Тогава те не пожалиха даже юнгата...

— Капитане, не мисля, че на „Целеста“ е имало пирати. Та нали за тях кораб, натоварен с чист спирт, е истинско съкровище! При това всички ценности се оказаха непокътнати, даже парите на Бригс и златните украшения на жена му. Не изглежда да са пирати...

— Все едно, Оливър, на „Целеста“ се е случило нещо сериозно. Аз познавам Бригс, той не би рискувал току-тъй живота на жена си и на двегодишната си дъщеря. С дете в лодката, при това при такива ветрове като сега... Казвах му аз в Ню Йорк: „Не взимай жената в този рейс, сега не е време за разходки до Италия.“

— Да, капитане — съгласи се Дево, — зимният Атлантик не е за жени — и като помълча, добави:

— Когато бях в каютата на Бригс, ми дойде наум, че „Целеста“ въобще е нещастен кораб. Вие сигурно помните, сър, че през шестдесет и втора, когато „Целеста“ извършваше първия си рейс от Спенсър до Уиндзър, капитанът ѝ изчезна, изчезна безследно... Тогава така и не разбраха къде се е дянал...

— Знам, Дево, помня тази история. „Целеста“ действително е нещастен кораб. Та нали след това, ако не ме лъже паметта, през шестдесет и седма, когато я бяха вече продали на американците, тя заседна върху скалите край нос Бретон... Да..., напразно Бригс пое командването на тази дяволска бригантина!

— Е, какво пък, сър! Надявам се, че с Бригс и неговите хора нищо няма да се случи. До Азорите е една крачка!

— Да се надяваме, скъпи Дево, че всичко ще свърши благополучно. Може би те вече са в Гибралтар — каза развеселен Морхауз и твърдо отсече:

— Дори „Целеста“ да е кораб на самия сатана, сега това е наш трофей, мили Оливър. Колко, казвате, са там буретата? Хиляда и

седемстотин, нали? А? — капитанът извади от чекмеджето на бюрото лист хартия, взе молива и започна да смята. — Тъй... Това, Дево, не ви е газ! Това е чист спирт! Екстракт! Пък и корабът не е някаква развалина, а „Мария Целеста“, красавица... след основен ремонт, с нова медна обшивка на дъното!

— Сър, на каква част мога да разчитам? — тихо запита щурманът.

Морхауз хвърли поглед върху акуратните колонки от цифри, погледна в упор щурмана и натъртвайки първата дума, отвърна:

— Ако се съгласите да докарате бригантината в Гибралтар, от мен имате двадесет и пет процента от едната пета от стойността на товара и кораба.

— Да, сър, но това е голям риск? Трюмовете са пълни с вода, почти голи рей, няма даже компас... — започна Дево.

— Повтарям: вашият пай е една четвърт, двадесет и пет процента и нито пени повече! Ако това не ви изнася, ще пратя втория щурман.

— Добре, сър, съгласен съм. Колко човека можете да ми дадете? — запита щурманът.

— Вземете боцмана и по-младия Лоренсен. Ето ви моя личен компас, измовете от Макдоналд секстанта, неговият е в ред и е поточен от вашия. На „Целеста“ ще намерите втория комплект ветрила, стъкmete фока и дръжте курс Гибралтар — каза Морхауз.

ЗА „ЦЕЛЕСТА“ ГОВОРЕХА ВСИЧКИ

АДМИРАЛТЕЙСКАТА КОМИСИЯ ЗАПОЧВА СЛЕДСТВИЕ

Вечерта на 7 декември 1872 г. „Дея Грация“ хвърли котва на вътрешния рейд на Гибралтар. На другия ден сутринта тук благополучно пристигна и „Мария Целеста“.

Дево беше възхитен от забележителните мореходни качества на бригантината: корабът прекрасно се подчиняваше на кормилото, движеше се леко и можеше да плава на много остри курсове спрямо вятъра. Независимо обаче от старанията на щурмана на „Дея Грация“ да проникне в тайната на бригантината, той не успя да научи нищо ново. Прехвърляйки в ума си наниз от най-странни, почти невероятни факти и обстоятелства преди срещата на „Дея Грация“ с безлюдната бригантина, щурманът не можеше да дойде до някакво що-годе логично заключение. Въпреки това той с нетърпение чакаше момента, когато собственикът на „Мария Целеста“ ще изплати на Морхауз обещаното възнаграждение. Щурманът мечтаеше за собствен кораб...

На другия ден след пристигането в Гибралтар капитанът на „Дея Грация“ направи официално заявление пред местните власти за спасяването на „Мария Целеста“, намерена от него в океана. Американският консул в Гибралтар извести по телеграфа чрез трансатлантическия подводен кабел собственика на бригантината за случилото се, а също и компанията в Ню Йорк, в която тя беше застрахована.

Кралският юрисконсулт в Гибралтар Соли Флуд, изпълняващ едновременно и длъжността главен прокурор на града, назначи за разследване на делото специална комисия в състав: чиновници от адмиралтейството, капитани от английските военни кораби, инженери-корабостроители и юристи.

На капитан Морхауз предложиха в тридневен срок да представи подробен отчет за произшествието. След като отчетът беше връчен на Соли Флуд, членовете на комисията разгледаха бригантината, запознаха се със състоянието ѝ, провериха показанията на капитана на

„Дея Грация“ и изследваха бележките във вахтения дневник и по таблата на „Мария Целеста“.

Чиновниците от адмиралтейството правеха най-различни предположения за съдбата на екипажа, на капитан Бригс и неговото семейство. На тях, както и на другите членове на следствената комисия, им се искаше да вярват, че хората са спасени от някой кораб, пътуващ за Америка или от Америка за Европа през Гибралтар. Участи на екипажа на „Мария Целеста“, изглежда, не вълнуваше особено много и самия председател на комисията Соли Флуд.

Измина седмица, но сведения за капитан Бригс не постъпваха. На 18 и 20 декември адмиралтейската комисия изслуша и протоколира показанията на Оливър Дево и на двамата моряци от „Дея Грация“.

С всеки изминат ден делото „Мария Целеста“ се попълваше с нови сведения и подробности за кораба, за неговия капитан и членовете на екипажа. Ето най-достоверното, което беше известно:

„Мария Целеста“ била построена в Нова Шотландия, на остров Спенсър през 1862 г., от известния корабостроител Джошуа Дейвис. Водоизместването на кораба било 282 тона, дължината — 30 м, широчината — 7,6 м и газенето — 3,5 м. Англичаните, които поръчали бригантината на Дейвис, я нарекли „Амазонка“. Не минало и година и този изящен кораб си завоювал репутацията на отлично корито. Стройна, с красиви обводи бригантината предизвиквала завист сред много английски и американски корабособственици и капитани.

След като „Амазонка“ поради навигационна грешка заседнала на плитчина, тя влязла в сух док за ремонт и след това била продадена в Америка. Името на кораба не било по вкуса на новия собственик. Възможно е набожността му да го е накарала да свали от кораба фигурата на носа, която изобразявала гола до кръста жена с лък и стрели в ръцете, и да нарече бригантината „Девственица Мария“. Оттогава мястото на отчаяната и лукава амазонка заела смирената богородица. „Мария Целеста“ извършила не малко успешни преходи през Атлантика и завоювала правото да се нарича най-добрата бригантина по североизточното крайбрежие на Америка. След като сменила няколко собственици и капитани, се наложило да ѝ се направи основен ремонт. С течение на времето дъбовият набор на бригантината се бил разклатил, проядените от червеи дъски пропускали вода... В един бостонски док на кораба направили солиден ремонт —

ремонтирали корпуса, усилили вълнореза, преустроили кърмовата надстройка. Корабният регистър без колебания издал на новия собственик на „Целеста“ класификационно свидетелство със забележка „кораб от най-висока класа“.

В делото на адмиралтейската комисия по „Мария Целеста“ имаше подробни сведения и за нейния капитан, тридесет и осемгодишния янки от щата Масачузетс Бенжамин Бригс. Той бил опитен корабоводител с почти двадесетгодишен плавателен стаж на ветроходни кораби. Винаги извънредно коректен, точен и приветлив, американецът бил добре познат в Гибралтар. От разказа на капитана на „Дея Грация“ генералният прокурор знаеше, че Бригс е поел командването на бригантината само десет дни преди излизането ѝ от Ню Йорк. Преди това „Мария Целеста“ се командвала от старшия щурман на Бригс — Алберт Ричардсън, родом от щата Мен, отчаян яхтсмен, направил няколко рекордно бързи рейса с бостънски клипери до Австралия. Той бил майстор на бързите преходи и според мълвата „знаел как да изстиска вятъра от ветрилата“. Прекомерната буйност на Ричардсън не се харесвала на собствениците на „Мария Целеста“ и те назначили Бригс за капитан. Но Ричардсън бил така влюбен в красавицата бригантина, че предпочел да остане на нея като помощник-капитан, отколкото съвсем да се раздели с кораба.

На комисията беше известно и това, че на борда на спасената от Морхауз бригантина освен нейния капитан и Ричардсън, втория щурман Ендрю Джили, кока Едуард Хейд и четиримата моряци се е намирала и жената на Бригс — Сара Елизабет Коб-Бригс, с двегодишната им дъщеря Софи.

Измина повече от месец. За екипажа на „Мария Целеста“, както и преди, нямаше ни вест, ни кост. Дейвид Морхауз настойчиво искаше възнаграждението си, полагащо му се според закона за спасяването на бригантината. Обаче Соли Флуд, подозирайки очевидно в цялата тази история нещо нередно, не бързаше с изводите, както и с изплащане на възнаграждението на капитана на „Дея Грация“.

Собственикът на „Мария Целеста“ — Джеймс Уинчестър, в миналото сам плавал като капитан. През 1866 г., след като натрупал достатъчно капитал, той зарязал службата и с четирима компаньони, бивши капитани, основал акционерното дружество „Джеймс Уинчестър и компания“. Флотът на фирмата наброявал петнадесетина

малки, но бързи ветроходи — бригове, бригантини, баркентини и двумачтови шхуни. Старши компаньон на Уинчестър бил Бенжамин Бригс, когото той назначил за капитан на своя най-добър кораб.

Малката дъщеря на шефа на фирмата малко преди разигралите се събития се омъжила за щурмана Алберт Ричардсън.

В края на януари 1873 г. в Гибралтар пристигна с пощенски параход от Ню Йорк Джеймс Уинчестър, собственикът на „Мария Целеста“. Този възрастен, със солидна фигура и добродушно лице човек се яви в кантората на кралското юрисконсулство в Гибралтар и заяви, че е готов да изплати на Морхауз чрез местната банка полагаемата му се по закон сума за спасяването на кораба.

За негово учудване председателят на комисията Флуд отказа категорично да връчи на Морхауз възнаграждението за „Мария Целеста“, а също така да върне кораба и товара на законния собственик. Генералният прокурор мотивира решението си с това, че следствието още не е завършило. Уинчестър, който беше наел вече друг капитан и нов екипаж тук, в Гибралтар, искаше да спази срока и съгласно с договора да достави навреме спирта във фабриките за коняк в Генуа. Разярен от педантичността на англичаните, проклинайки ги за протакането на следствието, шефът на фирмата заяви на председателя на комисията:

— Аз съм гражданин на Североамериканските съединени щати, макар че по произход съм също, както и вие, чистокръвен англичанин. Ако само знаех по кои от моите вени тече тази английска кръв, аз бих ги прерязал.

След един ден Уинчестър отплава за Америка с първия попаднал му попътен параход.

Адмиралтейската комисия освен подозренията нямаше никакви улики за това, че екипажът на брига „Дея Грация“ има пръст в изчезването на хората от бригантината, намерена в океана. Соли Флуд нямаше никакви основания да задържа „Дея Грация“ в пристанището. Капитан Морхауз, чувствайки, че не е толкова просто да си получи парите, счете за благоразумно да отплава за Италия.

С отпътуването на „Дея Грация“ от Гибралтар следствието по делото на „Мария Целеста“ беше временно прекратено.

КАКВО НЕ БЕШЕ ЗАБЕЛЯЗАЛ ОЛИВЪР ДЕВО

— Капитан Дейвид Морхауз! — започна генералният прокурор на Гибралтар. — През времето на рейса на „Дея Грация“ до Италия аз най-внимателно се запознах с вашия отчет и да си призная, той ме озадачи. Вашият отчет, капитане, не се покрива напълно с показанията на експертите от нашата комисия, които разгледаха бригантината след произшествието тук, на място в Гибралтар. Работата е много сложна, отколкото вие мислите и аз сега ще ви докажа това.

— Господин Оливър Дево! Моля ви да се приближите насам и да отговорите на някои въпроси на комисията.

— Заповядайте, сър — стана от стола си учуденият и разтревожен щурман.

— По ваше мнение, коя е причината капитан Бригс да изостави кораба си?

— Аз предполагам, сър, че това е била непреодолимата морска стихия. Не виждам други обективни причини, поради които екипажът на „Мария Целеста“ е трябвало да напусне кораба.

— Допускате ли, че щормът е принудил капитана на „Мария Целеста“ да търси спасение в лодката?

— Да, сър, това е напълно вероятно. По време на нашето плаване от Ню Йорк на два пъти силата на норд-веста стигаше до девет бала по скалата на Бофорт. Бригантината на Бригс е могла да попадне и в по-свиреп щорм. Аз вече съобщих на комисията, че почти всички ветрила на фокмачтата бяха накъсани на парчета, а хамбарите — пълни с вода.

— Добре, господин щурман — продължи прокурорът, — сега отговорете, не ви ли се струва, че на „Мария Целеста“ е избухнал бунт? Не допускате ли, че моряците са отворили някое от буретата, напили са се и в пияно състояние са убили офицерите на бригантината, Бригс, жена му и детето?

— Аз не допускам това даже в мислите си, сър! Моряците обичаха капитан Бригс като роден баща. Освен това, сър, при внимателния оглед на бригантината на 4 декември аз не намерих нищо, което би свидетелствало за насилие и борба на „Мария Целеста“.

— Сега отговорете, внимателно ли се запознахте с бележките във вахтения дневник и на таблата за чернови? Смятате ли ги за достоверни и отговарящи на действителността?

— Да, сър. Предполагам, че те са били нанесени от някой от помощниците на капитана на „Целеста“ — отвърна недоумяващият Дево.

— Сега, капитане, аз ще съобщя това, което не е знаел, а може би е решил и да скрие вашият компетентен щурман господин Дево.

Соли Флуд сложи очилата и взе папката, разтворена угоднически от чиновника на нужната страница.

— Щурманът на „Дея Грация“ допуска, че причината капитан Бригс с екипажа и семейството си да изостави „Мария Целеста“ е щормът. Обаче на комисията е известно, че през последната седмица на ноември в района на Азорските острови не са регистрирани щормове. В това се убедихме от петнадесетте извадки от вахтените дневници на кораби, намирали се в посочения район по това време. Комисията отхвърля щорма като причина за изоставянето на кораба и поради следния факт. В каюткомпанията на „Мария Целеста“ е намерена шевна машина, върху полирания плот на която се намирали макара, совалка и масльонка. При щорм неуправляемата от никого бригантина би изпитвала силно напречно и надлъжно клатене, в резултат на което тези предмети биха се плъзнали по гладкия плот и биха се оказали върху килима. Същото би се случило и с чиниите на масата в каюткомпанията. Обаче нито един предмет от обедния сервиз на „Мария Целеста“ не бил намерен счупен. Водата в трюмовете е могла да проникне през разсъхналите се дъски и лошо прикрепените към обшивката медни листове. Проникването се прекратило след набъбването на дъските. Наличието на мокри вещи в каюткомпанията и в каютата на капитана може да се обясни с отворените светлинни люкове.

Както вие току-що чухте, бележката на таблата не предизвиква у господин Дево никакви съмнения и той предполага, че тя е била направена от помощниците на капитана на „Мария Целеста“.

Тук Флуд направи умишлено пауза и обхвана залата с поглед. Като повиши глас в настъпилата тишина, той продължи:

— Ние установихме, че бележката не е написана от Бригс, Джилинг или Ричардсън! За това свидетелстват анализът на почерците

и писмените показания на господин Уинчестър, на когото беше предявена тази бележка. Нещо повече — на самата тази табла, съвсем в долния ѝ край, е открита още една бележка. Тя гласи: „Франциска! Моя скъпа и любима жена!“ Думите са надраскани с някакъв остър предмет. Ще поясня, господа: Франциска е името на госпожа Ричардсън, жената на помощник-капитана на „Целеста“ и дъщеря на нейния собственик. Сравняването на почерците показва, че това е почеркът на Алберт Ричардсън!

В залата, където заседаваше комисията, се раздадоха възклицания на недоумение, вдигна се шум. След като изчака малко, генералният прокурор продължи:

— Господин Дево отрича вероятността от бунт и убийства на борда на „Мария Целеста“. Той се позовава на това, че уж не е открил следи от насилие и борба. — При това Флуд натърти солидно думата „уж“. — Ето, господа, тези следи! — генералният прокурор се приближи, без да бърза, до масивния шкаф, в който се пазеха текущите съдебни дела, погледна залата с вид на човек, на когото всичко отдавна е известно, и извади от долното чекмедже продълговат предмет, старателно опакован в парче от корабно платно. Като разгърна брезента, прокурорът вдигна в изпънатата си нагоре ръка... една сабя. Потъмнялата от времето ѝ дръжка, украсена с емайлирания герб на Малтийския орден, и силно извитото ѝ острие свидетелстваха, че сабята е италианска. След като изчака, докато в залата настъпи отново тишина, Флуд поясни:

— Това страшно оръжие беше намерено под леглото на капитан Бригс. По острието на сабята, господа, има кафеникави петна. Уверен съм, че това са петна от засъхналата кръв на нещастните жертви на бунта. Комисията намери петна със същия цвят в различни места по палубата на „Целеста“ и по перилата на десния борд. Освен това на същите тези перила бяха открити няколко дълбоки белега, направени по всяка вероятност с брадва...

Като се обърна към капитана на „Дея Грация“, кралският юрисконсулт добави:

— И така, господин Морхауз, работата е много по-сложна, отколкото вие си мислите...

ПОМОЩТА НА ДЕТЕКТИВИТЕ ОТ СКОТЛАНД ЯРД

Времето минаваше. Сведения за съдбата на екипажа на „Мария Целеста“ нямаше — океанът продължаваше упорито да пази своята тайна. Слуховете на загадъчното произшествие се разпространиха по целия свят. В таверните и пристанищните кръчми в Америка, Европа и Азия буйната фантазия на моряците, подсилена от силен грог, уиски и саке, превърна случая с „Мария Целеста“ в легенда. За „Целеста“ говореха всички.

Тайната на бригантината се опитаха да разгадаят и в Америка. Министерството на финансите на САЩ разпрати във всички източни пристанища на страната специално циркулярно писмо. Следва преводът на оригиналния текст:

Министерство на финансите на САЩ, 24 март 1873 година. До митническите инспектори и другите лица. Молим ви да съобщите в министерството за всяко стигнало до вас сведение, което би помогнало да се изяснят обстоятелствата, при които е бил напуснат корабът, изоставен от екипажа в морето на 4-то число през миналия месец декември в координати 38°20' северна ширина и 17°37' западна дължина и отведен по-късно в залива на Гибралтар от британския кораб „Дея Грация“, съобщил там за находката си. Според вахтения дневник на изоставения кораб това е била американската бригантина „Мария Целеста“, пътуваща от Ню Йорк за Генуа под командването на капитан Бригс.

Обстоятелствата по делото предизвикват силното подозрение, че капитанът, неговата жена и детето им, а може би и старшият щурман са били убити от екипажа, добрал се очевидно до алкохола, с който бил натоварен корабът. Предполага се, че корабът е бил изоставен от екипажа между 26 ноември и 4-ти декември и че екипажът или е загинал в морето, или, което е по-вероятно, е бил взет

от кораб, пътуващ за някое от пристанищата на Северна или Южна Америка или към Западноиндийските острови^[1].

Намереният кораб е бил в пълен ред, добре зареден с провизии и всичко необходимо. Нямаło никаква видима причина да бъде напуснат. На кораба е намерена сабя, изглежда, с петна от кръв по острието. Такива петна са намерени и по палубата на бака. Корабните документи и хронометърът са липсвали, но почти всички вещи на капитана, на жена му и детето му, а също и на екипажа били намерени в добро състояние — книгите, скъпоценностите, златните медальони и една скъпа дамска рокля са намерени непокътнати в каютата. Вахтеният дневник бил воден до обяд на 24 ноември.

На министерството са известни и много други подробности, отнасящи се до това тайнствено произшествие. При необходимост те могат да бъдат съобщени на всяко лице, което поема задължението да разкрие загатката по това дело.

А. Ричардсън — секретар на хазната

По същото време в Гибралтар адмиралтейската комисия продължаваше следствието. По заръка на Флуд корветът „Кондор“ се отправи към Азорските острови да изследва крайбрежието на остров Санта Мария и да изясни сред местните жители дали не са се появили там Бригс и екипажът му.

В това време от столицата на Великобритания в Гибралтар пристигнаха двама детективи от Скотланд Ярд. Закипя работа. Детективите, въоръжени с лупи, за една седмица буквално обърнаха цялата „Целеста“ наопаки. Те потвърдиха почти всичко, за което на времето беше съобщил щурманът от „Дея Грация“, и всичко, което констатира адмиралтейската комисия. Наистина столичните детективи откриха няколко нови факта, но и те не дадоха възможност да се направят каквито и да е конкретни изводи.

Със същите основания, както и адмиралтейската комисия, детективите изключваха вероятността, че силният щорм е принудил

капитан Бригс да даде заповед за напускане на кораба. Те стигнаха до извода, че ако бригантината наистина е била настигната от щорм, всичко в носовата надстройка на кораба би трябвало да бъде покрито с вода. Фактически вода в нея имаше само по палубата на кубрика и в камбуза. Освен това по остриетата на бръсначите на моряците, намиращи се на полицата в кубрика, нямаше никакви следи от ръжда. При това детективите установиха, че в носовата надстройка, направена от тънки борови дъски, при силен щорм дъските биха се разместили по боядисаните пазове.

Все пак най-солидният аргумент, отхвърлящ вероятността от щорм, по мнението на експертите от Скотланд Ярд беше фактът, че макарата, совалката и масльонката не са паднали от полирания плот на шевната машина. Освен това се оказа, че часовникът в каюткомпанията на бригантината е спрял не за това, че в него е попаднала вода, както смяташе Дево, а просто защото е нямало кой да го навие.

Оказа се, че никои не е обърнал внимание, че на борда на „Мария Целеста“ липсва лагът — уредът за измерване скоростта на кораба.

С това свое откритие детективите, както се казва, натриха носа на моряците от адмиралтейската комисия.

След дълго изследване на счупения компас и на изкривения му нактоуз, върху който той е бил закрепен, детективите установиха, че и двата предмета са счупени от хора. При това повредата на самия компас не изглеждаше да е причинена нарочно. Вероятно някой се е опитал в бързината да го извади от гнездото му в нактоуза и го е изтървал на палубата...

Детективите се произнесоха и за лулите, намерени от Оливър Дево. в носовия кубрик. По останалата от тях пепел те установиха: лулите са били напълнени със същия тютюн, който се намирал в кесиите и в сандъчетата на моряците. Значи лулите са на моряците от „Мария Целеста“.

По развързаните възли на въжето, придържащо бъчонките с прясна вода към мачтата, можеше да се предполага, че една от тях е била отместена не от вълните, стоварили се върху бака на бригантината, а от човек — по всяка вероятност при опит да я отвърже от останалите.

Липсата на борда на „Мария Целеста“ на някаква сготвена храна красноречиво говореше за това, че тя е била взета от хората, напуснали кораба.

По време на следствието никой не се замисли колко спасителни лодки е имало на „Мария Целеста“. Тъй като на ветроходите с такъв тонаж се полагаха две лодки, всички кой знае защо сметнаха, че екипажът на бригантината е отплавал в океана с две лодки. Детективите изясниха: от Ню Йорк „Целеста“ е тръгнала на рейс с една лодка. Втората е била оставена за ремонт — при товаренето върху нея паднало буре, изхлузило се от сапана.

Един от членовете на адмиралтейската комисия, стар капитан-ветроходец, изказа предположението, че изоставянето на „Мария Целеста“ от екипажа е някак си инсценирано. Ето как разсъждаваше той. В открито море лодката се спуска на вода от подветрената страна на кораба, за да не могат вълните да я разбият в борда. Но нали на палубата на „Мария Целеста“ лежаха свалени перилата на левия борд. Следователно лодката е била спусната именно от тази страна. Тъкмовтова беше и номерът! През зимата в Северния Атлантик духа постоянен норд-вест и пътуващата на изток бригантината би получавала вятър от левия борд. Ако хората са напуснали кораба спешно, те не са имали време да извършват маневрата за лягане в дрейф. В най-добрия случай те са могли да свият ветрилото на грот-мачтата, но вятърът все пак е дуhal от левия борд на бригантината...

Въобще следствието по „Мария Целеста“ разкри твърде много загадъчни обстоятелства и факти. Някои от тях носеха странен, почти мистичен характер.

Както и да си блъскаха главите членовете на адмиралтейската комисия и каквито и хипотези да предлагаха детективите от Скотланд Ярд, тайната на изоставения кораб си оставаше тайна. Ето основните въпроси, без решаването на които следствието не можеше да мръдне от мъртвата си точка:

1. Защо трюмовете на бригантината се оказали отворени?
2. Защо люковите закрития на първия трюм се търкаляли на палубата преобърнати?
3. Защо всичките прозорци на кърмовата надстройка били заковани с дъски и брезент?

4. Защо двата горни светлинни люка на кърмовата надстройка били отворени?

5. Защо комплектът дърводелски инструменти се оказал в каютата на старшия щурман Ричардсън?

6. Защо били спуснати ветрилата от втората мачта на бригантината?

7. Защо на борда на бригантината не се оказали никакви корабни документи освен основния — вахтения дневник?

8. Защо бурето със спирт било отворено?

9. Защо последната чернова бележка върху таблата била нанесена не от капитана или помощниците му, а от някой друг?

10. Защо Ричардсън написал: „Франциска! Моя скъпа и любима жена!“?

11. Защо старинната сабя се оказала под леглото на капитан Бригс?

12. Защо са нанесени белезите по перилата от десния борд?

И тъй, дванадесет „защо“! И никой не можеше да даде разумен отговор на нито един от тези въпроси.

Кралският юрисконсулт правеше опити да свърже в едно цяло всички установени факти, да създаде цялостна картина на драмата, разиграла се в океана. Соли Флуд отстояваше версията, свързана с бунт на бригантината. Мо както и да се аргументираше той с отворените трюмове, с наченатото буре със спирт, със закованите прозорци на офицерското помещение, с намерената сабя, с белезите по перилата и кафеникавите петна по палубата, в неговите доказателства нямаше последователност и логика. „Що за бунт е това — му опонираха детективите, — след като на кораба няма никакви следи от насилие и борба, а всичките ценности в каюткомпанията са останали на местата си?“

Версията за бунта беше горещо поддържана от американския консул в Гибралтар Хорацио Спраг. Той изложи мнението на Соли Флуд в своя доклад до Министерството на финансите. Въз основа на доклада полицията във всички пристанища по североизточното крайбрежие на страната получи негласна заповед внимателно да следи за появяването на подозрителни лица, които могат да се окажат бунтовници от „Мария Целеста“.

Адмиралтейската комисия с нетърпение очакваше резултатите от анализа на веществото, взето от петната по сабята, от палубата и от перилата на бригантината. Но тук дузината „защо“ неочаквано се превърна в „дяволска дузина“.

[1] Антилските острови (Б.пр.) ↑

ТРИНАДЕСЕТТО „ЗАЩО“

Комисията, не виждайки изход от лабиринта на противоречивите факти, реши да се проведе оглед на подводната част на бригантината.

Испанският водолаз Рикардо Портунато се спусна на дъното до кея и изследва състоянието на медните листове, с които беше обшит дървеният корпус на „Мария Целеста“. Медта беше почти нова, неуспяла още да потъмнее в морската вода, но на три метра листовете не съвсем плътно прилягаха към дъските. „Навярно поради това корпусът е пропускал вода“ — реши водолазът. Други повреди по подводната част Портунато не забеляза. Вълнорезът, килът и кормилото се намираха в отлично състояние. Това свидетелстваше, че бригантината не е засядала с дъното си на плитчина и не се е сблъсквала с друг кораб.

Когато водолазът, след като завърши работата си на дъното, се издигаше към повърхността, той хвърли поглед върху дъските на носовата обшивка, които се намираха точно пред централния илюминатор на скафандъра му. На половин метър над равнището на водата по обшивката се виждаше двуметрова тясна ивица. Портунато я докосна с ръка: ивицата се оказа разрез с дълбочина един дюйм и широчина малко повече от дюйм. Гладкият разрез съвсем не приличаше на случайно одраскване от удар в кея. По-скоро той беше направен с някакъв остър инструмент.

Водолазът отново се спусна на дъното и се издигна до носа на бригантината от другия ѝ борд: на половин метър от водата преминаваше точно такъв разрез! Това се стори на водолаза подозрително и той доложи за своето откритие на експертите от адмиралтейската комисия.

Почтените джентълмени се оказаха в задънена улица. Откъде са се появили тези странни разрези, с каква цел и от кого са направени те? Лондонските детективи съумяха все пак да установят, че разрезите са направени преди около три месеца, към края на ноември 1872 г. Какво е това? Резултат от удар на кораба в кейовата стена? Но всеки кораб застава на вързала естествено с единия си борд. Резултат от

сблъскването с друг кораб? Но вълнорезът на „Мария Целеста“ нямаше дори драскотина. И едва ли би дошло наум някому от екипажа да разрязва дъските на обшивката, дебели всичко на всичко дюйм и половина — това би застрашило здравината на корпуса на бригантината.

Кръгът от непонятни факти и необясними обстоятелства се затвори. Но ако при предишните дванадесет „защо“ можеше нещо да се предполага, за нещо човек да се досеща, последната загадка въобще не даваше и намек за някакво логично обяснение.

Соли Флуд окончателно загуби разсъдъка си. Разбирайки, че репутацията му като генерален прокурор на града е компрометирана, той чакаше резултата от анализа на петната. Тук го постигна пълно разочарование и на него му се наложи да съжалява за набързо направените изводи относно ролята на сабята в драмата на „Мария Целеста“.

Петната не бяха от кръв и при това едва ли не с вековна възраст. А петната по палубата и върху перилата от десния борд представляваха смес от ръжда, дървено масло и някаква сол. Тази безобидна смес би могла спокойно да бъде разлята от някое старо желязно буре.

За учудване на комисията най-логично по въпроса за сабята се изказа ищецът — капитанът на „Дея Грация“. Сякаш отмъщавайки на Флуд за протакането с изплащането на възнаграждението, Морхауз заяви:

— За да отговорите правилно на този въпрос, трябва добре да познавате моя приятел Бригс. Той имаше една страст — да колекционира старинно оръжие. Къщата на Бригсови в Бредфорд изглежда като музей на античното изкуство. Там вие ще намерите уникални неща от бронз, мрамор, изумителна колекция от старинни часовници, древни монети и предимно оръжие. Даже в спалнята му висят доспехи на средновековни рицари... Уверен съм, че сабята е взета в рейса от него специално, за да установи в Италия точната дата и мястото на нейната направа. Учудва ви защо сабята се е търкала без ножница под леглото. Там е била скрита от Бригс, който се опасявал, че малката Софи може да се пореже с нея.

Комисията прие това предположение за напълно логично. Английските детективи направиха справка чрез полицейското

управление в Ню Йорк за моряците от „Мария Целеста“. Изясни се, че четиримата норвежки моряци — Фолкерх Лоренсен, Боас Лоренсен, Ариан Харбенз и Гудлит Гудшаад — са моряци първи клас, ползват се с добро име и имат дългогодишен стаж по ветроходите. С това, че моряците не са могли да вдигнат бунт на „Мария Целеста“, беше принуден да се съгласи и Флуд, когато в началото на март 1873 г. на негово име дойде писмо от някой си Никелсен от Норвегия. Авторът на писмото се обръщаше към председателя на следствената комисия от името на една майка и две съпруги на моряци от екипажа на „Мария Целеста“. Роднините на норвежките моряци, безпокойки се за съдбата на главите на семействата, молеха главния прокурор да обясни причината за тяхното изчезване.

Флуд не можеше да им даде утешителен отговор. Макар че в Гибралтар всеки ден пристигаха десетки кораби, за изчезналия екипаж не постъпваха никакви сведения. Командирът на корвета „Кондор“, изпратен на Азорските острови, съобщи, че жителите на остров Санта Мария не са виждали никакви пришълци и не знаят нищо за случилото се. Мълчеше и Америка, където митническите власти очакваха с нетърпение появата на моряци от „Мария Целеста“.

На 12 март 1873 г. следствието по делото беше прекратено, а адмиралтейската комисия — разпусната.

След два дни градският съд определи възнаградението за капитана на „Дея Грация“. Драмата, която се беше разиграла във водите на Северния Атлантик, донесе на Дейвид Морхауз 1700 фунта стерлинги.

На 15 март 1873 г. Джеймс Уинчестър беше известен в Ню Йорк с телеграма, предадена по трансатлантическия подводен кабел, че „Мария Целеста“ е излязла от Гибралтар с нов екипаж на път за Генуа. Всичките лични вещи на семейство Бригс и на членовете на екипажа бяха предадени на американския консул в Гибралтар. През есента на същата година той ги изпрати в Америка, за да бъдат предадени на роднините на изчезналите.

„АЗ СЪМ КОКЪТ ОТ «МАРИЯ ЦЕЛЕСТА»“

Но с това историята за „Мария Целеста“ не свършва. Загадъчното произшествие край Азорските острови веднага станало достояние на вестникарите. Какво ли само не са съобщавали за „Мария Целеста“! Едната версия се сменяла с друга, поредната хипотеза противоречала на предишната. Всеки скалъпен на бърза ръка пасквил се поднасял на читателя като достоверност и се придружавал с коментари на уж солидни специалисти по морето, на стари, просмукани от сол океански вълци, но „коментатори“ били същите тези драскачи, получили „консултацията“ си мимоходом от някой моряк в пристанищния бар или в кръчмата. В повечето от публикуваните през 1873 г. „достоверни“ съобщения датите на събитието не съвпадат, имената и фамилиите са преиначени до неузнаваемост, фактите са измислени, предположенията — смешно наивни. Много от журналистите, захванали се с тази тема, даже не се постарали да се запознаят с материалите на следствената комисия в Гибралтар.

Преобладаващата част от хипотезите се свеждала до „пиратския“ вариант.

Вестниците твърдели: „Бригантината е била заловена от пирати, но след като видели «Дея Грация», те избягали, като взели със себе си екипажа на «Целеста».“ Различните версии на тази хипотеза се придружавали с обширни исторически справки за корсари, флибустиери и други морски разбойници...

Писали и за избухналата на борда на „Мария Целеста“ епидемия от чума. Та нали в продължение на цели столетия чумата, холерата, жълтеницата, дизентерията и скорбутът са били бич за мореплавателите от всички страни. Ниската хигиена, липсата на нормални условия за съхраняване на водата и храната на ветроходите водели до избухване на епидемии, които често ставали причина за гибелта на целия корабен екипаж.

Според мнението на „всезнаещите“ журналисти чумата на „Мария Целеста“ започнала в моряшкия кубрик. Капитан Бригс

разбрал за болестта и за да запази дъщеря си, жена си, себе си и офицерите, затворил моряците в кубрика. Но те успели да се измъкнат от своя затвор и да заключат капитана в кърмовата надстройка, след което заковали даже прозорците. В отчаянието си болните моряци отворили носовия трюм и се добрали до товара. Опитвайки се да намерят забрава в спирта, изтощените от болестта моряци се напили и заспали. Бригс и офицерите успели да се измъкнат от каютите си през горните светлинни люкове. Те спуснали набързо единствената лодка, с която след това загинали по време на щорм. Моряците, останали на бригантината, за да не се мъчат, предпочели да се самоубият и се хвърлили зад борда.

Други привърженици на тази версия писали, че след като се напили, моряците убили капитана и офицерите, изхвърлили труповете им в морето и се опитали да се доберат с лодката до един от Азорските острови. Но лодката била преобърната от налетелия ураган и останалите без сили, измъчени от страшната болест моряци загинали.

Както винаги, имало и просто нелепи хипотези. Към тях, например може да се отнесе предположението, че хората от тази нещастна бригантина са загинали в схватка с още непознато на науката чудовище от морските бездни — „гигантски калмар“, „огромен октопод“ и даже „морски змей“. Авторите на тези наивни версии съобщавали на публиката, че петната по палубата, по острието на сабята и перилата на бригантината не са нищо друго освен кръвта на чудовището, а белезите по перилата са явни следи от ударите с брадва, с която Бригс мъжествено сякъл исполинските пипала...

Американските вестници, които се хранели с подобни небивалици, давали даже „подробностите“ на кървавата схватка. Така първа жертва на неизвестния „агресор“ от подводното царство станала малката Софи, която играела с майка си на палубата. След това чудовището завлякло във водата всички хора, намиращи се на „Целеста“, и бригантината плавала в океана като призрачния „Летящ холандец“ дотогава, докато не я забелязали от борда на „Дея Грация“...

Нюйоркският „Таймс“, смятайки, че на читателите вече са омръзнали подобни номера, решил да привърши с шума около бригантината и заявил, че цялата тази история е много проста. Оказва се, че капитанът на „Мария Целеста“ бил душевно болен. За тежкото разстройство на психиката му знаели само най-близките роднини. То

се изразявало в периодични пристъпи на буйство и в такива минути Бригс бил способен на всичко. И ето веднъж по време на злополучния рейс капитанът получил такъв пристъп и като се въоръжил със старинната сабя, заклал всички, които се намирали на кораба, включително дъщеря си и жена си. Когато съзнанието му се прояснило, той разбрал какво се е случило. Бригс изхвърлил трупове в океана, заличил следите, унищожил корабните документи, като забравил обаче вахтения дневник, и се опитал да изчезне с лодката. Накрая Бригс загинал от жажда, а лодката била залята от вълните и потънала...

Английските журналисти като представители на консервативна нация публикували по-сериозни хипотези. Някои от тях били доста заплетени.

Когато вестник „Джибралтар кроникъл“ сподели с читателите си за тайнствените разрези по носа на „Мария Целеста“, забелязани от Рикардо Портунато, английското морско списание „Наутикъл мегазин“ обяснило по следния начин техния произход.

Дъщерята на капитан Бригс Софи била капризно и непослушно дете. По цели дни тя тичала по палубата на бригантината, пречейки на моряците да работят. Детето се укротило, когато забелязало веднъж в морето делфини. Оттогава Софи целите си дни прекарвала на носа на кораба, като наблюдавала красивите скокове на стремителните животни. Тогава Бригс, виждайки как Софи постоянно се накланя през перилата и опасявайки се да не падне във водата, заповядал на екипажа да измайстори за нея специална площадка в носа на бригантината. Ето защо дърводелецът трябвало да направи жлеbove по двата борда в носовата част на кораба.

Веднъж между моряците на „Мария Целеста“ се завързал спор — кой по-бързо плува. Моряците се обърнали към капитана с молба да остави кораба в дрейф, докато трае състезанието. Бригс се съгласил. Ветрилата от втората мачта били спуснати, а на първата били поставени по такъв начин, че бригантината останала без ход. Моряците започнали да плуват около кораба, надпреварвайки се, а офицерите „викали“ за този или онзи моряк, наблюдавайки състезанието от площадката, построена за Софи. Претоварената площадка рухнала и хората се оказали във водата. Който не умее да плува, се удавил, а плувците били нападнати от стадо тигрови акули.

Жената на капитан Бригс по това време шиела на машината в каюткомпанията. Като чула отчаяните викове, тя изтичала на палубата и пред очите ѝ се разкрила ужасна картина: в боядисаната с кръв вода акулите разкъсвали мятащите се хора. Като не могла да понесе този удар, жената на капитана се хвърлила с дъщеря си зад борда...

На пръв поглед — напълно правдоподобна хипотеза, но авторът забравил едно нещо. „Мария Целеста“ извършвала своя рейс през ноември, когато температурата на водата в Северния Атлантис не се качва повече от 10°C. Изглежда, доста луди глави са били моряците на тази бригантина!

Тайнствеността около „Мария Целеста“ се подсилвала от многобройните самозванци, които се представяли за членове от екипажа ѝ. След вдигнатия от вестниците шум те започнали неочаквано да се появяват в Гибралтар, Лондон, Ню Йорк, Халифакс, на о-в Ямайка. Само в Ню Йорк за една година се появили наведнъж шестима „очевидци“ на небивалото произшествие. Първият от тях посетил редакцията на „Хералд трибюн“ и заявил, че той не е никой друг, а Едуард Хейд, спасилият се по чудо кок от „Мария Целеста“.

След като взела от него обширно интервю, редакцията му изплатила баснословен хонорар. Добре нагласената от „кока“ история за чумата, избухнала на кораба, направила впечатление на читателите и предизвикала завистта на другите вестници. След няколко дни, когато от Лъжехейд нямало вече и следа, аферата била разкрита от жената на истинския кок на „Целеста“, която живеела в Ню Йорк. Хитрият аферист успял да метне редакторите благодарение на отличната си памет — той с подробности знаел резултатите от работата на следствената комисия, публикувани редовно от „Джибралтар кроникъл“.

Страстите не успели още да утихнат, а вече в различни редакции на нюйоркските вестници се явили, разбира се, един по един, наведнъж пет „кока“. Те, изглежда, били от провинцията и нищо не знаели за изпреварилия ги „колега“. „Коковете“ започнали такива да ги дрънкат, че скоро се оказали (вече всичките наведнъж) в полицейския участък.

По същото време в Лондон се появили двама възрастни „синове на капитан Бригс“. Но те не успели да измамят английските

журналисти. Всички вече знаели, че синът на Бригс живее при баба си в американския град Бредфорд и че момчето е само на седем години.

Доста издатели си понапълнили джобовете около загадката на изоставената бригантина. А на редакцията на един американски вестник се наложило да плати и глоба. Това станало така.

Вестникът излязъл с обширна статия, която започвала с разказ за нравите, които царели в американския търговски флот. Ставало дума и за големите трудности на капитаните при набирането на екипаж, а също и за услугите на пристанищните маклери, а по-точно — на „търговците с хора“. Безскрупулните предприемачи набелязвали сред безработните и отчаялите се хора своите жертви, давали им на кредит дрехи и пари, а след това продавали длъжниците на първия попаднал кораб. В „екстрени“ случаи жертвите били напивани и нещастниците идвали на себе си едва на борда на кораба, но вече далече от родните брегове.

Вестникът твърдял, че екипажът на „Мария Целеста“ се състоял именно от такива случайни хора, излезли едва ли не за първи път в морето. Ето защо, след като приел командването на кораба, Бригс се опитал да наеме поне трима истински моряци. В Ню Йорк се намерил човек, който му предложил услугите си. Той отделил четирима моряци от своя екипаж, но при условие, че те ще се върнат на неговия кораб край Азорските острови, след като „Мария Целеста“ остави зад кърмата си най-трудната част на прехода от Америка за Европа. Капитанът, който оказал помощ на Бригс, бил според вестника англичанинът Дейвид Морхауз — командир на брига „Дея Грация“. В статията се съобщавало, че два дни преди излизането на бригантината в морето двамата капитани били видени в един от ресторантите на Манхатън.

От първия ден на рейса на „Мария Целеста“ атмосферата на кораба била помрачена от поведението на моряците, подписали заробващия ги договор. Тези случайни моряци не намерили общ език с хората, които Морхауз дал „на заем“ на Бригс. Един от скандалите завършил с вадене на ножове и на капитана на бригантината се наложило да върже виновните за кръвопролитие и да ги заключи във верижния сандък.

На 24 ноември настъпил съдбоносният ден — освободилите се от плен озлобени моряци вдигнали бунт. Капитанът със семейството си

и двамата щурмани били зверски убити, а телата им хвърлени зад борда. Четиримата моряци от „Дея Грация“ успели да обезоръжат бунтовниците. Те решили да не ги връзват, а да ги пуснат в океана с лодката без капка прясна вода. Под дулата на pistolетите бунтовниците отблъснали от борда на „Мария Целеста“.

Останалите на борда й хора на Морхауз знаели координатите и времето за рандеву с „Дея Грация“. След като пристигнали на уговореното място, моряците оставили бригантината да легне в дрейф. Скоро пристигнала и „Дея Грация“.

Когато капитан Морхауз изслушал тъжния разказ на четиримата моряци, той веднага усетил, че от „Целеста“ може да извлече печалба. Като казал на моряците, че за тях е по-изгодно да държат езика си зад зъбите (тъй като няма кой да им повярва, че не са участвали в бунта и убийствата), Морхауз им обяснил как да отговарят, ако в Гибралтар ги попитат за срещата с „Мария Целеста“. Решено било да се представи рапорт, че бригантината е намерена в океана без екипаж. Капитанът на брига обещал да раздели полученото възнаграждение с моряците...

Дейвид Морхауз завел дело срещу злощастния редактор на вестника и с помощта на копието от своя отчет, получено от Гибралтар, доказал, че няма нищо общо с тази измислена история. Вестникът платил за измислиците на своите журналисти кръгличка сума. Съдът произнесъл решение: „За причинени морални щети, изразили се в подкопаване на репутацията и оскърбяване на капитанската чест, да се изплатят на господин Дейвид Морхауз 5000 долара.“ По такъв начин нещастният кораб на Бригс обогатил Морхауз не само с английски фунтове, но и с американски долари.

За „Мария Целеста“ били публикувани толкова заплетени небивалици, че обстоятелствата и фактите около действителното произшествие край Азорските острови се оказали забравени. Истината била погребана под купа от журналистически измислици.

Казват, че сензациите не са вечни. И макар че тайната на бригантината останала неразкрита, „целестиадата“ доста омръзнала на читателите. Скоро всички забравили за бригантината...

НЕВОЛНАТА ШЕГА НА КЛАСИКА

В началото на 1884 г. в Англия се разпространили слухове, че тайната на „Мария Целеста“ е разкрита. Истината за тази интригуваща история била публикувана на страниците на лондонския алманах „Корнхил магазин“ в очерк под заглавие „Съобщението на Шебекук Джефсън“. Повествованието се водело от името на един от участниците в драмата, разиграла се на „Мария Целеста“.

Тъй като списанието не посочило името на автора, читателите приели „съобщението“ за редакционен материал. Майсторството и силата на писателската фантазия накарали читателите да повярват, че всичко, описано в очерка, наистина се е случило. Очеркът имал потресаващ успех в Англия. Вестниците го препечатвали, навсякъде говорили за него. Отначало никой дори и не забелязал, че имената на капитана на „Мария Целеста“, на жена му, на дъщерята и членовете на екипажа не съвпадат с истинските. За 12 години повечето от хората ги били забравили. А тези, които ги помнели, решили, че анонимният автор, щадейки видимо чувствата на роднините и близките на изчезналите, умишлено е променил имената им.

Ето краткият преразказ на този очерк (по данни на полския журналист Зенон Кошидовски, публикувани в неговата книга „Конете на Лизип“).

По професия доктор Джефсън бил лекар. Цялата си младост той посветил на борбата за освобождението на негрите в Съединените щати, дори написал за това брошурата „Ето твоя брат“. Когато започнала Гражданската война, той се записал доброволец в един от нюйоркските полкове и взел участие в кампанията против Южните щати. В едно от сраженията бил тежко ранен и сигурно би загинал, ако не била една стара негърка, която майчински се грижела за него и успяла да го изправи на крака. Когато се разделяла с него, трогнатата старица извадила от някакво скривалище странен талисман, изрязан от черен като смола камък и напомнящ човешко ухо, и го връчила на доктора „за късмет“.

След седем години доктор Джефсън получил усложнения в белите дробове и лекарите му препоръчали морския въздух като единствено спасение. Ето защо той решил да предприеме пътешествие до Европа и за тази цел наел каюта на „Мария Целеста“.

На кораба били капитанът с жена си и двегодишната дъщеря, десет моряци — от тях трима негри, и още двама пътници — млад американец, агент на корабоплавателна компания, по име Гартън, и мулатът Септимус Горинг.

Горинг бил от всяка гледна точка необикновен човек. В лицето му имало нещо сатанински отблъскващо, дясната му ръка била осакатена — четирите ѝ пръста сякаш били отрязани с бръснач. Обаче още първите разговори с него изменяли коренно впечатлението. Горинг бил доста любезен човек, образован и с чувство за хумор, добре възпитан и с учудващи познания по корабоводене. Сякаш той знаел всичко на този свят. С една дума, доктор Джефсън можел само да се поздрави с такъв великолепен и занимателен спътник.

Техните каюти били разделени само от тънка дървена преграда. Една сутрин доктор Джефсън, едва ставайки от леглото, бил почти оглушей от пистолетен изстрел. Куршумът пробил преградата точно в мястото, където само преди минута се намирала главата му. Преди да успее да дойде на себе си, в каютата му се втурнал изплашеният Горинг и започнал темпераментно да се извинява, като обяснявал, че чистил оръжието си и без да иска, натиснал спусъка.

Същата вечер в каютата на доктора влязъл капитан Бригс и с неопикуемо отчаяние му доверил, че жена му и дъщеричката внезапно изчезнали. Екипажът претърсил всички кътчета на кораба, хората обикаляли целия кораб, с пълен глас викали изчезналите, но отговаряли само шумът на морето и плющенето на ветрилата. Капитан Бригс се затворил в каютата, вцепенен от скръб. Наложило се първият помощник да поеме командването. След няколко дни капитанът се застрелял в челото.

А корабът продължавал да плава... Времето било прекрасно и пътниците прекарвали по-голямата част от времето си на палубата. По време на един от разговорите си Джефсън показал подарения му от негърката талисман. Горинг небрежно го подхвърлил в ръката си и с презрителна усмивка понечил да го хвърли в морето. В този миг негърът, който стоял на щурвала, мълниеносно скочил към него,

стиснал с желязна хватка плещите му и започнал възбудено да му шепне нещо. След това измъкнал талисмана от ръката на вкамения се мулат и раболепно го поднесъл на Джефсън.

Неочаквано настъпила тропическа жега — явление абсолютно несвойствено за португалските води. Загадката се изяснила скоро, и то по доста неочакван начин, когато вместо Португалия на хоризонта се появили бреговете на Африка — корабът бил сбъркал курса. Слисаният щурман уверявал, че той няма вина — някой бил повредил навигационните уреди и компаса. Тогава Джефсън си спомнил, че веднъж преди няколко дни той и капитанът заварили Горинг надвесен над тях.

Вечерта на същия ден, когато доктор Джефсън излязъл на палубата, върху него се нахвърлили Горинг и тримата моряци негри, повалили го върху дъските и го вързали с въже. Същата участ постигнала всички бели моряци. След това се разиграла сцена, при вида на която кръвта на доктора замръзнала в жилите му — черните заговорници хвърлили вързаните хора зад борда. Но когато Горинг се нагласил да извърши същото и с доктор Джефсън, негрите започнали дружно да протестират. Завързал се ожесточен спор, от който докторът разбрал, че като притежател на талисмана, се смята неприкосновена личност.

Бунтовниците натоварили вързания доктор в лодката и заплавали към брега, като оставили „Мария Целеста“ на волята божия. На брега те били приветствувани с диви викове и биене на там-тами от тълпи негри. След това ги завели в селцето.

Заобиколили Джефсън, вождовете влезли заедно с него в храма, стените на който били украсени с рогозки и раковини. В помещението царял полумрак, в центъра на празната стая стоял огромен идол от черен камък — едното му ухо било отсечено. Един старец взел талисмана на доктора и го нагласил върху главата на идола — ухото прилепнало така точно, че цепнатината била едва забележима. При вида на това събитие събралите се в колибата и на двора хора радостно закрепцали, паднали на земята и започнали да възнасят молитви на своя идол.

От тази минута към доктор Джефсън започнали да се отнасят като към почетен пленник. За него отделили уютна колиба, хранели го

обилно и вкусно, но стражата на входа не му позволявала да излиза от колибата.

През нощта при него дошъл Горинг и му обяснил своята постъпка. Баща му бил бял, а майка му — негърка-робиня. Когато баща му умрял, жестоките плантатори пребили майка му до смърт, а на него отсекли четирите пръста на дясната ръка за някакво дребно провинение. Горинг се заклел да отмъсти на белите за своите обиди. Няколко години преди описваните събития в Съединените щати станали много убийства, които полицията така и не могла да разкрие. Убиецът бил именно Горинг.

Последното му престъпление било унищожаването на екипажа на „Мария Целеста“ и бягството при племето, с което той поддържал приятелски отношения. Той мечтаел да създаде в Африка могъща негърска държава и да започне безпощадна война с белите поробители. На тези планове попречил до известна степен талисманът на Джефсън.

Историята на това каменно ухо била наистина интересна. Преди много векове племето се разделило на две и едната му част решила да се пресели в друг район на Африка. Напускайки родното село, отцепниците отчупили от идола едното ухо, за да отнесат със себе си поне частица от свещения идол. Но съдбата се оказала жестока към тях — те попаднали в ръцете на роботърговци и били откарани в Съединените щати. По такъв начин каменното ухо попаднало накрая у старата негърка-робиня, която по-късно се грижела за доктора.

Негрите вярвали, че изчезналото ухо ще бъде върнато от човек, изпратен от небето. Ето защо те пощадили Джефсън, като го взели за полубог. Горинг не криел, че иска да стане царче и че се опасява от конкуренцията на белия лекар, собственик на талисмана. Ето защо той решил да помогне на доктора отново да получи свободата си и по такъв начин да се избави от него.

Под прикритието на нощната тъма Джефсън бил изведен на брега качен на една лодка, която навлязла в морето...

Скоро авторът на „Съобщението на Шебекук Джефсън“ се намерил. Той се оказал известният в цял свят и дълбокоуважаван в Англия писател Артур Конан Доил — автор на „Приключенията на Шерлок Холмс“. От страниците на лондонските вестници човекът, създал образа на знаменития детектив, заявил, че той дори не е мислел да се подиграва с публиката. Конан Доил писал, че след като се

запознал с делото на „Мария Целеста“, замислил да използва тази фабула за литературно произведение и когато намерил свободно време, просто изпълнил своя замисъл. Но чистосърдечното признание на великия писател разочаровало читателите — дотолкова те повярвали в неочакваната развръзка на странното произшествие.

Очеркът на Артур Конан Доил накарал хората да си спомнят за „Мария Целеста“. Вестниците отново заговорили за великата тайна на Атлантика. Отново в различни точки на земното кълбо започнали да се появяват „моряци от бригантината“, отново всезнаещи журналисти започнали „да намират“ в моряшките сандъчета; признания на очевидци на драмата, продиктувани на смъртния одър. Отново в редакциите на вестниците започнали да се появяват „готвачи“ от „Мария Целеста“ и „децата на капитан Бригс“.

Новите факти, свързани с по-нататъшната съдба на „Мария Целеста“, засилили клюките. А тя наистина била странна и необикновена. През 1874 г. нейният бивш собственик Уинчестър продал бригантината с голяма загуба. През следващата година „Мария Целеста“, натоварена с дървен материал, попаднала в ураган близо до Монтевидео и загубила двете си мачти. След ремонта тя отново започнала да превозва товари между пристанищата на Централна Америка и Европа.

Моряците, както е известно, са суеверен народ. Те не искали да се наемат на кораб с такова печално минало. Ето защо корабът минавал от ръка на ръка, цената му падала, докато най-сетне бригантината попаднала в ръцете на отявлени мошеници.

В началото на януари 1885 г. „Мария Целеста“ под командването на американския капитан Паркер с вдигнати всички ветрила се врязала на пълен ход край остров Хаити в рифовете Рошел. След няколко часа красавицата-бригантина била превърната от океанските вълни в куп плаващи трески. Какво било това? Резултат от навигационна грешка? Скоро застрахователната компания доказала наличието на престъпление — унищожаване на застраховано имущество с цел да се получи застраховката. Заговорът на кррабособственика с капитан Паркер бил потвърден от представените на съда документи. Един ден преди произнасянето на присъдата капитанът на „Мария Целеста“ се самоубил.

В края на миналия и началото на този век редом с вестникарските статии и очерците в списанията се появили и романи за злополучния кораб. Примерът на Конан Доил бил последван от английските писатели-маринисти Бари Пейн, Артур Морисън, Харолд Уилкинс и Лоурънс Китинг. Последният води повествованието в своята книга „Великата мистификация“ от името на 84-годишния кок на бригантината Джон Пембертън, когото авторът уж намерил някъде си в Шотландия.

На загадката „Мария Целеста“ посветили свои романи и американските писатели — Джордж Браян („Гайнственият кораб“) и Чарлз Феи („Мария Целеста“ или „Одисеята на изоставения кораб“). Но въпреки оригиналността и увлекателността на тези произведения нито едно от тях не доближава читателя дори на крачка до великата тайна на Атлантика.

„Но какво все пак е могло да се случи там? — е в правото си да запита читателят. След като няма отговор, то коя версия може да се смята за най-вероятна и правдоподобна“?

ХИПОТЕЗАТА НА КОБ

В самия център на Ню Йорк, на остров Манхатън, сред небостъргачите, силуетите на които напомнят гигантска ограда с неравномерно отчупени зъбци на дъските, се извисява красиво здание. То се нарича „Уайтхол“. В него се разполага главната кантора на американската корабна компания „Джеймс Уинчестър и Со.“, Фирмата се оглавявала вече от правнука на бившия собственик на „Мария Целеста“ — Ной Уинчестър, но приблизително един път в месеца пак се получавали писма с молба да се разкаже по-подробно за обстоятелствата около изчезването на екипажа на „Мария Целеста“.

Подобни писма получавал и живеещият в Бредфорд син на изчезналия капитан Бригс—Артур Бригс.

Съдбата на екипажа на „Мария Целеста“ продължава да вълнува хората и в наши дни. Фантазията не познава граници — всяка година се раждат все нови версии и хипотези. В основни линии те могат да се разделят на две.

Едни от изследователите са убедени, че цялата тази объркана история е била щателно подготвена от Бригс и Морхауз преди излизането им в морето. Други смятат, че в последната минута Морхауз, след като решил, че аферата може да се разкрие, изменил разработения план за действие и възложил на своя щурман да убие всички, намиращи се на борда на „Мария Целеста“. Привържениците на тази версия основават хипотезата си върху следните факти.

Възникването на тринадесетте „защо“ може да се обясни само с това, че те били създадени умишлено, за да се заблуди следствието и да се объркат даже най-квалифицираните детективи.

Скоро след завършване на следствието в Гибралтар от зданието на съда била открадната част от следствените материали, включително корабният дневник на „Мария Целеста“. След много години станало известно, че много от тези документи се оказали у сина на капитана на „Дея Грация“ — Хари Морхауз. Баща му умрял през 1905 г. Самият Хари Морхауз бил управител на хотел „Елайси“ в Ню Йорк. Когато някъде през тридесетте години един от американските морски

историци се обърнал към него с молба да се запознае с документите по делото на „Мария Целеста“, Морхауз-младши заявил, че целият семеен архив изгорял при пожар.

Една от най-любопитните съвременни версии е хипотезата на американеца Коб, племенник на Бригс. Говори се, че Коб по някакъв начин успял да получи временно от сина на капитан Морхауз семейния архив и да изучи всички материали, отнасящи се до тайната на „Мария Целеста“. Освен това Коб подробно се запознал с материалите от следствието по бригантината, запазени в архивите на Английското адмиралтейство. Версията на Коб е изложена в книгата му „Розовият котедж“, издадена в Америка през 1940 г. Ето накратко хипотезата.

Причината за трагедията бил товарът на „Мария Целеста“. Хиляда и седемстотинте дървени бурета със спирт не били затворени херметично. На 24 ноември 1872 г. в кърмовия трюм на бригантината експлодирали насъбралите се спиртни пари. Експлозията не била мощна и дървените люкови закрития останали на местата си. Бригс заповядал да се провери трюмът и моряците свалили люковите закрития. По-късно експлодирали спиртните пари и в носовия трюм. Тази експлозия била по-силна от първата — капаците на люковете, изхвърлени от взривната вълна, се оказали преобърнати.

Като решил, че след няколко минути бригантината ще хвъркне във въздуха, Бригс дал заповед веднага да се спусне лодката. Всичко това ставало вече в обстановката на настъпилата паника. По всяка вероятност първи в лодката се качили жената на капитана и дъщерята, щурманът Ричардсън и един от моряците. Бригс се втурнал в каютата си, набързо събрал корабните документи, взел хронометъра и секстанта, но забравил корабния дневник. Кокът по това време взимал от камбуза хранителни припаси за лодката (ето защо на „Мария Целеста“ не намерили следи от сготвена храна).

Вероятно Бригс не е имал намерение да напусне съвсем бригантината — той просто искал да изчака експлозията на достатъчно безопасно разстояние. За целта лодката трябвало да се отдалечи на 100–150 м. Но на „Мария Целеста“ нямало влекално въже с такава дължина. За целта вторият щурман Джилинг с един от моряците отвързал дерикфала — дълго въже, с което на грота се вдига скосеното ветрило. Ето защо на гротмачтата на „Мария Целеста“ ветрилото било спуснато. Нещо повече, Коб намерил в архивите протокола от разпита

на Дево, при който последният твърдял, че когато готвел „Мария Целеста“ за плаването от Азорските острови до Гибралтар, той не намерил на бригантината дерикфала и се принудил да сложи ново въже.

Когато свалил от мачтата дерикфала и всички се качили в лодката, Бригс си спомнил, че не е взел компаса. Морякът, на когото възложили да направи това, в бързината си изкривил нактоуза и изпуснал компаса на палубата.

Лодката, след като се отдалечила от бригантината приблизително на 130 м, се задържала единствено от влекалото. „Мария Целеста“ лежала в дрейф. Всички в лодката чакали третата, силната експлозия. Но Бригс не взел под внимание, че практически експлозия няма да има, защото двата трюма били вече отворени и спиртните пари се изпарили. Никой не забелязал как вятърът неочаквано изменил посоката си и надул ветрилата на бригантината. „Мария Целеста“ бързо набрала ход, а тежката претоварена с хора лодка стояла на мястото си. Дерикфалът се натегнал и се скъсал. Лодката не могла да догони бригантината с гребла. „Мария Целеста“ изчезнала в източна посока. А лодката на Бригс била погълната от започналия щорм...

СЕДЕМТЕ ДЮЙМА, КОИТО ПОГУБИЛИ „ВЕСТРИС“

„Вестрис“ бил един от линейните параходи от серията V на английската корабна фирма „Лампорт енд Хол“, които обслужвали линията Ню Йорк — Буенос Айрес. Курсирайки по този маршрут, корабът се отбивал и на остров Барбадос, в Рио де Жанейро, Сантос и Монтевидео. И макар че на кърмата на „Вестрис“ като домуващо пристанище бил означен Ливърпул, фактически той се базирал в Ню Йорк, тъй като собствениците предали неговата експлоатация по договор на американската фирма „Сандерсън и компания“.

Построен в Белфаст през 1912 г. в корабостроителницата „Уоркмън и Кларк“, „Вестрис“ бил смятан за щастлив параход. Това бил двувинтов товарно-пътнически кораб с добре развита надстройка и вместителни трюмове. Неговата обща вместимост била равна приблизително на 12 000 рег.т. Параходът, както и еднотипните „Ван Дайк“ и „Волтер“, се различавал от другите от своята класа с красивите си обводи и с една особена елегантност. „Вестрис“ бил наричан щастлив за това, че по време на Първата световна война при един от рейсовете, когато доставял боеприпаси от Америка за Франция, бил настигнат от германския рейдер „Карлсруе“, но след като развил скорост петнадесет и половина възела, се скрил от противника.

В петък, 9 ноември 1928 г., капитанът на „Вестрис“ Уйлям Карей получил рейсова заповед, която предписвала да се завърши на следващия ден товаренето и в 15 ч 45 мин да освободи кей № 14 в Хобокен (Ню Йорк). За капитан Карей този рейс на „Вестрис“ бил последен — собствениците на кораба го назначили за капитан на „Волтер“. На 10 ноември в 14 ч трюмовете на парахода били затворени и „Вестрис“ излязъл в морето със 128 пътници и екипаж от 197 души. След две денонощия в Атлантика, в точка с координати 37°35' северна ширина и 71°08' западна дължина, „Вестрис“ потънал. Неговата гибел, станала най-тежката катастрофа за 1928 г., се превърнала в събитие, от което сред морските кръгове на всички страни били направени важни изводи.

Това се случило в един от районите с оживено корабоплаване и макар че в спасяването на парахода взели участие десетки кораби и брегови радиостанции, хората се оказали безсилни пред стихията. Подробностите по катастрофата, след като на следващия ден станали достояние на пресата, получили световна известност. Печалният факт, че от тридесет и седем жени и двадесет деца, намиращи се на борда на кораба, не се спасило нито едно дете и живи останали само осем жени, предизвикали отначало резки изказвания в печата по адрес на английските моряци. И имало защо. От пътниците се спасили 47%, а от екипажа на кораба — 78% от хората.

Изглеждало странно, че голям съвременен кораб, още доста нов, с висш клас на Лойд-регистъра и с класификационно свидетелство, издадено от правителството на САЩ, потънал по време на щорм, издържан леко от десетки кораби, намиращи се в този район. В Англия и САЩ започнало официално разследване. За да изясни причините на катастрофата, на съда се оказали нужни четиридесет заседания.

По време на следствието, което се провеждало в САЩ, един от американските морски експерти, анализирайки действията на капитана на „Вестрис“, заявил, че те представляват „съчетание на крайната глупост с въпиющото невежество“.

Капитан Карей загинал заедно със своя кораб и фактически цялата вина както в Англия, така и в САЩ стоварили върху него. От материалите на следствието било очевидно, че Карей е допуснал ред грешки при управлението на кораба преди неговата гибел. Но само капитанът ли е бил виновен за тази катастрофа? За да изясним това, нека се спрем по-подробно на някои обстоятелства преди корабокрушението. Те били изяснени по време на разследването.

На 10 ноември, в деня на отплаването, товарните и въглищните люкове на „Вестрис“ били задраени петнадесет минути, преди да бъдат отдадени вързалата. Освен пътниците корабът приел на борда си около 6000 т генерален товар — няколко автомобила в дървени клетки, консерви, медикаменти, обувки и други промишлени стоки. От каргоплана на „Вестрис“ в неговия съдбоносен рейс се вижда, че вместо 2769 т въглища на кораба били натоварени 3019 т. При това от излишните 250 т 80 били натоварени в горните въглищни ями вместо в долните. Излишният товар въглища намалил височината на надводния борд на кораба със седем дюйма (17,8 см). По това време в САЩ не

съществувал какъвто и да е закон за претоварването на корабите и корабната инспекция на нюйоркското пристанище пуснала безпрепятствено кораба на рейс.

Известно е, че при излизане от пристанището „Вестрис“ имал креп 5° на десния борд. Анализът на хидрометеорологичните фактори показва, че курсът на „Вестрис“ до остров Барбадос минавал през район с понижено налягане. След един ден плаване времето се влошило, а на 12 ноември в 2 часа през нощта вахтеният помощник се принудил да извика на мостика капитана и да му доложи, че нордостът се усилва, че корабът не слуша кормилото и кренът на десния борд се с увеличил до 8°.

През същия ден сутринта превозвачите на въглища се оплаквали, че водата прониква във въглищната яма на шелтърдечната палуба от десния борд и че при работа им се мокрят ботушите. Главният механик Адамс заповядал да се направи дъсчен настил за количките с въглища. Боцманът и дърводелецът констатирали, че водата в кораба прониква откъм десния борд през повредения ежектор за пепелта, през въглищния лацпорт, през изхвърлящата тръба на санитарната система и през товарния лацпорт на левия борд. Тя се събирала под пайола до десния борд, към който и бил получен кренът. Едва успели да отстранят течовете в посочените места и на капитана доложили за силно проникване на вода през товарния лацпорт на десния борд. В неделя в 14 ч и 30 мин корабният дърводелец доложил на старшия помощник, че не е в състояние да прекрати проникването на вода. Тя продължавала да нахлува, проникнала в долните бункери и намокрила въглищата. Пуснатите в ход осушителни помпи работели слабо, тъй като се задръствали със ситни парченца въглища.

В неделя след обяд вятърът и вълнението се усилили. Вълните удряли по лявата издатина на кърмата, поради което корабът получил силно рискаене. Капитан Карей решил да изчака щорма, от време на време давал ход с дясната парна машина, държейки кормилото прехвърлено на левия борд, за да удържи на вятъра. Но въпреки това корабът дрейфувал под влияние на вятъра. Изглеждало странно защо капитанът, след като знаел за крена на десния борд, не е обърнал през фордевинд и не е поставил кораба с дясната издатина на кърмата към вятъра. Тази маневра би дала на „Вестрис“ определени предимства: влажните въглища в десните бункери, които сега били много по-тежки

от въглищата в левите бункери, биха се оказали откъм наветрения борд, свободната повърхност на водата би се преместила към левия борд. Изглежда, капитан Карей е бил уверен, че ще може лесно да премахне крена, след като изпомпа баласта от цистерните на десния борд.

Проникналата в кораба вода намирала път към онези места, които не се посещавали нито от екипажа, нито от пътниците, и никой точно не знаел колко вода се е събрала в долните помещения на кораба. „Вестрис“ бил типичен шелтърдечен кораб и палубата му, разположена под шелтърдека, била смятана за открита щормова палуба. По всички правила от онова време тя трябвало да бъде водонепропусклива, т. е. всички люкове и въглищни отвори по нея трябвало да бъдат задраени преди излизането на кораба в морето. Но това не било направено. Пред съда старшият помощник на „Вестрис“ признал, че се опитвал да затвори люка в напречния коридор и люка на десния въглищен бункер на шелтърдечната палуба по време на щорма в неделя, 11 ноември, но не намерил нито капаците, нито брезента. Той заповядал на дърводелеца и на боцмана да направят необходимите люкови закрития и да вземат брезент от магазина. От показанията на очевидците пред съда се изяснило, че люкът в напречния коридор на шелтърдека останал отворен до 17 ч, а люкът на въглищния бункер — до 20 ч в неделя.

Един от пътниците на „Вестрис“, някой си Томас Мен — американец от щата Уайоминг, строителен инженер по професия, представил на съда дневника, който водел по време на рейса. Ето как той описал събитията, случили се по време на бедствието: „В неделя вечер корабът започна да се люлее като бутилка, хвърлена в морето, и с всеки час все повече се накланяше на десния си борд. Пътниците започнаха да нервничат. Всички столове и маси, завинтени към палубата в салона на левия борд, бяха изкъртени от местата си“. „Вестрис“ продължавал да дрейфува по вятъра, като от време на време пускал в ход едната машина. Капитан Карей така и не предприел нищо, за да намали крена и да прекрати нахлуването на вода през лацпорта на десния борд. Изглежда, той не знаел, че помпите са замърсени с въглища и изпомпват водата по-бавно, отколкото тя нахлувала. Вечерта на 11 ноември дежурният оператор Рей Майерс в американската военноморска радиопеленгаторна станция в Бетани Бийч установил по

картата си, че от обяд пеленгът на единия от наблюдаваните от него кораби не се е изменил. От графика за движението на корабите той знаел, че това е „Вестрис“. Операторът разбирал, че след като корабът почти не се движи по време на щорм, с него нещо се е случило. Предавайки смяната, Майерс заръчал на оператора, който застъпвал на вахта, внимателно да наблюдава пеленга на „Вестрис“.

В 19 ч и 30 мин в неделя поради силното напречно клатене в носовия трюм на „Вестрис“ се откъснали от местата си трите клетки с товарни автомобили (с общо тегло 15 т). Клетките, след като се засилили по настилката на хамбара, с всички сили се ударили в напречната преграда и в десния борд. При това параходът получил още по-голям крен и повече не се изправил при вълнението.

В 23 ч вахтеният механик доложил на капитана, че преградата на машинно-котелното отделение пропуска вода, която бие в бункера като фонтан и равнището ѝ вече се доближава почти до пещите на котлите от десния борд, като се е показала изпод настилката на второто дъно, смесила се е с машинно масло и ситни парченца въглища и затруднява работата на машинната команда. Сега кренът на кораба превишавал 20° и водата нахлувала вече на палубата през бордовите шпигати, които никой не се сетил да затвори. Устойчивостта на кораба намалявала с всяка измината минута. Но капитан Карей, както и преди, не предприемал никакви решителни мерки, за да спаси кораба. Той започнал да действа едва в 5 ч сутринта в понеделник. Дадената от него заповед имала съдбоносни последствия — той заповядал на механиците да изпомпат водния баласт от трите цистерни на десния борд. Крайно груба грешка! Карей разчитал, че това ще „повдигне“ от водата накренения се десен борд на парахода, забравяйки, че „Вестрис“ бил смятан за „плавен кораб“, имащ малка метацентрична височина. Изпомпвайки баласта от долните цистерни, той намалявал крена и заедно с това силно намалявал устойчивостта на кораба. Той не се досетил да използва за премахването на крена теглото на навлажнените в десните бункери въглища, като постави парахода с дясната част на кърмата към вятъра. В 5 ч и 30 мин радистът на „Вестрис“ приел радиograma от парахода „Волтер“. Последният питал дали капитан Карей има да предаде нещо на компанията в Ню Йорк. За най-голяма изненада на офицерите на „Вестрис“ радистът предал по заповед на капитана: „Нямам нищо за предаване на компанията“.

Само след час кренът на кораба въпреки празните баластни цистерни на десния борд започнал отново да се увеличава. Скоро всички лацпорти и илюминаторите на пътническите каюти от втора класа по десния борд се оказали под водата. Разбира се, те били затворени, но не били херметични. Офицерите на „Вестрис“, след като разбрали, че корабът е обречен на гибел, чакали кога Карей ще заповяда да се даде в етера SOS. Но капитанът все нещо изчакавал.

Корабът продължавал да се накланя и да се потопява във водата. Кренът достигнал 26° и вече било трудно да се пази равновесие при ходене по палубата.

Нощта срещу понеделник пътниците изкарали без сън. Те се намирали в салоните и изплашено гледали как изкъртената мебел се движи по линолеума, удряйки се с грохот в стените.

В 8 ч и 30 мин на 12 ноември, понеделник, в радиопеленгаторната станция в Бетани Бийч отново застъпил на вахта Рей Майерс. Като видял, че през нощта координатите на „Вестрис“ почти не са се изменили, той запитал по радиото „Карей“: „Нужна ли ви е помощ?“. От „Вестрис“ последвал отговор: „Засега не“. Предчувствайки обаче нещо лошо, Майерс се свързал по радиото със спасителната станция на бреговата охрана на нос Мей и помолил да изпратят катер до „Вестрис“. По това време търпящият бедствие кораб се намирал на 240 мили източно от Норфолк и на спасителния катер му бил нужен почти цял ден при движение с пълен ход, за да стигне до „Вестрис“. Тогава още никой не знаел, че в тези тежки за „Вестрис“ минути само на 40 мили от него се намирал малкият товарен параход „Монтосо“, който държал курс от Порто Рико за Бостън. Ако той разполагаше с радиостанция, може би нямаше да има жертви. Едва в 8 ч и 37 мин капитан Карей решил да прибегне към помощта на радиовръзката. Не, той и сега не пратил сигнала SOS! Това било просто сигналът за срочно повикване CQ (т. е. чакайте, може би ще предам и SOS). Най-сетне в 9 ч и 56 мин радистът на „Вестрис“ О’Лаклин изпратил в етера по заповед на капитана SOS: „Параходът «Вестрис» Лампорт енд Хол лайн HWNK, ширина 37°35’ северна, дължина 71°08’ западна, се нуждае от срочна помощ.“ На зова за помощ на „Вестрис“ се откликнали 58 кораба и няколко брегови станции. Най-близо до загиващия параход в радиус от 200 мили се оказали линейният параход „Берлин“ на фирмата „Хамбург —

Америка линие“, американският линкор „Вайоминг“, който стоял на котва на Хемптънския рейд, параходите „Америкън шипер“, „Креол“, „Санта Барбара“, японският сухотоварен кораб „Окато мару“ и френският танкер „Мириам“.

След като приела от „Вестрис“ сигнала за бедствие, релейната радиостанция в Такертън по крайбрежието на щата Ню Джърси веднага го препредала.

В 10 ч и 40 мин Карей получил радиограма от собствениците на кораба: „Радирайте веднага какво се е случило“. Отговорът от „Вестрис“ гласял: „От вчера дрейфувам по вятъра в щорма. През нощта кренът достигна 32°. Палубата от десния борд е във водата, корабът лежи почти ребром, невъзможно е да се поддържа какъвто и да е курс, вълнението от умерено до силно“. Капитан Карей заповядал пътниците от трета и втора класа да се съберат на лодъчната палуба, а пътниците от първа класа да се качат на палубата за разходки. Там на всички били раздадени спасителни нагръдници. „Вестрис“ имал четиринадесет лодки, които могли да приемат 800 човека. Но проблем било спускането на лодките на вода при вълнението и образувалия се крен. Практически било невъзможно за пътниците да се качат в лодките от десния борд на палубата за разходки — лодките висели на талите си на разстояние няколко метра от борда. Карей заповядал да се качат в лодките от левия борд всички жени и деца, но лодките да не се спускат на вода без негова заповед. Капитанът се надявал, че помощта ще пристигне, преди още корабът да потъне.

Лодките с номера 4, 6, 8 и 10 висели с жените и децата, люлеейки се на талите, на 3–5 метра от водата. Когато се осмелили да спуснат лодка № 8, връхлетялата вълна я ударила силно в борда на парахода. В дневника на Томас Мен на това е посветено следното вписване: „В 6 ч сутринта в понеделник морето неочаквано се укроти и ми се стори, че корабът отново се е изправил. Но към 10 ч кренът отново се увеличи, след това капитанът заповяда да се спуснат лодките на вода. Аз бях в лодка № 8 и когато я спускаха на вода, тя се удари в борда на «Вестрис» и почти всички от нея изпопадахме във водата.“

За всички, които се намирали в другите лодки по левия борд и на корабните палуби, това било ужасно зрелище. От водата се разнасяли сърцераздирателните писъци на жените и плачът на децата.

От палубата във водата скочили огнярите Морис, Бартън и Боксхил. Те като жители на остров Барбадос, както повечето от членовете на екипажа на „Вестрис“, били отлични плувци, успели да преобърнат лодката и да спасят няколко души (включително и Томас Мен). Но повечето от хората от лодка № 8 изчезнали във вълните край борда на парахода. Самата лодка, корпусът на която бил разбит от удара в борда, се напълнила с вода и се задържала до борда на „Вестрис“ само от талите.

Като втора спуснали лодка № 6, в която се намирали 46 жени, 10 деца и 6 моряци. Когато тя докоснала водата и оставало само да се откачи от талите, отгоре ѝ се срутил изкъртеният фундамент на лодбалката с тегло тон и половина. Почти всички в тази лодка били премазани или се удавили.

Капитан Карей заповядал да се прекрати спускането на лодки от наветрения ляв борд и се опитал да спусне лодките от противоположния борд. С останалите лодки от левия борд работата била следната. Лодка № 2 (една от четирите, монтирани в кърмата на кораба) не успели дори да я отместят от килблоковете и тя потънала заедно с парахода, също както и лодка № 4 — не могли да се отделят автоматичните куки от подечните ѝ халки. Лодка № 14 сама се плъзнала по наклонената палуба във водата, но откъм десния борд, когато кренът прехвърлил 45°.

Положението на „Вестрис“ било критично, вълните вече плискали по палубата откъм десния борд. Макар че в машинното отделение били пратени всички стюарди, за да изгребват с кофи водата, наложило се да се загасят пещите на котлите от левия борд, за да не избухнат.

Радиостанцията преминала на захранване от акумулаторите. Старшият радист О'Лахлин държал връзка с корабите, които бързали на помощ. Сега най-близо от всички до загиващия кораб бил товарният параход „Америкън шипер“. Линейният параход „Берлин“ по това време се намирал по-далече от „Вестрис“, но след като вдигнал налягането на парата до максималното, бързал с пълен ход въпреки вълнението. Параходът „Санта Барбара“ съобщил в 10 ч и 20 мин, че ще може да дойде на помощ след 9 часа — той се намирал на 200 мили от „Вестрис“.

От Лакенхарет в щата Ню Джърси във въздуха се издигнал дирижабълът „Лос Анжелос“ с курс към мястото, където потъвал „Вестрис“. Радиостанцията на военноморската база в Бруклин съобщила на капитан Карей, че на помощ от Норфолк се отправил с пълен ход есминецът „Дейвис“. Адмирал Тейлър от линкора „Вайоминг“ предавал: „Ние ще пристигнем към 21 ч.“

Ето съобщенията, предадени от радиостанцията на „Вестрис“ сутринта в понеделник на 12 ноември:

11 ч 4 мин — до парахода „Креол“: „Поддържайте връзка с мен. Всеки момент може да започнем качване в лодките.“

11 ч 40 мин — до всички кораби: „Дяволски трудно е да се работи при такъв крен. Качваме се в лодките.“

12 ч 30 мин — до всички кораби: „Скоро ще сме принудени да напуснем кораба.“

13 ч 7 мин — до „Вайоминг“: „Повече не можем да чакаме. Напускаме кораба.“

13 ч 22 мин — до всички кораби: „Заемаме местата си в лодките.“ Кренът продължавал да се увеличава. На всички, които се намирили на „Вестрис“, било ясно, че параходът може всеки момент да се преобърне. От подветрената страна спуснали във водата лодките с номера 1, 3, 5, 7 и 11. Те благополучно се отдалечили от борда. Заради неизправните блокове на талите лодка № 9 по време на спускането влязла във водата с единия си край и почти всички, които били в нея, паднали в океана. Лодката била залята от водата и скоро се преобърнала. На борда на парахода оставали още около 100 човека.

В 13 ч и 25 мин О’Лаклин изпратил в етера последното съобщение: „Напускаме кораба. Качваме се в лодките.“

Когато от кърмата на парахода се откъснала и паднала във водата, след като преминала през палубата до другия борд, лодка №14, командването ѝ поел морякът-кормчия Лайонел Лийкорши, негър от Барбадос. Той скачал няколко пъти във водата и качил в лодката 21 човека.

В 13 ч и 45 мин машинната команда напуснала своите постове и излязла на горната палуба. Някои от огнярите успели да се спуснат в лодките по въжетата на талите, на други се наложило да скачат във водата и с плуване да се добират до лодките.

В 14 ч и 30 мин „Вестрис“ окончателно легнал на десния си борд. Особена паника на „Вестрис“ нямало, екипажът безпрекословно се подчинявал на капитана и на неговите помощници. Капитан Карей не изгубил самообладание до последната минута от своя живот. Когато старшият стюард на „Вестрис“ Алфред Дънкан доложил на Карей, че всички са напуснали потъващия кораб и на борда няма никой освен тях, капитанът му заповядал да скочи във водата. Стюардът напомнил на Карей за нагръдника, но той отказал да го надене. В този момент корабът лягал на борд. „Аз скочих след това във водата — съобщил пред съда Дънкан — и предполагам, че той е скочил след мене, но повече не го видях. Последното, което аз чух от него, беше: «Боже мой! Боже мой, аз не съм виновен за това!»“ Корабът легнал на борд, задържал се така около минута и бавно изчезнал във водата.

Сред тези, които скочили зад борда, имало и няколко пътници: японският военен аташе в Бразилия майор Иноюи, американските автомобилни състезатели от Лос Анжелос Батън и Девън, последният от които скочил във водата с жена си. Те били последвани от тяхната шотландска овчарка и намерили спасение в лодка № 13, която изплавала, след като параходът бил изчезнал под водата. Помощникът на боцмана Арчибалд Банистър успял с няколко моряци да преобърне лодката и да спаси още неколцина души. По-късно морският съд в Лондон отбелязал превъзходното поведение и самоотвержеността на екипажа на „Вестрис“ и особено на моряците-негри. На 13 ноември в 3 ч и 15 мин във вторник на мястото на разигралата се трагедия пристигнал параходът „Америкън шипер“. Неговата радиостанция предала в етера: „В 3,15 забелязах червени ракети. Ширина 37°19', дължина 70°38' западна“. На разсъмване този кораб вдигнал на борда си лодките № 1, 3, 5, 10 и 14. Около 5 ч сутринта пристигнал на посоченото място и френският танкер „Мириам“. Той спасил лодки № 7 и 11.

По-късно в спасяването взел участие и „Берлин“. Той не успял да вдигне една от лодките на „Вестрис“, тъй като едната ѝ халка за вдигане била изкъртена, а да спусне своя лодка не можел поради усиленото вълнение. Наложило се хората да се спасяват направо от водата. Тук се случила още една трагедия — хората във водата били нападнати от акули. Загинали няколко души. По-късно на борда на

„Берлин“ умрял от раните си японският майор Иноуи (акула му откъснала едната ръка).

В 6 ч сутринта спуснатата от линкора „Вайоминг“ лодка спасила от водата девет човека, които се държали за разни парчета от кораба. По-късно „Берлин“ вдигнал на борда си американеца от Чикаго Карл Шмит, който прекарал без нагръдник във водата 22 часа.

Когато преброили спасените, се изяснило, че катастрофата с „Вестрис“ отнесла със себе си 159 човешки живота.

Официалното разследване на причините за катастрофата започнало на 22 април 1929 г. То се провеждало в Лондон в зданието на Кралското дружество на строителните инженери под председателството на комисаря по морските аварии Батлър Кол Еспинал. Помагали му петима експерти по въпросите на корабостроенето и корабоплаването. Следствената комисия при това дело се интересувала даже от най-незначителните на пръв поглед детайли и подробности. Така например в съдебните протоколи фигурирала цифрата 237 249 фунта, 15 шилинга и 2 пени — стойността на строежа на кораба през 1912 г. Разследването на катастрофата разкрило няколко обстоятелства, които предшестваха гибелта на кораба. По наше мнение най-интересните от тях са следните.

„Вестрис“, след като завършил на 31 октомври 1928 г. предния си рейс до Южна Америка, влязъл в сух док в Ню Йорк за проверка на подводната част на корпуса. Това станало по искане на инспектора от Лойд регистъра за продължаване на висшия клас на кораба „100А1“. Съдът констатирал, че лондонският инспектор, след като огледал „Вестрис“, намерил неговия корпус, системите му, устройствата и цялото оборудване в добро мореходно състояние.

В първата точка от списъка на причините за гибелта на „Вестрис“, огласен на 31 юли 1929 г. от Кралския юридически съд на Великобритания, е записано черно на бяло: „Претоварване на кораба над неговата товарна марка със седем дюйма“.

Оказало се, че „Вестрис“ не за първи път напускал Ню Йорк с газене над допустимото. Така например през май 1926 г. представителите на Британската корабоплавателна инспекция обърнали внимание на управляващия американската фирма „Сандерсън и компания“, която експлоатирала парахода, че „Вестрис“

нарушава Закона за товарната марка, приет в Англия. Американците обаче не направили никакви изводи от това и корабът продължил да излиза в морето с газене над допустимото.

. Съдиите недоумявали защо капитан Карей, който в 4 ч сутринта в неделя вече знаел, че корабът му е обречен на гибел, не изпратил в етера SOS. Ясно е, че ако сигналът за бедствие беше предаден през този злополучен ден поне на разсъмване, могло е да няма жертви. По традиция излъчването в етера на сигнала SOS е в изключителната компетенция на капитана. Карей не бил новак в морските работи. Достатъчно е да се каже, че от своите петдесет и девет години, тридесет и шест той прекарал в морето, като станал капитан на тридесет и четири години. Защо той своевременно не е пратил призив за помощ, сега вече никой, разбира се, няма да узнае. Може би е бил уверен в добрите мореходни качества на „Вестрис“ и се е надявал да мине без чужда помощ, а може би е следвал секретната инструкция на фирмата „Лампорт енд Хол“. Ето пасаж от нея: „При бедствие, ако такова се случи с един от корабите на компанията в морето, неговият капитан е длъжен преди всичко ясно да прецени степента на фактическия риск, на който се излага животът на поверените му хора, и след това да решава оправдан ли ще бъде такъв риск, ако без чужда помощ корабът потърси убежище в най-близкото пристанище. И ако по такъв начин той постигне успех, действията му в такъв случай като капитан ще получат похвална оценка“.

Такава била заповедта на Фирмата „Лампорт енд Хол“ до нейните капитани. И корабите от серията V давали SOS само в най-критичните моменти. Капитан Карей обаче, както се вижда от обстоятелствата на катастрофата, не потърсил убежище в най-близкото пристанище. Нещо повече — той дори не пратил кодирана радиограма до минаващия наблизо „Волтер“, който принадлежал на същата фирма. Следващата груба грешка на капитан Карей, както отбелязал съдът, било неправилното решение да качи всички жени и деца в лодките от левия (наветрения) борд. Фактите говорели сами за себе си: от всички лодки на левия борд само една била благополучно спусната във водата (лодка № 14 се сгромолясала сама във водата), докато сред лодките от десния борд само една — № 9, нямала късмет — тя увиснала на талите надолу с кърмата.

Спорове и разногласия сред експертите от следствената комисия предизвикал въпросът „Откъде е проникнала водата в кораба?“. Едни специалисти били съгласни с това, че основният теч бил през неплътното затворения лацпорт от десния борд. Известните английски корабостроители Джон Байлс, Едуард Уайлдинг и Литъл изказали предположението, че основната част от водата е нахлула в парахода през счупения край на тръбата с диаметър 5 дюйма от санитарно-фекалната система. Към същото мнение се придържал и знаменитият корабостроител Барнаби. Той обяснявал това с факта, че тръбите от тази система минавали през помещенията на долните палуби, до които нямало достъп заради натоварените вглища или поради това, че самите помещения били затворени (например складът за ценни товари).

По време на следствието по делото се изяснило, че скоро след излизането на „Вестрис“ в морето в някои от тоалетните се запушили клозетните чинии. В този рейс на кораба липсвал шлосерът-водолпроводчик и почистването на тоалетните било възложено на един от кормчиите. Последният, без много да му мисли, слязъл в огнярната и донесъл оттам един лост. След половин час той доложил на вахтения помощник, че „всичко е почистено“. В същност той пробил с лоста в клозетните чинии оловните 8-образни тръби: нахлулата през счупената изходна тръба от санитарната система вода навлизала през пробитите с лоста отвори и се събирала в долните помещения на кораба. Именно с това се обяснява фактът, защо никой на „Вестрис“ не успял да установи точната причина за нахлуване на водата, след като всички видими течове били премахнати.

Гибелта на „Вестрис“ подкопала за дълго време репутацията на британския флот в очите на американците. Собствениците на загиналия параход смятали, че виновни за трагедията са ръководителите на американската фирма „Сандерсън и компания“, които претоварили и без това неустойчивия параход. В знак на протест фирмата „Лампорт енд Хол“ веднага след катастрофата изтеглила от южноамериканската линия двата парахода „Волтер“ и „Ван Дайк“.

След подробно разследване на обстоятелствата около гибелта на „Вестрис“ Кралският юридически съд на Великобритания издал редица ценни предупреждения и препоръки до корабостроителите от всички страни. В основни линии това се отнасяло до проблемите на

устойчивостта и непотопимостта. За целта следвало да се осигурява! по-надеждни херметични закрития на люковете и лацпортите на новите кораби, а също и по-съвършени водоизпомпващи средства. Именно това трагично произшествие край източното крайбрежие на Северна Америка, разчуло се в края на 1928 г. из целия свят, ускорило свикването на международна конференция, която подготвила новия морски закон за всички морски държави.

ЩО Е ТОВАРНА МАРКА ВИНАГИ НА БОРДА

Този, който е бил в морско пристанище и е виждал търговски кораби, вероятно е обърнал внимание, че на борда на всеки един от тях са нарисувани знаци — кръг и до него фигура, наподобяваща гребен. Те или са заварени към корпуса във вид на тънки стоманени ивици, или просто са нанесени с боя в средната част на всеки борд. Моряците наричат тези знаци товарни марки. Хоризонталната линия, минаваща през центъра на кръга, и шестте хоризонтални линии на „гребена“ посочват допустимото газене за безопасно плаване в различните сезони на годината и при различни условия.

В товарната марка на всеки съветски търговски кораб^[1] всяка линия е означена с букви от кирилицата — Р, С, Л, З, ЗСА, Т, П и ТП, а на повечето задгранични кораби — с латински букви. Така например на английския търговски кораб на изброените букви ще отговарят съответно: L, R, S, W, WNA, T, F и TF. Какво означават тези букви? Какъв е техният смисъл?

Р и С, нанесени над чертата, преминаваща през кръга, означават, че товарната марка е нанесена върху борда на кораба с разрешението и под наблюдението на съветския класификационен орган „Регистър на Съюза на съветските социалистически републики“. Линията, минаваща през центъра на кръга, и нейното продължение в „гребена“ са означени с буквата Л. Това е т. нар лятна марка. Тя показва допустимото газене на кораба при плаване през лятото. През зимата корабите често се натъкват на щормово време, бури и урагани. Тежко натовареният кораб по време на щорм лесно може да загуби своята резервна плавателност за сметка на теглото на стоварилата се върху палубата му вода. За да се бори успешно с щорма, на кораба е необходим голям резерв от плавателност. Това се постига чрез увеличената височина на надводния борд и чрез по-малкото газене. В товарната марка има ограничителна черта, разположена под Л и означена с буквата З — това е зимната марка.

Но и през зимата не всички райони на океаните и моретата са еднакво опасни за плаване. „Най-негостоприемна“ е северната част на

Атлантическия океан. Този най-оживен за корабоплаването район от Световния океан е известен със своите силни щормове, а през зимата — с голяма опасност от обледеняване. Ето защо при плаване през Северния Атлантик корабът трябва да е по възможност още по-облекчен, като газенето му е отбелязано с най-долната линия от „гребена“, означена със ЗСА (зимна марка за Северния Атлантик).

Над лятната марка има още няколко линии. Значи корабът може да има още по-голямо газене, отколкото при плаване през лятото. Кога се случва това?

При плаване в тропиците времето обикновено е благоприятно за рейса. В такъв случай корабът може да вземе повече товар, да има по-голямо газене и по-малък надводен борд. Тропическата марка е отбелязана с буквата Т.

По закона на Архимед върху тялото, потопено в течност, действа изтласкваща сила, равна по тегло на течността, изместена от тялото. Следователно колкото е по-голяма плътността на течността, толкова е по-голяма изтласкващата сила. Това значи, че газенето на кораба зависи и от плътността на водата. Още в дълбока древност моряците забелязали, че когато корабът влиза в реката от морето, т. е. попада от по-плътната морска вода в по-малко плътната сладка вода на реката, неговото газене се увеличава и обратно — то се намалява, когато корабът излиза от реката в морето. Следователно, ако корабът се товари в речно пристанище, а плаването ще бъде през океана, трябва да осигурим малко по-голямо газене, отчитайки, че в солената вода то малко ще се намали. В товарната марка това е означено с линията на буквата П („прясна“ марка)^[2]. И накрая най-горният зъб на „гребена“ е отбелязан с буквите ТП — „Тропическа прясна“ марка. Тази линия показва допустимото газене на кораба при плаване в тропически реки.

Формата на товарната марка е еднаква за всички търговски кораби, а самата тя се нанася по международни правила, които са закон за всички морски държави в света. Разлика има само в буквите. Например на английски език марката ще изглежда така: лятна — S (Summer), зимна — W (Winter), зимна за Северния Атлантик — WNA (Winter North Atlantik), тропическа — T (Tropical), за сладка — F (Fresh) и за тропическа сладка вода — TF (Tropical Fresh).

Над чертата, която дели кръга на две половини, са нанесени буквите, които означават под наблюдението на кой класификационен

орган е нанесена товарната марка. Най-често се срещат: L — R (Lloyd's Register of Shipping — Лойд-регистър, Великобритания); A — B (American Bureau of Shipping — Американско бюро за корабоплаване); R — I (Registro Italiano Navale — Италиански морски регистър); B — V (Bureau Veritas — Бюро Веритас, Франция); N — V (De Norske Veritas — Норвежко бюро Веритас).

И така на пръв поглед може да се стори проста и умна работа. Всичко е ясно и логично. Взели, пресметнали, нарисували по бордовете „гребена с кръгчето“ — и започвай да товариш и плаваш без никакви опасения. И за всичко това са необходими едно изчисление, една четка и кутия с боя. Но за съжаление това далеч не е така! Човечеството познава корабоплаването от векове, а за това върху борда на всеки кораб да има товарна марка хората се договорили наскоро — преди по-малко от половин век. И самото възникване на най-важния за безопасността на корабоплаването закон — международния закон за товарната марка, представлява дълга история на борба на моряците срещу претоварването на корабите.

[1] Аналогични са означенията по товарните марки на българските кораби. ↑

[2] В България—ТС (за тропическа сладка вода). ↑

„КЪЛНА СЕ В ЗЕВС И В БОГОВЕТЕ НА ОЛИМП“

Летописите на корабоплаването са запазили до наши дни някои откъслечни сведения за това, че и древните мореплаватели са умеели да ценят резервната плавателност на кораба и добре са разбирали значението на височината на надводния борд. Много преди началото на нашата ера моряците са се убеждавали неведнъж в това, че алчността да корабособственика да натовари своя кораб колкото се може повече е причината за техните нещастия в морето. Ето защо не е учудващо, че мореплавателите отдавна са се стремили да ограничат газенето на кораба, за да имат в случай на лошо време резервна плавателност.

Преди около двадесет години френска подводна археологическа експедиция случайно се натъкнала край бреговете на Тунис на скелета на потънал кораб от древноримската епоха. В него намерили запазил се по чудо документ от преди 2000 години. По смисъла на текста той отговаря на съвременния коносамент. В този уникален папирус на латински език е цитирана клетвата на шкипера: „Кълна се в Зевс и всички богове на Олимп да спазвам свято и нерушимо условията на превоза и да не приемам допълнителен товар на своя кораб...“

Затова, как в древността са установявали пределното газене на търговския кораб, можем да съдим по запазилия се до днес „Кодекс на морските закони във Венеция“ от 1255 г. Оказва се, че древните мореплаватели на Венеция нанасяли по бордовете на своите нефове знаци във вид на кръстове, които посочвали пределното газене на кораба. Тези кръстове от заковани железни ивици или просто гравирани с нажежено желязо върху дъските от обшивката били именно товарните марки. Като знак за пределното газене на кораба сред древните генуезци служили прикованите към борда железни ивици, разположени хоризонтално. Както във Венеция, така и в Генуа съществували два вида товарни марки: за нови кораби и за кораби със срок на работа над 5 години. Вторият вид товарни марки ограничавал газенето на кораба в по-голяма степен от първия вид. В двете морски републики на древното Средиземноморие преднамереното

претоварване на корабите над установената норма се наказвало с жестоки глоби.

А ето как се отнасяли към претоварването на своите кораби венецианските дожи през XV в. Следващият текст е превод на т. нар. Декрет на Съвета на дожите на Венеция от 1468 г.: „Едно време ние не възразявахме против претоварването на корабите и смятахме тази порочна практика за обикновено явление. Но сега нашите кораби приемат на горната си палуба толкова товар, че за тях може да се каже, че все едно са с две или даже с три палуби. Това създава опасност не само за живота на моряците, но и за товара, който се трупа на палубата на огромни купчини, поради което се и разваля. Заповядано е и е обявено със закон чрез властта на Съвета на дожите, че отсега нататък нито един командир на кораб не трябва да допуска претоварване на памук или на някакъв друг товар върху палубата от носа до кърмата и че цялата палуба освен местата, необходими на моряците за тяхната работа, трябва да бъде свободна. Ако този закон бъде нарушен, на командира на кораба да бъде наложена глоба от двеста дуката за всяко нарушение и той да бъде отстранен от длъжността си дотогава, докато не плати глобата.“

Известно е, че след обнародването на този декрет дожите учредили в своите пристанища длъжността на т. нар. скрибанус-писар, който да следи правилно ли се товарят корабите и да докладва на Съвета на дожите за всички случаи на претоварване и приемане на товар по горната палуба.

Товарната марка съществувала и сред древните мореплаватели на Сардиния. Това бил кръг, нанесен с боя върху всеки борд на кораба. През центъра на кръга минавала хоризонтална линия, която показвала максимално допустимото газене.

По времето, когато в Средиземно море процъфтявали италианските морски републики, в Северна Европа крайморските градове на северногерманските княжества започнали да се обединяват в търговски съюзи. Най-известният от тях е Ханзата. През 1241 г. Любек и Хамбург сключили помежду си споразумение за защита от скандинавските пирати на морския търговски път, съединяващ Балтийско море със Северно. Търговските кантори на Ханзата се появили във Висмар, Люшеберг, Роцок, Гданск, Лондон. „Господин Великия Новгород“, който държал ключа от главните търговски

пътища, идващи от изток и юг, завоювал на европейските пазари особено положение. Търговците от Ханзата признавали новгородския търговски двор в гр. Висби на остров Готланд за една от най-важните търговски кантори на своя съюз. Всички превозвани стоки с корабите на Ханзата минавали от изток и от юг през Новгород и Псков. Самите новгородци плавали по Ладожкото езеро, Финландския залив, в Балтийско и Северно море. Търговските гемии на новгородци посещавали освен немските градове и пристанищата на Швеция и Дания.

В историята на световното корабостроене Ханзата внесла свой тип кораб — ханзейския ког, товарен кораб, създаден за движение само с ветрила. Като прототип на ханзейския ког може да се смята средиземноморският неф — с тази разлика, че вместо кормилно гребло когът имал под кърмата окачено на панти кормило. За съществуването на закон, ограничаващ газенето на ханзейските когове, знаем от „Морския кодекс на град Висби от 1277 година“. Оказва се, че ако се разчуе, че когът е натоварен над товарната марка, собственикът трябвало да остави излишния товар на кея и да заплати глоба на Сената на сума дванадесет марки. Нещо повече, ханзейските кораби периодично били преглеждани за тяхната годност за плаване. Законът гласял: „Преди товарене когът трябва да бъде прегледан от представител на Сената, той трябва да бъде мореходен както отгоре, така и отдолу и да е натоварен не по-горе от марката.“ За съжаление не са останали сведения как е изглеждала тази марка и как тя е нанасяна върху борда на ханзейските кораби. Изглежда, че тя също е била пирографирана по дъските на външната обшивка така, както и по бордовете на средиземноморските нефове. Не е изключено товарната марка на Ханзата да е представлявала някакъв белег вътре в трюма, до който се е разрешавало струпването на товар.

По-нататъшният разказ за борбата на моряците с претоварването на корабите, за опитите да се ограничи газенето и да се установят правила за определянето на минималната височина на надводния борд изисква малка разходка из историята на корабостроенето. Ще разкажем накратко за основните етапи на тази история и ще припомним отдавна забравени типове ветроходни кораби.

КОРАБИ БЕЗ ТОВАРНИ МАРКИ

Епохата на великите географски открития вписала в историята на корабостроенето два основни типа многомачтови кораби, способни да извършват продължителни океански преходи — караката и каравелата. Своего родословно дърво те водят от корабите на венецианските и ханзейските търговци — нефта и кога.

С каравели плавали през океана към „страната на подправките“ знаменитите португалски мореплаватели Нуню Трищан, Алвизе Кадамешо, Диогу Кан, Фернандо По, Бартоломео Диаш. Каравелите се различавали помежду си по размерите и стъкмяването си. Най-малките от тях се наричали „каравелети“, големите — „каравелоне“, със скосени ветрила — „каравели-латинас“, с прави ветрила — „каравели-редондас“ (скосено ветрило те имали само на бизанмачтата). Обикновено думата „каравела“ е неотделима от името на Христофор Колумб, завоювал вечна слава с великото откриване на Новия свят. Следва да отбележим, че историците и до днес правят грешка, твърдейки, че великият генуезец е преплавал океана с „малко паянтово корабче — черупка-каравела“. Времето не е запазило за нас нито чертежите, нито рисунките от флагманския кораб на Колумб „Санта Мария“. „Адмиралът на океана-море“ нарича „Санта Мария“ не другояче, а „нао“ — „голям кораб“. Най-вероятно е по тип той да е принадлежал към караките, но в никакъв случай не към каравелите.

Откриването и завладяването на страните на Новия свят е една от най-трагичните и кървави страници в световната история. Оковани в брони, бълващи огън от своите кремъклии-пушки, връхлитащи с конете си, непознати дотогава в Новия свят, испанските конквистадори всявали на туземците панически ужас, безпощадно ги ограбвали и избивали със стотици хиляди.

На американския материк пред погледите на обеднелите хидалговци се появили такива съкровища, каквито и на сън не са виждали. Награбеното злато, сребро, изумруди, индиго, тютюн и захар испанците товарели на големи транспортни кораби — галеони. Те били по-дълги от караките, с по-стройна форма на корпуса и стъкмяване с

прави ветрила. Върху срязаната кърма се разполагала висока и тясна надстройка на няколко етажа с каюти за капитана, офицерите и знатните пътници. Водоизместването на галеоните обикновено не надминавало 700 т, при това дължината на кила била около 30 м, дължината на целия кораб над водата — 50 м, широчината — 15 м, височината на борда от кила до горната палуба — 10 м. Височината на гротмачтата достигала до 40 м. Испанците понякога изпадали в гигантомания, като строели галеони с невъобразими за онези времена размери. Достоверно е, че испанският галеон „Мадре де Диос“ имал водоизместване 1600 т, дължина на палубата 60 м, широчина — 17 м, газене — 10,5 м. А водоизместването на галеона „Сантисима Тринидад“ надхвърляло 2000 т.

Галеоните от т. нар. Златен флот били „най-скъпите“ кораби, които някога кръстосвали моретата и океаните. Колкото и да е парадоксално, те били и най-немореходните кораби в историята на световното корабостроене — тежки, неповратливи и неустойчиви. Алчните испанци, завръщайки се с награбените ценности, загубвали разума си и претоварвали своите кораби без мярка. Затова не е за чудене, че морските хроники от онова време са пълни със стотици имена на галеони, които не достигнали бреговете на Европа. Та нали в Испания просто не са съществували каквито и да е закони за ограничаване на допустимото газене на корабите.

Гибелта на „Непобедимата армада“ през 1588 г. и потопяването на испанския флот през 1596 г. в залива на Кадис довели до окончателния залез на Испания като велика морска държава.

В борбата за господство над новите морски търговски пътища се намесили Англия, Франция и Холандия. До началото на XVII в. в тези страни не съществувала науката корабостроене. Това било занаят, който често преминавал в изкуство, неговите тайни грижливо се пазели и се предавали от баща на син, от майстор на ученик. В продължение на повече от пет хилядолетия основните практически правила на корабостроенето се изработвали по интуиция въз основа на опита на предишните поколения. Формата на кораба и елементите от неговата конструкция се видоизменяли много бавно поради страха на майсторите да се отдалечат от общоприетия канон, не съществували никакви ръководства и писмени правила по теория на корабостроенето. Основните изисквания, на които трябвало да

отговаря добрият кораб, били формулирани още от римския философ Луций Аней Сенека: „Корабът се смятал за добър, когато е устойчив и здрав, бързоходен, отстъпчив срещу вятъра и послушен на кормилото“.

Странно е друго — от откриването на закона за плавателността от Архимед до неговото практическо приложение са изминали почти две хиляди години. Едва през 1666 г. английският корабостроител Антони Дийн за голямо учудване на всички определил газенето на кораба и изрязал оръдейните амбразури в бордовете преди спускането на кораба от стапела във водата. Подобни операции преди това се извършвали само след определянето на водолинията върху вода.

Първите печатни книги по корабостроене се появили едва в началото на XVII в. Първата от тях, теоретично помагало по строителството на кораби — „Livro de Larcas de Carpintaria“, била написана през 1616 г. от португалеца Мануел Фернандес, втората — „Architettura Navalis“ („Морска архитектура“) — след тринадесет години от германеца Йозеф Фюртенбах. Тези изследвания спомогнали за появяването в края на XVII в. на няколко принципно нови типа военни и търговски кораби.

В началото на XVII в. водеща морска държава в света била Холандия. Достатъчно е да се каже, че нейният търговски флот наброявал почти десет хиляди кораба. Какви кораби строели холандците? Ще назовем само най-разпространените типове сред тях: галиот, коф, филва, флойт, буер, еверс, кат, гукор.

Най-разпространеният търговски кораб — флойтът, имал три мачти с прави ветрила на фока и грота и скосено ветрило на бизана. Характерни особености за флойта са закръглената кърма и огънатите навътре като при испанските галеони бордове. Трябва да отбележим, че тази форма на бордовете не е по военни съображения (например да се затрудни противникът при качването върху кораба по време на абордаж). Причината е там, че пристанищните такси по онова време се начислявали съобразно с широчината на кораба и едва през 1669 г. когато била въведена нова система за начисляване на митническите такси, палубата на флойта станала значително по-широка. Флойтът бил много удобен за плаване покрай бреговете на Северна Европа, тъй като малкото му газене позволявало да влиза и в устията на реките.

Не по-малко известен бил люгерът — тримачтов кораб със скосени ветрила и хоризонтален бушприт, който можел да се изтегля

навътре в кораба. Отначало люгерът се използвал като рибарски и транспортен кораб. В края на XVIII в. люгерите станали любимите кораби на фламандските и френските контрабандисти, на т. нар. *chasse maree* (морски ловци). При силен вятър скоростта им достигала до 15 възела. Те прекрасно лавирали и можели да плават на доста остри курсове спрямо вятъра. По време на Наполеоновите войни люгерите влизали в състава на военните флоти. Въоръжени с осем-девет малки оръдия, те били използвани от приватирите и каперите — пирати, получили по време на война патент от своите правителства за залавяне и унищожаване на търговските кораби на противника. Екипажът на военните люгери наброявал 40–50 човека.

Корабостроителите от Средиземноморието обикновено предпочитали пред всички други кораби шебеките. Шебеката е по-скоро изобретение на пиратите от берберското крайбрежие на Африка. Леки, с малко газене, с остри обводи, шебеките били наистина най-красивите и бързоходните ветроходи в Европа по онова време. Те използвали в своята конструкция елементи от португалската каравела и венецианската галера. За да имат някакъв шанс да избягат от преследването на алжирските пиратски шебеки с черни ветрила, испанските търговци също се принудили да започнат строителството на шебеки.

Преди ветроходите да бъдат класифицирани (в зависимост от големината, изпълняваната служба, артилерийското въоръжение и стъкмяването), морските историци стигали до задънена улица при определянето на техните типове. Наистина хрониките са пълни с романтични названия, които нямат край! Съдете сами: венециански трабаколи и буси, гръцки скафи и сакалеви, турски кочерми, маковни и фелуки, английски бертони, френски полакри и баленери, сарацински хебари, многобройни маони, догери, шняви, паландри, марсиляни и т. н., и други подобни.

Завършвайки тази малка разходка из историята на корабостроенето, нека напомним, че теорията на кораба като научно-приложна дисциплина се появила едва в средата на XVIII в. В 1746 г. бил публикуван трудът на френския учен Бугер по теория на корабостроенето, а три години по-късно се появила обширната монография на бъдещия член на Петербургската академия на науките Леонард Ойлер — „Морската наука“, в която било разработено

учението за плавателността, устойчивостта, било въведено понятието метацентър с неговото положение спрямо центъра на тежестта, били изучени условията на съпротивлението на водата, въпросите на ходкостта и поврътливостта на кораба при движение с ветрила.

Теоретичните работи на Бугер и Ойлер били ценен принос в развитието на световното корабостроене и въоръжили майсторите-корабостроители с необходимите формули. Въпреки това човечеството остро се нуждаело още от правила и законодателства, които точно да определят допустимото с оглед безопасността на плаването газене на корабите. Та нали всички търговски кораби, за които ние разказвахме досега, плавали без каквито и да било товарни марки!

ПЛАВАЩИТЕ КОВЧЕЗИ НА „ПОБЕДИТЕЛКАТА НА МОРЕТАТА“

След като сломила в края на XVI в. господството на Испания, Холандия и Франция по море и се обогатила в резултат на морските войни, Англия станала водеща морска държава в света. Разцветът на британското корабоплаване бил тясно свързан с промишления преврат в страната и с превръщането ѝ в най-силната колониална империя. Търговските кораби на тази страна поддържали съобщение с почти всички пристанища на света. Достатъчно е да се каже, че в началото на XIX в. тонажът на английския търговски флот възлизал на около 2 млн. регистър-тона, т. е. почти половината от световния тонаж.

Не е необходимо да повтаряме известните етапи от развитието на корабостроенето, да изброяваме откритията в тази област, направени в началото на XIX в., и да разказваме за преминаването от използване силата на вятъра към енергията на парата. Но как е стоял въпросът при „Повелителката на моретата“ с претоварването на корабите?

Оказва се, че в английския флот била невъобразимо висока аварийността. Англия, също както и другите морски държави, просто нямала до втората половина на XVIII в. никакви закони и правила, ограничаващи газенето на търговските кораби. Първото, наистина доста плахо указание за ограничаване газенето на английските кораби с оглед безопасността на плаването е едва от 1774 г. То било нанесено в регистровата книга на Лойд за посочената година, но от тази кратка бележка е невъзможно да се разбере по какъв начин се е изчислявала минималната височина на надводния борд. Това било просто напомняне, че е опасно да се претоварва корабът.

През 1853 г. застрахователното дружество на Лойд разработило по настояване на застрахователите и публикувало правилото, според което минималната височина на надводния борд се равнява на три дюйма за всеки фут дълбочина на вътрешния трюм (разстоянието от долния ръб на подпалубния бимс до настилката на второто дъно).

Англичаните прилагали това правило независимо от типа на кораба или неговата конструкция.

Скоро след публикуването на това „лойдовско“ правило се помнило още едно, издадено от Дружеството на ливърпулските застрахователи. Според него височината на надводния борд се определя на 2 1/4 дюйма за всеки фут дълбочина на вътрешния трюм — ако последната възлиза на 10–12 фута, и от 3 1/4 до 4 дюйма за всеки фут дълбочина на трюма, ако тя възлиза на 24–26 фута. Така например при дълбочина на вътрешния трюм 12 фута минималната височина на борда възлизала на 2 фута и 5 дюйма, при 18 — на 4 фута и 6 дюйма, при 27 — на 8 фута и 9 дюйма. При определяне височината на надводния борд ливърпулските застрахователни агенти взимали под внимание типа на кораба, неговите размери, характера на надстройките, годината на построяването, сезона и района на плаване.

Но явно е, че тези правила били недостатъчни, за да осигурят безопасността на плаване на търговските кораби. Корабособствениците на „Повелителката на моретата“ изглеждали в сравнение със средновековните търговци просто варвари! Аварийността в английския търговски флот била катастрофална и основната причина била в претоварването на корабите. Английското списание „Наутикъл мегазин“ в майския си номер от 1846 г. писало: „Националното дружество за спасяване на море е установило от достоверни източници, че ежегодно броят на загиналите британски кораби възлиза на 600, стойността на загубеното по тези причини имущество — на два и половина милиона фунта, а броят на човешките жертви — на 1560“.

През 1854 г. в Англия били въведени нови правила за определяне регистровата вместимост на корабите, разработени от корабостроителя Мърсом. Те нагледно показали, че правилата, разработени по-рано от застрахователните агенти за определяне минималната височина на надводния борд, нямали нищо общо със здравия смисъл. От страна на британското правителство обаче не били предприети никакви мерки за регулиране на въпроса за максимално допустимото газене на корабите.

В онези години Англия и Америка останали потресени от гибелта на три пътнически парахода.

Първият от тях — „Сити ъф Глазгоу“, принадлежал на фирмата „Инман лайн“. Той бил построен през 1850 г. в Глазгоу от корабостроителницата „Тод и Макгрегър“. Това бил най-съвременният за онези години параход с железен корпус. Две парни машини с обща

мощност 350 к. с. задвижвали гребния вал с шестлопатен винт. „Сити ъф Глазгоу“ имал и ветрилно стъкмяване на тримачтов барк и се отличавал с една особена елегантност. В продължение на почти четири години корабът превозвал емигранти и стока през Северния Атлантик. За никого не било тайна, че при всеки рейс той приемал повече товар, отколкото се полагало. Благодарение на отличните си мореходни качества той, както се казва, излизал винаги сух от водата. Но веднъж, на 1 март 1854 г., той излязъл от устието на река Мърси и... изчезнал. Изчезнал с 480 пътници на борда.

Вторият параход — „Пасифик“, който бил още по-голям от „Сити ъф Глазгоу“, принадлежал на конкуриращата американска фирма „Колинз лайн“ и се смятал за отлично корито, макар че имал дървен корпус и гребни колела. През 1851 г. той установил нов рекорд за скорост при преход през Северния Атлантик, преминавайки океана за 9 дни, 20 часа и 10 минути. На 23 януари 1856 г. той излязъл от Ливърпул за Ню Йорк под командването на капитан Елдридж със 141 пътници и 45 членове на екипажа на борда. Параходът не пристигнал в крайното пристанище. И едва след няколко години за неговата съдба станало известно от намерената бутилка със записка в нея. Оказало се, че корабът загинал по време на щорм. Изглежда, малкият резерв от плавателност не му е позволил да устои срещу стихията.

Третият параход се наричал „Темпест“ (на фирмата „Енкър лайн“). Неговата „кариера“ се оказала съвсем кратка. Построен през 1856 г., той изчезнал безследно, след като излязъл от Ню Йорк на 15 февруари 1857 г. С него изчезнали и 150 души.

За съжаление това не били единични случаи. Броят на корабите, които потъвали или изчезвали безследно ежегодно през втората половина на XIX в., бил огромен и това започнало да вълнува общественото мнение в Англия, което обърнало внимание на парламента върху увеличаващия се брой човешки жертви на море и унищожаването на ценно имущество.

И ето през 1854 г. Камарата на общините разгледала този важен за страната въпрос и прокарала поредния морски „бил“: „Всеки търговски кораб, който плава под британски флаг, е длъжен да има нанесени по вълнореза и кърмовия упор марки за газенето“... И това било всичко! Никакви дебати за мерките за борба с претоварването на

корабите. Както и по-рано, с газенето продължил да се разпорежда корабособственикът.

Времето минавало... „Повелителката на моретата“ рязко увеличавала темповете на корабостроенето. Бързо увеличавала тонажа на своя търговски флот, непрекъснато растял броят на параходите, които с всяка измината година ставали все по-големи по размери, и... все повече растял броят на катастрофите. Кривата на потъналите и изчезналите безследно кораби пълзяла неотклонно нагоре.

Голяма паника предизвикала в Лондон, особено сред застрахователите от Лойд, гибелта на новия пътнически параход, който носел името на британската столица. „Лондон“ бил смятан за шедьовър на корабостроенето по онова време. По тип той бил парен клипер и бил проектиран специално за рейсове до Австралия. Този красавец нямал равни на себе си в онези години по красотата на обводите, по изящната изработка на корпуса и изваяния рангоут. Майсторите от корабостроителницата в Блекуъл се гордеели много със своята рожба, която, едва излязла от люлката си, в обратния рейс от Австралия надминала всички рекорди по скорост за този океански маршрут. „Лондон“ бил гордостта не само на фирмата „Мони, Уигъм и синове“, която го поръчала, но и на целия търговски флот на Великобритания. Ето защо не е учудващо, че „Повелителката на моретата“ останала изумена, когато в английското пристанище Фалмът влязъл италианският барк „Адрианопол“ и неговият капитан Касава. предал на пристанищните власти 19 души, спасени от „Лондон“.

Никой не искал да вярва, че е загинал великолепият клипер с 244 пътници и членове на екипажа. Причината за катастрофата била установена след следствието и след разпита на очевидците: „недостатъчна височина на надводния борд поради претоварване“. Да, тесният, с ниски бордове и изящни обводи клипер бил претоварен.

От разказите на очевидците на катастрофата се изяснило следното. Клиперът се командвал от австралиеца Джон Мартин — един от най-опитните и уважавани капитани на фирмата. Последното пристанище, където се отбил „Лондон“ в третия си рейс до Австралия, било Плимът, където корабът взел на борда си няколко пътници и пощата. На борда на клипера се намирали 263 души. Параходът бил явно претоварен.

На 7 януари, вторник, в 8 ч сутринта, когато корабът пътувал с пара и ветрила, в Бискайския залив щормът му отнесъл бушприта, фор-брамстенгата и форстенгата. След 2 часа корабът загубил и грот-брамстенгата. Същия ден в 16 часа вълните отнесли от левия борд спасителната лодка. Клиперът продължил пътя си с останалите ветрила и парната машина. Капитан Мартин решил да се върне в Плимът за ремонт. Когато корабът се намирал приблизително на 100 мили от остров Ушант, вълните разбили барказа, намиращ се от десния борд. В сряда, 10 януари, в 22 часа и 30 минути „Лондон“ получил силно бордово клатене от мощния югозападен щорм. Приблизително по това време върху шкафута му се стоварила гигантска вълна. Тя отнесла предпазния кожух и люка на машинното отделение заедно с комингса. В палубата зейнал голям квадратен отвор. Опитите да го затворят с брезент се оказали безуспешни. Водата заляла пещите на котлите. Екипажът и пътниците непрекъснато работели с помпите. На следната сутрин, четвъртък, в 4 ч и 15 мин вълните изкъртили четирите кърмови илюминатора на каютите, откъдето нахлула водата.

Барказът от десния борд, който се опитали да спуснат във водата, се преобърнал и повечето от намиращите се в него хора се удавили. „Лондон“ потъвал все повече и повече. Капитанът заповядал на механика Грийнхил да поеме командването на единствената останала лодка. След 20 часа лодката, в която освен Грийнхил се намирали петнадесет моряци и трима пътници, била намерена от италианския барк.

Собствениците на „Лондон“ не могли да докажат, че техният кораб е излязъл в морето с достатъчна резервна плавателност. Те заявявали, че ниският надводен борд на клипера се компенсирал с двуметровия непрекъснат фалшборд („Лондон“ действително имал такава странна конструкция).

Скоро вината на корабособствениците била доказана от самото море. То буквално изхвърлило доказателството за тяхната вина на брега — това било записка, вложена в бутилка. Намерили я на брега на морето край Аурей в Бретан (Франция). В записката било написано: „Четвъртък, 11 януари. Корабът е твърде претоварен за своите размери и много неустойчив. Прозорците са изкъртени и водата залива всичко. Имаше толкова силно вълнение, че то изкърти люка на машинното отделение и загаси пещите, поради което не могат да се включат

помпите“. Тук текстът прекъсвал. Макар да не бил подписан от никого, той бил признат.

Английските морски историци твърдят, че именно тази катастрофа преляла чашата на търпението на здравите умове от британската нация: след като и „Лондон“ се оказал „плаващ ковчег“, следвало да се предприеме нещо. Англичаните смятат, че пръв предприел това „нещо“ Самуел Плимсол. Той станал известен във Великобритания, след като успял да прокара през парламента закон за ограничаване газенето на корабите. В Англия Плимсол се смята за „изобретател на товарната марка“ (във вид на кръг с черта и гребен), за човек, „оставил спомен за себе си върху борда на всеки кораб“. В тази връзка името му фигурира в Британската енциклопедия. Ние не поставяме под съмнение полезната дейност на Плимсол и не искаме да го лишим от неговите заслуги за това, че той действително е постигнал приемането на този така важен за моряците закон от парламента. Но справедливостта изисква да отбележим, че кръгът с хоризонталната черта бил въведен от древните мореплаватели на Сардиния шест века преди него и че той не е първият, повдигнал въпроса за товарната марка в Англия.

Английските историци се отнесли не съвсем справедливо към един друг свой съотечественик, който в действителност пръв започнал атаката срещу парламента с факти за недопустимото положение в търговското корабоплаване. Ето защо трябва да си спомним за човека, без чийто труд Самуел Плимсол не би попаднал в енциклопедията и не би се прославил като реформатор.

През 1867 г. в английския вестник „Шипинг газет енд Нюкясъл дейли кроникъл“ започнали да се появяват обзорни статии, привлекли вниманието на читателите със своите подробности и отличното познаване на многото проблеми, свързани с корабоплаването на страната. В основни линии в тях ставало дума за престъпните злоупотреби от страна на корабособствениците, за тъмните машинации с превозите на товари по море, за тайнствените изчезвания на нови кораби в океана. Тези статии винаги били подписани с инициалите „З. Н“. Авторът им бил богатият корабособственик и едновременно директор на застрахователно дружество в Нюкясъл на Тайн Джеймс Хол. През ноември 1867 г. той писал в една от своите статии: „Катс резултат от значителното нарастване на броя на

нещастните случаи с кораби в морето сумата на застраховките, изплащани на корабособствениците, се е удвоила в сравнение с тази отпреди 20–30 години и ако по-рано застрахователите са трупали състояние, сега това стана губещ бизнес...“ Джеймс Хол обяснявал това с факта, че английските кораби не притежавали необходимите мореходни качества и се командвали от неграмотни офицери, а корабите се претоварвали свръх всякаква норма. По инициативата на Хол търговската палата на Нюкясъл изпратила в Управлението на търговията на Великобритания меморандум, в който се предлагало всички капитани, командващи кораби от крайбрежното плаване, да полагат държавни изпити, каквито полагали и капитаните за далечно плаване.

През октомври 1868 г. Хол настоявал от страниците на „Таймс“ да се разследва в морския съд гибелта на всеки британски кораб. След месец по страниците на същия вестник той констатирал несравнимия с нищо факт: „Ние можем да твърдим, че за 1867 г. броят на загиналите в морето британски кораби е 2090, или почти по шест кораба на ден“.

През 1869 г. Камарата на общините на Британския парламент обсъждала поредния закон за търговското корабоплаване. Представителите на търговската палата на Нюкясъл — Хол и Дъглиш, внесли за разглеждане законопроект за ограничаване на газенето чрез товарна марка, която да се определя от корабостроителя, инспектора на Лойд (или на Дружеството на ливърпулските застрахователи) и инспектора от Управлението на търговията на Великобритания.

Но Камарата на общините отхвърлила представения законопроект и на Хол не оставало нищо друго освен да заяви: „Учудващ е не фактът, че загиват такъв голям брой кораби, а това, че този брой е толкова малък...“

През същата година вниманието на морските кръгове на Англия било привлечено от изчезването на парахода „Сити ъф Бостън“. За времето това бил голям параход с обща вместимост 2278 рег. т, дължина — 101 м, широчина — 12 м, височина на борда — 8,5 м. Парната машина с мощност 600 к. с. осигурявала скорост 12 възела. На 28 януари 1870 г. „Сити ъф Бостън“, след като приел в Ню Йорк на борда си 177 човека, взел курс към Ливърпул под командването на капитан Халкроу. След това корабът изчезнал.

В изказването си на годишното заседание президентът на Кралското дружество на корабостроителите лорд Хемптън казал: „Огромният пакетбот «Сити ъф Бостън» толкова дълго не се връща от рейса си, че трябва да го смятаме за загинал. За шест месеца в морето са потънали не по-малко от 37 парахода. Какво може да се направи, за да се осигури безопасността на плаването? Катастрофалният брой на загиналите кораби свидетелства, че някъде е допусната грешка — или в конструкцията, или в натоварването им?... По делото на «Сити ъф Бостън» ние сме склонни да смятаме, че причина за неговата гибел е претоварването“.

Забележката на президента на дружеството за претоварването на кораба засегнала дотолкова Уилям Инмън, собственика на изчезналия параход, че той се заканил да започне съдебен процес срещу лорд Хемптън „за клевета в научните трудове на Кралското дружество“.

Кралските корабостроители не успели да докажат своята гледна точка и съдбата на „Сити ъф Бостън“ останала загадка повече от половин година.

Но ето на корнуълското крайбрежие на Англия намерили дървена лодка с надпис: „Сити ъф Бостън“. Върху една от пейките на този ням свидетел на корабокрушението имало надпис, издълбан с нож, от който се разбрало, че параходът е потънал по време на щорм.

Джеймс Хол не бил убеден, че причина за гибелта на „Сити ъф Бостън“ е недостатъчната височина на надводния борд и следователно малката резервна плавателност.

В началото на 1870 г. Хол представил своите предложения по методите за ограничаване газенето на корабите на представителите на лондонската търговска палата. Те били проучени, приети и предадени за по-нататъшно разглеждане в Управлението на търговията, което побързало да ги представи в парламента с молба Камарата на общините да разгледа въпроса за максимално допустимото газене на корабите.

Хол предложил минимално допустимата височина на надводния борд да се определя в съотношение $1/8$ от широчината на кораба, ако дължината не надхвърля широчината повече от пет пъти. Ако дължината на кораба е по-голяма, за всяко увеличение на дължината, равно на широчината, към височината на борда да се прибавя $1/32$ от широчината на кораба.

АВТОГРАФ НА БОРДА

От въпроса за претоварването на корабите, повдигнат в парламента, се заинтересувал Самуел Плимсол — по това време либерал, член на парламента от графство Дерби. Той не бил нито корабособственик, нито моряк. Плимсол бил роден на 10 февруари 1824 г. в Бристол в семейството на беден чиновник. Започнал своята трудова дейност като обикновен клерк, той стигнал до длъжността управляващ на пивоварна фабрика, а към тридесетте си години успял да стане търговец на въглища.

През 1868 г. Плимсол, вече богат човек, бил избран в парламента по листата на либералите от графство Дерби.

През 1871 г., след като обсъдил предложенията на Джеймс Хол, парламентът се ограничил с издаването на декрет, съгласно с който в английските пристанища се назначавали чиновници, които да регистрират по марките газенето на всеки британски кораб, излизащ от пристанището. Фактически англичаните повторили това, което отдавна били предприели древните венецианци с учредяването на длъжността на „скрибануса“. Парламентският декрет не предвиждал никакви ограничения за газенето на кораба и корабособственикът, чиято алчност, както и преди, заглушавала гласа на благоразумието, продължавал да определя сам височината на надводния борд.

Изглежда, Самуел Плимсол отдавна проявявал интерес към дейността на Хол. Либералът от графството Дерби не само изучил най-внимателно събраните от Хол факти, но и успял да се срещне с него. Известно е, че в 1872 г. Хол дал на Плимсол да прочете неговите записки за голям брой злонамерени случаи на претоварване на британските кораби, събраните от него цифри и сведения за аварийността на търговския флот на Великобритания.

Въз основа на тези материали през 1873 г. Плимсол издал книгата „Нашите моряци“. В нея картината на тогавашното корабоплаване в Англия била толкова мрачна, че общественото мнение на страната, се надигнало и правителството се принудило да назначи т. нар. Кралска комисия за немореходните кораби.

Изминали няколко месеца и комисията констатира в своя отчет, че не е в състояние да разработи каквито и да е универсални правила за ограничаване газенето на корабите и че който и да е закон за минимално допустимата височина на надводния борд би бил „злонамерен по отношение на корабособствениците“.

Ето още един от многото примери, до какво е водила липсата на правила за ограничаване газенето на кораба. Той показва нагледно какво се случва, когато корабът се товари „на око“.

Ветроходно-винтовият параход „Ла Плата“ (1218 рег. т) бил специално преустроен за полагане на подводен кабел. На 26 ноември 1874 г. корабът излязъл от Вулвич за Рио Грандс до Сул под командването на капитан Даден с 85 човека на борда, подводен кабел с дължина 183 мили и оборудване за полагането му върху морското дъно. На втория ден от плаването времето започнало бързо да се разваля. На 29 ноември корабът попаднал в щорм. Едва сега станало ясно доколко „Ла Плата“ бил претоварен с кабела. Вълните се премятали по корабната палуба от носа до кърмата, вятърът разкъсал ветрилата, част от лодките били отнесени зад борда. Когато машинното отделение се наводнило, корабът загубил управление.

За да се облекчи параходът, се наложило по-голямата част от кабела да се размотае зад борда, но това било направено твърде късно и към обяд била загубена всякаква надежда за спасяване на кораба. Оцелелите лодки били подготвени за спускане и хората започнали да чакат кога ще стихне вълнението. Но стихията продължавала да вилнее.

Лодките били оставени на палубата, хората се качили в тях, като се надявали, че те ще изплават при потъването на кораба. Но когато „Ла Плата“ се скрила под водата, на повърхността на океана от три останала само една лодка с петнадесет души.

На другия ден на разсъмване лодката била вдигната от ветрохода „Гаерлох“ и в края на същия ден спасените били прехвърлени на параход, който пътувал за Лондон. След 4 дни една холандска шхуна докарала в Гибралтар боцмана, старшия кормчия и двама моряци от „Ла Плата“, които тя спасила от разбития сал. От 85 души, намиращи се на борда на кабелния кораб, загинали 66. И колко още такива трагедии е имало!

Таблиците за определяне височината на борда на кораба се появили в Англия през 1874 г., когато Бенжамин Мартел, главен инспектор по корабоплаване в застрахователното дружество на Лойд, изнесъл в Кралското дружество на корабостроителите своя доклад. Неговите изчисления, одобрени по-късно от дружеството, получили наименованието „Таблицы на Маотел“.

По същото време Самуел Плимсол продължавал борбата за безопасността на плаване на търговските кораби. Най-яроствните му противници се оказали представители на собствената му партия на либералите — едрите корабособственици, за които въвеждането на закон за нормите на товарене на корабите било неизгодно от финансова гледна точка. Парламентът не приел никакво решение и както казвал известният английски дипломат сър Джеймс Маккинтош (1765 — 1831 г.), „Камарата на общините, върна на своята система, останала в мъдро умело бездействие“.

В своята книга Плимсол дал много точно определение на старите, немореходни, претоварени свръх каквато и да е норма кораби — „плаващи ковчези“.

През лятото на 1875 г. Плимсол внесъл в парламента законопроект, който давал на правителството широки права за надзор над търговските кораби. В него се предвиждало всеки британски кораб, който превозва товари, да има указател за допустимото газене, който да се определя не от корабособственика, а от класификационния орган.

На 22 юли 1875 г. дебатите по този законопроект се проточили необикновено дълго даже за Британския парламент. Плимсол сразявал корабособствениците с неопровержими факти. Той доказал на един лондонски корабособственик, че неговата фирма поради претоварване е загубила през последните 3 години десет парахода, като при това са загинали повече от 100 души. Плимсол настоявал за незабавно приемане на законопроекта. Един от изказалите се членове на парламента заявил: „Приемането от нас на каквото и да е правило за ограничаване на газенето, приемливо за всеки търговски кораб, е свързано с неразрешими трудности“. А изказалият се след него министър-председател Бенжамин Дизраели заявил в своето заключително слово, че проектозаконът, представен от Плимсол за разглеждане в Камарата на общините, трябва да бъде отхвърлен. Плим

сол поискал думата. Силно развълнуван, с треперещ глас той казал: „Убийците-корабособственици са тези, които провалиха с проточилите се дебати утвърждаването на законопроекта! Секретарят на Лойд уверяваше веднъж един свой познат в това, че той не може да си спомни нито един случай през последните тридесет години за бракуване на кораб поради износване. По такъв начин стотици славни момчета бяха вкарани във водния гроб от тези подлеци...“

Председателят на Камарата на общините (шпикерът) прекъсна Плимсол, призовавайки го към ред. Парламентската зала се опитвала да надвика оратора. Но през рева на тълпата Плимсол извикал с цялата си мощ към залата: „Негодници“. Той даже размахал юмрук към шпикера. След това получил удар и паднал безчувствен на пода. За оскърбяване на Камарата на общините вратите на парламента били затворени за Плимсол една седмица. По-късно той се принудил публично да моли за извинение Камарата на общините. Но скандалът привлякъл вниманието на обществеността на страната към дебатите в парламента и Плимсол завоювал популярност сред английските моряци. Нещо повече, броят на привържениците на либерала от графството Дерби в парламента се увеличил изведнъж няколко пъти. Но едва на 14 август 1876 г. след поредните дебати законопроектът за товарната марка, предложен от Плимсол, най-сетне бил утвърден. Съгласно приетия законопроект всички английски кораби с регистрова вместимост над 80 т освен корабите от крайбрежното плаване, риболовните и спортните кораби били длъжни да имат и на двата си борда нанесена палубна линия и кръг с хоризонтална черта по средата, които да посочват допустимото газене. Но както и преди, право да нанася товарната марка имал единствено корабособственикът.

Известно е, че един корабособственик от Ливърпул, показвайки своето пренебрежение към новия закон, нарисувал товарната марка на... комина на своя параход (т. е. „Корабът си е мой и ще си правя каквото искам“).

Доколко този закон се оказал безполезен, се вижда от цифрите: само през 1882 г. в морето потънали 548 британски кораба с 3118 моряци на борда.

И тъй всички старания на Плимсол се оказали напразни.

През 1882 г. застрахователната корпорация на Лойд, като взела за основа таблиците на Мартел, издала свои правила за определяне

минималната височина на надводния борд. През следващата година те били уточнени от създадения във Великобритания Комитет по товарната марка. Изглеждало, че Англия най-сетне ще сложи край на „плаващите ковчези“. Но тези таблици започнали да се възползват едва след седем години, когато през 1890 г. Британският парламент издал закон, съгласно с който височината на надводния борд се определяла не от корабособственика, а от държавен орган. Законът гласял: „Центърът на този кръг трябва да се намира на борда на кораба на такова равнище от палубната линия, което ще бъде определено от Управлението на търговията и което ще означава максимално допустимата товарна линия в солена вода, до която се разрешава да се товари корабът“.

Въвеждането на закона за товарната марка в Англия лишило много корабособственици от печалбите, получавани по-рано от претоварването на корабите за сметка намаляването на тяхната мореходност.

Ето един любопитен пример. Английският тримачтов клипер „Корноланус“ се връщал в 1890 г. с товар вълна от Австралия. Макар че по това време законът за товарната марка бил вече въведен, минимално допустимата височина на надводния борд на клипера не била още точно определена. Обикновено клиперът доставял в Англия с всеки рейс не по-малко от 1475 т вълна. Този път капитанът на „Корноланус“ Стил натоварил кораба си до такова газене, което позволило да приеме в трюмовете 1350 т вълна. Корабът благополучно пристигнал в Англия на 73-тия ден — с две седмици по-бързо, отколкото обикновено. Корабособствениците поздравили капитана с отличния преход, но го помолили да обясни защо този път е с толкова малко товар. Стил заявил, че докато клиперът се намира под негова команда, той никога няма да обикаля нос Хорн с товар дори и с един тон над 1350 т. Стил знаел, че отговорът на Корабо собствениците на това негово изявление ще бъде назначаването на друг капитан на клипера. Но в Англия вече влязъл в сила Законът за товарната марка и газенето, определено от Стил за „Корноланус“, съвпадало точно с предвиденото от правилата. Корабособствениците решили, че след като корабът не може повече да превозва товар както преди, е по-изгодно да го продадат. След няколко дни клиперът „Корноланус“ бил продаден чрез търг на една немска фирма.

Моряците започнали да наричат закона за товарната марка „Закон на Плимсол“. Едва от този момент въпросът за безопасността на корабоплаването започнал да се регламентира от правителството във Великобритания. В това безусловно имал заслуга и Самуел Плимсол. И до днес англичаните го споменават като човек, „оставил след себе си добър спомен върху борда на всеки търговски кораб“.

Авторът на известната в Англия книга „Безопасно море“ Абел писал: „Макар че методът, който използвал Плимсол, не заслужава похвала, моряците от всички страни наричат товарната марка «диска на Плимсол», не знаейки нищо за Джеймс Хол“.

Макар постъпката на Плимсол да е нечестна, като се възползвал от материалите на Хол — не трябва да го осъждаме сурово. Та нали не може да се отрече, че целта, която преследвал депутатът-либерал от графството Дерби, била благородна. Изглежда, той чувствувал, че Джеймс Хол, дори разполагайки с множество разобличителни материали, няма да може да напише книга и тъй като не бил член и на парламента, не ще може да участва в дебатите. Възможно е и самият „ограбен“ Джеймс Хол след успеха на Плимсол в парламента да е нямал към него големи претенции.

Самуел Плимсол се ползвал сред моряците от търговския флот на Англия с огромен авторитет. Той бил дотолкова популярен, че през 1887 г. бил избран за председател на Съюза на моряците и огнярите във Великобритания. През 1890 г. бил избран отново в парламента, но се отказал от мястото си. Той умрял на 74 години в гр. Фолкстън. Когато през 1930 г. в Лондон се състояла Международната конференция по разработване на конвенцията за товарна марка, жителите на Бристол, като събрали доброволни пожертвувания, решили да увековечат паметта на своя земляк и му издигнали бронзов паметник.

МЕЖДУНАРОДЕН СТАНДАРТ

Правилата за товарната марка, приети през 1890 г. със закон от Британския парламент, след осем години били преразгледани с отчитане на известно увеличаване височината на надводния борд за корабите, плаващи през зимата в Северния Атлантик. В 1906 г. правилата били още веднъж преразгледани и изменени, но с намаляване височината на надводния борд за новите кораби, построени през XX в. Това се обяснявало с успехите и натрупания към това време опит в корабостроенето, което довело до появата на по-съвършени от гледна точка на мореходността кораби. Правилата за товарната марка от 1906 г. задължавали всички кораби от други страни, пристигащи в британските пристанища, да имат на бордовете си нанесени товарни марки и съответни свидетелства. Това довело до положението, че повечето морски държави последвали примера на Англия и приели Правилата от 1906 г. като закон за своите търговски флоти.

Изминали само четири години от приемането на Правилата за товарната марка от 1906 г. от парламента, а Регистърът на Лойд дошъл до извода, че правилата трябва да се преразгледат. Оказало се, че изчисленият съгласно тях надводен борд за новите товарни параходи не отговаря на нормите за безопасност на плаването — той се оказал недостатъчен. Във връзка с това в Англия бил създаден нов комитет за товарната марка, на който възложили да провери съответствието на нормите в Правилата от 1906 г. по отношение на новите кораби и да подготви международна конференция, провеждането на която набеleyзали за 1915 г.

До започването на Първата световна война английският комитет за товарната марка успял да изпълни само част от набеleyзаната програма. Преди всичко той констатирал, че от 1893 до 1913 г. средният процент на авариите с кораби от световния търговски флот е намалял. Ако през първата петилетка на разглеждания период той възлизал на 2,01%, то през втората петилетка — 1,38%. При това средният процент на корабите, които ежегодно потъвали и изчезвали

безследно, възлязъл от 1893 до 1906 г. на 0,30%, а от 1906 до 1913 г. (след преразглеждането на Правилата от 1906 г.) — на 0,27%. По такъв начин било опровергано твърдението, че Правилата от 1906 г. не удовлетворявали нормите за безопасност на корабоплаването. Изяснило се, че те просто не отчитали конструктивните особености на отделните нови типове кораби.

Какви правила за товарната марка са действали през онези години в Русия? През 1913 г. Министерството на търговията и промишлеността утвърдило Правила за превоз на дървен материал и специална товарна марка за корабите, превозващи дървен материал. За образец при съставянето им били взети норвежките правила за товарната марка от 1913 г. През 1915 г. товарната марка на дружеството „Руски регистър“ била нанесена на 16 каспийски кораба, класифицирани от това дружество.

До 1928 г. в СССР се използвали правила за товарната марка, идентични с английските правила от 1906 г. През 1926 г. — 1928 г. те били преразгледани и от 1928 г. влезли в сила Правила за определяне на надводния борд на морските търговски кораби и за нанасяне по тях на товарната марка. Значително по-късно товарната марка била въведена в Испания, Канада, Гърция, Аржентина и САЩ. Колкото и да е странно, но в американския търговски флот, общият тонаж на който в 1913 г. възлизал на почти 3 млн. рег. т, с газенето на кораба продължавал да се разпорежда корабособственикът. Минимално допустимата височина на надводния борд се определяла от древното правило: 3–3,5 дюйма газене (7,62–8,89 см) за всеки фут височина на трюма независимо от типа на кораба. Едва през 1917 г. Американското бюро за корабоплаване поставило пред корабособствениците искането за задължително нанасяне по бордовете на корабите на товарна марка, мястото на която се определяло от особено правило, което не се смятало за задължително.

След три години това бюро представило за разглеждане и одобрение от Конгреса и съответните проектоправила. Те се разглеждали... девет години. Това бил първият в историята на тази страна държавен закон, насочен против претоварването на корабите.

През 20-те години в много пристанища на страни, които не задължавали своите корабособственици да спазват правилата за товарната марка, претоварването на корабите се смятало за обикновено

явление. Особено често злоупотребявали с това английските корабособственици, които товарели своите параходи в устието на Ла Плата. Така например аржентинският вестник „Таймс ъф Аржентина“ от 27 февруари 1928 г. съобщавал: „Едва ли може да се намери британски кораб, излизащ от устието на Ла Плата, който да не е нарушил правилата за товарната марка“.

Обикновено при претоварване на кораба неговата администрация, за да измами бдителността на недостатъчно опитните представители на пристанищните власти, прибегвала към твърде прост трик: чрез прехвърляне на водния баласт корабът получавал малък крен, така че товарната марка, наблюдавана от кея, да не е под водата. Някои капитани били дотолкова тренирани в тази работа, че успявали да прехвърлят водния баласт към противоположния борд, докато представителите на пристанищната администрация се качвали в катера, за да огледат товарната марка откъм другия борд. Гибелта на английския линеен параход „Вестрис“ ускорила свикването на Международната конференция по товарната марка. Когато тя завършила своята работа, на 5 юли 1930 г. в столицата на Англия се събрали представители на повече от четиридесет морски страни и Международната конвенция за товарната марка била подписана. Нейните постановления засягали търговските кораби, заети с превозване на пътници и товари, тя съдържала специални правила за наливните кораби и корабите за превозване на дървен материал, като предписвала условията, при които може да се превозва през зимата и лятото дървен материал върху палубата, предвиждала реда за освидетелстване и маркиране на корабите, а също разработването на сертификати за товарната марка. И макар че някои положения от тази конвенция по-късно били преразгледани, нейните основни принципи действат! и до днес.

В Правилата от 1930 г. се разглеждал всестранно въпросът за необходимата височина на надводния борд на търговските кораби от гледна точка на безопасността на плаването и с отчитане на запаса от плавателност, устойчивост, непотопимост и на различни конструктивни особености на кораба. Заедно с това тези правила действали диференцирано при определянето височината на надводния

борд в зависимост от различните фактори, по-специално от годишния сезон и географската зона на плаване.

Отстъпления от правилата на Конвенцията за товарната марка (без да броим нарушенията) били отбелязани само по време на Втората световна война. Така например англичаните, когато изпитвали остра липса на тонаж, въвели за себе си от 15 август 1941 г. т.нар. отбранителни правила за товарната марка. Според тях се разрешавало корабите да се товарят до товарните марки за плаване в тропиците вместо до летните марки и до марките за сладка вода в тропиците — вместо до марките за плаване просто в тропиците.

Освен товарните марки, предвидени от Международната конвенция, била въведена специална товарна марка за корабите, плаващи по Големите езера. Тя била учредена в САЩ през 1935 г. и до днес се нанася съгласно с правилата, които взимат под внимание сладката вода, липсата на навигация през зимата и специфичния тип на корабите.

В наши дни действа Международна конвенция за товарната марка, подписана в Лондон на 5 април 1966 г. от представителите на 54 страни. Нейните правила влязоха в сила през 1968 г. Съгласно с положенията на тази конвенция всички морета и океани поради различните хидрометеорологични условия на плаване в тях се делят на зони и сезонни райони. При това под зони се разбират такива морски райони, където през цялата година действа една товарна марка — или лятна, или тропическа. В Съветския съюз освен товарните марки, определени в съответствие с Международната конвенция за товарната марка за корабите от далечно плаване с обща вместимост над 150 рег. т, действат още специални товарни марки, определени в съответствие с Правилата на Регистъра на СССР за крайбрежно плаване в централната част на Каспийско море, в Черно, Бяло и Японско море и по южното крайбрежие на Баренцово море. Специална товарна марка се присъжда също на всички кораби от вътрешното плаване с обща вместимост 80 т и повече. Освен тази марка в СССР съществуват специални облекчени товарни марки на Регистъра на СССР, присъждани на същите тези кораби за облекчено плаване в границите на Азовско море, в северната част на Каспийско море и в заливите на Балтийско море.

В някои случаи морските кораби получават чрез особени съглашения между страните за ограничен район на плаване т.нар. регионална облекчена товарна марка, знакът на която се нанася на борда до гребена на международната марка. Правилата на Конвенцията за товарната марка от 1966 г. позволяват да се увеличи натоварването на кораба без опасност за неговата мореходност, а това от своя страна повишава значително ефективността на океанските превози.

КОГАТО БИЕ КАМБАНАТА

КАФЕНЕТО НА ТАУЪР СТРИЙТ

Едва ли ще се намери в света моряк, който да не е чувал името на Лойд. Онези, които имат работа с морския транспорт, сигурно се сблъскват постоянно с такива изрази като „застрахован при Лойд“, „отговаря на класа на Лойд“, „агент на Лойд“, „Северногермански Лойд“, а изразът „At Lloyd's“ (Ал при Лойд) в английския литературен език отдавна е станал синоним на думите „първокласен, отличен, най-добър“.

Какво е това „Лойд“? Не се опитвайте да получите на този въпрос точен и правилен отговор от англичанин, който няма отношение към морските работи. Неговото тълкуване само ще ни обърка.

Авторът зададе веднъж този въпрос на петима англичани, които не бяха моряци, и получи пет различни отговора: Бюро за морски търговия, Обединение на корабоплавателни компании, Управление на морската поща, Морски застрахователен регистър, зданието, в което бият камбаните, когато броят загиналите кораби... Пет различни отговора на един и същи въпрос и нито един правилен... Обаче не си струва да упрекваме „сухопътните“ англичани в липса на знания, тъй като думата „Лойд“ в наши дни означава три съвършено различни по сферата на своята дейност организации, разликата между които е позната само на моряците, Lloyd's (Лойд) днес — това е името на световноизвестната застрахователна корпорация с ежегоден доход около 1700 млн. фунта стерлинги^[1], която застрахова практически всичко, започвайки от танкера с товарносимост от половин милион тона и завършвайки с хубавото време за футбола и с брадата на известен киноартист. Лойд-регистърът (Lloyd's Register) — това е името на най-голямото класификационно дружество, което упражнява постоянен надзор приблизително над една трета от корабите на световния търговски флот. И накрая думата Lloyd's е неотделима част от названията на различни корабоплавателни компании. Така например италианската корабна фирма „Lloyd's Tristino“, бразилската

корабоплавателна корпорация „Lloyd’s Brasilerá“, белгийската „Lloyd’s Royal“ и др.

Защо това име фигурира в названията на различни големи организации, свързани с корабоплаването? Как се е случило така, че името на един човек е влязло в наименованието и на застрахователната корпорация, и на класификационния орган, и на няколко корабоплавателни компании? Кой е бил този човек? С какво се е прославил?

Колкото и да е странно, и до днес англичаните не знаят даже рождената му дата и не знаят нищо за живота му от раждането му до 1688 г. Въпреки това двете или трите простички идеи, родили се в главата на този англичанин, му донесли световна слава сто и петдесет години след неговата смърт и благодарните британци успели в края на миналия век да намерят гроба му и да узнаят, че Едуард Лойд е умрял през 1713 г.

Лойд станал известен след смъртта си като основател на една от най-могъщите корпорации в света.

Според флорентинския историк Вилани мисълта за застраховане на корабите и на превозваните с тях товари срещу опасностите на плаването се зародила за първи път в Северна Италия, по-специално в Ломбардия през 1182 г. И както разказват хрониките на Венеция, през 1310 г. във Фландрия съществувал „застрахователен кабинет“, където презморските търговци можели „да застраховат своята стока срещу морските опасности, заплащайки определен процент“.

В Англия застраховането на кораби започнало от края на XVII в. Бизнесмените, които срещу пари поемали риска за благополучния изход от плаването на търговския кораб, били наричани от британците „underwriters“ — подписвачи, тъй като те слагали подписа си под текста на договора за застраховане на кораба или на товара (или и на двете едновременно).

В онези времена Лондон заемал вече водещо място в морската търговия в сравнение с другите пристанища на Англия. Достатъчно е да се каже, че две трети от всичките товари, внасяни по море на Британските острови, минавали през столицата. До кейовете на Темза акостирали кораби с товари от Европа, Индия, Африка и Америка. Липсата на бърза и надеждна връзка в онези години затруднявала много търговците при сключването на търговски сделки. Ако не се

смятат официалните търговски обявления, разнасящи се от подиума на Лондонската кралска борса, единственият печатен източник за търговска информация бил столичният вестник „Лондон газет“. Но това било явно недостатъчно за търговците в британската столица и те получавали необходимите сведения при деловото общуване помежду си. Неофициалните делови срещи на търговци, корабособственици, корабостроители и моряци обикновено протичали в таверните и в т. нар. „домове на кафето“.

Лондонските кафенета, появили се в средата на ХУН в., не отговаряли напълно на своето название. Освен кафе в тях сервирали ром, джин, уиски, бира, ейл и чай. В кафенето можело не само да се пийне, но и добре да се хапне, да се срещне човек с нужните му хора, да се поговори за бизнеса, да се поспори, да се поиграе на зарове или на карти, а главното — да се научат последните новини, цените на стоките и градските клюки. Всеки собственик на кафене имал своя постоянна клиентела, която поддържал не само с доброто си обслужване, но и чрез организираните срещи с интересуващите ги хора, като играел при това ролята на „пощенска кутия“.

В „домовете на кафето“ за разлика от кръчмите и таверните се срещали аристократи, банкери, търговци и делови хора на столицата. Кафенетата, приличащи повече на частни клубове, се различавали със своята клиентела. В едни от тях се събирали политици, журналисти и писатели. В други — поети, музиканти и художници, в трети — търговци, корабособственици и капитани на кораби.

Едуард Лойд, на когото е посветен нашият разказ, бил точно такъв собственик на подобно кафене. То се намирало на Тауър стрийт, най-оживената артерия на Лондон, свързваща деловия район Хопинг с крайбрежната на Темза и с лондонското Сити. От кея Сент Кетрин, където акостирали пристигащите в столицата кораби, кафенето на Лойд било първото по пътя за града. Ето защо постоянни посетители на заведението били предимно морски капитани, търговци и корабособственици. Честичко при Лойд наминавали и застрахователите от лондонското Сити. Тук, на топло и в уютна обстановка, на чашка кафе или бутилка ром се научавали последните отвъдморски новини, цените на стоките в колониите, сведения за плаванията на корабите и случаите на корабокрушения. На същата чашка кафе се определяли фрахтовите ставки, сключвали се сделки,

уговаряли се условията на застраховката, подписвали се застрахователни полици. Стопанинът на кафенето любезно предоставял на своите гости хартия, мастила и гъши пера. Ако клиентът искал да изпрати спешно някакво писмо или да извика някого от кораба, Лойд срещу скромно заплащане пращал момчето-разсилен.

Лойд оил ловък, предприемчив и далновиден човек. Знаейки колко важна е за неговите клиенти търговската и морската информация, той намерил оригинален начин да увеличи броя на посетителите си. На една от стените на кафенето той започнал да окачва обявления, написани на ръка със ситни букви, в които се посочвали датите на пристигането и отпътуването на корабите от Лондон, сведения за загинали кораби, цените на стоките, фрахтовите ставки, сумите на застрахователните премии и даже белезите на моряци-бегълци. От всеки, който искал да прочете тези сведения, той взимал по едно пени. За да може през цялото време да подновява своите обявления, Лойд организираше нещо като „мрежа от местни и задгранични кореспонденти“, които изпращали в кафенето последните сведения за корабите от главните пристанища на Англия и Северна Европа.

Самият собственик на кафенето на Тауър стрийт прибегнал към услугите на „Лондон газет“, като публикувал на нейните страници обявления на своите клиенти. По едно от тях научаваме, че датата, когато е било открито „Кафенето на Лойд“, е преди февруари 1688 г. „Лондон газет“ от 21 февруари същата година съобщава: „На 10-о число човек със среден ръст, с черни къдрави коси, със следи от едра шарка по лицето, облечен в старо кафяво палто и черна шапка от бобър, е бил видян да краде пет чифта часовници“ (по-нататък следва подробно описание на откраднатите часовници). И след това такъв текст: „Ако някой даде сведения за този човек на господин Едуард Лойд в неговото кафене на Тауър стрийт или на господин Едуард Бренсби в Дерби, ще получи награда една гиней“.

А ето какво обявление е поместил Лойд в броя под номер 24У5 от 1689 г.: „От капитан Джон Вредил е избягъл моряк мавър, около двадесет години, кривокрак, в светло палто, бяла жилетка и брич. Ако някой даде за него сведения в къщата на споменатия капитан на Ротерхийт Уъл или в кафенето на господин Едуард Лойд на Тауър

Стрийт, ще получи двадесет шилинга и благодарностите на тези господа“.

Освен таблото за обявления Лойд въвел в своето кафене още една новост — поставил подиум, от който един от неговите служители с добра дикция четял на глас най-важните и интересни сведения за корабите и последните търговски и морски новини. За да въдвори тишина в кафенето, стопанинът звънял със сребърна камбанка.

Като виждал, че доходът от сключването на сделки за застраховане на търговските кораби е по-голям, отколкото печалбата от сервираното на гостите кафе, Лойд започнал сам да подписва застрахователни полици.

По негови пресмятания случаите на корабокрушения и гибел на товара били много по-редки от благоприятните, следователно с получените застрахователни вноски капиталът можел да се увеличи с толкова, че човек да бъде в състояние при неудачен изход да изплати застраховката. Така Едуард Лойд станал застраховател. Броят на клиентите на „застрахователното кафене“ растял с всяка измината година и скоро в него станало тясно. В началото на 1692 г. Лойд преместил своето заведение от Тауър стрийт на ъгъла на Ломбард стрийт и Ебчърч лайн, по-далече от крайбрежната на Темза, но по-близо до кварталите на Ситито — там, където сега се намира зданието на Централната лондонска поща. След преселването броят на капитаните и корабособствениците, които по-рано често прескачали до кафенето, намалял чувствително, но затова пък се увеличил броят на търговците и застрахователите.

Сделки за застраховане на търговските кораби се сключвали и в други кафенета на Лондон, например при Гарауей, при Джонатан, при Джон и при Бейкър, кафенето на който съществува и досега. Най-опасен конкурент на Лойд бил Джон. Но ловкият и хитър Едуард Лойд успял да привлече клиентелата му, като измислил още две оригинални нововъведения в заведението си.

Първото от тях се наричало „търг при един дюйм свещ“. За разлика от „холандския търг“, където последната цена се определяла с третия удар на чукчето, търгът в кафенето на Лойд протичал при запалена свещ, в която на разстояние един дюйм от горния ѝ край се вкарвала игла. Наддаването между двамата или няколкото търговци продължавало, докато горял първият дюйм от свещта и продаваната

вещ се купувала по цена, която назовавали до момента, в който иглата падала в свещника. Продажбата у Лойд „при дюйм свещ“ на трофеите, взети в морски сражения от неприятеля — кораби, стока, коне, чай или кафе, предизвиквала жив интерес сред лондончани и скоро броят на клиентите в новото кафене на Ломбард стрийт отново се увеличил. За тези необикновени търгове при Лойд писала даже столичната „преса“. В „Лондон газет“ от 24 октомври 1692 г. има обявление „за продажба в кафенето на Лойд при дюйм свещ на три кораба, сведения за които могат да се получат на Ломбард стрийт“.

Второто нововъведение на Лойд е издаването в 1696 г. на печатан вестник. Той се наричал „Лойдс нюз“ и излизал три пъти седмично на два листа с размери 10,5 на 5,5 дюйма. В онези години издаването на печатан вестник с тираж от няколкостотин екземпляра се смятало за събитие и като се вземе под внимание, че в Англия излизал всичко на всичко един вестник — „Лондон газет“, името на Едуард Лойд скоро станало широко известно из цялата страна.

С изключение на първите седем, до наши дни в Оксфорд са запазени всичките броеве на вестника до 76-и включително. В 76-ия брой Лойд, имайки по английските закони правото да печата само търговски сведения и обявления, засегнал един политически въпрос и допуснал грешка, като коментирал дебатите в Камарата на лордовете. Поради това той бил призован в съда, където парламентът му предявил обвинение, че изявлението на неговия вестник е „необосновано и погрешно“. Вестникът на Лойд бил закрит и той отново започнал да качва в кафенето ръкописните обявления.

Разбира се, би било неправилно да се смята, че Едуард Лойд е първият и най-големият застраховател на търговски кораби и на техния товар в Англия. Застрахователното дело в тази страна възникнало още преди него, наскоро след големия лондонски пожар през 1666 г. За най-стари застрахователни фирми в Англия се смятат „Феникс“, основана през 1680 г. и просъществувала малко повече от век, „Дружеска компания“, създадена през 1684 г., и „Ръка за ръка“ от 1696 г.

От началото на XVIII в. със застраховане на морските кораби и товарите се занимавали освен „Кафенето на Лойд“ две фирми — „Роял ексченч ешурънс“ и „Лондон ешурънс“. През 1720 г. те станали водещи застрахователни фирми в Британия. Именно това обстоятелство подтикнало около стотина частни застрахователи от

лондонското Сити да се обединят в независим професионален синдикат под името „Кафенето на Лойд“.

Самият Едуард Лойд умрял в 1713 г., но неговите наследници, макар че носели друга фамилия, запазили името на кафенето.

Както и преди, у Лойд се срещали капитани, фрахтови агенти и застрахователи, за да се договорят „с добро“ на чашка кафе относно условията за приемане на риска от поредното плаване на кораба. Заведението процъфтявало. През 1734 г. Томас Джеймсън, тогава собственик на кафенето, продължил издаването на вестника. Само че сега той започнал да се нарича „Лойдс лист“ — бюлетин на новините, отнасящи се повече до корабоплаването, отколкото до търговията, който от ежеседмичник скоро се превърнал в ежедневник.

[1] Чистата печалба на корпорацията за 1977 г. възлиза на 131,3 млн. фунта стерлинги. (Б.пр.) ↑

„ЮЛИАНИТЕ“ НА ЛОНДОНСКОТО СИТИ

През 1769 г. по Лондон се разнесъл слухът, че някои членове на корпорацията, влизайки в таен сговор със своите клиенти, вършат злоупотреби. В „Кафенето на Лойд“ станало разцепление. Част от частните застрахователи, които не били забъркани в престъпни сделки, предложили на „уейтора на кафенето“ Томас Филдинг да открие друго кафене на улица „Попе Хейд Али“. То се наричало „Новото кафене на Лойд“. Не минало и година и новото кафене по броя на изгодните сделки „задушило“ своя прародител. Но заедно с това „Новият Лойд“ започнал бързо да губи своята клиентела поради тясното и неудобно помещение. Тогава по предложение на един от 79-те застрахователи, влизащи в обединението, всеки негов член внесъл в банката по 100 фунта стерлинги за строежа на нова сграда. В 1772 г. застрахователите на „Новия Лойд“ избрали комитет, който назначил комисия от пет човека за строителството на сградата. Но събраните пари не стигнали за строежа и застрахователите наели за 180 фунта месечно пустеещото помещение на Британската селдена компания.

През 1774 г. застрахователите от „Новото кафене на Лойд“ се пренесли в зданието на Кралската борса — в самия център на столицата. Това преселване станало благодарение на старанията на застрахователя Джон Юлиус Ангерщайн. Този човек, роден в Русия, немец по произход, започнал кариерата си на застраховател от 14-годишна възраст, когато постъпил на работа като разсилен при Ендрю Томпсън — тогава собственик на кафенето на Попе Хейд Али. Благодарение на изключителния си ум, енергия и роднински връзки на 25 години той станал известен и като знатен търговец, и като застраховател от „Кафенето на Лойд“. След като прослужил в обединението шестнадесет години, тридесетгодишният Ангерщайн станал председател на „Новия Лойд“ и заемал непрекъснато тази длъжност до 1796 г. Този немец заслужил правото да се нарича „баща на Новия Лойд“ и неговото име станало в Англия дотолкова популярно, че по едно време наричали всички негови колеги-застрахователи не другояче, а „юлиани“, тогава синоним на думата

„застраховател“. От момента на преселването на „Новия Лойд“ в зданието на Кралската борса застраховката от клиента се взимала не от съдържателя на кафенето („уейтор“), а от специален чиновник. През 1774 г. правителството на Англия забранило на „Новия Лойд“ да застрахова човешкия живот и да сключва застрахователни сделки с авантюристичен характер. Изключение от това правило е т. нар. „Застрахователна полица за живота на Наполеон в 1813 година“. В 1779 г. „юлианите“ въвели в обращение нова форма на застрахователна полица. Нейните формулировки и тълкуването на условията за приемане на риска от Лойд се запазили до наши дни почти без изменение.

На 10 януари 1838 г. „юлианите“ били сполетени от бедствие — пожарът, избухнал в зданието на Кралската борса, унищожил голяма сума пари, архивата и много ценни книжа. Оттогава, научени от горчивия опит, застрахователите на Лойд започнали да влагат капитала в банката.

Новото здание на Кралската борса се строило шест години и било открито от кралица Виктория в 1844 г.

Към средата на миналия век Лойд заемал водещо положение при застраховането на корабите и товарите им. С всяка година растели доходите му от получаваните застраховки — „юлианите“ процъфтявали. Учудващо е, че тяхната застрахователна дейност в продължение на повече от две столетия нито веднъж не била узаконявана от държавната власт. Едва през 1871 г. „Обединението Лойд“ получило с акт на Британския парламент официално право да се занимава с тази дейност „на свой страх и риск“ и да се именува „Застрахователна корпорация на Великобритания“. Оттогава думата „Лойд“ станала широко известна и популярна сред морските кръгове. Корабоплавателните фирми, създавани през онези години в различни страни, започнали да добавят към своето име за солидност и „Лойд“, макар че нямали никакво отношение към тази корпорация, ако не се смятат нейните услуги по застраховането на корабите им.

„АДМИРАЛТЕЙСТВО НА ТЪРГОВСКИЯ ФЛОТ“

Днешният Лойд — това не е само застрахователна корпорация, това е по-скоро международен застрахователен пазар и огромен издателски център за информация по морското корабоплаване и морската търговия. В тази корпорация с годишен доход стотици милиони фунта стерлинги работят няколко хиляди души. Освен застрахователите, агентите и маклерите в нея са заети огромен щат чиновници, машинописки, радисти, телеграфисти, преводачи, редактори, коректори и счетоводители, които ежедневно, ежечасно от стотици кантори в различните краища на земното кълбо предават в Лондон, приемат, сортират, обобщават и публикуват информация по въпросите на морския транспорт.

В 1923 г. лондонските журналисти задали на първия лорд на адмиралтейството — известния адмирал Давид Бити, въпроса, какво по негово мнение представлява „Лойд“. Героят от Ютландската битка отговорил, без да се замисля: „Адмиралтейство на търговския флот“. Неговото изказване отговаря напълно на действителността.

Преди да разкажем за многостранната дейност на съвременния Лойд, трябва да отбележим, че с акта си от 1871 г., който дал на обединението на застрахователите правото да се смятат за „британска корпорация“, парламентът задължил Лойд „да събира, обобщава и публикува морска информация по целия свят“. Нека започнем разказа си за съвременния Лойд със застраховането на морските търговски кораби, тъй като това е основната му дейност и главният източник на доходите. Удивително е, но фактът си остава факт — Лойд сам не застрахова и не носи юридическа отговорност за действията на своите членове. Съгласно устава на корпорацията със застраховането на кораби и на друго имущество „под закрилата на Лойд“ имат право да се занимават само определени лица, т. нар. „застраховачи членове на Лойд“ или „подписващи членове на Лойд“ — частници, водещи тази дейност на свой личен страх и риск, разчитащи на своите лични капитали в банката в случай на необходимост от изплащане застраховката на клиента.

Застраховането при Лойд освен застраховането на човешкия живот не се осъществява непосредствено със самия клиент — публиката при това няма пряк контакт със застрахователите, а самата застраховка се оформя чрез т. нар. „брокери“ — застрахователни маклери, регистрирани в списъците на корпорацията.

Застрахователен член на Лойд, както казват англичаните, може да стане всеки британски поданик, но при определени условия. Тези условия не са прости. Първо, неговата кандидатура трябва да бъде посочена чрез тайно гласуване при наличието на писмена препоръка от не по-малко от петима „застраховащи членове“ на корпорацията. Всяка нова кандидатура се проверява най-внимателно от специална комисия в продължение на една година, а комитетът на корпорацията контролира търговската дейност на претендента за длъжността застраховател, докато не се увери в безукорността на неговите минали сделки и в честното изпълнение на договорите с клиентите. Освен това кандидатът за длъжността застраховател трябва да има определено финансово положение в обществото, изхождайки от това, че всяка минута той трябва да може да приеме личен риск на сума не по-малко от петнадесет хиляди фунта стерлинги. И накрая претендентът за длъжността застраховател бил длъжен да даде писмено обещание, че ще предава всички получени от клиентите вноски по застраховките в застрахователния фонд на корпорацията и ще внесе в този фонд като залог определена сума по свое усмотрение. Ако кандидатурата се одобри от комитета на Лойд, тя се поставяла на „тайно гласуване с бели и черни топки“.

Преди стотина години, когато стойността на застрахованите кораби била десетки и стотици пъти по-малка от стойността на съвременните кораби, един застраховател, даже самият Едуард Лойд, покривал риска заедно с няколко други застрахователи. Обикновено обединяването на капитала на десетина предприемачи, имащи солидна финансова база, било достатъчно, за да се застраховат корабът и неговият товар. В наши дни стойността на корабите, самолетите и заводите достига до няколко десетки милиона фунта стерлинги и съвременните застрахователи са принудени да се обединяват в синдикати, капиталът на които би могъл да покрие стойността на застрахованото имущество. По традиция застраховката при Лойд се сключва при посредничеството на „брокера“ — маклер, регистриран

в една от 220-те маклерски фирми, одобрени от Лойд. Такава процедура е продиктувана от чисто практически съображения: за „обикновения смъртен“, който не познава застрахователното дело, е почти невъзможно да намери нужния застраховател сред хилядите хора в огромната зала на корпорацията. Ето защо, когато идва при Лойд, клиентът извиква маклера. Задачата на маклера е да намери за своя клиент — който в случай на сключване на сделката заплаща неговите услуги по представена сметка — най-изгодни условия за застраховане, а по-късно, ако клиентът предяви иск в случай на гибел или повреда на застрахованото имущество, да предяви иска на застрахователя за изплащане на застраховката. Съгласно с устава на корпорацията застрахователят на Лойд е длъжен да сключва сделките с маклерите само в застрахователната зала, докато маклерите имат правото да контактуват с всички фирми по света и да работят и с други застрахователни компании.

След като получи заявка за застраховане, да кажем, на нов кораб, маклерът изписва т. нар. „слип“ — на сгънатия по дължина стандартен лист бяла хартия записва всички основни данни за кораба и желателните за клиента условия на застраховката. С този „слип“ в ръка маклерът започва да търси в залата подходящия застраховател — при Лойд те се наричат „лидери“, който се специализира по приемането на подобни рискове. След като намери нужния „подписващ член“, маклерът показва „слипа“ и назовава сумата на застраховката. Ако тя не устройва застрахователя, маклерът търси втори, трети, четвърти — дотогава, докато не намери някой, който да приеме условията. Тук трябва да отбележим, че такава практика води до конкуренция между самите застрахователи, обединени в корпорацията, а това значително повишава тяхната делова активност.

И така, ако условията на застраховката са подходящи, маклерът моли лидера да потвърди писмено върху „слипа“ общата сума, за която синдикатът може да сключи сделката, а също процента на лично участие в риска. Тази процедура се нарича „изписване на реда“. Когато необходимите на маклера цифри са нанесени вече от лидера върху „слипа“, застрахователят поставя датата и своите инициали, наричани у Лойд „лид“. След като получи „лида“, маклерът излиза в залата „на лов“ — да търси останалите членове на синдиката и да им предлага да поемат върху себе си част от риска при същите условия. Така буква по

буква маклерът изписва „ред по ред“ целия слип, докато сумата не възлезе на стойността на застраховката за кораба. По такъв начин рискът се разпределя между определен брой отделни и независими едно от друго лица, свързани в синдикат помежду си чисто условно. Всеки от тях вписва такава сума, която смята за нужна по свое усмотрение. При това той трябва винаги да помни, че тя не трябва да надхвърля сумата по неговата лична сметка и стойността на неговото лично имущество.

В случай на гибел на застрахования кораб застрахователят не се вълнува за съдбата и финансовото състояние на корпорацията и на тези, които са поставили своите инициали върху „слипа“ — той отговаря само за себе си и изплаща само сумата, която е нанесъл с ръката си и срещу която е поставил своите инициали. Такава практика (която смело можем да наречем „всеки се спасява поединично“) на застраховане изключва напълно какъвто и да е риск за корпорацията като цяло, но може всяка минута да разори напълно отделния застраховател и даже някой от синдикатите на Лойд. Именно затова Лойд е понасял без особена загуба и най-тежките удари и е оставал постоянно в играта при тази „винаги печеливша лотария на застраховане“.

Запълненият „слип“ се предава от маклера в кантората за подписване на застрахователни полици и въз основа на него клерковете запълват стандартната форма на полицата, подписват я от името на всеки член на синдиката, приел риска върху себе си, и поставят лойдовския печат, без който съгласно със законите на Великобритания нито една полица на тази корпорация няма сила. След това клиентът получава от брокера окончателно оформената полица. По стара традиция обаче, възникнала още по времето на самия Едуард Лойд, застрахователите изплащат застраховката дори ако корабът е загинал преди оформянето на застрахователната полица и поставянето на печата.

Корпорацията се управлява от Комитета на Лойд, състоящ се от дванадесет членове, избрани чрез тайно гласуване за срок от 4 години. В този комитет човек може да бъде преизбран едва след една година. Практически всяка година трима от членовете се заменят с нови. Членовете на комитета сами избират своя председател и неговия заместник. Комитетът на Лойд не се намесва в ежедневната дейност на

подписващите членове, на застрахователите, маклерите и агентите. Той отговаря за избирането на достойни членове на корпорацията и неговата задача е да осигури застраховането чрез частни лица със солидна финансова база.

Ежегодно корпорацията провежда финансова ревизия на всеки застраховател. За първи път такава ревизия била проведена през 1906 г. по желание на повечето от членовете на обединението. От следващата година с акт на парламента тя станала задължителна. При това всеки член на корпорацията бил длъжен да потвърди с документ, че сумата на сключените от него сделки отговаря на неговото финансово положение.

Ръководната функция на Комитета на Лойд се осъществява от главния клерк, който е и старши оперативен офицер на корпорацията. Комитетът на Лойд всъщност сам управлява този гигантски пазар на застраховките, като утвърждава размерите на вноските и застраховките и разпределя получената печалба между застрахователите и корпорацията.

Сега годишният доход от вноските за застраховане, получавани от Лойд, възлиза средно на 340 млн. фунта стерлинги. Повече от половината от тази сума корпорацията получава от „неморското“ застраховане, въведено от председателя на комитета й Катберд Хийт през осемдесетте години на миналия век. Тогава Лойд за първи път в своята история застраховал в Лондон квартала на бижутерите срещу грабежи и пожари. Към куриозните случаи може да бъде отнесена (освен застраховането на споменатата вече брада на киноартиста) полицата на един лондончанин, в която се казва, че Лойд поема върху себе си риска, ако изкуствен спътник на Земята попадне в къщата на неговия клиент.

Освен двехилядния щат от сътрудници, които ежедневно обработват в своята лондонска щаб-квартира, „морската информация“ се събира в различните кътчета на земното кълбо от 1500 лойдовски агенти и подагенти. Тази огромна агентурна мрежа снабдява доста оперативно корпорацията с най-подробни сведения по пристанищната дейност, внимателно следи движението на корабите, фиксира катастрофите и авариите с търговските кораби. Като представители на застрахователната корпорация, без да са застрахователи, тези агенти имат право да изплащат застраховка на корабособствениците, да

наемат и назначават по своя преценка сурвейори за установяване причините и определяне размера на щетите, понесени от корабособственика при авария.

Неотдавна Лойд въведе ново положение, според което застраховката се изплаща едва след обследване на обекта от агента или след получаване на неговото писмено потвърждение. Агентите носят лична отговорност пред комитета на корпорацията за оперативността и точността на изпращаната в Лондон информация за движението на корабите и за решението си по спорните въпроси, възникващи между корпорацията и корабособствениците в случай на авария.

В Лойд се родили множество форми на документи, които с течение на годините навлезли в юридическата и търговската практика на морското корабоплаване. Вече почти две столетия се използва „морската застрахователна полица на Лойд“ (за кораба и товара). Както вече се каза, нейната форма, приета през 1779 г., редът на излагане на условията и тълкуването на условията на застраховката са останали без изменения, допълнени са само параграфите, в които се вземат под внимание развитието и усъвършенстването на корабостроенето.

Моряците от търговския флот познават добре формата на „лойдовския спасителен договор“ с неговата известна фраза „Без спасение няма възнаграждение“ („по сиге по рау“).

Цялата текуща информация, която постъпва в лондонската щабквартира на Лойд от агентите, подагентите, капитаните и корабособствениците, попада в т. нар. „отдел за морска информация“ и в централния изчислителен център. Там тя се сортира, сверява, обобщава и постъпва в Управлението за печатни издания, откъдето се разпраща в информационните агенции, в радиокорпорацията Би Би Си и в телевизионните станции на Англия.

Ежедневните издания на Лойд са: „Ежедневен индекс на Лойд“, „Товарна спецификация на Лойд“ и вестникът „Лойдс лист“. Вестникът, който прави широк обзор на положението в морското корабоплаване, търговията, морското право, фрахтоването, дава сведение за движението приблизително на 7000 кораба от световния търговски флот ден за ден и подробно излага всички случаи на гибел и аварии с кораби и самолети.

Голяма услуга оказват на икономистите и на моряците от много страни ежеседмичните издания на Лойд: „Индекс на корабите“ с

приложения и „Ежеседмични отчети за аварията“. Първото от тях дава в азбучен ред сведения за търговските кораби в света, посочва техния тип, регистрова вместимост (чиста и обща), собственика, флага, класа, класификационния орган, годината на постройката, рейса и последното местонахождение. Второто информира за всички случаи на корабокрушения, аварии и аварийни произшествия с кораби от търговския флот, в която и да е точка на земното кълбо. Двата бюлетина отдавна вече са си завоювали солидна репутация, публикувайки своевременно само точни, проверени сведения. Въпросите на морската юридическа практика и на морското право намират отражение в издавания от Лойд бюлетин „Лойдс лист ло рипорт“.

От 1961 г. в Лойд действа изчислителен център, който позволи да се въведе нова централизирана система за обработка на данните. Това значително опрости счетоводството и позволи всяко тримесечие застрахователите и маклерите на корпорацията да бъдат снабдявани с подробни статистически бюлетини по застраховането на корабите.

Когато говорим за широката издателска дейност на корпорацията, трябва, разбира се, да се споменат такива нейни годишни справочници като „Морски алманах“, „Календар на Лойд“ и „Справочник на Лойд за сурвейора“, които са настолни книги за капитаните на корабите, за морските агенти и сурвейорите.

От 1951 г. Лойд издава свой географски атлас. И въпреки че той съдържа само 16 карти (в меркаторска проекция), двойният им индекс позволява да се намери бързо всяко пристанище или пристанищен пункт на земното кълбо.

КОРАБНИЯТ РЕГИСТЪР НА ЛОЙД

Когато Едуард Лойд сключвал в своето кафене сделки за застраховане на търговските кораби и техния товар, той се сблъскал с необходимостта да води отчет за количеството и качеството на корабите, с чиито собственици имал вземане-даване. Той лично събирал подробни сведения за всеки застрахован кораб и ги пазел като важен справочен материал. Наследниците на Лойд разбирали, че съставянето на списък на корабите с точните характеристики и с описание на особеностите на всеки един от тях влече след себе си разпределянето им по класове в зависимост от техния тип, година на построяване, състоянието на корпуса, рангоута и такелажа. Един човек не бил в състояние да се справи с тази работа, а сборният списък на застрахованите кораби бил крайно необходим за застрахователя.

И ето през 1760 г. в кафенето на Лойд на Ломбард стрийт група частни застрахователи пристъпила към съставянето на т. нар. зелена книга — първия корабен регистър. Той бил издаден в 1765 г. Регистърът съдържа кратко описание на няколко хиляди кораба, застраховани в кафенето на Лойд. Освен основните характеристики — тонаж, дължина, широчина и газене, книгата съдържа и характеристика на състоянието на всеки кораб. Главните букви на гласните от английската азбука А, Е, I, О или 17 показвали състоянието на корпуса на кораба в низходяща градация, а буквите О, М, В — състоянието на рангоута, такелажа и другите устройства на кораба. Например О означавало „Good!“ — добро, М („Midding“) — средно и В („Bad“) — лошо състояние. От 1775 г. застрахователите започнали да означават висшата оценка за състоянието на корабния корпус със символа „А1“ (А One). Скоро това съчетание се харесало на англичаните и навлязло в разговорния и литературния език като синоним на най-добро състояние на вещите или настроението.

За да посочи точно характеристиката на всеки кораб, било необходимо той да бъде измерван и обследван. За целта застрахователите наемали хора, които добре познавали морското дело.

Това били морски капитани в оставка. Така у Лойд се появила особената длъжност на сурвейора — „контрольор на корабите“.

През 1797 г. между застрахователите и корабособствениците, които, изглежда, смятали мнението на сурвейорите за преднамерено, възникнали разногласия по повод на „зелената книга“, започнали спорове и пререкания. Работата свършила с това, че от 1799 г. арматорите (корабособствениците) в Англия започнали да издават свой регистър. По такъв начин всеки кораб фигурирал едновременно в два класификационни справочника.

През 1834 г. разпрата завършила по-любовно с учредяването на организацията, която получила името „Регистър на Лойд за британското и чуждестранното корабоплаване“. Комитетът на тази организация, който се състоял от застрахователи, корабособственици и търговци, стигнал до извода, че определянето на класа на кораба трябва да се решава не от отделните частни сурвейори, а от самия комитет след внимателно изучаване на сурвейорските доклади. Така се появила още една организация с името на Лойд, но абсолютно независима от него, макар че и до днес отделни членове на Комитета на Лойд едновременно са и членове на Комитета на Корабния регистър на Лойд.

Стремежът на корабособствениците да вкарат своите кораби в класа „А1“ довел до появата на първите стандарти при строежа на корабите в корабостроителниците. Това от своя страна накарало комитета да се замисли над издаването на правила за строеж на кораби. С бързото усъвършенстване на методите за строеж на кораби тези правила непрекъснато се увеличавали, техните формулировки ставали все по-обширни, напомнящи технически инструкции. С развитието и усъвършенстването на корабостроенето Лойд-регистърът започнал да издава правила за строеж и изисквания към качеството на материалите при Строителството на железни корпуси, след това на стоманени, за строителството на парни машини и котли, дизели, парни турбини, хладилно обзавеждане и всички корабни устройства и системи.

От 1852 г. Лойд-регистърът учредил длъжността сурвейор-резидент в чуждите пристанища. В наши дни на служба в Лойд-регистъра се числят над 1500 сурвейори, при това повечето от тях работят в различни пристанища по земното кълбо и в чужди

корабостроителници. Това са висококвалифицирани специалисти с висше образование — корабостроителни инженери, инженер-механици и от други специалности, граничещи с корабостроенето. Сега в повече от 20 страни са създадени национални комитети на британския Лойд-регистър.

Не е необходимо още веднъж да говорим за точността на сведенията, които се съдържат в регистровите книги на Лойд. Ще отбележим само, че ако пред класа на кораба стои черен малтийски кръст, това означава, че проектът на кораба е одобрен от Лойд и от момента на залагането на кила му неговото строителство се наблюдава от този орган. Това говори още, че и стоманата на кораба е проверена от завода-производител, внесен в списъка на дружеството, и че всички изковки и отливки също са изпитани и одобрени от сурвейорите на Лойд-регистъра. След завършването на строежа на кораба и след ходовите изпитания всички сурвейорски отчети се проверяват от главния инженер на управлението и се изпращат в Комитета на Лойд-регистъра, който присвоява клас на новия кораб и издава класификационно свидетелство.

Сега на отчет в Лойд-регистъра се числят приблизително 12 000 търговски кораба с вместимост над 115 млн. регистър-тона. Съгласно с правилата на този класификационен орган всеки търговски кораб, вписан в неговия регистър, подлежи на периодичен сурвейорски контрол, а също и на оглед след всеки ремонт поради износване или авария.

Комитетът на Лойд-регистъра е разположен в центъра на Лондон. Той заема огромен комплекс здания, съчетаващ старинните и съвременните сгради: № 71 на улица Фенчърч стрийт и зданията „Хадън хауз“ и „Коронейшън хауз“, разположени на ъгъла на Лойдс авеню и Фенчърч стрийт. Този комплекс беше тържествено открит през юни 1972 г. от английската кралица Елизабет II. Всеки етаж има зала за конференции, служебни кабинети и бюфети за служителите. Разположената в приземния етаж столова служи едновременно и за киносалон. Всички работни помещения са с климатична инсталация и с най-съвършени приспособления и средства на организационната техника.

В 1963 г. дружеството построи техническа лаборатория и електронноизчислителен център.

ДВОРЕЦЪТ НА ЛАЙМ СТРИЙТ

Казват, че две пренасяния в ново жилище са равни на един пожар. През цялата своя история Лойд е преживял един пожар и му се е наложило да се преселва в осмото по ред „жилище“.

Шест години след пожара през 1838 г., след като Кралската борса била възстановена, „юлианите“ се завърнали в нейното здание. Но с годините корпорацията растяла, разширявал се кръгът на нейната дейност, нараствал и броят на служителите ѝ. Помещението, което заемал Лойд, отново се оказало тясно и комитетът на корпорацията взел решение да се построи нова сграда. Разположена в централната част на Лондон, на Лиденхъл стрийт, тя била тържествено открита през август 1928 г. от краля на Англия Джордж V. Но не минали и двадесетина години и проблемът за „пренаселването на къщата“ отново започнал да създава главоболия на членовете на комитета. С голям труд се удало да откупят от лондонското Сити участък земя и старите здания до зданието на Лойд на Лиденхъл стрийт, между Билитър стрийт и Фенчърч стрийт. На 6 ноември 1952 г. бил положен основният камък на новия комплекс от сгради на Лойд, в който влизало изцяло и старото здание на Лиденхъл стрийт.

На 24 ноември 1957 г. се състоя тържественото откриване на новото здание на Лойд. То представлява комплекс от няколко дву- и пететажни блока, единият от които се съединява с преходен мосткоридор, преминаващ на нивото на третия етаж през Лайм стрийт, със старото здание на Лойд на Лиденхъл стрийт. Външно този комплекс от сгради, облицовани със светлосив портландски камък, напомня крепост. На две от четирите кули, извисяващи се в ъглите на комплекса, са изваяни барелефи, символизиращи четирите стихии — въздуха, водата, огъня и земята.

В зданието на Лойд може да се влезе през един от двата главни вестибюла откъм Лайм стрийт и Фенчърч стрийт. Главната застрахователна зала заема по височина два етажа, дължината ѝ е повече от 100 м, а широчината ѝ — над 40 м. Покрай двете дълги страни на залата се простира непрекъснатата галерия с два огромни

прозореца. В източната част на комплекса се намира т. нар. капитанска стая с гостна. Името ѝ идва от названието на помещението на Лойд в Кралската борса — някога в капитанската стая са се провеждали търговете за корабите. Размерите на стаята са 25 на 20 м и по площ тя е по-голяма, отколкото цялото кафене на Едуард Лойд. Сега капитанската стая служи за ресторант и в нея обикновено се устройват банкетите.

Освен служебните зали, канторите на синдикатите и многото кабинети в зданието на Лойд има столова за членовете на комитета и апарата от сътрудници, стаи за почивка, закусвални и бюфети, разположени в мазето под застрахователната зала.

Лойд разполага с най-голямото здание в Европа, съоръжено със система за кондициониране на въздуха. Да, зданието на щабквартирата на Лойд е наистина великолепно. Това действително е дворец... Много остроумно за него се изказа преди няколко години известният в Англия ас-подводничар и писател Дейвид Мастърс: „Да се извличат бели зайчета от копринен цилиндър — това е трик, който ловкият фокусник може да покаже няколко пъти на ден. Но да се създаде от чашка кафе такъв мраморен дворец, това е истинско чудо, което се случва само веднъж“. Когато човек попадне в двореца на Лойд, първото, което се хвърля в очи на фона на най-съвременната организационна техника — това е строгото спазване на традициите. Първо, от времето на Едуард Лойд са останали непроменени названията, длъжностите и професиите на тези, които служат на корпорацията: *underwriter* (подписващ член), *namer* (имена), *leader* (лидер), *waiter* (сервитьор), *caller* (глашатай) и т. н.

До днес всички служители на корпорацията се наричат „уейтори“. Те са облечени в дълги малиновочервени мантии с черни кадифени яки. Любопитно е, че през 1804 г. първият лорд на Британското адмиралтейство заявил, че той се отказва да чете и отговаря на писма, в които пред подписа стои думата „уейтор“. Тогава Комитетът на Лойд издигнал един от своите „сервитьори“ в ранг на секретар и съобщил в адмиралтейството, че цялата кореспонденция ще минава отсега нататък през това лице.

Интересно са организирани в Лойд обявленията и повикванията на маклерите в главната зала. Подиумът, от който по-рано в кафенето четели интересните съобщения, и досега по традиция се нарича

„ростри“. Това е една катедра върху нисък подиум, облицована със зелен мрамор и черно дърво, с достъп към нея от три страни. Зад катедрата седи caller-ът, облечен в малиненочервена мантия, който прави необходимите обявления по микрофона с добре школуван сочен баритон. Преди преселването на Лойд в новото здание гласът на този глашатай се разнасял в застрахователната зала почти непрекъснато. Обикновено над хилядната тълпа се раздавали такива думи: „Господин еди-кой си моли маклера господин еди-кой си да дойде при рострите“. Сега в Лойд фамилията на маклерите не се обявява. Всеки един от тях има свой личен индекс (например ах-3 или ах-17). Който желае да извърши каквато и да е застрахователна операция, се доближава до рострите и моли глашатая да извика, да предположим, маклера Джон Смит. Служителят, който седи зад катедрата, отваря справочника и вижда кой е личният индекс на нужния маклер и в залата, на галерията и в другите служебни помещения всички чуват назования номер. Ако Джон Смит е свободен, той идва при рострите и се представя на клиента. Ако е зает — да допуснем, че някъде по галерията или в самата зала край бокса на застрахователя запълва „слипа“ и обсъжда условията на застраховката, той се доближава до единия от 72-та специални телефонни диска, набира своя индекс и номера на бокса или помещението, където се намира в дадената минута. На светлинното табло до глашатая веднага се появяват съответните данни. Казват, че глашатаят помни почти всички имена и индекси на всичките маклери, а маклерите познават лично всички застрахователи и знаят кой от тях какъв синдикат представлява.

Всеки застрахователен синдикат си има кантора на галерията, но неговите застрахователи се намират през цялото време в главната зала, в боксовете. Всеки застраховател разполага с телефон, с необходимите справочници, регистрови книги и бюлетини. Поемането на риска от съвременните „юлиани“ за морски кораби и самолети се осъществява в главната застрахователна зала, а всички останали видове застраховки се сключват на галерията.

В Лойд традициите са се спазвали винаги дотолкова ревностно, че някой път се стигало до куриози. Така например, ако се вземе в ръка стандартната форма на застрахователната полица, която използват в наши дни лондонските застрахователи и маклери, само четенето на формулировките на нейните условия и уговорки предизвиква усмивка.

На полето на тази полица се слагат двете латински букви S и G и най-удивителното е, че сега в Лондон никой не може да ви обясни точно какво означават те. С годините те са загубили значение и смисъл, но по традиция всички продължават да ги поставят в полето на всяка застрахователна полица. Смисълът на тези букви бил забравен от „юлианите“ още в края на миналия век и когато се наложило неизвестно защо да ги разшифроват, тогавашният председател на Лойд заявил, че това е съкращение от латинското изречение „Solutas Gratia“ (Салутас Грация). Секретарят на комитета обаче поправил своя председател, като уточнил, че S и G е съкращението на италианския израз „Somma Grande“ (Сома Гранде). През 1923 г. застрахователят Фунд излязъл даже по този повод със статия, в която се опитал да докаже, че значението на тайнствените букви е „Salva Gvardia“ (Салва Гуардия) — Армия на спасението. В 1924 г. друг застраховател на име Фори опровергал тази версия, като заявил, че S и G не са нищо друго освен означение на парите („Sterling Gold“ — стерлинг голд), а след още четири години новият председател на Лойд заявил, че не си струва „юлианите“ да спорят за дреболии и че смисълът на тези две букви е „Ship and Goods“ (кораб и товар). И макар че през 50-те години на нашия век „тайната“ на буквите предизвикала истинска дискусия у Лойд, значението им не било точно определено и до ден днешен без всякакъв смисъл, „по традиция“, тези две букви продължават да се появяват на всяка застрахователна полица...

Една от най-интересните забележителности в двореца на Лаймстрийт е, разбира се, „стаята на Нелсън“. В нея върху осветени стендове, тапицирани с малиновочервено кадифе, се пазят реликвите на великия английски флотоводец — шпаги, ордени, лични вещи и два огромни сребърни подноса, с които адмиралът бил награден от Лойд. В продължение на дълги години комитетът на застрахователите събирал и изкупувал личните вещи на Нелсън, писмата му и документите, отнасящи се до неговия живот и дейност.

В стаята на Нелсън се пазят също ценностите, които били пожертвани за „Патриотичния фонд на Лойд“, обявен от него през 1803 г. в полза на семействата на моряците от търговския флот, загинали и ранени по време на военните действия. Тук също са представени подаръците за офицерите от британския търговски флот, отличили се в морските боеве, а също златните и сребърните медали,

учредени от корпорацията — „Военен медал на Лойд за храброст на море“ и „Медал на Лойд за мъжество, проявено при спасяването на хора, кораби и товари на море“. С първия медал се награждават, но само в изключителни случаи, и сътрудници на Лойд, оказали особена услуга на корпорацията. Вторият медал се смята от английските моряци от търговския флот за една от най-почетните награди на Великобритания.

ГЪШИТЕ ПЕРА И „ЧЕРВЕНИТЕ КНИГИ“

Всяка сутрин, освен празниците и почивните дни, около 9 ч. към двата главни вестибюла на Лойд бързат около 5000 служители, чиновници, застрахователи и маклери. Клеркове в своите традиционни черни бомбета и сюртуци, в сиви на тъмни ивици панталони, с „пеперудки“ и чадъри-бастуни забързано се изкачват към канторите си на третите и четвъртите етажи на зданията. Застрахователите и маклерите, облечени в строги тъмни костюми, влизат в зданието, като оставят в гардероба шапките, бастуните и чадърите. Във вестибюла те се спират за няколко минути до т. нар. табло на жертвите, което се намира пред входа в застрахователната зала. Всяка сутрин един от „уейторите“ окачва на него разноцветни листове с подробности за морските и авиационните катастрофи, пожари, наводнения, обири и други бедствия, които могат да повлияят върху благосъстоянието и даже да изменят съдбата на някой от „юлианите“. По стара традиция (все пак традиция) морските обявления се пишат на ръка с калиграфски почерк: катастрофите и авариите на море — върху жълти листа, авиационните катастрофи — на сини (на пишеща машина) и всички останали бедствия, които се случват на земята — на розови листа (също на пишеща машина). Често в този вестибюл се долавят тежки въздишки, негодуващи възгласи, проклетия и даже се случват сърдечни удари с летален изход. Понякога задават въпроса: „Може ли да се случи така, че един ден Лойд по някаква причина да фалира?“

На този въпрос смело може да се отговори отрицателно. Самият Лойд едва ли някога ще „изгърми“. Да „изгърмят“ могат само неговите застрахователи, които са поели върху себе си риск в размер на стойността на своето състояние. Принципът на морското застраховане в капиталистическите страни с неговите тънкости и особености е предаден много точно и нагледно от съвременния аржентински писател Исидоро Съгуес в неговия забележителен разказ „Застрахованият кораб“. Той пише: „Корабоплаването винаги е било опасен занаят и за това са виновни не само стихииите, но и самите хора. Застрахователните компании винаги остават с печалба, защото

размерът на застраховките зависи от степента на риска и средната сума на щетите. Корабособственикът получава фрахт, който често е по-голям от стойността на кораба. Собственикът на товара също получава застраховката си в случай на гибел на товара. Застрахователят плаща при гибел на кораба и за товара, и за кораба понякога много повече, отколкото те самите струват. Но застрахователните вноски, получавани от застрахователя, са огромни. Данните от статистиката потвърждават, че корабокрушенията се случват много по-рядко, отколкото благоприятното завършване на рейса“.

Сякаш за да подчертае, че той действително понася материални щети и изплаща напълно застраховките, Лойд твърде тържествено и ако може така да се изразим, помпозно разиграва всяка регистрация на загинали кораби. Именно при тази процедура по-добре от където и да е проличават вековните традиции.

А това се извършва по следния начин. В центъра на застрахователната зала върху специална катедра лежи голяма книга в черна подвързия от свинска кожа. Това е „Книгата на загубите на Лойд“. В нея от 1774 г. насам се вписват всички загинали кораби, застраховани у Лойд. Всички вписвания се правят изключително с гъши пера. Казват, че у Лойд съществува даже длъжността майстор по подостряне на тези пера, на която длъжност до неотдавна се числял един 80-годишен старец, владеещ това изкуство до съвършенство. Клеркът „при книгата“ ежегодно се нуждае от 150 пера.

Освен „Книгата на загиналите кораби“ в Лойд се употребяват и т. нар. „червени книги“. В тях със същото това гъше перо се вписват корабите, смятани за безследно изчезнали. Това са томове с голям формат в червени сахтиянови подвързии. Във всяка една от книгите има около 200 листа.

Първата „червена книга“ започнали да запълват през 1873 г. Изминали всичко на всичко 2 години и 2 месеца и всичките редове на нейните обширни страници се оказали изписани с имената на безследно изчезналите в морето кораби. В основни линии това били имена на стари и дървени ветроходи, на „плаващи ковчези“, претоварени свръхдопустимата норма. След това се попълнила със записки втората, третата, четвъртата... четиринадесетата книга.

Ако за попълването на първата „червена книга“ били нужни само две години и два месеца, то четиринадесетата книга при същия обем

била попълвана четвърт век. Тя била започната на 10 юли 1929 г. и завършена на 22 декември 1954 г. В тази книга не са нанесени корабите, изчезнали безследно по време на Втората световна война. Но въпреки това в нея са записани 222 кораба. Вникнете в това число! То означава, че в продължение на четвърт век човечеството, достигнало огромни успехи в науката и техниката, 222 пъти се е подписвало под своята безпомощност пред морската стихия. Експертите по морски аварии и специалистите-корабостроители не са успели да установят причината за гибелта на тези кораби и никой не знае мястото на тяхната гибел.

Прелиствайки леко пожълтелите от времето страници на „червените книги“, неволно идват наум редовете от „Огледалото на моретата“ на Джозеф Конрад: „Никой не се връща от изчезналия кораб, за да ни каже колко ужасна е била неговата гибел, колко неочаквана и мъчителна е била предсмъртната агония на хората. Никой няма да разкаже с какви мисли, с какви съжаления, с какви думи са умирали те“.

Както хората, и корабите напускат своя живот по различен начин. Тяхната естествена смърт — това е нарязването им на старо желязо. Такава е съдбата на повечето от построените и отживели своя век кораби. Подобно на хората, които са ги създали, корабите често стават жертва на съдбоносни обстоятелства — на морската стихия, на войните, на злата умисъл, на човешките грешки.

От времето, когато човекът започнал да овладява морската стихия, той познал и мъката на корабокрушението. Колко ли кораби са загинали през цялата история на корабоплаването? Колко ли кораби лежат на дъното на моретата и океаните?

На тези въпроси първи се опитали да дадат отговор американските океанографи Тери и Рехнитцер. През 1964 г. те пресметнали, че по данни на световната статистика ежегодните загуби от кораби през средата на XIX в. са възлизали на около три хиляди единици. От 1902 г. до наши дни всяка година средно са загивали по 398 кораба. Американските учени, като приели, че хората се занимават с корабоплаване вече над две хиляди години и че годишно средната загуба на кораби във всички страни възлиза на 500 единици, получили един милион загинали кораби. Един милион потънали кораби! Това означава, че приблизително на всеки 40 квадратни километра от

дъното на Световния океан се пада средно по един потънал плавателен съд.

Повечето от тези кораби загинали по скалите и подводните рифове до брега. Много от тях са намерили своя гроб в огромните бездни на океанските простори. Координатите на гибелта на повечето от тях са известни на застрахователите, морските историци и търсачите на потънали съкровища.

Но в световния летопис на корабокрушенията има и съвсем кратки бележки. Всяка една от тях започва приблизително така: „На тази дата, през този месец и година еди-кой си кораб под командването на еди-кой си капитан, с толкова души на борда, излезе от пристанището Н“. И това е всичко... По-нататък две съдбоноси фрази: „В крайното пристанище корабът не пристигна. Смята се за безследно изчезнал“.

КОГАТО БИЕ КАМБАНАТА

Когато корабът, застрахован у Лойд, не пристигне своевременно в определеното му пристанище и от него не постъпят по радиото никакви известия, застрахователите го внасят в списъка на „закъсняващите кораби“. От този момент нататък „Лойдс лист“ в продължение на седмица публикува името на този кораб в рубриката „Кораби, подлежащи на разследване“. При това вестникът публикува името на кораба, който не е пристигнал в срок, едва след като Комитетът на Лойд е отправил до своите агенти по местата, където е преминавало плаването му, съответните запитвания и е получил от тях неутешителни отговори. След изтичането на седмицата застрахователите изчакват още известно време, което зависи от района на плаването и обстоятелствата около рейса — с надежда, че съдбата на изчезналия кораб ще се изясни по благоприятен начин. Но когато изтекат всички реални срокове за всякакви предположения — например излизане от строя на корабната радиостанция, изменение от капитана на рейсовата заповед поради някакви неизвестни причини, въпросът за изчезналия кораб се внася за обсъждане в Комитета на Лойд. Ако неговите членове се съгласят с мнението, че разглежданият кораб трябва да се смята за безследно изчезнал, той се вписва (пак с гъше перо) в „червената книга“. Именно тогава бие камбаната...

С тази камбана, станала в Англия вече легенда, са свързани доста интересни и в същото време объркани истории. Кога и колко пъти тя бие и въобще защо бие, знае в Англия далеч не всеки човек. Авторът на тази книга, преди да посети зданието на Лойд, също беше заблуден и след като не знаеше точно колко удара отговарят на дадено събитие, допуснал груба грешка в своята първа книга за морските катастрофи. Оказа се, че тази камбана никога не бие и никога не е била по три пъти... Читателят вероятно ще разбере колко неловко се чувства автор, нарекъл една от главите на своята книга, в която се описва застраховането на корабите — „След трите удара на камбаната“...

Всяко хлапе в Англия знае, че бронзовата камбана на Лойд се нарича „камбаната на Лутин“ (така я величаят самите „юлиани“). Но

което е учудващо, върху тази камбана (нейната маса е около 50 кг, а диаметърът ѝ е почти 40 см) вместо „La Lutine“ са гравирани думите „St. Jean“. За да се обясни тази бъркотия, трябва да се разкаже накратко историята на самия „Лутин“.

В една от залите в галерията на зданието на Лойд се намира дървено кресло с красива дърворезба.

Към облегалката му е прикрепена медна табелка с надпис: „Това кресло е направено от дървеното кормило на фрегата на Негово кралско величество «Ла Лутин», който на 9 октомври 1799 г. отплава от Ярмътския рейд с голямо количество злато на борда и загина през същата нощ край остров Влиланд. Всички намиращи се на кораба хора, с изключение на един, загинаха. Кормилото е извадено от потъналия кораб през 1859 г., след като е лежало под водата шестдесет години“. Зад този надпис се крие един от най-драматичните епизоди в историята на английското корабоплаване.

Някога този 32-оръдеен фрегат се смятал за един от най-красивите и бързоходни кораби на френския военен флот. При едно от сраженията той бил пленен от ескадрата на английския адмирал Дънкан и докаран в Лондон. Оттогава на фрегата започнал да се развява британският флаг и английските моряци взели да го наричат не „Ла Лутин“, а просто „Лутин“, изпускайки френския член.

В ранната навъсена утрин на 9 октомври 1799 г. „Лутин“ под командването на капитан Ланселът Скинейр вдигнал котва и излязъл от Ярмът в курс към бреговете на континента. След осемнадесет часа, когато корабът се намирал близо до входа на залива Зюдер Зее, започнал силен щорм. Като се мъчел да избегне заплашващата го опасност да бъде изхвърлен върху крайбрежните плитчини до холандския бряг, капитан Скинейр решил да щурмува в открито море. Но всичките му опити да се отдалечи от брега били безуспешни — поворотът излязъл неудачен и фрегатът заседнал на плитчината между островите Терсхелинг и Влиланд. Североизточният щорм с ураганна сила бързо преобърнал кораба и той потънал на малка дълбочина. От 200 души екипаж до брега се добрал само един ранен матрос, който умрял по пътя за Англия.

Съобщението за това корабокрушение предизвикало сензация в Англия — „Лутин“ карал за Хамбург злато (златни гинейи, пиастри,

луидори и кюлчета) за 1 175 000 фунта стерлинги — собственост на група лондонски търговци^[1].

Гибелта на този фрегат станала тежък удар за застрахователите на Лойд. Скоро им се наложило да изплатят застраховка на сума 900 хиляди фунта степлинги.

Докато в Англия обсъждали плановете за изваждане на ценностите от загиналия фрегат, слуховете за потъналото съкровище се разпространили по цялото холандско крайбрежие. Като се възползвал от това, че Англия и Холандия се намират в състояние на война, кралят на Холандия обявил „Лутин“ за своя собственост.

По време на силните отливи бордът на кораба се показвал над водата и не било никак трудно да се проникне в неговите трюмове. Година и половина местните жители и рибарите от Зюдер Зее събирали златния урожай. Поощрявайки златотърсачите, правителството на Холандия им разрешило да оставят за себе си една трета от намерените съкровища.

За осемнадесет месеца от „Лутин“ било извадено злато на сума над 70 хиляди фунта стерлинги.

Но с всеки месец ставало все по-трудно да се прониква в тази златна, мина — „Лутин“ затъвал все повече в меката почва, а силното течение непрекъснато затрупвало корпуса му с пясък. Скоро жителите на островите Терсхелинг и Влиланд престанали да търсят там злато.

За фрегата си спомнили едва след петнадесет години, когато в Европа угаснал пожарът на наполеоновите войни. През 1821 г. кралят на Холандия Вилхелм I утвърдил концесия, съгласно която жителите на остров Терсхелинг получавали правото да се занимават с търсене и изваждане на златото от „Лутин“, като оставят за себе си половината от намереното. Останалото те били длъжни да предават на държавата. Две години след това Вилхелм подарил концесията на английския крал Джордж, който след това я предал на Лойд. От този момент с търсенето на съкровището се занимавали само англичани. Те предприели няколко сериозни опита да завладеят златото и за пет години, от 1855 до 1861 г., извадили около 40 хиляди фунта стерлинги.

През 1859 г. освен златните монети и кюлчета била намерена корабната камбана на „Лутин“ и кормилото му. Застрахователите на Лойд решили да увековечат спомена за фрегата — от дъските на дъбовото кормило направили маса и кресло за председателя на

дружеството. Но то се получило толкова неудобно, че нито един председател на Лойд не можел да седи в него... По-късно, в 1896 г., камбаната, която дълго време се намирала под масата, била окачена в централната зала. От този момент в главната зала на Лойд било сложено началото на доста оригинална традиция — биенето на камбаната на „Лути“.

Защо все пак камбаната на „Лути“ носи името на друг кораб? Сътрудниците на Лойд обясняват това с обстоятелството, че камбаната била окачена на злополучния фрегат или вместо загубената, или самият фрегат, който отначало бил наречен „St. Jean“, по-късно бил преименуван в „La Lutine“. Известно е, че корабът стоял на станела шест години и твърде е възможно името му да е било изменено, още повече че „La Lutine“ (което в превод на френски означава „вампир“ или „таласъм“) е било много популярно име сред френските моряци — от 1793 до 1806 г. такова име са носили четири военни кораба. То се оказало нещастно — всичките четири кораба попаднали в ръцете на англичаните.

Що се отнася до броя на ударите с тази камбана, която все пак се нарича камбаната на „Лути“, преди повече от сто години застрахователите на Лойд намислили следното: два удара — добри новини, един удар — лоши новини или важно съобщение. Например, ако даден кораб, застрахован при Лойд, вписан в списъка „Закъсняващи кораби“ и фигуриращ във вестникарската рубрика „Кораби, подлежащи на разследване“, изведнъж благополучно се намирал, камбаната звъняла два пъти. При това глашатаят с тържествен глас обявявал новината. Със същите два удара камбаната на Лойд отбелязвала важните събития в живота на корпорацията, например посещаването на щаб-квартирата от кралицата или от първия лорд на адмиралтейството.

Когато в „червената книга“ е вписано името на кораб, изчезнал безследно, глашатаят от черно-зелените „ростри“ удря един път камбаната на „Лути“ и обявява приблизително следното: „Господа, внимание! Моторният кораб този и този с регистрова вместимост толкова тона, собственост на еди-коя си фирма и застрахован при нас, пътувайки от това и това пристанище, не е пристигнал в крайната точка на своя рейс. От днешния ден този кораб се смята от нас за безследно изчезнал“.

След това съобщение застрахователите, поставили навремето си инициалите си върху „слипа“, въздъхват, а може би проклинат и започват да готвят документите за изплащане на застраховката на корабособственика. Съгласно с правилата на Лойд тя се изплаща две седмици след удара на „камбаната на Лутин“.

Единият удар на камбаната се разнася в Лойд доста рядко, не повече от пет-шест пъти в годината. Макар че сведенията за аварията и катастрофите с корабите, застраховани при Лойд, постъпват в неговата щаб-квартира с десетки и стотици на ден, камбаната остава безмълвна. По време на посещението си у Лойд авторът запита глашатая: „Защо вие не биете камбаната на «Лутин» всеки път, когато в морето потъват кораби на вашите клиенти?“

— В такъв случай тази зала през целия ден би се огласяла от погребален звън и това би нервирало нашите служители. Та всеки от тях би помислил, че е загинал неговият кораб... — прозвучаха в отговор думите, произнесени с чудесна дикция. Оказа се, че тези, за които това се отнася, узнават за аварията и случаите на гибел на „своите“ кораби не от глашатая, а от радиограмите, при това доста бързо — някъде след около час от момента на произшествието.

Но изключения от правилата се случват и при Лойд: някой път в залата се разнася един удар на „камбаната на Лутин“ — преди да се направи съобщение за пълната конструктивна гибел на някакъв особено голям кораб, например „Берге Истра“, или за катастрофа, отнела много, човешки живота, както на 14 април 1912 г., когато загинал „Титаник“.

Като вписват корабите, изчезнали в безкрайните простори на океана, в „червените книги“, застрахователите на Лойд за 100 и повече години са сгрешили само веднъж, в останалите хиляда двеста и петдесет случая тяхната „диагноза“ — смятат се за безследно изчезнали — се е оказвала точна.

Да разкажем сега за някои случаи на изчезване на кораби, застраховани у Лойд, съдбата на които остава и до днес тайна на океана.

На 16 март 1928 г. английският товарен моторен кораб „Азиатския принц“, собственост на фирмата „Рио Кеп лайн“, след като приел на борда си генерален товар и 48 членове на екипажа, излязъл от Лос Анжелос за Йокахама.

На 6 април 1928 г. на външния рейд на Йокахама хвърлил котва английският параход „Сити ъф Истбърн“. Неговият капитан направил пред японските власти заявление, че по време на плаването в Тихия океан при бурно време северно от Хавайските острови неговият радист приел сигнала SOS, предаван от английския танкер „Бритиш хасар“, но тъй като в съобщението не били посочени координатите, той не изменил курса си за оказване на помощ.

Оказало се, че същият този SOS бил приет на 26 март 1928 г. от няколко брегови японски радиостанции и от параходите „Ниагара“ и „Венчура“. Това говорело, че потъващият танкер се намирал приблизително на 400 мили югозападно от Хаваите. Въпреки приблизителните координати от американската военноморска база в Пърл Харбър излезли за търсене есминците „Варнус“ и „Ладлоу“. Като разделили участъка от океана на квадрати, те в продължение на 10 дни провеждали щателно търсене. Но нито есминците, нито изпратените в океана хидросамолети не намерили танкера и всички решили, че той се е разчупил на две по време на щорма и е потънал.

За голямо учудване на американските моряци в Пърл Харбър от Лондон пристигнало съобщение, че търсеният танкер благополучно стои в иранското пристанище Абадан на река Шат ел Араб в Персийския залив и че през април той по никакъв начин не е могъл да се окаже в Тихия океан. Скоро се изяснило, че излезлият от Лос Анжелос на 16 март 1928 г. моторен кораб „Азиатския принц“ не е пристигнал в Йокахама и че агентите на Лойд не са го заварили в нито едно от азиатските пристанища, а също, че той не се е върнал в Америка.

По всяка вероятност SOS е бил предаден от „Азиатския принц“. Работата е там, че позивните на тези два кораба били много близки: на „Бритиш хасар“ — СТУК, а на „Азиатския принц“ — СТУР. По морзовата азбука буквата Р се означава с .—., а с .-. се означава буквата R. Тъй като всички радисти, приели този SOS, съобщавали, че според тях радиосъобщението в района на Хаваите от 26 март е било предадено не от професионален радист — бавно и с прекъсвания, той би могъл и да сбърка буквите.

Делото за изчезването на моторния кораб придобило сензационен характер, за него заговорила пресата. Та това бил още съвсем нов моторен кораб с вместимост 6734 рег. т, построен в

Хамбург по специална поръчка на англичаните в съответствие с изискванията на най-високия клас на Лойд-регистъра. За две години плаване до последния злополучен рейс корабът показал изключително високи мореходни качества. Неговият капитан Дънкан се смятал за един от най-опитните корабоводители на компанията.

След това станало известно, че през деня, в който „Ниагара“ и „Венчура“ приели загадъчния SOS, в района на Хавайските острови, където следвало да се намира на осмия ден от своето плаване „Азиатския принц“, е нямало щорм. Но корабът изчезнал. На 23 май 1928 г. камбаната на „Лутин“ ударила веднъж и след две седмици фирмата „Рио Кеп лайн“ получила 180 хиляди фунта стерлинги — сумата, за която Лойд поел риска.

Три месеца след изчезването на моторния кораб собственикът на товара заявил, че на борда на „Азиатския принц“ се намирили кюлчета злато за 260 хиляди фунта стерлинги. Тази новина била поднесена от пресата различно. Едни вестници съобщавали, че на борда на кораба още в пристанището тайно били проникнали американски гангстери. След като пречукали екипажа, те се срещнали на уговореното място с шхуната на своите съучастници. На нея бандитите прехвърлили златото, а „Азиатския принц“ пратили на дъното. Други вестници писали, че от 48 човека екипаж 26 били китайци, които, след като разбрали за ценния товар, убили офицерите и докарали кораба в едно от индийските пристанища, където се скрили със златото.

И до днес по страниците на английския морски печат се срещат все нови и нови версии за изчезването на „Азиатския принц“. Писано е и за дрейфувача в Тихия океан мина от времето на Руско-японската война, на която се натъкнал корабът и даже... за вероятно попаднал в кораба метеорит. Съдбата на кораба и на 48-те моряци остава все още неразкрита тайна на Тихия океан.

Вечерта на 18 октомври 1935 г. радистите на много от корабите в Северния Атлантик приели срочно съобщение: „58 нордова, 18 и 30 минути вестова... Настигнати сме от силен щорм. Молим съобщете координатите на най-близките до нас кораби...“ Радиограмата била предавана от английския параход „Вардалия“, който пътувал от Англия за Америка.

На другата сутрин корабните радисти чули непрекъснати ритмични стрели: три точки... три тирета... три точки... Като

съобщавал своите координати, капитанът на „Вардалия“ молел за незабавна помощ. В радиоврамата, предадена веднага след сигнала За бедствие, се говорело за силен крен. Последната фраза била: „Опитваме се да напуснем кораба“. След това в етера настъпило мълчание. Два часа по-късно на мястото на бедствието пристигнали няколко кораба, но океанът бил пуст.

Търсенето не дало резултати — корабът с дължина 125 м бил изчезнал. Досега причината за неговата гибел остава неизвестна. Някои морски специалисти твърдят, че причината, за катастрофата били... кравите („Вардалия“ бил приспособен за превоз на добитък), Смята се, че по време на щорма дървените прегради се счупили, обезумелите от клатенето животни не могли да се държат на краката си и като се струпали на единия борд, наклонили силно кораба, което довело „Вардалия“ до гибел.

На времето си голяма сензация сред морските кръгове на Европа и Америка предизвика изчезването на, западногерманския моторен кораб „Мелани Шулте“. Нов кораб, съоръжен по последна дума на техниката, пресякъл два пъти Атлантика. Като издържал няколко силни щорма близо до Нюфъндлънд, корабът показал високи мореходни качества. Но не изминали и два месеца от спускането му на вода, когато станало известно, че той не е пристигнал в крайното пристанище.

След като приел на 17 декември 1952 г. около 10 хил. тона желязна руда в норвежкото пристанище Нарвик, корабът отплавал към бреговете на САЩ. Курсът бил прокаран към американското пристанище Мобил. На 21 декември капитанът съобщил, че времето не е благоприятно за плаване. Корабособствениците не се учудили — те познавали нравите на зимния Северен Атлантис.

Изминали пет дни, а от капитан Хенрих Роде нямало никакви известия. Безпокойството се сменило с тревога. Започнало търсене. Всичко било напразно! Корабът не пристигнал в нито едно от пристанищата на Северна Америка. Не се върнал и в Норвегия... Скоро край западното крайбрежие на Шотландия намерили спасителен кръг с надпис „Мелани Шулте — Емден“. След известно време морето изхвърлило две дървени люкови закрития на брега на един от Хебридските острови. След това намерили в морето дървените останки от корабната радиорубка.

Какво е довело кораба до гибел? Комисията от експерти не могла да установи причината за катастрофата. Остава да се предполага само едно — дрейфуваша мина или мигновено изгубване на устойчивост от преместването на рудата в трюмовете.

Аржентинският параход „Генерал Сан Мартин“ приемал повече от 10 хил. тона товар. След като напуснал на 28 август 1954 г. Буенос Айрес, корабът се отправил към чилийското пристанище Сан Антонио. По пътя капитанът се отбил в Бая Бланка.

Дълго и напразно очаквали „Генерал Сан Мартин“ в крайното пристанище. При това нито един от корабите, намиращи се във водите, където преминавало плаването на аржентинския кораб, не бил приел никакви сигнали за бедствие. Последен видял парахода на 12 септември лоцманът, който прекарал кораба през опасния Магеланов пролив.

Когато изтекли всички срокове за очакване, правителството на Аржентина изпратило за търсене на „Генерал Сан Мартин“ военни кораби и самолети. Скоро край нос Рапер забелязали огромно петно от нефт по повърхността на морето и плаващи парчета от кораб. Но експертите не могли да твърдят, че петното е изплавалото гориво, а отломките — части от надстройката именно на изчезналия параход.

От 27 октомври 1954 г. „Генерал Сан Мартин“ започнал официално да се числи като безследно изчезнал. Неговият огромен стоманен корпус с дължина 147 м още не е намерен.

Но случва се и така, че изчезналите безследно кораби случайно биват намирани на морското дъно след много години. Ето един пример.

„Йонгала“ бил видян за последен път от пазача на фара на остров Дент. Това било на 22 март 1911 г., скоро след като параходът излязъл от австралийското пристанище Маккей за Таунсвил. След това корабът изчезнал безследно.

Почти половин век съдбата на парахода със 120-те души на борда оставала неразгадана.

Властите на австралийския щат Куинслънд обявили: „Всеки, който разкрие тайната на «Йонгала», ще получи 1000 фунта стерлинги награда“. За наградата дошли след... 48 години.

В края на 1958 г. живеещият в Австралия немски емигрант Георг Конрад, занимавайки се с подводен лов край нос Боулинг Грийн,

открил близо до Таунсвил на дълбочина 35 м два потънали парахода. От единия от тях той вдигнал корабната каса. В нея липсвали каквито и да е ценности, а купчината документи се били превърнали в бяла пихтиеста маса. Австралийските вестници публикували снимка на находката. От нея се заинтересувал представителят на английската фирма „Ключалки и сейфове — Чаб и син“. Номерът и снимката на сейфа той изпратил в лондонската кантора на своята фирма. След една седмица в Таунсвил пристигнал отговорът: „Сейфът с номер 49825 е изработен от нас през май 1903 г. по поръчка на фирмата «Армстронг» за парахода «Йонгала»“.

Така били установени фактът и мястото на гибелта на парахода. След огледа на намерените кораби от водолази специалистите дошли до извода, че и двата парахода са потънали в резултат на сблъскване.

Тайната на „Йонгала“, занимавала толкова дълго въображението на австралийците и на Лойд, била разкрита.

[1] По други данни 1,4 млн. фунта стерлинги. ↑

РЪЖДЯСАЛ ЛИСТ ОТ КОРАБНАТА ОБШИВКА

В средата на 1909 г. из целия свят се разнесла новината — английският пътнически кораб „Уарата“, който извършвал своя първи рейс от Австралия за Англия, изчезнал край южните брегове на Южна Африка с всичките намиращи се на борда му хора. Той бил намерен... 50 години след изчезването му.

„Уарата“ бил построен в Шотландия през 1908 г. по поръчка на процъфтяващата в онези години английска корабоплавателна компания „Блу енкър лайн“. Това бил голям, здрав, надежден параход, предназначен за далечните океански рейсове до Австралия. Той можел да поема няколкостотин пътници и над 10 000 тона товар. В онези години параходът „Уарата“ бил смятан за един от най-големите товарни кораби в света.

След предаването на парахода на корабособственика и след успешно издържаните ходови изпитания на мерната миля корабът извършил първото си плаване до Австралия. Връщайки се в Европа, „Уарата“ натоварил в Аделаида 6500 т товар — зърно, брашно, мазнини, кожи и олово. Като се отбил в южноафриканското пристанище Дър-бан, той попълнил запасите си от въглища. След три дни корабът с 211 пътници и екипаж на борда вдигнал котва и взел курс към Кейптаун. Това било вечерта на 29 юли 1909 г. От Кейптаун „Уарата“ трябвало да продължи за Лондон. Оттогава той е изчезнал....

Отначало мислели, че той просто се е задържал поради някаква повреда в машината (на „Уарата“ нямало радиостанция). Спомнили си случая с новозеландския параход „Уакайто“, на който през 1899 г. при рейс от Англия за Австралия се счупил гребният вал. Корабът нямал ветрила и намирайки се само на 180 мили от Кейптаун, бил забелязан случайно едва три и половина месеца след аварията.

Минавали дни, седмици, изминали два месеца, а „Уарата“ го нямало. Търсенето, организирано на третия месец, не дало нищо. Корабът изчезнал.

Последен, който видял „Уарата“, бил екипажът на английския товарен параход „Клан Макинтайр“ — „Уарата“ го изпреварил при

излизането от Дърбан. Времето минавало. Работата започнала да придобива сензационен характер. Параходът сякаш потънал във водата. И действително, ако „Уарата“ по някакви причини е потънал, къде са се дянали хората? Те са могли да се спасят с лодките. На кораба имало 17 спасителни лодки за повече от 800 души, дървени салове, спасителни пояси, около хиляда коркови нагръдника. При търсенето не бил намерен нито един предмет, плаващ в океана!

Австралийските и английските вестници от това време избилствуват с различни предположения и най-невероятни „разкрития“ на тайната. В печата се появило съобщението на капитаните на английските параходи „Инсизва“ и „Тотенхъм“ за това, че на 11 август в района на пристанището Ист Лондон били видяни човешки трупове в морето. При проверката обаче на корабните дневници разликата в координатите на тези два парахода възлязла на около сто мили. Скоро в Лондон пристигнало още едно съобщение. Капитанът на английския параход „Харлоу“ заявил, че на 27 юли в 17 ч и 30 мин, намирайки се близо до нос Хермес (край който трябвало да премине „Уарата“), видял догонващ го голям кораб, който го следвал упорито два часа. Същия ден в 19. ч и 15 мин англичанинът ясно видял двете топови светлини и червената светлина на левия борд на този кораб. Приблизително 35 мин след това той видял зад кърмата в нощната далечина два силни пламъка, издигнали се в нощното небе на 300 м. При това се чул отдалечен тътен. След това светлините на неизвестния параход изчезнали и на хоризонта повече не се появил никакъв кораб. Пазачът на фара на нос Хермес обаче заявил, че не е виждал през тази нощ нито пламъци, нито светлините на втория кораб и не е чувал никакъв тътен.

С всеки изминат ден пресата поднасяла на читателите все повече подробности, „хвърлящи светлина“ върху тайнственото изчезване на парахода. Появили се и подправени документи, разказващи за драмата в морето. Като знаели колко романтика крие в себе си „пощата на Нептун“, от тайната на изчезването на „Уарата“ се възползвали ловки мошеници. За кратък срок по крайбрежието и в морето били „намерени“ и продадени на колекционерите на бутилкова поща четири бутилки с бележки, написани уж в момента на гибелта на „Уарата“. Четири бележки — четири различни версии. Датите, координатите и причините за катастрофата си противоречали. Две от бележките били

написани с един и същи почерк. Нито една от четирите фамилии, с които били подписани, не фигурирала в списъците на пътниците и екипажа на „Уарата“.

По страниците на един австралийски вестник се появил разказът на пътник от „Уарата“ — Клауд Сойер, директор на една английска търговска фирма.

По време на плаването от Аделаида за Дърбан на Сойер му се сторило, че параходът се държи малко странно при вълнение.

По негово мнение плавноста на страничното клатене би трябвало да свидетелства за лошата устойчивост на кораба. Сойер споделил своите съображения с третия помощник-капитан на „Уарата“. Последният потвърдил неговото мнение и под секрет му признал, че именно поради това е искал да слезе от парахода още след първото му плаване до Австралия, но се страхувал да загуби мястото си в компанията „Блу енкър лайн“. Няколко дни преди пристигането на „Уарата“ в Дърбан Сойер сънувал три ноци по ред един и същи сън — след него бягал някакъв рицар, окован в окървавени доспехи, който размахвал дълъг меч... Като си спомнил беседата с третия помощник и като пресметнал, че „Уарата“ е тринадесетият по брой кораб, с който той пътува през океана, и смятайки съня за лошо предзнаменование, Сойер си взел куфара и слязъл на брега в Дърбан. Един месец след изчезването на парахода „загадъчният сън“ на Сойер бил предаден по телеграфа в Австралия, Европа и Америка — жадната за сензация преса получила допълнителна храна. Но тайната продължавала да си остава тайна. Никой не можел да отговори какво все пак се е случило с парахода и къде е той. Вълните не изхвърлили на брега нито спасителен пояс, нито парчета от изчезналия параход.

На 15 декември 1910 г. в Лондон в Уестминстърското абатство се събрала официалната комисия за разследване изчезването на „Уарата“. В нейния състав влизали лордове от адмиралтейството, професори, опитни капитани, инженери, корабостроители. Разглеждането на чертежите на парахода, критичният анализ на неговите мореходни качества — всичко това траело повече от година. Но отговор на въпроса „къде е параходът?“ нямало. Комисията потвърдила, че „Уарата“ бил построен в съответствие с изискванията на най-високия клас на английския Лойд-регистър — 100 А1. Единственото, което могло да съобщи комисията, било предположението: „Параходът е

загинал по време на щорм на 28 юли 1909 г. По всяка вероятност той се е преобърнал и е потънал след като е загубил устойчивост“

Но въпреки компетентността на комисията това не било отговор. Такова предположение би могъл да изкаже всеки. След като параходът не се появил в нито едно пристанище в света и не бил намерен в океана, естествено, че той е потънал, и то внезапно, без да остави никакви следи на повърхността на океана.

Делото за изчезването на парахода „Уарата“ било прекратено на 22 февруари 1911 г. Репутацията на фирмата се оказала разклатена — пътниците отказвали да купуват билети за корабите на компанията „Блу енкър лайн“. За да не се разори, тя била принудена „да излезе от играта“, да разпродаде своите пътнически кораби и да започне превоз само на товари.

Минавали години... През лятото на 1955 г. един от летците, извършващ патрулен полет над крайбрежието в района на пристанището Сент Джонс, забелязал близо до брега край подводните рифове голяма странна сянка върху морското дъно. Според него това бил корпусът на голям потънал параход. Летецът съобщил за това пред представители на печата. На другия ден, прелитайки с журналистите по същото трасе, той не успял да открие видения силует на параход. Възможно е пилотът да не е съумял да изведе самолета на същото трасе или морето не е било толкова гладко и прозрачно, или лъчите на слънцето са осветявали дъното не под този ъгъл както първия път. С една дума, от въздуха този тайнствен силует повече не бил видян от никого. Наистина скептиците дори не искали и да мислят, че това може да бъде „Уарата“. Те казвали, че около южния край на Африка по време на Втората световна война немците и японците били торпедирали доста кораби и на дъното се намират много стари корпуси.

Изминали още три години. През лятото на 1958 г. Ной Кларк, капитан на един рибарски кораб, ловейки риба на 60 мили от Дърбан, близо до устието на река Умзамби, открил с ехолота голям потънал кораб. Мястото на находката съвпадало с мястото, където бил открит от самолета силуетът на параход (близо до пристанището Сент Джонс). След известно време успели с помощта на острозъб грайфер да извадят от морското дъно ръждясал лист от корпусната обшивка. Специалистите на шотландската корабостроителна фирма „Барклай

Кърл“, където през 1908 г. бил построен злополучният параход, изследвали внимателно находката. Анализът на качеството на стоманата, дебелината на листа, неговата форма, разположението на отворите за нитовете и формата на няколко запазили се в тях нитове свидетелствали, че намереният кораб може да бъде параходът „Уарата“. Именно такива листове фирмата слагала на своите кораби преди Първата световна война.

По такъв начин гибелта на кораба била потвърдена и мястото на неговата гибел — установено. Сега думата имат водолазите — те трябва да помогнат да се установи причината за гибелта на парахода. Засега организирани експедиции на „Уарата“ не са се провеждали. Силното мъртво вълнение край тези брегове и стадата акули пречат на аквалангистите-любители да проникнат в потъналия параход и да разкрият напълно неговата тайна.

МЕДНИТЕ КОПЧЕТА

Даже сред старите „морски вълци“ този кораб предизвиквал приятна изненада. Патилите и видели много свят моряци били възхитени, когато видели ветроходния кораб „Копенхаген“, пристигнал в ранното септемврийско утро на 1921 г. на рейда на датската столица. С блестящата боя и белоснежните си ветрила корабът изглеждал великолепно.

Ако говорим точно и се изразяваме с езика на моряците, това бил направо необикновен кораб. „Копенхаген“ по типа на ветрилното стъкмяване бил барк, при това не обикновен три- или четиримачтов барк, а петмачтов. Това означава, че първите четири мачти носели прави ветрила, а последната, петата — скосени. Такива кораби се строели много рядко. Достатъчно е да се каже, че през цялата история на ветроходното корабостроене те били всичко шест.

В тази шесторка „Копенхаген“ бил третият по големина в света — по площ на ветрилата отстъпвал на немския барк „Потоси“, а по водоизместване — на френския „Франс“. Той бил построен в Шотландия в корабостроителницата „Ръмедж енд Фергюсън“ по специална поръчка на Датската източноазиатска корабоплавателна компания и предназначен за морска практика на бъдещите офицери от датския търговски флот.

„Копенхаген“, който стоял на рейда, предизвиквал най-жив интерес сред жителите на датската столица. През първите две седмици от пребиваването му на борда му преминали повече от десет хиляди души. Капитанът на новия ветроход — принц Нилс Брокдорф, сам провеждал екскурзиите, обяснявайки на изумените екскурзианти неговото устройство. „Дами и господа, водоизместването на този прекрасен кораб е почти 5 хиляди тона, дължината — 131 м, височината на първата гротмачта — 50 м, площта на всички вдигнати ветрила — почти 5000 квадратни метра. Ако всичките тези ветрила бъдат свалени и сложени на кантара, теглото им ще бъде точно 8 тона. Долните рей на мачтите тежат по 5 тона, а ако всички въжета на кораба се изтеглят в една линия, дължината ѝ ще достигне почти 30 мили...“

Въпреки това мощно ветрилно стъкмяване в кърмата на барка бил монтиран дизелов двигател. Без ветрила „Копенхаген“ можел да плава със скорост 6 мили в час. Дизелът бил необходим на този гигант за преодоляване на зоните на безветрие и при маневриране в пристанищата. При това на него можели да преминават практиката си и бъдещите механици от търговския флот.

Въпреки своите исполински размери корабът изглеждал изящен и стремителен. Вълнорезът бил украсен с изумителен по своята красота бюст на монах — во на Абсалон, основателя на града Копенхаген.

През октомври на 1921 г. ветроходът излязъл в своето първо океанско плаване. След като приел товар в Нюкясъл и Антверпен, корабът пресякъл Атлантическия океан, благополучно заобиколил нос Хорн и пристигнал в Сан Франциско. След това посетил Хонолулу, Владивосток, Дайрен, отбил се на Филипините, заобиколил нос Добра Надежда и се върнал в Европа, като завършил първото си околосветско плаване за 404 дни. Този рейс потвърдил превъзходните мореходни качества на барка — корабът леко издържал на редица силни щормове в океана, показал при лек бриз отличната скорост от 13 възела, добра управляемост и устойчивост.

Не по-малко успешно преминало второто, третото и четвъртото плаване на „Копенхаген“. Ветроходът изминал стотици хиляди морски мили, превозил десетки хиляди тонове цимент, зърно, дървен материал. Корабът посетил Буенос Айрес, Балбоа, Портлънд, Сидней, Бордо, Дърбан, Лондон, Бангкок, Сингапур, Хамбург и много други пристанища. На „Копенхаген“ се сменили вече трима капитани и всеки от тях оставял след себе си отличен отзив за кораба. Кораби напълно оправдал своето предназначение — след шест месеца плаване кадетите получавали добра морска подготовка и физическа закалка.

Изминали, седем години. „Копенхаген“ извършвал своето десето плаване. Този път баркът се командвал от капитан Ханс Андерсен, който плавал някога на този кораб като старши помощник-капитан. Баркът пристигнал от Дания в Аржентина. Товарът бил предаден п Буенос Айрес. Съгласно с учебната програма „Копенхаген“ трябвало да се отпрати за австралийското пристанище Аделаида за пшеница. За този рейс нямало товар и капитан Андерсен, за да не губи време,

решил да извърши баластен преход през южната част на Атлантика и Индийкия океан до Австралия.

Андерсен възнамерявал след излизането от Буенос Айрес да се спусне на юг и да пътува в района на 42-я и 43-я градус южна ширина — в зоната на щормовите ветрове, които постоянно духат в района на „ревящите четиридесети“ ширини. От гледна точка на здравия смисъл решението на Андерсен като корабоводител на ветроходен кораб било правилно. Именно по този маршрут плавали от Южна Америка за Австралия клиперите и четиримачтовите баркове. Освен това „Копенхаген“ неведнъж следвал този път за Австралия, подгонвай седмици наред на изток от ураганните ветрове. Даже със зарифовани докрай ветрила той показвал превъзходна за ветроход от неговата класа скорост — 16 възела.

Но капитанът се страхувал — не, не щорм, а айсбергите, гигантските антарктически айсберги тревожели Андерсен. Ледените грамади, достигащи понякога дължина няколко мили и височина 50 м над водата, след като се откъсвали от вечните ледници на Антарктида, извършвали из тези води своя бавен дрейф на север. Именно айсбергите били истински бич на корабоплаването в ширините на юг от 43-я градус. А да се прокара курсът северно от тази ширина, значело да се лишат от изгодния попътен вятър. Пък и кой знае дали няма да срещнат и там айсберг? Имало е случаи, когато те достигали по време на дрейфа си до 40-я градус южна ширина.

По обяд на 14 декември 1928 г. „Копенхаген“ вдигнал котва и взел курс към Австралия. В крайното пристанище — Аделаида, баркът не пристигнал. Не се появил той и в другите пристанища по света.

Отначало мислели, че капитан Андерсен е изменил решението си и е насочил кораба към Кейптаун. Предполагали, че някой от екипажа е заболял и за да се окаже на болния медицинска помощ, капитанът е побързал да го свали на брега. Но защо тогава капитанът на барка не е известил за това своите корабособственици по радиото? Радиостанцията на „Копенхаген“ имала радиус на действие 1200 мили. Радистът на кораба би могъл да се свърже с Буенос Айрес, намиращ се в обсега на действие на радиостанцията. Но екстрено съобщение от борда на ветрохода не било предадено, а и в Кейптаун корабът не се появил. Собствениците на Източноазиатската корабна компания знаели, че преходът на „Копенхаген“ от Буенос Айрес до Австралия е

42–45 дни. Но минали два месеца, а в крайното пристанище баркът все още не бил пристигнал.

Започнали да предполагат, че ветроходът е попаднал в неблагоприятни условия за плаване, задържал се е поради силните щормове, а неговата радиостанция по неизвестни причини е излязла от строя. През февруари 1929 г., когато безпокойството за съдбата на ветрохода се превърнало в тревога, Източноазиатската компания запитала капитаните на всички кораби, завърнали се в Европа от южната част на Атлантика и Индийския океан. На това запитване се отзовали само двама капитани — на норвежкия параход „Уйлям Блюмер“ и на английския „Сити ъф Оклънд“. Първият от тях съобщил в управлението на компанията, че на 21 декември 1928 г. неговият радист приел съобщение от борда на „Копенхаген“. Андерсен предавал, че на борда на ветрохода всичко е наред, екипажът се чувства добре и се готви да посрещне Коледа в морето. След като предал поздрав до екипажа на „Уйлям Блюмер“, датският капитан съобщил, че „Копенхаген“ се насочва към Аделаида, където ще приеме товар пшеница и откъдето ще извърши плаване до Европа около нос Хорн. Радиовръзката между корабите била отлична — „Копенхаген“ се намирал само на 100 мили северно от норвежкия параход. Това предаване от борда на ветрохода било прието и от радиостанцията на парахода „Сити ъф Оклънд“.

Оказало се, че разговорът с норвежеца е последното предаване от борда на „Копенхаген“. След 21 декември никой вече не чул неговите позивни в етера... Компанията изпращала всеки ден запитвания по етера чрез мощните радиостанции на Буенос Айрес, Кейптаун, Фримантъл и чрез радиостанциите на корабите, намиращи се в океана между тези пристанища. На продължаващите запитвания от Дания за съдбата на „Копенхаген“ капитаните на тези кораби, след като се връщали в европейски води, заявявали, че по време на плаването между Аржентина и Австралия не са срещали ветрохода... Капитаните на английския параход „Хораций“ и на немския „Хайделберг“ съобщили, че в края на декември виждали в южната част на Атлантическия океан, между 42-я и 43-я градус, огромни айсберги. Това съобщение разтревожило Източноазиатската компания. И наистина „Копенхаген“ би могъл да потъне при сблъскване с айсберг, а

екипажът да очаква спасение някъде по изоставените и необитаемите острови на Южния Атлантик.

Веднага бил фрахтован английският товарен параход „Дюкалиен“. На него монтирали свръхмощна радиостанция. В състава на екипажа влизала специална група за търсене от датски доброволци. Капитанът на парахода получил предписание да премине от Буенос Айрес до Аделаида по маршрута на „Копенхаген“, като наблюдава при това внимателно морето, а в случай че открие подозрителни плаващи предмети, да ги вдигне на борда и да ги достави в Дания.

Но напразно наблюдавали морето вахтените от „Дюкалиен“, напразно до болка в очите се вглеждали те в монотонно налитащите валове на океанските вълни — не били забелязани никакви плаващи предмети. След кратък престой в Аделаида параходът, като попълнил запасите си от въглища, тръгнал обратно за Южна Америка. Капитанът на „Дюкалиен“ трябвало да огледа островите Крозе и островите Принц Едуард. Тези миниатюрни парчета суша, лежащи в океана далеч от морските пътища, тогава били необитаеми. Само от време на време там се отбивали китобойци, ловци на тюлени и хидрографи. На тези сурови острови англичаните построили някога си няколко дървени постройки — убежище за корабкрушенци. В примитивно обзаведените къщички се пазели запаси от храна и предмети от първа необходимост.

Когато експедицията от „Дюкалиен“ дебаркирала на тези скалисти парчета суша, тя била посрещната от грохота на океанския прибой, през който човек можел да различи жалните викове на хилядите чайки и виенето на вятъра в тъмните базалтови скали.

Къщичките за корабкрушенците били затворени, припасите непипнати. Експедицията се върнала в Дания.

Минавало време. За „Копенхаген“, както и преди, нямало никакви известия. Неговото тайнствено изчезване вълнувало не само Дания, но и цялата морска общественост в Европа и Австралия. Капитаните на английските и австралийските кораби, извършващи редки рейсове във водите, където преминало плаването на злополучния барк, постоянно следели морето и се отбивали даже на най-отдалечените островчета.

След „Дюкалиен“ правителството на Дания изпратило в Южния Атлантик парахода „Мексико“. В екипажа на този кораб влизали

моряци, които по-рано били плавали на „Копенхаген“. Познавайки отлично ветрохода, те можели безпогрешно да разпознаят неговите останки.

„Мексико“ започнал търсенето от точката с координати, от които Андерсен съобщил по радиото на капитана на норвежкия параход „Уйлям Блюмер“, че неговият екипаж се готви да посреща Коледа. След като преминал по маршрута на „Копенхаген“ по протежение на 43-я градус южна ширина до островите Принц Едуард и не открил никакви плаващи предмети, капитанът на „Мексико“ решил да насочи кораба си към островите Тристан да Куня. Какво било учудването на моряците от „Мексико“, когато, след като пристигнали на един от тези острови, те срещнали сред жителите му протестантския мисионер, който им разказал, че е видял търсения от тях ветроход.

„Това беше вечерта на 21 януари. Да, това беше голям петмачтов ветроходен кораб с широка бяла ивица на корпуса. По мое мнение корабът беше в бедствие. Предната му мачта бе счупена. Корабът бавно дрейфуваше в северна посока към Източния остров с едно триъгълно ветрило, поставено между носа и счупената мачта... На палубата му нямаше жива душа. Корабът премина край нас като «Летящият холандец» на разстояние около 3 мили. По моите пресмятания той се приближи до съседния остров на четвърт миля. И тъй като този остров откъм онази страна е заобиколен с рифове, продължаващи в морето на миля и четвърт, аз бях убеден, че той се оказа в капан. През тази нощ океанът беше неспокоен, буруните и силният прибой не ни позволиха да спуснем на вода нашите паянтови лодки и да се приближим към кораба, оказал се в това толкова гибелно място. Когато се стъмни, ветроходът се скри от очите ни. Оттогава повече не го видяхме. След няколко дни вълните изхвърлиха на брега на нашия остров странен сандък с дължина около един ярд, с широчина и височина приблизително 8 дюйма. Това беше много здраво скован сандък, боядисан в сив цвят. Освен това моите туземци намериха на брега няколко дъски, съединени помежду си с «лястовича опашка». Приблизително след един месец морето изхвърли на нашия остров плоскодънна брезентова лодка с дължина около 30 фута.“

Разказът на мисионера развълнувал целия екипаж на „Мексико“. Никой не се съмнявал, че става дума за „Копенхаген“. През същия ден моряците започнали оглед на рифовете, за които разказвал мисионерът.

Те огледали всеки камък, всяка скала, но напразно — не намерили даже една треска. „Ако такава грамада като «Копенхаген» е загинала при тези рифове, целият бряг на Източния остров би бил покрит с отломки. Освен това корабът имал солиден запас гориво за дизела, което сигурно би изплавало след гибелта на кораба и следите от нафтата биха могли леко да се забележат по крайбрежните камъни“ — разсъждавали моряците.

След като взела със себе си на борда на парахода загадъчния сандък и дъските, съединени с „лястовича опашка“, и след като записала подробно разказа на мисионера, експедицията на „Мексико“ прекратила изследването на островите Тристан да Куния.

Когато параходът се върнал в столицата на Дания, разказът на мисионера станал „сензация № 1“. Той бил препечатан от почти всички вестници на страната, предавали го по радиото. Всички били уверени, че на 21 януари 1929 г. „Копенхаген“, намиращ се в бедствие, се е приближавал към островите Тристан да Куния. Вероятно поради силното вълнение неговият екипаж не е успял да спусне на вода лодките и да дебаркира на брега. Наистина малко хора обърнали внимание на обстоятелството, че даже бившите моряци от „Копенхаген“ не могли да разпознаят „здро̀во скования сандък“ и дъските, съединени с „лястовича опашка“. Почти никой не се замислил над това, защо мисионерът не показал плоскодъ̀нната брезентова лодка.

След една седмица датските вестници съобщили на своите читатели, че публикуваният от тях разказ на мисионера бил измислица, плод на фантазията на болно старческо въображение. Оказало се, че на 21 януари 1929 г. към островите Тристан да Куния наистина се е приближавал ветроходен кораб. Но той не бил петмачтов кораб със счупена мачта, а четиримачтовият финландски барк „Понапе“. Той пътувал с товар дървен материал от Хелзинки за Австралия. По обяд на посочения ден „Понапе“, който между другото не бил в бедствие и нямал надлъжна бяла ивица по борда, се приближил до Източния остров и хвърлил котва на 6 мили от него. Защо капитанът на този кораб решил да спре близо до островите? Защо екипажът не слязъл с лодките на брега?

Работата е там, че много ветроходи, курсиращи между Аржентина и Австралия, в ясно време се приближавали до тези

острови, за да уточнят своето място на картата. Та нали след Тристан да Куня им предстояло да преминат почти 6000 мили до самата Австралия. А плаването в зоната на „ревящите четиридесети“ преминавало обикновено при много лоша видимост. Седмици наред се налагало на корабоводителите да пътуват през щормове, дъжд, мараня и мъгла по счисления, т.е. само с компас, лага и картата. А както е известно, продължителното плаване по счисление е рискована работа. Корабоводителят не винаги може да определи силата на действащите върху неговия кораб течения. Ето защо, пътувайки от Буенос Айрес или Монтевидео на изток по протежение на пустинните океански пътища, капитаните, използвайки ясният ден, често се приближавали до островите Тристан да Куня и сверявали своите координати по картата. Именно с това се обяснява странното на пръв поглед отбиване на „Понапе“ на островите.

Когато всичко това станало известно на капитана на „Мексико“, той си спомнил, че при разговора му с мисионера туземците се опитвали да обяснят, че всичките мачти на видяния от тях ветроход били цели и че корабът бил забелязан от тях не вечерта, а по обяд.

Всички тези противоречиви обстоятелства, разказът на мисионера, тайнственият сив сандък, брезентовата плоскодънна лодка създавали страшна бъркотия. А ако „Копенхаген“ все пак се е приближавал до острова веднага след „Понапе“? А ако той е потънал, отнесен от течението към острова? Датчаните зафрахтовали още веднъж един параход и изследвали островите Тристан да Куня. Но и този път не се добрали до истината.

Изминала почти година. През това време по маршрута, по който пътувал „Копенхаген“, преминали доста кораби. Знаейки за определената от датското правителство награда за този, който открие някакви предмети от изчезналия ветроход, капитаните внимателно наблюдавали морето. Но през годината не било намерено нито едно парче.

Правителството на Дания, нямайки никакви сведения за кораба, назначило официална комисия от експерти. В нея влизали най-опитните капитани на ветроходни кораби, корабостроители, професори, метеоролози, бивши офицери от „Копенхаген“. Всички, без изключение, дали висока оценка на мореходните качества на „Копенхаген“ и прекрасна характеристика на неговия капитан и

помощниците му. Работата на тази комисия продължила със седмици, но тя не могла да изкаже дори едно съмнение по отношение проекта на кораба.

Интересно е, че комисията разпитала един от практикантите, който буквално ден преди излизането на „Копенхаген“ в последното му плаване останал на брега в Буенос Айрес по семейни причини. Той си признал, че напуснал кораба с мъка. Преди да го напусне, на борда му царувал идеален ред, корабът бил в пълна готовност за трудното плаване, а капитанът се погрижил и за най-малките дреболии.

Освен капитан Андерсен на борда на кораба се намирили петима офицери, един от които изпълнявал задълженията и на радист, двама механици, моторист, дърводелец, майстор по ветрилата, готвач, хлебар, бюфетчик и 45 кадети, всичко 59 човека. При това всички кадети били плавали на ветроходен кораб-, а девет от тях имали званието матрос I клас.

На 15 октомври 1929 г. в Копенхаген протичало последното заседание на комисията за разследване изчезването на барка. Президиумът на комисията — контраадмирал Колд, капитан Егенс, капитан Щабел, капитан трети ранг Шулц, под председателството на професор Кукъл още веднъж преглеждал дебелия досие.

„Последен ден в Буенос Айрес. Баркът е на външния рейд, готов за рейса до Австралия... Приети са 698 т пясък за баласт, газенето при мидела — 5,21 м..., водоизместването на кораба — 5150 т. Метацентричната височина — 91,5 см..., отлична устойчивост. Баластът е разположен идеално. Корабът е напълно комплектуван с екипаж. Радиостанцията е изправна...“

Председателят на комисията обявява решението: „Означеният по-горе учебен ветроходен кораб, петмачтовият барк «Копенхаген» с 59 души на борда, извършвайки поредното плаване от аржентинското пристанище Буенос Айрес за Австралия, е загинал, поради действието на непреодолимите сили на стихията и непредвидимите случайности на море. При това корабът е бил поразен от бедствието толкова бързо, че неговият екипаж не е успял нито да предаде в етера радиосигнала за бедствие SOS, нито да спусне на вода спасителните лодки или салове.“

От какво все пак корабът е потънал толкова бързо? Защо радистът не е успял да предаде даже сигнала за бедствие? Коя е била

причината за тази непредвидена и бърза гибел на „Копенхаген“?

Повечето от специалистите в търговския флот на Дания смятали, че разбушувалата се стихия не е могла да бъде причина за потъването на кораба. В случай на неочаквано налетял шквал или ураган „Копенхаген“ би могъл да загуби мачтите си, но все пак би останал на вода... В такъв случай поне част от неговия екипаж би успял да се добере с лодките до най-близките острови. Даже ако по време на щорма корабът е загубил всичките си спасителни лодки, екипажът би могъл, имайки достатъчно запаси от храна и вода, да остане в безопасност дълго време върху ветрохода без мачти. Не трябва да се забравя, че „Копенхаген“ е имал мощен спомагателен двигател, с който можел да се добере до най-близката суша. Даже ако неговият двигател е бил излязъл от строя, здравият стоманен кораб не би трябвало да потъне — течението сигурно би го изхвърлило на брега. Понеже корпусът на барка не бил намерен, специалистите смятали, че „непредвидимите случайности на море“ е било сблъскването с айсберг. Да, това е напълно вероятно.

Представете си... Нощ. със зарифовани докрай ветрила, подгонвай от силния западен щорм, смесен с дъжд или сняг, „Копенхаген“ се движи със скорост 16 възела. Нито наблюдателите на носа, нито наблюдателите от марса, нито вахтеният помощник-капитан вероятно са забелязали при такъв ход айсберга, оказал се по курса на кораба...

Вероятно „Копенхаген“ е бил сполетян от участта на „Титаник“. На пълен ход той се е врязал в плаващата ледена планина, подводната издатина на която е разрязала корпуса му под водолинията като зъб на исполинско чудовище. Водата е нахлула в тясната дълга пробойна, запълвайки едновременно всичките трюмове на барка. От сблъскването с айсберга са могли да се сгромолясат всичките пет мачти на кораба. В абсолютната тъмнина палубата на кораба сигурно е напомняла чудовищен лабиринт от стоманена паяжина... Спускането на лодките във водата при силното вълнение е било невъзможно. Водата е запълнила бързо всички отсеци на кораба и той се е скрил във вълните край бялата ледена стена на гигантския айсберг само след 20 минути... Може би някой от екипажа и да е успял да напусне своевременно потъващия кораб и да се вкопчи в плаващо парче или да се качи след това на изплувал спасителен сал. Но сигурно не за дълго е

можел да се задържи човек върху открития сал сред ледените вълни на разбушувалата се стихия.

Именно така си представяли последните минути на „Копенхаген“ старите моряци, плавали на ветрохода из тези негостоприемни води. Те били съгласни, че именно айсберг е станал причина за гибелта на този прекрасен кораб и споделяли мнението на комисията, която разследвала това дело.

Но с течение на времето всички неща се изясняват... Така се случило и със загадъчното изчезване на „Копенхаген“.

От последното заседание на комисията за разследване причините за гибелта на „Копенхаген“ изминали почти две години. През това време, както и преди, не били открити никакви предмети, напомнящи останки от изчезналия кораб. Това обстоятелство още веднъж потвърдило мнението, че баркът е потънал на голяма дълбочина в безбрежните простори на океана след сблъскване с айсберг. Но ето че в своята формулировка комисията сгрешила. Онова място в заключителната ѝ дума, където се казвало, че „неговият екипаж не е успял да спусне на вода спасителните лодки“, се оказало погрешно.

В края на 1932 г. недалеч от крайбрежието на Югозападна Африка сред нажежените пясъци на пустинята Намиб били намерени седем човешки скелета. Английската научна експедиция установила, че ако се съди по устройството на черепа, това били европейци. По запазилите се по скелетите парчета от дрехи учените намерили медни копчета с котвички.

След известно време, когато копчетата били доставени в Лондон, специалистите установили по рисунката на котвичката с опасаното около нея въже, че те са част от униформата на кадетите от търговския флот на Дания. Изяснило се, че местните африканци от този район на крайбрежието намерили разбита дървена лодка, но името, изписано на нея, вече не помнели.

Този път собствениците на Източноазиатската корабоплавателна компания нямали никакви съмнения. До 1932 г. други катастрофи с учебни кораби на Дания не били отбелязани. Значи една лодка от „Копенхаген“ все пак е била спусната и е достигнала брега. Може би са успели да спуснат не една, а всичките четири лодки. Но те вероятно не са стигнали до брега. Онези, които достигнали пустинното,

изсушено от слънцето крайбрежие на Африка, умрели от жажда и глад сред нажежените пясъци на пустинята Намиб.

И макар че причината за изчезването на „Копенхаген“ сега може да се обясни, името на този великолепен кораб на нашето време, един от последните мохикани на ветроходния флот, също е вписано в „Червена книга № 14“ на Лойд.

ЗАЩО ПОТЪНАЛ „КОРАБЪТ НА АДМИРАЛИТЕ“

Това било по времето, когато линейният 108-оръдеен кораб I ранг от британския кралски флот „Роял Джордж“ бил наричан от англичаните „корабът на знаменитите адмирали“. Спуснат на вода през 1747 г., той олицетворявал мощта на британския флот и бил изключително здрав, красив и бърз кораб. На неговите стенги се развявали щандартите, флаговете и вимпелите на изтъкнатите флотоводци на Великобритания — адмиралите Ансън, Боскауън, Хоук, Родней и Хоув. Като флагман участвал в много морски сражения и неведнъж удържал блестящи победи. В един от двубоите той пратил на дъното с гюлетата на своите оръдия френския 70-оръдеен линейен кораб „Сюперб“, а в друг притиснал до брега и подпалил 64-оръдейния „Солейл роял“.

След като отслужил, както се казва, „вярно и честно“ тридесет и пет години на своя крал, „Роял Джордж“, този стар, видял много свят „морски вълк“ потънал, стоейки на котва в тих залив и посред бял ден. Той отнесъл на морското дъно почти хиляда души — корабът се скрил под водата така бързо, че нито един от тристата кораби на портсмътската ескадра не успял даже да спусне на вода велботите си. Ето как се случило това.

В последните дни на август 1782 г. „Роял Джордж“ пристигнал на Спидхейдския рейд под флага на контраадмирал Ричард Кемпенфелд и вдигнал сигнал, че се нуждае от малък ремонт, вода, ром и провизии. Корабът пътувал за Средиземно море, където трябвало да се срещне с английската ескадра. Налагало се да се прегледа малкият кингстон на десния борд, който пропускал вода. Подобна работа като правило се извършвала на вода при кренговане с корабните средства. Повреденият кингстон се намирал на един метър под равнището на водата в средната част на корпуса и за да се наклони корабът до нужния градус, се налагало всички оръдия от левия борд да се изтеглят навън в амбразуриите, а оръдията от десния борд да се издърпат навътре към диаметралната линия на кораба.

Кренговането на стоящия на котва „Роял Джордж“ започнало рано сутринта на 29 август при пълен щил. Десният борд се оголил изцяло до скулата, при това оръдейните амбразури от левия борд оставали отворени и долните им первази се намирали само на 5–10 см от водата. Височината на борда на кораба при мидела възлизала от кила до фалшборда на горната палуба на 19 м, газенето — на 8 м. Докато корабните дърводелци в лодката разглобявали кингстона, към флагмана се приближила баржата и един шлюп. Баржата доставила на „Роял Джордж“ ром в бъчонки, а шлюпът — провизиите и водата.

По това време на борда на кораба се намирали освен 900-те членове на екипажа около 300 гости, главно жени и деца, на които било разрешено да се качат на борда, за да се видят със своите мъже и бащи преди дългото плаване. На кораба имало и около 150 неканени гости — проститутки, сарафи, мошеници, търгаши и други „брегови акули“, които не пропускали да се появят по английските военни кораби преди излизане в морето, за да измъкнат някоя и друга златна монета от аванса, раздаден на екипажа.

Докато претоварвали на „Роял Джордж“ рома и провизиите, повечето от матросите и гостите се намирали на двете долни палуби. Контраадмирал Кемпенфелд писал в каютата си на кърмата някаква заповед.

Кингстонът скоро бил ремонтиран, но корабът не бил изправен. Случайно един от корабните дърводелци забелязал, че кренът на кораба малко се е увеличил и водата започнала на тънки струйки да прелива през долните первази на отворените амбразури върху долната палуба откъм левия борд. Не могло да се разбере дали корабът се е наклонил, когато от левия борд вдигали бъчонките с ром или когато матросите търкаляли тези бъчонки по палубата на накренилия се борд. Дърводелецът изтичал на шканците и доложил на старшия вахтен офицер, че водата навлиза през отворените долни амбразури и се събира по левия борд на долната палуба. Корабният дърводелец молел офицера да даде веднага команда за изравняване на кораба. Но старшият вахтен офицер, назначен на „Роял Джордж“ едва преди два месеца, като чул това, изръмжал: „Измитай се от шканците и си гледай работата на палубата!“. Дърводелецът бързо се спуснал по офицерския трап и побягнал отново към долната палуба. Там той видял същата картина — водата се изливала през амбразурите във вътрешността на

кораба. Тя вече достигала до коленете. Разбирайки опасността, дърводелецът побягнал отново към шканците, където видял третия лейтенант на кораба. Той вече не говорел, а почти крещял на офицера: „Извинете, сър! Но корабът е в опасност! Заплашва го гибел!“ Третият лейтенант се отнесъл към дърводелеца по-любезно — успокоил го и му предложил да напусне шканците, където бил забранен достъпът за редовите матроси. Лейтенантът разбрал, че работата е сериозна. Но той не искал да покаже, че действа по съвет на дърводелеца. След като дърводелецът си отишъл, лейтенантът заповядал на вестовоя да извика барабанчика на палубата и да се даде сигнал за изправяне на кораба. Екипажът, като чул биенето на барабана, побягнал да се строява до оръдията и дали от това, че повечето от моряците бягали по левия, пониския борд, дали поради неочаквано връхлетелия порив на вятъра, но „Роял Джордж“ се наклонил още повече и загребал вода с всичките амбразури на долната палуба. „Роял Джордж“ започнал да ляга на борда си. С увеличаването на крена всичко, което не било закрепено по неговите три палуби, започнало да се отмества, да се търкаля и да пълзи към левия борд. Само след половин минута, когато кренът надхвърлил 45°, към левия борд започнало да се търкаля всичко, което било лошо закрепено — дъбовите лафети на грамадните бронзови оръдия, огромните гюлета, бъчонките с вода, оцет и ром. Палубите на „Роял Джордж“ се огласили от викове, женски вопли и детски плач, от всички страни се чувало само трясък и грохот. Инстинктивно хората се хвърляли към по-високият десен борд на кораба, но само малцина успели да допълзят по бързо наклонилите се палуби, по които с грохот надолу се откървали едно след друго оръдията и сандъците, до перилата на борда.

Очевидците, а те били хиляди, свидетелствали след това, че всичко се случило за една, най-много — за минута и половина. С трите си високи мачти „Роял Джордж“ легнал на вода и през следващата една минута потънал, като увлякъл със себе си привързаната за левия му борд „ромова“ баржа „Ларк“.

Съгласно с официалния отчет на Британското адмиралтейство, чиито цифри, следва да се предполага, са занижени, тази катастрофа отнела 900 човешки живота, включително живота на контраадмирал Кемпенфелд. Спасили се онези, които успели да се измъкнат бързо от помещенията, разположени по левия борд на кораба, към палубите, да

се доберат до фалшборда на десния борд и да прекрачат върху оказалия се в хоризонтално положение борд. Спасили се всичко 200–300 души. При потъването корабът отново заел вертикално положение и легнал на дъното с кила си, като още един път, но вече под водата, се наклонил на 30° към левия си борд. Над водата останали трите стърчащи под ъгъл стенги на „Роял Джордж“. Благодарение на това някои от скочилите от десния борд при потъването на кораба успели да намерят спасение по тях. Сред спасените се оказали само една жена и едно момче.

Така безславно, поради глупостта на един офицер, завършила кариерата на бойния кораб-ветеран, „кораба на знаменитите адмирали“. Тази чудовищна катастрофа станала черен ден не само за Портсмът, главната база на кралския флот, но и за цяла Англия. Лордовете от адмиралтейството трябвало да обяснят на народа и страната защо за две минути са загинали почти 1000 човека.

Интересно е да се отбележи, че известният руски мореплавател В. М. Головнин като флотски капитан-командор превел през 1821 г. на руски език книгата на английския адмирал Дънкен „Описание на забележителните корабокрушения“ и в раздела, отнасящ се до гибелта га „Роял Джордж“, направил следната забележка:

„От описанието се вижда, че това нещастно и нечувано дотогава произшествие се е случило поради крайната небрежност и безгрижност на корабния командир на офицерите. Но трябва да се признае, че на много военни кораби не обръщат необходимото внимание и не проявяват нужната предпазливост, когато амбразури на долната палуба са отворени. Аз често съм виждал как на палубата понякога няма нито един човек, когато корабът стои при течение на котва с целия си корпусно вятъра и капаците на долните амбразури са вдигнати. На военните кораби има толкова много хора, че е срамно да няма часови край амбразури, когато те са отворени. Трябва да се вземе за неотложно правило при вдигнати ветрила или на котва при силен вятър да има по един човек до всяка амбразура, а при тих вятър — по един човек на две амбразури, без правото тези хора да се отлъчват от своите постове. Ще кажат, че такива случаи могат да бъдат много редки. Истина е, че те са много необикновени, но затова, когато се случат, какви са последствията?“

Къде е причината за гибелта на „Роял Джордж“? Макар че за този несравним с нищо инцидент са написани десетки книги и статии, днес, почти след две столетия, едва ли е възможно да се изяснят докрай всички обстоятелства и подробности за произшествието. Английските автори, писали за катастрофата, в много отношения си противоречат. Така например никой не знае точно по кое време на деня се е разиграла тази трагедия. Едни смятат, че рано сутринта преди вдигането на флага, други — по време на обяда. Първите обясняват причината за това, защо корабът не е бил изправен веднага след ремонта на кингстона, по следния начин.

Когато след съобщението на дърводелеца за надвисналата опасност вахтеният офицер казал на командира на кораба, че е време да се изправи корабът, последният уж отговорил: „Нищо, сега е осем без четвърт, ще изправим кораба едновременно с вдигането на флага и брамреите. Заповядайте екипажът да заеме местата си при оръдията“.

В онези времена по корабите, стоящи на рейд, през нощта едновременно със спускането на флага спускали и брамреите, а сутринта те отново се вдигали едновременно с флага и се поставяли в хоризонтално положение. Изглежда, че командирът на „Роял Джордж“ е искал да допълни тази обикновена маневра и с ефектното изправяне на кораба. По такъв начин времето било загубено, а когато екипажът се устремил към местата си, като матросите бягали именно по този борд, към който корабът бил наклонен, кренът се увеличил още повече и отворените оръдейни амбразури се скрили под водата... А може би точно в тази минута е връхлетял порив на вятъра, което е увеличило и крена. Кой знае?

Други английски източници съобщават, че всичко това е станало не сутринта, а през деня по време на обяда. Въпреки това независимо от часа през деня най-разпространената версия за причината на катастрофата е тази, че корабът е загребал с отворените си оръдейни амбразури вода и е загубил устойчивост.

Най-пълно подробно описание на версията за загубването на устойчивостта може да се намери в издадения в Англия четиритомник със заглавие „Море“, съставен от Ф. Уимпър. Същата версия е взета за основа на поемата на Каупър „Toll for the brave“.

Съществува и друга версия за гибелта на „Роял Джордж“ (тя следва да се смята за първа, тъй като се е появила веднага след

катастрофата). Това е т. нар. „версия за сухата гнилоост“ и нейни автори са членовете на трибунала на британския адмиралтейски съд, които разследвали обстоятелствата по катастрофата. Накратко тя се свежда до следното.

Застаналият на котва „Роял Джордж“ не е могъл да потъне поради загубване на устойчивост от попадналата в отворените амбразури вода, тъй като е стоял с носа към бриза и кренът му към левия борт е възлизал на 7° — напълно достатъчно, за да се оголи повреденият кингстон. За 35 години служба корабът бил дотолкова поразен от „сухата гнилоост“, че неговият корпус загубил всякаква здравина и на този злополучен 29 август на Спидхейдския рейд от дъното на кораба се откъснало огромно парче и в образувалата се пробойна, площта на която възлижала почти на една трета от площта на подводната част на корпуса, нахлула вода и корабът потънал като камък. Последната фраза от решението на трибунала по делото на „Роял Джордж“ гласи: „Това се потвърждава от точни факти, които не предизвикват спор или съмнение сред членовете на трибунала на адмиралтейския съд“.

Обяснението за „теорията на сухата гнилоост“, дадено от трибунала, свалило от командването на кораба, ескадрата, флота и от самото адмиралтейство обвинението по повод на катастрофата — произшествие повече от скандално, вземайки предвид обстоятелствата. При това вината сякаш се прехвърляла върху тези, които отговаряли за състоянието на корпуса на кораба и за качеството на неговия последен ремонт, т.е. върху цивилните чиновници, които ръководели докуването на „Роял Джордж“ в частната корабостроителница. Макар че тази версия се поднасяла като извод на солидна комисия и била публикувана като „Заключение на трибунала на адмиралтейския съд“, моряците от английския кралски флот не вярвали в нея. Първо, от корабите на ескадрата, застанали около „Роял Джордж“, видели как той легнал на борт и потопил мачтите си във водата. Това сигурно не би станало, ако една трета от дъното на кораба (да допуснем даже някъде вляво, край скулата) би се откъртила и паднала на дъното — в такъв случай корабът би потънал прав, без крен. Разбира се, „сухата гнилоост“ в корпуса на „кораба на адмиралите“ е била налице — също както в корпусите на почти всички английски военни кораби по това време, но не и в такава степен, че да „изпадне част от дъното“. Това

стопроценто е трябвало да се предшества от силни течения в кораба дълго преди неговата гибел. Известно е, че „Роял Джордж“ неведнъж засядал на плитчина и ако „сухата гнилоост“ е била толкова силно разпространена, „огромното парче от дъното“ би изпаднало именно при някое от тези докосвания до дъното.

Един от най-силните аргументи, поставящи под съмнение тази версия, е дори и фактът, че адмиралтейството провело оглед на корпуса на потъналия кораб едва след четвърт век. В противен случай водолазите биха видели „огромното парче от дъното“ на полагащото му се място. През 1817 г., след като извършили подводния оглед, властите на Портсмътското пристанище съобщили: „Корабът лежи на дъното с носа си към вест—зюд—вест с голям крен към левия борд. Корпусът на кораба на много места е прояден от червеи и е обрасъл силно с водорасли“.

А ето как обяснява причината за гибелта на „кораба на адмиралите“ известният английски корабостроител К. Барнаби, почетен вицепрезидент на Кралското дружество на корабостроителите. Той приема, че корабът е стоял на котва с носа към възможната посока на бриза и допуска, че бил наклонен само до 7° — това било напълно достатъчно, за да може кингстонът да се ремонтира от хората в лодката. Барнаби твърди, че корабът е потънал, след като е получил допълнителен крен от неочаквано връхлетелия вятър. Но най-интересен е изводът от неговото изследване: гибелта на „Роял Джордж“ е настъпила от това, че той е бил наклонен именно към левия борд. Корабът не би потънал, ако кренгането се е извършвало към десния борд. Барнаби обяснява това по следния начин.

Скоростта на вятъра при неговите неочаквани пориви може да нарасне двойно в сравнение със средната му скорост. Поради въртенето на Земята срещу часовниковата стрелка и поради незначителното триене на въздуха в горните слоеве на атмосферата поривите на вятъра се отклоняват с няколко градуса срещу часовниковата стрелка от първоначалния ъгъл. Опитните яхтсмени знаят — твърди той, че при порив на вятъра, действащ върху ветрилата на яхта с ляв галс, неговата сила действа по-напред, а при яхта, плаваща с десен галс — по-близо към траверса. В случая „Роял Джордж“ при порива на вятъра се е наклонил още повече към левия си борд.

В своята книга „Някои корабокрушения и техните причини“ К. Барнаби, като описва гибелта на „Роял Джордж“, привежда аналогичен случай. През двайсетте години на него му се случило да бъде в Бразилия и веднъж, пресичайки с катер залива Рио де Жанейро, той забелязал един бразилски пътнически кораб, който се товарел през страничните лацпорти. На другата сутрин Барнаби видял само стърчащите от водата краища на мачтите на парахода. Корабът трябвало да отблъсне през същия ден и всичките офицери и екипажът прекарвали на брега своята последна вечер. Товаренето на въглища в Рио през онези години се извършвало от бригади португалски работници. Те товарели въглищата, както им било заповядано, дотогава, докато отворените лацпорти не достигнали равнището на водата. Вълната, предизвикана от преминаващия наблизо кораб, била достатъчна, за да заклати парахода така, че той загребал вода с въглищните лацпорти, долните ръбове на които се оказали под водата, и потънал.

Но да се върнем към потъналия „Роил Джордж“. Той лежал на дълбочина 19 м. Първите водолазни работи били проведени от англичаните през 1839–1840 г. Тогава извадили 7 бронзови оръдия с общо тегло 15 т, десетки чугунени полет, около 10 т мед, много дървен материал, съдини, човешки черепи и кост.

По-късно извадили на повърхността корабната камбана, която окачили в камбанарията на пристанищната църква в Портсмът. Огромен интерес за търсачите на морски реликви представлявала флагманската каюта на кораба. От нея извадили голям сребърен поднос и лъжица, глинена лула, корабния печат, винена бутилка, чаша, пистолет, сребърна тока от обувка, парче от адмиралската сабя, един медал и даже златната халка, свалена от скелета на адмирала, който загинал на боен кораб, но не по време на бой.

Изглеждало, че с това може да се сложи точка на историята с „кораба на знаменитите адмирали“. Но...

През 1840 г, от потъналия кораб било извадено дулото на старинно оръдие. Излято от меко желязо с надянати на него 33 метални обръча, то явно било от по-ранна епоха и не могло да бъде от „Роял Джордж“. След това на дъното на залива открили още няколко такива находки и едно бронзово дуло, което съвсем не приличало на другите, извадени преди това. По-нататъшните търсения довели до

това, че редом с „кораба на знаменитите адмирали“ открили полуизгнилия и покрит с тиня корпус на старинен потънал кораб. И тук историците си спомнили за още една драма на Спидхейдския рейд, разиграла се много преди гибелта на „Роял Джордж“. Намереният на дъното на залива кораб се оказал „Мери Роз“, построен през 1536 г. — един от най-големите и мощни военни кораби на английския крал Хенрих VIII. За тогава този кораб бил последна дума на военната техника: при водоизместване 700 т той имал 3 непрекъснати палуби, на които била монтирана мощна за времето си обсадна артилерия — 39 големи оръдия и 50 малки, предназначени за морски бой.

Но, изглежда, най-интересното се оказало това, че „Мери Роз“ загинал също без бой в залива пред очите на цялата английска ескадра поради загубване на устойчивост. Архивите, разровени от историците, припомнили вече забравените обстоятелства около гибелта на „Мери Роз“.

На 11 юли 1545 г. английският крал Хенрих VIII пристигнал от Лондон в Портсмът за преглед на своята ескадра, която се готвела за бой с френския флот, приближаващ се към бреговете на Британия. След като огледал корабите, кралят останал много доволен от „Мери Роз“, влязъл току-що в строя след значително преустройство, а също и от неговия капитан Джордж Кейрви. Известно е, че Хенрих VIII присвоил на капитана вицеадмиралско звание и като свалил от себе си златната боцманска дудка със златна верижка — символ на властта на височайшия лорд-адмирал, я окачил на шията на Кейрви. По време на тържествения обяд на борда на флагмана „Грейт Хенри“ на краля доложили, че флотът на французите приближава Солент. Хенрих VIII заповядал на своите адмирали да излязат в морето, а самият той слязъл на брега.

Веднага щом на „Мери Роз“ поставили по командата на новоизлюпения вицеадмирал брамселите, корабът неочаквано започнал да се наклонява на борд, след това се проснал във водата с мачтите си и след две минути потънал. При това морето било спокойно и духал умерен зюд—вест. От 700-те моряци и войници от морската пехота, намиращи се на борда, се спасили само 40. Изглежда, че 92-те оръдия за този кораб се оказали много — в стремежа си да увеличи артилерийската мощ на „Мери Роз“ кралят забравил за значението на метацентричната височина^[1]. Вече два века по-късно установили, че

на този кораб долните ръбове на оръдейните амбразури от долната палуба се намирили само на 16 дюйма от равнището на водата. Вероятно, когато корабът започнал да се накланя, част от оръдията от единия борд не са били закрепени и са се струпали едновременно към противоположния борд, което довело до преобръщането на кораба.

Откакто около потъналия „Роял Джордж“ започнали да извършват водолазни работи, които продължават и досега, английските подводни археолози били озадачени — коя от находките се отнася към „кораба на знаменитите адмирали“ и коя — към „Мери Роз“. От средата на миналия век Спидхейдския рейд се превърнал във „водолазен полигон“. Тук били изпробвани и усъвършенствувани различни системи подводни звънци, водолазни скафандри и подедни приспособления. Започнали с подводен лов за бронзовите оръдия на корабите, които по-рано представлявали доста голяма ценност, а по-късно, с развитието на подводната археология, когато „морските сувенири“ излезли на мода, водолазите не се гнусели даже от парчетата дърво и човешките кости...

И до днес на дъното на Спидхейдския рейд лежат останките на два кораба, трагичната гибел на които красноречиво свидетелства за огромното значение на понятието „устойчивост на кораба“.

[1] Неволна грешка. Понятието метацентрична височина навлиза в теорията на кораба в сегашния му смисъл едва през XIX в. ↑

МИМОЗИТЕ НА НОАРМУТИЕ

Легендарният „Титаник“, спечелил мрачна слава в историята на корабоплаването поради трагичната гибел на хиляда и петстотин души, бил смятан на времето си за най-големия параход в света. Той бил с водоизместване 66 000 т, дължина — 268 м, широчина — 33 м и височина на борда — 36 м.

Параходът, за който ще стане дума, би могъл спокойно да бъде превозен върху „Титаник“ напреко на палубата му — неговата дължина била по-малка от широчината на „Титаник“... Точи параход се казвал „Сен Филибер“. Водоизместване — 189 т, дължина — 32,1 м, широчина — 6 м и височина на борда — 2,61 м.

„Сен Филибер“, този пигмей в траурния списък на летописите на морските катастрофи, отнесъл на 15 юни 1931 г. на морското дъно петстотин или една трета от жертвите на „Титаник“.

„Сен Филибер“ бил построен през 1923 г. в корабостроителниците на Сен Назер във Франция по поръчка на „Нантското дружество за корабоплаване“. Това бил екскурзионен кораб от езерен тип. Тъпонос, почти плоскодънен, с един комин и една мачта. Главната му палуба била заета почти от самия бак до края на кърмата от двата пътнически салона за първа и втора класа. Над салоните се намирала още една открита палуба със скамейки за екскурзиантите. И макар че мощността на парната машина на „Сен Филибер“ била едва 23 к.с., неговият комин се издигал над палубата на 8 м. Това заедно с високо разположената, приличаща на гише на касиер комадна рубка, правела парахода да прилича на влекач.

Въпреки своите скромни размери и тонаж „Сен Филибер“ имал свидетелство за превоз на 500 пътници. Как е могло да се случи, че на такъв малък по размери кораб било издадено такова свидетелство? На този въпрос сега едва ли някой ще може да отговори. Във Франция и до днес се стараят да отминат с мълчание това скръбно произшествие — доколкото тази катастрофа е една от най-мрачните страници в историята на корабоплаването на страната. На собствениците на параходството било добре известно, че когато „Сен Филибер“

отблъсвал от кея и пътниците се събирали на единия борд, за да гледат изпращачите, кренът на парахода към тази страна достигал почти 10°. Но тъй като „Сен Филибер“ плавал главно по реката, чиновниците от класификационното дружество „Бюро Веритас“ се примирявали с това. Осем години „Сен Филибер“ обслужвал редовната пътническа линия Нант—Сен Назер.

Веднъж през лятото на 1931 г. дирекцията на една тъкачна фабрика в Нант се обърнала към собствениците на „Сен Филибер“ с молба да наемат парахода в неделя, 15 юни, за екскурзия до Ноармутие — голям живописен остров, разположен в Бискайския залив на 15 мили от устието на Лоара, който се славел със своите дъбови гори и с мимозите си. Нантското дружество за корабоплаване се съгласило продало на дирекцията на фабриката 500 билета.

Утрото в неделя, 15 юни 1931 г., не предвещавало на екскурзиантите ясен слънчев ден. Това било именно времето, което французите наричат „четири годишни времена за един ден“.

Преди разсъмване ръмвял ситен дъжд, след това спрял и задухал равномерен югоизточен бриз, който прогонил облаците към залива позволил най-сетне на слънцето за зарадва обитателите на Нант. Въпреки ранния час на речното пътническо пристанище се събрали голо три хиляди изпращачи. Семействата на тъкачите дошли да пратят своите близки, които заминавали на такова интересно пътуване. Сред шума и веселието на тълпата току се чували възгласи: „Донесете мимози!“, „Да не забравите мимозите, мимозите от Ноармутие!“.

Точно в 7 ч махнали мостика и „Сен Филибер“ отблъснал от кея. След три и половина часа ход параходът се отбил за малко в Сен Назер и отново продължил надолу по реката. Вятърът, който духал от югозапад, преминал в южен и се усилил. Параходът още не бил излязъл в залива, когато започнал да се люлее върху тежките мътни води на Лоара. Много от екскурзиантите хванали морска болест.

След два часа корабът акостирал към дървения кей на остров Ноармутие. Пътниците, след като взели със себе си кошниците с провизии и одеалата, се отправили на пикник в дъбовите гори на Ноармутие на лов за мимози. Изминали три часа. Към обяд южнякът се усилил и капитанът на „Сен Филибер“ Олив побързал да излезе за обратния рейс.

Около тридесет пътници, които все още се чувствали зле от морската болест, предпочели да останат на острова. Те решили да дочакат отлива и да се доберат в къщи пеша по тясната дига, която съединявала острова с континента.

Когато параходът отблъснал от кея, вятърът духал вече от запад. Откъм Бискайя той гонел към устието на реката бели „зайчета“. Времето се разваляло с всеки изминат час. Едва параходът излязъл от закрилата на острова и вятърът налетял върху левия му борд. През фалшборда в прозорците на салоните летяла бяла пяна от гребените на вълните.

Параходът се люлеел все по-силно и по-силно. Поради малкото газене и високата палубна надстройка „Сен Филибер“ дрейфувал по вятъра. Ставало все по-трудно и по-трудно той да бъде държан по курса, макар че парната машина работела на пределни обороти.

Разстоянието от северния край на Ноармутие до нос Сен Жилд в южната част на устието на Лоара е сравнително малко. След като заобикалял този нос, „Сен Филибер“ би имал вятър откъм кърмата си и подтикван от него, бързо би влязъл в устието на реката. Но заобикаляйки Сен Жилд, параходът подложил на вятъра целия си ляв борд и се наклонил още по-силно. Голяма вълна изкъртила няколко стъкла в салона на първа класа. Намиращите се там пътници се изплашили и се втурнали от салона към палубата на подветрения борд. Това се оказало достатъчно за наклонилия се вече на десния си борд параход, който се наклонил още повече и вече не успял да се изправи.

„Сен Филибер“ легнал с борда си върху водата и бил покрит от настигалата го вълна. Той изчезнал под водата за по-малко от една минута... Там, където преди малко имало параход с 500 пътници, шумели вълните и виел вятърът.

По-късно при разбора на причините за катастрофата наблюдателят от спасителната станция на нос Сен Жилд съобщил: „Аз наблюдавах кораба с бинокъл. Когато той се приближи към шамандурата на плитчината Шателие, за миг отместих погледа си встрани. Подчертавам, само за миг! И когато отново погледнах към това място, параходът вече го нямаше там. Този участък от залива беше пуст, виждаха се само вълните. Отначало помислих, че корабът се е скрил в пяната от пръските, но всъщност беше вече изчезнал във вълните...“

„Сен Филибер“ потънал между шамандурите L-2 и L-3, ограждащи плитчината Шателие край нос Сен Жилд приблизително на 8 мили югозападно от Сен Назер. И макар че помощта дошла след половин час, били спасени само седем души. Пилотската лодка извадила от водата шест души, които плували, вкопчили се за дървената пейка, отнесена от вълните от палубата на парахода. Покъсно влекачът, пътуващ от Сен Назер, свалил от шамандурата L-2 още един човек.

През цялата вечер и цялата нощ пред сградата на корабоплавателното дружество в Нант беснеела тълпа от хора. Роднините на загиналите искали от корабособствениците сметка за гибелта на своите жени, бащи и деца. Защо речният кораб бил пуснат в Бискайския залив? Защо на кораба липсвали спасителни лодки и пояси? Защо капитан Олив тръгнал в обратен рейс? Къде са 500-те пътници? Собствениците на Нантското дружество за корабоплаване не могли да отговорят на всички тези „защо“ и „къде“. Не могъл да отговори и самият министър на корабоплаването на Франция. Единственото, което той могъл да направи, е да обяви официално, че „Сен Филибер“ бил преобърнат от връхлетелия го шквал и че броят на жертвите е 342. Но това било лъжа.

В тъкачната фабрика в Нант изчисленията се оказали по-точни. Изяснило се, че за парахода били продадени точно 500 билета и че на острова са останали 28 души. За децата под седем години билети не искали, а повечето от екскурзиантите тръгнали за острова с децата си. Това скоро се потвърдило от горчивия факт — след три дни течението на Бискай изхвърлило по бреговете на островите Олерон и Фе, а също и на нос Сен Жилд около сто детски трупа. След това морето започнало да изхвърля на брега трупове на жени и мъже.

След няколко месеца, когато вълненията в Нант и в Сен Назер заглъхнали, Министерството на корабоплаването на Франция коригирало своя отчет — то съобщило, че броят на жертвите от катастрофата е 462 души. Тази цифра била получена чрез преброяване на продадените билети (500), състава на екипажа на парахода (7), броя на останалите на острова екскурзианти (28) и броя на спасените (7). Но и това не бил точният брой на жертвите.

Много дни след катастрофата вятърът и теченията в Бискай донасяли до бреговете на Франция венчета и клончета от мимози, с

които така се славел остров Ноармутие... Казват, че всеки, който ги намирал по брега, ги отнасял в Нант — на братската могила не жертвите от злополучния „Сен Филибер“.

„МЛЕЧНИЯТ РЕЙС“

Преходите от шотландското пристанище Странрар през пролива Норт Чанъл до пристанището Ларн в Северна Ирландия английските моряци на шега наричат „млечни рейсове“. По тази линия сутрин действително превозват мляко и маршрутът с дължина само 35 мили е най-късият морски път между Шотландия и Северна Ирландия.

Едва ли някой на Британските острови би могъл да предполага в началото на 1953 г., че именно по тази „млечна линия“ ще стане катастрофа, която по своята парадоксалност ще заеме в хрониките на корабокрушенията място редом с „Титаник“ и „Вестрис“.

Но се случило така, че почти новият, проектиран специално за тази линия морски ферибот, извършвайки поредния си рейс, изпратил в етера зов за помощ. На SOS-а се отзовали бреговите спасителни станции и корабите, намиращи се по това време наоколо в морето. Като поддържали с ферибота пряка връзка по радиото, те се устремили на помощ. Но опитите да се спаси фериботът се оказали безуспешни — той бил търсен 4 часа и не бил намерен, той лежал вече на дъното, отнасяйки със себе си повечето от намиращите се на борда му хора. Корабът бил изчислен за превоз на 1500 души, но за щастие през този злополучен рейс пътниците били само 127. Спасили се едва 43 души. Ако фериботът беше с пълен брой пътници, неговата катастрофа сигурно би повторила драмата на „Титаник“.

Що за кораб бил той и защо е загинал?

От края на миналия век връзката между Шотландия и Северна Ирландия се осъществявала с морски железопътни и автомобилни фериботи. Загиналият през 1953 г. „Принцеса Виктория“ бил четвъртият по брой ферибот с това име. Първият от тях — парен колесен ферибот, бил построен в Дъмбъртън през 1890 г. След тридесетина години той бил заменен с тривинтов турбинен кораб, който проплавал благополучно по този маршрут почти двадесет години. Третият ферибот имал къс живот — в началото на Втората световна война бил преустроен в минен заградител и през 1940 г. потънал, след като се натъкнал на собствена мина близо до Хъмбър.

„Принцеса Виктория“, за който става дума, бил построен през 1947 г. в Шотландия от фирмата „Дени и братя“. По тип корабът бил морски автомобилен ферибот. Неговата регистрова вместимост възлизала на 2694 т, дължината — на 92,4 м, широчината — на 14,9 м и газенето — на 3,9 м. Двата дизела на фирмата „Зулцер“ задвижвали два винта с диаметър 2,66 м, осигурявайки скорост 19 възела. Корабът можел да поеме 1515 пътници, 51 членове на екипажа, товари и автомобили. Фериботът бил собственост на Транспортната комисия на Великобритания и се експлоатирал от Управлението на държавните железници на страната.

На 31 януари 1953 г. „Принцеса Виктория“ следвало съгласно с графика да излезе сутринта за поредния рейс. Повечето от пътниците пристигнали в Странрар с нощния влак от Лондон. Към сутринта времето рязко се влошило — над морето надвиснали тежки облаци и вятърът откъсвал гребените на вълните. Два часа преди тръгването по разписание капитанът на кораба Джеймс Фергюсън получил от метеоролозите прогноза за времето. В нея се казвало, че близо до Малин и Рох Раян по пътя на „Принцеса Виктория“ се очаква щорм, който ще премине в умерен до силен северозападен вятър. Но поради създалата се на линията Странрар — Ларн традиция фериботите никога да не нарушават разписанието заради времето, на капитан Фергюсън дори и наум не му дошло, че рейсът може да се отложи. Още повече че този път корабът бил съвсем малко натоварен: само 127 пътници и 44 т товар — чай, обувки и манифактура. Даже ако Фергюсън бил решил и да „изчака времето“, това би изглеждало за фирмата просто несолидно. При това сред пътниците му имало двама членове от парламента на Северна Ирландия и четиридесет специалисти от самолетната промишленост, които бързали за Белфаст.

В 7 ч и 45 мин „Принцеса Виктория“, след като дал прощален сигнал, отблъснал от кея. Освен пътниците на борда му се намирали 49-те членове на екипажа. Така започнал този съдбоносен за ферибота рейс...

Изминали точно два часа и радиостанциите на близките пристанища и на намиращите се наблизо кораби уловили в етера сигнала за срочност ТТТ. „Принцеса Виктория. Дрейфувам близо до входа на Лох Раян. Корабът е неуправляем. Нуждая се от незабавната помощ на влекач.“ Това било доста странно, още повече че в 9 ч и 40

мин фериботът се виждал от брега, когато пътувал бавно срещу вятъра в северна посока.

Приетото съобщение било предадено веднага на спасителната станция в Порт Патрик. Но нито там, нито в Странрар имало влекачи. Спасителите се обърнали по радиото към корабособствениците, чиито кантори били разположени по бреговете на р. Клайд. Но и те нямали нито един влекач под ръка — всичките по това време се намирали в залива Дъглас. Командването на кралския военноморски флот в Шотландия, след като получило тревожното съобщение, заповядало на командира на есминеца „Контест“, който бил под пара в Гриноук, да се притече незабавно на помощ.

В морето най-близо от всички до „Принцеса Виктория“ се намирал спасителният кораб „Салведа“ — край гърлото на залива Килбранан. След като приел съобщението от ферибота, той изменил курса и се отправил на помощ.

При нормално време „Контест“ бил в състояние да стигне до „Принцеса Виктория“ за около час, но поради силното вълнение се наложило да намали хода си, така че можел да пристигне едва към 13 ч. Принудил се да намали скоростта си и „Салведа“.

В 13 ч и 32 мин в етера се разнесъл сигналът за бедствие: „SOS, SOS, SOS. Принцеса Виктория четири мили северозападно от Корсуъл. Автомобилната палуба залята, силен крен към десния борд, нуждаем се от незабавна помощ, корабът неуправляем“.

Какво ставало по това време на ферибота? Защо корабът предал по радиото зов за помощ?

След като излязъл от залива Лох Раян в открито море, „Принцеса Виктория“ се сблъскал с насрещен северен вятър, скоростта на който достигала 75–80 мили в час. Докато корабът пътувал на север, вълните се разбивали в носа на ферибота. След като фериботът легнал на нов курс, те започнали да го удрят в кърмата.

От своя предшественик „Принцеса Виктория“ се отличавал с нововъведения в конструкцията на кърмовата врата и на товарната палуба. Вратата била направена на шарнири и се състояла от две крила с височина 1,67 м и широчина 4,2 м. Всяко крило се сгъвало при отварянето на две. Под ударите на вълните в кърмата на кораба десните стойки на вратата се огънали навътре и се изкорубили. Да се затвори след това вратата се оказало невъзможно. Като видял, че

водата започва да залива автомобилната палуба, капитан Фергюсън решил да се върне в залива Рох Раян, водейки кораба с кърмата напред. При вилнеещия щорм това било възможно само с помощта на носовото кормило, с което бил снабден фериботът, но от бака трябвало да се извади шплинтът, който придържал балера. По това време корабът получил надлъжно клатене и пратените на бака двама моряци с боцмана рискували да се окажат зад борда. Те не успели да избият шплинта от балера на носовото кормило и капитанът, като зарязал опитите да се върне в пристанището със собствен ход, започнал да чака влекач.

След няколко минути под действието на вълните кърмовата врата на ферибота се разтворила почти изцяло и водата нахлула на автомобилната палуба. В конструкцията на автомобилната палуба на този кораб също имало едно „нововъведение“: броят на щормовите изрези и техните размери били сведени до минимум (след това ще обясним защо било направено така). Водата, като не успявала да се оттече през шпигатите, плискала вече по палубата, като достигнала височина един метър. Тя се събирала към десния борд и корабът получил крен 10°. Работата започнала да става сериозна и капитан Фергюсън се принудил да изпрати в етера SOS. В 10 ч от автомобилната палуба водата започнала да прониква през пожарната врата в носовия пътнически салон.

„Принцеса Виктория“ би могъл да се задържи на повърхността, ако е била залята само автомобилната палуба — във всеки случай корабът би се задържал върху водата много по-дълго време. Наводняването обаче едновременно на две помещения обричало ферибота на гибел поради загубване на устойчивост. Изглежда, капитан Фергюсън не е преценил колко важно било да се осигури водонепроницаемостта на противопожарните врати и да не се позволи на водата да проникне в салона. Минутите минавали и водата продължавала да залива автомобилната палуба и салона. Опитите да се изхвърля водата с кофи били изоставени, тъй като се надявали на помощта на спасителите. В 10 ч и 45 мин Фергюсън излъчил в етера още един SOS, като съобщил, че „Принцеса Виктория“ се намира край входа на Лох Раян. Веднага след това предаване той обявил на пътниците, че скоро ще дойде помощ и ги помолил да се съберат на

палубата за разходки „В“ (над залятата палуба), където екипажът им раздал спасителни нагръдници.

Кренът на ферибота към десния борд продължавал бързо да се увеличава, все по-трудно ставало придвижването на хората по наклонените палуби. На палубата за разходки край левия борд опънали леерите. Пътниците били спокойни, тъй като знаели, че корабният радист Дейвид Бродфут поддържа постоянна връзка с брега и с корабите, които ще дойдат всеки момент на помощ.

В 10 ч и 54 мин радиостанцията на „Принцеса Виктория“ неочаквано предала: „SOS, сега се нуждаем от незабавна помощ“. След този сигнал от спасителната станция в Порт Патрик в морето излязъл спасителен катер. Той излязъл едва сега, половин час след първия SOS на „Принцеса Виктория“. Оказало се, че екипажът му бил на футболен мач в града и за да бъде събран, направили специално съобщение на стадиона. Едва след това злощастните спасители-запалянковци се втурнали към своята месторабота.

Непотопяемият и устойчив на каквато и да е вълна спасителен катер преодолял без труд щорма и пристигнал на посоченото място. Но никъде не се виждал търпящият бедствие кораб. Спасителите викали „Принцеса Виктория“ на радиотелефонната честота за бедствие, но той не се отзовавал — на него нямало радиотелефон.

В 11 ч от ферибота дошла радиограма: „«Принцеса Виктория»». Нашето място е четири мили северозападно от Корсуъл. Нуждаем се от незабавна помощ“. Пристигналите на посоченото място кораби — есминецът „Контест“ и спасителят „Салведа“, не намерили никого. Или фериботът е бил вече потънал, или мястото, означено в неговия сигнал за бедствие, е било посочено грешно. Но не изминал и половин час и в етера отново се разнесъл SOS-ът на „Принцеса Виктория“ и отново капитан Фергюсън повторил мястото, където търпял бедствие неговият кораб. В 11 ч и 25 мин било прието съобщението: „SOS. «Принцеса Виктория» приблизително на пет мили запад—северозапад от Корсуъл“. Десет минути след това Фергюсън повторил съобщението, като добавил: „Кардекът^[1] наводнен, много силен крен на левия борд, корабът неуправляем, необходима е незабавна помощ“.

Щормът в пролива Норт Чанъл продължавал да се усилва, вятърът достигнал почти 12 бала по скалата на Бофорт, връхлитали

снежни шквалове, видимостта била почти равна на нула. Напразно трите кораба търсели загиващия ферибот в района на Корсуъл.

Спасителите не знаели, че по същото време кренът на ферибота достигнал вече 35° , че лодките от десния борд почти докосвали водата и пътниците стоели вече не на палубата, а върху стената на надстройката на спардека...

Капитаните на търсещите кораби смятали, че фериботът е загинал, но в 12 и 52 мин радиостанцията му отново излязла в етера: „Положението критично. Машинното отделение на десния борд наводнено“.

Трите кораба продължавали търсенето. Новината за бедствието с „Принцеса Виктория“ се разнесла вече из цяла Англия — местните радиостанции на Би Би Си предавали в етера как върви спасяването на ферибота.

В 13 ч и 8 мин капитан Фергюсън съобщил по радиото: „Току-що спряхме. Фериботът лежи на борда си. Готвим се да напуснем кораба“.

Ето какво ставало през тези минути на ферибота. Кренът на десния борд достигал 45° и било вече невъзможно да се спуснат лодките от него. А фериботът имал общо шест 26-футови метални спасителни лодки, по три на всеки борд, които могли да приемат 330 души. При създалия се крен било рисковано за живота на хората да се спускат лодките от левия борд, но капитан Фергюсън нямал друг изход. Като разбрал, изглежда, че не може да очаква помощ и че корабът всеки момент може да се преобърне с кила нагоре, той дал заповед да се спускат лодките.

В лодка № 4 качили жените и децата, но едва тя се оказала на вода и връхлетялата вълна я ударила в борда на ферибота с такава сила, че почти всички, които се намирили в нея, били изхвърлени в морето... Можело да се постъпи и така: да се качат хората в лодките по такъв начин, че при потъването на ферибота тези лодки, с отдадени предварително тали, да останат върху водата. Но капитанът знаел, че преди да потъне, фериботът ще се преобърне с кила си нагоре и лодките, освободени от килблоковете, ще се сгромоляшат върху палубата. Оставала само надеждата, че в момента на потъването на „Принцеса Виктория“ от горната палуба ще изплават тридесетте спасителни скамейки (за 1140 души) и спасителните пояси.

По-късно при разследването на катастрофата експертите изказали мнението, че капитан Фергюсън (който загинал) е трябвало да спусне лодките много по-рано. И макар че това мнение било по принцип правилно, в отчета за следствието се посочвало: „Метеорологичните условия са били толкова жестоки, че опитът да се спуснат лодките би завършил с катастрофа“. Ако това е било така, всичките лодки на „Принцеса Виктория“, одобрени от Министерството на транспорта на Великобритания при последния инспекторски преглед през май 1952 г., въобще не са отговаряли на предназначението си като спасителни средства.

„Принцеса Виктория“ се преобърнал и потънал много преди пристигането на корабите от минаващата за добре организирана и прецизна спасителна служба на Великобритания. Как е могло да се случи това?

В момента, когато „Принцеса Виктория“ бил търсен напразно край Лох Раян и Корсуъл, за учудване на всички Фергюсън в 13 ч и 54 мин предал в етера: „По счислението нашето място е пет мили източно от Коплендския вход на Белфаст Лоу“.

Оказало се, че и самият капитан не знаел координатите на кораба си. Търсели го край бреговете на Шотландия, а той потъвал в същото време край Северна Ирландия. Станало така, че от подаването на първия сигнал за тревога до сигнала, предаден в 13 ч и 54 мин, „Принцеса Виктория“ изминал в дрейф целия пролив Норт Чанъл и се оказал близо до Белфаст. Ако Фергюсън беше само споменал в една от своите радиограми, че корабът се движи в тази посока, хората сигурно щяха да бъдат спасени...

Този сигнал от ферибота бил приет от няколко кораба от крайбрежното плаване, укрили се от времето в Белфаст Лоу. На корабите „Орчи“, „Пас ъф Драмъчтър“, „Лейрсмур“ и на риболовния траулер „Ист Коътс“ радистите прослушвали целия етер. Капитаните на всички тези кораби знаели, че за спасяването на ферибота вече са излезли есминецът „Контест“, спасителят „Салведа“ и катерът от Порт Патрик. В един часа по обяд Би Би Си съобщила новото място на „Принцеса Виктория“ и предала, че е нужна допълнителна помощ от корабите, които се намират близо около Белфаст Лоу. Веднага всичките четири кораба излезли в морето. Изменили курса си и трите кораба,

конто търсели ферибота край Корсуъл — те се насочили към крайбрежието на Северна Ирландия.

В 13 ч и 58 мин бързащите на помощ кораби приели последното съобщение от „Принцеса Виктория“: „Корабът лежи на борда. Машинното отделение наводнено. Напускаме кораба“. След като пристигнали на „посочения адрес“, спасителите и тук не намерили „Принцеса Виктория“. Върху екраните на радиолокаторите на есминеца „Контест“ и на спасителния кораб „Салведа“ липсвало каквото и да е ехо от кораби в този район, в морето не се виждали нито спасителни лодки, нито плаващи по водата предмети. Всичко показвало, че Фергюсън отново е посочил грешно мястото. И едва когато „Орчи“ изминал няколко мили отначало на север, а след това на север—североизток, спасителите намерили точното място, уви, вече на гибелта на ферибота. По водата плавали останки от кораба, спасителни пояси, скамейки, преобърнати лодки. Драмата се разиграла на по-малко от пет мили на север—североизток от остров Мю.

„Орчи“ съобщил мястото на капитана на спасителния катер, спуснат на вода от слипа в Донахади в 13 ч и 40 мин. Именно този катер спасил в основни линии почти всички, които успели да се задържат на повърхността на водата след потъването на „Принцеса Виктория“. В лодка № 6 се оказали двадесет и девет души, в лодка № 5 — един човек, върху спасителна пейка — още един. Намерили ги в 15 ч и 30 мин — час и половина след гибелта на ферибота. След това дошъл есминецът „Контест“, който спасил шест души от лодка № 2 и още двама от плаващите пейки. Траулерът „Ист Коътс“ спасил един човек и вдигнал на борда си шест трупа. Още двамина били прибрани от пейката от закъснелите спасители с катера от Порт Патрик. Последен пристигнал „Салведа“ — корабът, който пръв приел сигнала SOS. Той дошъл на мястото на трагедията, когато търсенето вече било прекратено.

Общо били спасени 43 — 33 пътници и 10 членове на екипажа. Сред спасените липсвали както капитан Фергюсън, така и радистът Бродфут. От 176 души, намиращи се на борда на ферибота, загинали 133. Сред спасените нямало нито една жена и нито едно дете.

Английската преса коментирала месеци след това трагедията в Норт Чанъл. Обществеността на страната настоявала за отговор на въпроса „Защо загина фериботът?“. Та той бил спуснат на вода от

стапела на една от най-добрите шотландски корабостроителни фирми, специализирана за проектиране и строеж на морски фериботи, строежът му се извършвал под наблюдението на Лойд-регистъра и на Британското министерство на транспорта. Проектът на ферибота отговарял на последните технически изисквания за осигуряване безопасността на човешкия живот на море. Корабът се командвал от дипломиран капитан далечно плаване с голям плавателен стаж и отлично служебно досие.

Отговор на въпроса „Защо загина фериботът?“ трябвало да даде официалното разследване на катастрофата, което било водено в Белфаст от 1 март до 9 май 1953 г. То се извършвало под председателството на съдията Кемпбъл, известен специалист по разследването на морски аварии. Помагали му трима технически консултанти, единият от които — Роб, бил професор в университета в Глазгоу.

Изводът на следствената комисия гласял: „Морският ферибот «Принцеса Виктория» е загинал поради изгубване на своите мореходни качества, предизвикано от:

1) порочната конструкция на кърмовата врата, която не издържала напора на вълните и през която водата проникнала на автомобилната палуба;

2) неефективността на водоотливните средства, които не били в състояние да изхвърлят събралата се на горната палуба вода, което предизвикало крен на десния борд, довело до загубване на устойчивостта и до преобръщането на кораба и неговото потъване.“

Разследването показало, че новата конструкция на шарнирните двукрили врати не била одобрена нито от класификационния орган, нито от Министерството на транспорта. По време на делото се изяснило, че още през ноември 1951 г. дясното крило на кърмовата врата на „Принцеса Виктория“ било повредено по време на щорм и вратата не могла да се затваря. По-късно тя била ремонтирана, но конструкцията останала непроменена.

Освен това експертите с учудване открили, че върху работните чертежи на „Принцеса Виктория“ липсвали щормовите изрези за оттичане на попадналата върху автомобилната палуба вода. Оказало се, че собствениците на кораба решили да минат без тях, за да няма в бъдеще пререкания и жалби от страна на собствениците на

автомобилите — морската вода, попадайки през щормовите изрези върху палубата, би могла да повреди никелираните части на лимузините.

Но въпреки всичко, въпреки това отстъпление от нормите за осигуряване безопасността на кораба „Принцеса Виктория“ получил класификационно свидетелство.

След трагичната гибел на английския ферибот, след този жесток урок във Великобритания започнали да се грижат повече за безопасността на плаването на пътническите кораби и по-специално за осигуряването на по-голяма надеждност на кърмовите врати по фериботите и за усъвършенстването на лодъчното устройство.

От тази катастрофа направило своите изводи и Кралското спасително дружество — то започнало да снабдява своите кораби не само с радиотелефони, но и с радиостанции за връзка с бреговата база.

[1] Автомобилната палуба. ↑

ОТ СТАПЕЛА — НА ДЪНОТО МОРЕХОДНИТЕ КАЧЕСТВА НА КОРАБА

Плавателност, устойчивост, непотопимост, ходкост, управляемост, плавност и малки амплитуди на клатенето — това са фактически мореходните качества на кораба. Първите три от тях имат първостепенно значение за безопасното плаване на всеки кораб. Губейки плавателност, корабът потъва, губейки устойчивостта си, той ляга на борда си или се преобръща нагоре с кила и понеже вече не е непотопим, губи плавателността си...

През цялата история на корабостроенето се е изменял обликът на кораба, изменял се е материалът, от който са правени корабите — дървото било заменено с желязо, а след това — със стомана. Изменяли се средствата, които задвижвали кораба — греблата и ветрилата били изместени от парните машини, след това от парните турбини, от дизелите, газовите турбини и атомните силови уредби.

При непрекъснатата еволюция на корабостроенето се променяла и архитектурата на кораба. Тя се изменяла при появата на нови видове ветрилно стъкмяване, на нови типове двигатели, на нови материали. И често, изменяйки архитектурата на кораба, корабостроителите се сблъскали с такива свойства на кораба, за които по-рано никой нищо не знаел. Понякога тези нови, неизвестни на корабостроителите свойства водели до трагедии — корабите потъвали, неведнъж отнасяйки със себе си екипажа и пътниците. Но корабостроителите свиквали с новите за тях явления, откривали причините за тях, намирали правилни решения, с които да се избягнат съдбоносните последствия от измененията в конструкцията на Кораба. Най-голям е броят на пропуските и грешките, допуснати от корабостроителите, отнасящи се до устойчивостта на кораба — способността на кораба да се връща в първоначалното си положение след прекратяване действието на силата, която го е наклонила.

„Роял Джордж“ и „Мери Роз“, на пътническите „Сен Филибер“ и „Принцеса Виктория“. Всички те са потънали поради загуба на устойчивост.

Историята на корабостроенето и летописите на катастрофите на море са ни оставили множество почти невероятни случаи, свързани с грешки при изчисляване устойчивостта на корабите. И понякога такива грешки водели до това, че корабът загивал при първото си плаване и даже отивал на дъното направо от стапела.

Ето няколко такива случая, влезли в историята на корабостроенето като класически.

ЦЕНАТА НА КРАЛСКИЯ КАПРИЗ

В началото на XVII в. Швеция била бедна страна — нейната сурова природа и бедна почва, изискваща упорит труд, носели малки доходи. Шведският крал Густав II Адолф виждал, че по Балтика се води оживена търговия с жито, което се изнасяло от Полша и дребните немски княжества на изток от Елба за Англия и Холандия. И така както някога прадедите на шведите — викингите, грабели бреговете на Европа, така и сега шведското дворянство, превърнало се в сплотена и дисциплинирана армия, се готвело със сила да заграби за себе си дял от печалбите в тази търговия, като завоюва цялото крайбрежие на Балтийско море. В онези години в шведския двор се говорело, че другите държави водят война, когато имат пари, а Швеция воюва, за да се снабди с пари. Като се възползвали от „смутните времена“ в Московското княжество, шведите заграбили Ладожката област, устията на Нева и Нарва, от Полша — Ливония, а също получили право да събират митнически такси в Данциг, близо до устието на Висла. В шведски ръце се оказало цялото североизточно крайбрежие на Балтийско море с принадлежащите им от по-рано Финландия и Естландия.

Изтичала десетата година на Тридесетгодишната война и на Густав II Адолф вече му се приискало да заграби и южното крайбрежие на Прибалтика — Померания, да завладее устията на големите източноевропейски реки и да събира търговските такси. За целта шведският крал се нуждаел от мощен военен флот. Шведите започнали безпощадно да изсичат дъбовите си гори. Густав II Адолф заповядал на главния строител на кралската корабостроителница — холандеца Хибертсон, да заложи киловете греди на четири огромни военни кораба.

И ето в края на 1627 г. бил спуснат на вода флагманският кораб „Ваза“, наречен така в чест на династията на Густав II Адолф. За времето си това бил много голям кораб — с дължина 53, широчина 12 и височина на борда 14 м, с три непрекъснати палуби. От другите шведски кораби той се отличавал с особената си здравина. Достатъчно

е да се каже, че дебелината на ребрата му достигала 45,7 см и че за строежа му отишли 40 акра дъбова гора.

Пролетта и лятото на 1628 г. отишли за дострояване и украса на кораба. Кралят решил да порази своите противници не само с мощта на флагманския си кораб, но и с неговия разкош. Ето защо над украсата на „Ваза“ се трудили най-добрите майстори от европейските корабостроителници и най-изкусните дърворезбари. Вълнорезът на кораба бил увенчан с четириметрово изрязано от дърво, позлатено изображение на лъв с отворена паст, готов за скок, кърмата с позлатените балкони и галерии била богато украсена с дървени изваяния на гръцки и римски богове и герои от митологията, бордовете били изрисувани със стотици орнаменти.

Според замисъла на краля „Ваза“ трябвало да има 64 оръдия: 48–24-фунтови, 8–3-фунтови, 2 — еднофунтови и 6 мортири. Оръдията били отлети от бронз, тежали почти 80 т и били разположени по бордовете на трите палуби.

Макар че по онова време още нямало писани основи на теорията на кораба, майсторите от кралската корабостроителница, след като направили елементарни изчисления въз основа на досегашния си опит и интуиция, дошли до извода, че корабът според изискванията на негово величество ще има твърде високо разположен център на тежестта. За да притежава достатъчна при такъв брой оръдия устойчивост, корабът трябвало да бъде с два метра по-широк. Но Густаф II Адолф не послушал строителите и броят на оръдията останал същият.

Флагманът бил готов за изпитания на 10 август 1628 г. Този паметен ден се паднал в неделя. Времето било тихо и ясно, над залива повявал югоизточният бриз и морето било спокойно. Наближавало обяд, в църквите на столицата привършили утринната служба и тълпите от народ се отправили на крайбрежната „Кастелхолмен“, за да изпратят новия кораб в първото му плаване. Пъстрата ликуваща тълпа изпълнила цялата крайбрежна улица. Стокхолмци видели „Ваза“ в цялото му кралско великолепие, блестящ на слънцето с позлатата на дърворезбата, с ярките си цветове и бронзовия блясък на лъснатите оръдия. По килима, постлан на кея, заобиколен от пищна свита, кралят се качил на кораба. Музиката засвирила, Густав II Адолф останал доволен от могъществото и украсата на своя флагман. След като

разгледал кораба, той слязъл на брега и заповядал на капитан Съофринг Хансен да излезе в морето...

След като вдигнал котва и отдал вързалата, „Ваза“ отблъснал от кея с вдигнати топсели. След това корабът, разгърнал изцяло белоснежната си премяна от нови ветрила, плавно се насочил към остров Бекхолмен. Според тогавашния обичай корабът дал салют с два залпа от всичките си оръдия. В отговор се раздали залповете на бреговите батареи и възгласи „Виват! Виват! Виват! Бог да пази краля!“. За момент целият кораб бил обгърнат от гъсти кълба барутен дим. Когато вятърът отнесъл дима, хората, които стояли на крайбрежната улица, замрели от неочакваното зрелище — корабът внезапно започнал да се накланя към левия си борд и легнал с мачтите във водата. Над тълпата се разнесли викове от ужас... Не изминала дори и минута и на мястото, където току-що бил корабът, се виждали само горните стенги с развяващите се на вятъра ветрила, щандарти и дълги цветни вимпели. След няколко секунди и те се скрили в оловносивите води на Балтика, а във водовъртежа се носели някакви бъчви, дъски и изплували хора...

Какво се било случило? Случило се нещо много просто и не толкова рядко в летописите на корабокрушенията. Внезапно налетелият порив на вятъра наклонил кораба, който повече и не успял да се изправи — не сварили да отдадат навреме шкотите на ветрилата, за да „изтърсят“ вятъра от тях. Водата нахлула в отворените оръдейни амбразури на долната палуба, които преди започването на крена се намирили само на един метър от водната повърхност. Корабът се наклонил още повече и тогава, изглежда, от горния, по-високия борд започнали да се откъртват оръдията. След като се напълнил с вода, „Ваза“ потънал. Според очевидците корабът „с вдигнати ветрила, флагове по мачтите и всичко, което се намирало на борда, потънал за няколко минути“. При потъването той отново заел вертикално положение и след като легнал на дъното, както се изяснило по-късно, още веднъж легнал на борд (това бил кораб с остър кил).

С „Ваза“ потънали над 400 души, между които и тридесет придворни на краля. Гибелта на кораба хвърлила в траур целия Стокхолм. Сред малцината спасили се бил и капитан Хансен. Побеснял от катастрофата с новия му флагман, Густав II Адолф заповядал той да бъде арестуван веднага и даден под съд.

Архивите свидетелстват, че кралският съд не произнесъл обвинителна присъда и както се казва, работата била потулена. Делото било прекратено също така внезапно, както внезапно потънал и корабът. Та нали кралят сам определил конструктивните размери на кораба, а подготовката за спускането протичала с трескава бързина именно по негова заповед.

Едва през 1961 г. след сложни работи под водата „Ваза“ бил вкаран в специално построения за него сух док. Сега след щателно реставриране „Ваза“ е превърнат в единствения по рода си музей с около 20 000 експоната. И до днес този злополучен кораб се смята за най-голямата и най-добре запазена находка от историята на подводната археология.

ГРЕШКАТА НА „АЛЕКСАНДЪР СТЕФАН“

Малката частна корабостроителница в Шотландия „Александър Стефан и синове“, която се намира на бреговете на Клайд близо до Глазгоу, не може да съперничи с такива гигантски заводи като „Джон Браун“ или „Харланд енд Уолф“ в Ирландия, разполагащи с покрити стапели с дължина над 400 м.

В сравнение с който и да е съвременен корабостроителен завод корабостроителницата на Александър Стефан изглежда като един цех. И все пак това е едно солидно и много тачено от шотландците предприятие със свои традиции и правила. Много поколения моряци запазили добър спомен за корабите, слезли от стапелите на „Александър Стефан и синове“. Сред стотиците построени кораби имало и много превъзходни шхуни, баркове, баркентини, пътнически кораби, ескадрени миноносци и крайцери.

През 1963 г. авторът имаше възможността да посети в състава на една съветска делегация от корабостроители някои корабостроителници на Великобритания, между които и „Александър Стефан и синове“.

Собственикът на предприятието, младият и енергичен инженер Александър Стефан, разказваше на съветските специалисти с чувство на гордост историята на своите прадеди, „положили началото в Линдхауз“ преди повече от двеста години. Той подчерта, че в тяхната корабостроителница през 60-те години на миналия век били построени шест чаени клипера, един от които — „Уестуърд Хо“, даже съперничил с такива прославени „хрътки“ като „Термопили“ и „Къти Сарк“.

„Макар че сега работата замира и по поръчки ние не можем да конкурираме другите корабостроителници, нашите кораби са смятани за «щастливи» — завърши младият Стефан.“

Когато го запиташа „А имало ли е в историята на корабостроителницата «нещастни» кораби?“ — шотландецът отговори, че ако не се смятат военните кораби, загинали в бой, неговият дядо бил построил два кораба със зловеща съдба.

„Това е «Нордж», с който през 1904 г. край остров Рокол се удавили няколкостотин души, и «Дафне», който едва не разорил нашата корабостроителница“ — продължи Стефан и ни показва няколко фотографии.

Сега може само да се съжاليا, че тогава не измолих от собственика на „Линдхауз“ копия от тези снимки... В огромния, луксозно издаден том „История на корабостроителницата“ „Александър Стефан и синове“, която той ми подари преди отпътуването от Англия, тези снимки, разбира се, липсваха.

На първата снимка е фотографиран стоящ на станела товарен параход, заобиколен от тълпа хора. На втората — същият този параход вече по средата на спусковата пътека, на третата — корабът на вода, вижда се ликуващата тълпа и опустелият вече стапел. На четвъртата фотография е показан същият параход, легнал на борда, и на последната, петата снимка се вижда само вода и част от дъното на парахода. Разказа на Александър Стефан за гибелта на парахода „Дафне“ допълних с факти и цифри, взети от английската морска периодика по онова време и от книгата на К. Барнаби „Някои корабокрушения и техните причини“. Ето какво станало край бреговете на Клайд през 1883 г.

„Дафне“, малък железен параход с вместимост около 460 регистър-тона, се строял от корабостроителницата по поръчка на фирмата „Глазгоу енд Лондондери стим пакет къмпани“ за превоз на добитък. Във вторник, 3 юли, преди започването на прилива се състояла традиционната церемония на кръщаване на кораба. Махнали подпорите и корабът слязъл от стапела във водите на Клайд. Спускането протекло по всички правила — параходът влязъл плавно във водата, като котвите убили напълно инерцията. Това спускане можело да се нарече дори красиво.

„Дафне“ вече плавал свободно по водата, когато тълпата била изненадана, а след това ужасена — параходът се наклонил до 10° на левия борд, след това малко се поизправил и се наклонил още повече, почти до 45°. Водата нахлула на палубата му... След около две минути корабът се преобърнал с кила нагоре. За нещастие в този момент на палубата му се намирили сто деветдесет и пет работници от корабостроителницата. От брега към мястото, където плавал преобърналият се „Дафне“, се устремили лодки и салове. Но те успели

да спасят само онези, които се задържали на повърхността на водата. Живи останали 71.

По онова време в корабостроителницата съществувал следният обичай: на всички, които участвали в строежа на кораба, разрешавали да се качат на борда за спускането от стапела. Ето защо на „Дафне“ се качили котлостроители, тенекеджии, шлосери, такелажници, бояджии, дърводелци и други работници.

Необичайността на произшествието и големият брой жертви от тази катастрофа разтърсили не само Шотландия, но и цяла Англия. Държавният секретар сър Уилям Уернън Херкърт назначил официално разследване. Той се обърнал към един от най-изтъкнатите корабостроители на Англия — сър Едуард Рид, с молба последният да изрази мнението си за причините на нещастиято.

След три седмици корабът бил изваден и на 28 юли в дока били проведени изпитания за устойчивост. Рид изяснил, че при спускането на вода „Дафне“ имал метацентрична височина само 10,16 см (4 дюйма), Изчисленията показали, че рамото на изправящия момент се равнявало само на 11/16 дюйма при крен 10° и само на 3/4 дюйма — при 20°. Моментът ставал отрицателен, преди още крепът да достигне 50°. Кораб с такава устойчивост въобще не трябвало, да бъде спускан, още повече с хора и голям брой тежки незакрепени предмети в корпуса и по горната палуба.

Проектантите дори не сметнали за нужно да изчислят кривата на устойчивостта на кораба при спускането му от стапела. Това се обяснявало с факта, че „Дафне“ се строил по много подробна спецификация, разработена от самия главен инженер на корабостроителницата. А той бил заявил, че корабът ще има много голям резерв от плавателност — достатъчен за превозване на добитък без приемане на баласт в трюмовете. Главният инженер си признал, че не е изчислявал устойчивостта на парахода, а само е определил неговите главни размери въз основа на опита от строителството на подобни съдове в корабостроителницата. И ето какво станало по-нататък.

Главният инженер проектирал корабните устройства за „Дафне“ по аналогия с парахода „Браяр“, като записал в спецификацията подобно като на „Браяр“. Строителите разбрали тази фраза буквално, без да се досетят, че той имал предвид не размера, а типа. „Браяр“ бил

значително по-голям от „Дафне“ и излишното тегло на такива устройства като котвеното, вързалното и кормилното довело до намаляване устойчивостта на кораба.

За отбелязване е още един любопитен факт. По време на следствието по делото „Дафне“ известният английски корабостроител Джон Байлс бил привлечен за свидетел. Той разказал какво се било случило малко преди това, при спускането на парахода „Хамония“ в съседната корабостроителница „Джей енд Джи Томсън“. Когато този кораб бил вече спуснат, той се наклонил на десния борд, след това почти се върнал в първоначалното си положение и след третия размах на клатенето се наклонил под ъгъл между 40 и 50°. В това състояние корабът бил откаран в дока на завода. След като изпомпали водата от него, параходът бил отново изкарай в акваторията и бил поставен на равен кил, като премахнали крена. Изпитанието на неговата устойчивост показало, че той бил спуснат с приблизително 8 дюйма положителна устойчивост — това било напълно достатъчно при предишните спускания на подобни кораби. Тогава изчислили пълната крива на устойчивостта на този параход при спускане и получили удивителен резултат... Оказало се, че устойчивостта ставала максимална при 33° и изчезвала приблизително при 53°.

Изглежда, защитавайки своя колега, Джон Байлс тогава признал, че той винаги е смятал, че ако има още устойчивост, да кажем при 90°, то при ъглите, нарастващи до тази стойност, устойчивостта ще бъде положителна.

По този начин се изяснила и причината за катастрофата с „Дафне“. Поради извънредно малката начална устойчивост под въздействието на вятъра и течението в реката даже при минимален крен на кораба незакрепените тежки предмети по палубата му се плъзгали от местата си и са създали такъв наклонящ момент, че краят на главната палуба на кораба отишла под водата. На „Дафне“ останали отворени големите квадратни изрези в палубата, необходими за монтирането на котлите. Това се оказало достатъчно...

Катастрофата с „Дафне“ привлякла вниманието на корабостроителите от цяла Шотландия. Те започнали много по-внимателно да изчисляват необходимата устойчивост за спускането на корабите, а в отделни случаи и да осигуряват корабите при слизането им от стапела с временен баласт. В корабостроителницата на Стефан

оттогава се обръща специално внимание на затварянето на всички отвори в долната част на бордовете, на сигурното закрепване на всички тежки предмети, на всички корабни устройства на готовия за спускане кораб. При спускането на кораба е разрешено качването само на лица, извършващи необходимите операции по хвърлянето на задържащите котви и закрепването на вързалата.

„ПРИНЧИПЕСА ЙОЛАНТА“ И ДРУГИТЕ

В 1905 г. сенаторът милионер Пияджо от Генуа поръчал в корабостроителницата „Сочиета езерчици бачини“ два пътнически парахода за превоз на емигранти от Италия за Южна Америка. В началото на века емиграцията от селата и градовете на Италия на безимотни селяни и безработни се увеличавала непрекъснато и предприятието обещавало голяма печалба. Новите параходи трябвало да нлязат в състава на пътническият флот на италианската фирма „Навигационе дженерале италиана“, създадена през 1881 г. Всеки от корабите трябвало да има вместимост над 12 хил. рег. т, дължина 149 м, широчина 17 м при дълбочина на трюма 11,2 м. За главни двигатели било решено да се монтират по две вертикални парни машини с тройно разширение с мощност около 10 000 к. с., осигуряващи скорост 18,5 възела.

Всеки параход бил предназначен за превоз на 180 пътници първа класа, на 200 — втора класа и на 1100 палубни пътници. Екипажът на всеки кораб възлизал на 240 човека. При нормален ход 17 възела параходите трябвало да пътуват от Генуа до Буенос Айрес 15 дни. Към средата на септември 1907 г. първият от параходите, когото решили да назоват „Принчипеса Йоланта“, бил почти напълно готов и стоял на стапела на корабостроителницата на р. Тригозо, между Генуа и Специя. Той бил вече с монтирани парни котли и машини, с поставени комини и мачти и настлана палуба.

Традиционното „кръщаване“ на кораба и спускането му от стапела било определено за 22 септември. Тъй като италианската преса рекламирала надълго и нашироко новия параход като най-добрия лайнер на страната със „свършени механизми и разкошни салони“, интересът към новия кораб бил огромен. В деня на спускането в корабостроителницата се струпал голям брой гости, канени и неканени. От Ривиерата били композирани допълнителни влакове, стотици хора пристигнали в корабостроителницата с парахода от Генуа. През този ден времето било прекрасно — ярко слънце, синьо,

без нито едно облаче небе и гладко като огледало море. За корабостроителницата това било голям празник...

Около челната част на стапела, украсена с национални знамена, с ленти и с гирлянди от живи цветя, върху специално монтираната платформа се събрало ръководството на корабостроителницата и най-почетните гости — сенатори, епископи, банкери и други измежду „силните на деня“.

Наближавало обяд. Церемонията на „кръщаването“ била определена за 12 часа. Най-сетне, след като се произнесли всички тържествени речи и кръстницата с думите „Наричам те, «Принчипеса Йоланта» и ти желая щастливо плаване“ строшила с ловък удар бутилката газирано „Асти“ във вълнореза му, корабът бавно се плъзнал към водата.

„Принчипеса Йоланта“ разрязал с кърмата си повърхността на реката и напуснал завинаги стапела. Оркестърът засвирил националния химн, над корабостроителницата се разнесло многогласото „Ви-ва!“, прекъсвано от свирките и сирените на параходите и от биенето на камбаните. Зрелището било наистина великолепно — красавецът параход, сияещ с белотата на двуетажната надстройка на спардека, украсен с разноцветни флагове от носа до кърмата, и всичко това на фона на тъмните хълмисти брегове на река Тригозо.

Ето че спускането от стапела свършило, корабът се спрял, задържан от мъртвата хватка на двете адмиралтейски котви, и кърмата, потопила се във водата до фалшборда на юта, бавно изплавала и параходът застанал на равен кил. Но не изминали няколко секунди и „Принчипеса Йоланта“ започнал да се накланя към левия борт. Неприятно чувство на тревога обхванало събралите се на брега, замрели ликуващите викове, оркестърът млъкнал и настъпила тишина, нарушавана само от пеенето на птиците и свиренето на щурците.

Да, хората не искали да вярват на очите си — параходът се накланял все повече и повече. След минута и половина-две кренът достигнал 40°, след което корабът започнал да ляга много по-бързо. Сега вече водата достигнала долните илюминатори, товарните и въглищните изрези на главната палуба. Някои от тези отвори кой знае защо били оставени отворени — водата нахлула във вътрешността на парахода на десетки водопади. След още една минута „Принчипеса

Йоланта“ легнал със своите огромни комини във водата. Стотиците флагове, опънати между мачтите на парахода, не трепкали на вятъра — те се плискали вече във водата. В това положение лайнерът започнал да потъва. Дълбочината на реката не му позволила да извърши „поворот оверкил“ и той легнал на дъното с борда си. Върху повърхността на реката се виждала само част от борда му, стърчаща на метър и половина над водата.

Впечатлението от видяното се оказало толкова силно, че публиката край стапела се разбягала. На повечето от хората всичко това се струвало като кошмар, като някакъв страшен сън, като халюцинация. Корабостроителите замръзнали по местата си, сякаш ударени от гръм, много работници от корабостроителницата, които участвали в строежа на парахода, плачели от мъка.

Къде се криела причината за катастрофата? Италианската преса от онова време писала и за умишлено отворените още на стапела кингстони на парахода, и за авария със спусковата пътека на стапела, и за това, че „злосторници откраднали баласта на парахода“. Но както се казва, „шило в торба не стои“. Скоро се изяснило, че причина !а катастрофата била единствено грешката при изчисляването устойчивостта на лайнера.

„Принчипеса Йоланта“ била бързо извадена и собствениците, след като получили застрахователното обезщетение, продали корпуса ѝ за старо желязо. Почти половин година корабостроителницата „Сочиета езерчици бачини“ била затворена — италианското правителство забранило започналия строеж на еднотипния параход „Принчипеса Мафалда“. Корабостроителите от Тригозо се принудили да преразгледат целия проект на сенатора Пияджо. След като разбрали своята грешка, те преизчислили отново устойчивостта за втория кораб, в резултат на което баластът бил увеличен, а височината на надстройката на спардека била намалена с 60 см. И въпреки всичко „Принчипеса Мафалда“ излязъл неустойчив кораб. За 19 години експлоатация по линията Генуа — Южна Америка той бил наричан от моряците не другояче, а „пияната балерина“.

Този лайнер също се оказал нещастен — на 25 октомври 1927 г., когато се намирал в точка с координати 17°01' южна ширина и 37°47' западна дължина, се счупил левият му гребен вал и в котелното

отделение нахлула вода. След избухването на котлите той потънал, като отнесъл със себе си на дъното 314 души.

Разбира се, рейсове „от стапела — на дъното“ в историята на корабостроенето са твърде рядко явление. И кой знае защо най-често подобни случаи са ставали и стават в италианските корабостроителници. Трагедията на „Принчипеса Йоланта“ се повторила в Неапол в началото на 1952 г. Моторният кораб „Пио реджи гамбини“, след като слязъл от стапела, след минута извършил „поворот оверкил“. За щастие работниците, които се намирали на борда му, успели (с изключение на един) да скочат във водата и да се спасят с плуване.

ЧАША КАФЕ

На 29 януари 1895 г. в 3 ч. сутринта лайнерът „Елба“, собственост на корабното дружество Северногермански Лойд, отблъснал от пътническия кей на Бремерхафен и взел курс към Ню Йорк съгласно разписанието.

На борда на кораба освен спешните товари и пощата се намирали и 350 души — 50 пътници от първа и втора класа, 149 пътници на палубата, 155 членове на екипажа и двама лоцмани: немски — за прекарването на кораба по Везер, и английски, който трябвало да вкара „Елба“ в доковете на Саутхемптън, където лайнерът следвало да приеме на борда си останалите пътници и пощата за Америка. По линиите на Северна Атлантика „Елба“, както и неговите братя „Вера“, „Фулда“, „Емс“ и „Айдер“, бил смятан за доста популярен сред пътниците. Той бил със сравнително голяма вместимост (4510 рег. т), комфортен и бързоходен. Построен през 1881 г. в Англия в корабостроителницата „Джон Елдър енд кмпани“, „Елба“ имал мощна парна машина, която му позволявала да развива скорост до 17,5 възела. Дължината на парахода възлизала на 127,5 м, широчината — на 13,6 и височината на борда — на 10,6 м.

При този презатлантически рейс, 168-и по ред, лайнерът се командвал от един от най-опитните корабоводители на Северногерманския Лойд — 45-годишния капитан Курт Хосел.

Вечерта на 29 януари „Елба“ благополучно заобиколил плаващия фар „Боркумриф“, а след още 5 часа минал край плаващия фар „Хаак“. После, като заобиколил нос Хук Ван Холанд, той взел курс към Ламанша.

Зимата на 1895–96 г. в Северна Европа била необикновена — чести щормове, снежни бури и силни студове. Нощта заварила „Елба“ в Северно море. Духал леден североизточен вятър. Температурата на въздуха паднала до -7° по Целзий. По бордовете и палубата на лайнера, навсякъде, където попадали пръските от вълните, се образувала ледена кора. Нощта била тъмна, но ясна. „Елба“ вървял с 16 възела, като от време на време пускал бели ракети — лайнерът

предупреждавал многобройните рибарски кораби за присъствието си в района за ловуване.

В 4 ч сутринта на вахта застъпил третият щурман Щолберг. На мостика на лайнера се намирили също старшият помощник-капитан и двама наблюдатели.

В 5 часа и 30 мин. Наблюдателят забелязал по левия борт, малко пред траверса, топовата и зелената бордова светлина на насрещен параход. Разстоянието до него възлизало на не повече от 2 мили.

Насрещният параход се намирал вляво от носа на „Елба“ и бил длъжен според правилата да отстъпи път. Третият щурман на лайнера бързо установил, че пеленгът на този кораб не се променя. Ясно било, че курсовете на двата кораба се пресичат.

Корабите продължавали да се доближават, разстоянието между тях било вече два пъти по-малко, но насрещният параход продължавал да следва предишния си курс...

Сред немците се създадо впечатление, че непознатият упорито не иска да стори път, изчаквайки нещо и изглежда, разчитайки, че това трябва да направи въпреки правилата лайнерът. И макар че разстоянието между доближаващите се параходи вече се скъсило до половин миля, пеленгът на зелената светлина на насрещния параход, както и преди, оставал непроменен. Третият щурман продължавал търпеливо да чака. Той даже не можел да си представи, че от непознатия кораб могат да не забележат 130-метровата грамада на лайнера с многото светлини на илюминаторите и с ярките сигнални огньовете.

„Нима този нахалник се надява, че ще изменим курса си и ще му сторим път?“ — си мислел Щорберг, припомняйки си наум формулировката от международните правила. Напрежението се увеличавало. Старшият помощник-капитан заповядал на единия от моряците да пусне бяла ракета. За учудване на немците непознатият продължавал предишния си курс. Били нужни железни нерви, за да се удържи лайнерът по курса. На мостика на „Елба“ вече започнали да пресмятат накъде да завият, за да пропуснат нахалния непознат.

В същото време откъм десния борт на „Елба“ изникнали няколко бели светлини на рибарски кораби и немците разбрали, че ако изменят курса надясно, значи най-малкото да лишат рибарите от техните мрежи. Насрещният параход трябвало да вземе само малко вдясно, че

да премине край кърмата на „Елба“. Но той не направил това даже тогава, когато лайнерът дал предупредителен сигнал... Непознатият се доближавал фатално до „Елба“ в тъмнината. Вече било ясно, че това е обикновен въглищар, около петстотин тона — не повече, с тесен дълъг комин, с две мачти, малка надстройка и два хамбара с опънат върху тях брезент.

Старшият щурман на „Елба“ грабнал от преградата рупора, изскочил на лявото крило на мостика и викнал: „Вие какво целите, вие там?!“

На горния открит команден мостик на непознатия параход от щурвала се отделила човешка фигура, загърната в кожух. Тя замахнала с ръце, навела се през перилата и започнала да вика към палубата нещо на английски. На палубата на въглищаря изскочил отнякъде още един човек, който започнал да вика (също на английски) „Дясно на борд“. Виждало се как кормчията с кожуха започнал трескаво да върти щурвала... Старшият щурман на „Елба“ се хвърлил към стойката на машинния телеграф, дръпнал ръчките му на „стоп“, а след това и на „пълен назад“.

Неизвестният кораб вече започнал да отбива вдясно, но имайки значителна скорост, ударил с вълнореза си левия борд на „Елба“ почти под прав ъгъл. Ударът попаднал малко зад машинното отделение. Отвесният вълнорез на въглищаря се забил на 3 метра в корпуса на „Елба“ и тъй като в момента на сблъскването лайнерът имал голяма скорост, носът на наранилия го параход бил отхвърлен от инерцията на лайнера рязко вляво. При това въглищарят, излизайки от пробойната, изкъртил няколко ребра и раздрал обшивката, след което ударил десния си борд в носещия се край него борд на „Елба“ и застанал неподвижно, поклащай от борд на борд от суровия норд-ост. „Елба“ изминал по инерция няколкостотин метра и също спрял. В борда му зеела пробойна с широчина 7 и височина 5 м, 2,5 м от които били под водолинията. Вълнорезът на въглищаря повредил напречната преграда между машинното отделение и кърмовия трюм. Водата започнала да запълва едновременно и двата отсека. Лайнерът бързо се накланял на левия си борд.

Капитанът на „Елба“ Курт Хосел бил събуден в каютата си от удара между сблъскалите се кораби, изскочил от каютата си почти без да се облича, изтичал на мостика и поел командването на лайнера в

свои ръце. Той заповядал на третия щурман да огледа получените повреди и да доложи обстановката. Старшият помощник получил заповед да разбуди пътниците, да даде визуален сигнал за бедствие и да подготви всички лодки за спускане на вода.

След като разбрал големината и характера на пробойната, капитан Хосел дал в машинното отделение команда „Среден напред“. При това той прехвърлил кормилото на лайнера към левия борд — с тази маневра се опитал да намали натиска на водата върху пробития борд и да ограничи нахлуването на водата във вътрешността на корпуса...

След това капитан Хосел дал последната команда в живота си: „Да се спуснат лодките на вода!“

Стюардите търчали по коридорите на лайнера, чукали по вратите 1 каютите, будели и изправяли на крака спящите пътници. Нямало време да се обяснява на всеки, че корабът потъва и че трябва колкото може по-бързо да се излезе на горната палуба. Сънени, пътниците : могли веднага да осъзнаят заплашващата ги опасност. Едни от тях започнали церемониално да се обличат, да опаковат куфарите , а други, изскочили на студа кой в каквото свари, отново тичали долу да се облекат.

Спускането на лодките на вода се оказало почти невъзможно — талите били замръзнали на студа и оставало само да ги секат с брадви. От наличните на „Елба“ десет лодки успели да спуснат на да само три. Първата лодка била разбита от силна вълна в борда кораба. Всичките пътници, намиращи се в нея, изпопадали в ледената вода и загинали. Втората лодка, едва докоснала водата, се преобърнала с кила си нагоре. Всичките пътници от нея също загинали.

През първите 15 минути след сблъскването на „Елба“ царял относителен ред. Но когато пътниците разбрали, че лодките не могат да се спуснат, настанала паника. Драмата продължила само 25 минути. Спуснатата на вода трета лодка едва успяла да измине на весла 100 м, когато „Елба“ се катурнал на левия си борд и отишъл на дъното с кърмата надолу. Спасилите се в тази лодка виждали ясно върху скриващия се под водата мостик фигурата на капитан Хосел с факла в ръката. Капитанът загинал заедно със своя кораб. Оловните вълни на Северно море скрили от погледите страшните сцени на отчаяние и ужас, разиграли се в утробата на парахода... В тъмната нощ леденият

норд—ост гонел към бреговете на Европа вкочанени човешки трупове, останки от корабокрушението и една лодка с хора. Няма да помогне на полуоблечените, замръзнали, заливани непрекъснато от водата хора. Параходът, погубил „Елба“ с почти всичките му пътници, изчезнал в нощта.

В тази лодка се намирили 19 души: Ана Бекер — пътничка от Бремен, която била извадена от водата, след като „Елба“ бил погълнат вече от вълните; трима пътници мъже; главният механик Нюсел; третият щурман Щолберг; лоцманът англичанин Гринхъм и дванадесет немски моряци. Всички те били на границата между живота и смъртта от студа и изтощението, когато в 11 ч преди обяд случайно ги забелязал Уилям Райт, капитан на английския рибарски кораб „Уайлдфлауър“. Спасените били докарани в пристанището Лоуъстъв на източното крайбрежие на Англия.

Необикновеният характер на сблъскването, потопяването на първокласния немски лайнер и гибелта на 335 души разтърсили цяла Северна Европа. Разказите на очевидците на катастрофата звучали като зловеща фантазия.

В Бремерхафен ведомството на търговския флот на Германия започнало разследване. Непосредствените очевидци на началото и на края на катастрофата — третият щурман на „Елба“, морякът Зибер, който носел вахта като наблюдател, английският лоцман Гринхъм и други членове от екипажа на загиналия лайнер — дали показания под клетва. Не се наложило дълго да се чака. Скоро се изяснило, че „Елба“ е бил таранен от английския товарен параход „Крати“ с водоизместване само 475 тона.

По искане на германските власти Британското адмиралтейство било също принудено да започне разследване на катастрофата. Не минало и седмица и се появили такива факти, че репутацията на моряците от английския търговски флот пострадала за дълго време.

Ето накратко показанията, взети под клетва от екипажа на „Крати“.

В 23 ч на 23 януари 1895 г. този параход под командването на капитан Гордън с екипаж от 12 души и с товар въглища излязъл от Ротердам за Абърдийн. Корабът се движел със скорост 9 възела, която била почти пределната за неговата парна машина с мощност 73 к.с. В 4 ч сутринта на вахта на „Крати“ застъпил щурманът Крег. След като

прекарал на мостика час и половина, той слязъл заедно с наблюдателя долу да си Сварят кафе. На мостика останал само кормчията. Той вдигнал поради студа яката на кожуха и управлявал по компаса, мечтаейки за чаша горещо кафе. От вцепенението си кормчията на „Крати“ бил изкаран от вика на старпома на „Елба“. Морякът откъснал очи от компаса и видял пред себе си дългия, осветен от множество илюминатори борд на лайнера с два комина и четири мачти. Това се оказало за него дотолкова неочаквано, че той зарязал щурвала и започнал да вика на помощ щурмана. Последният изскочил на палубата и също, без да разбира какво се е случило, дал заповед на кормчията: „Дясно на борд!“ . Едва „Крати“ се подчинил на кормилото и корабите се сблъскали.

Ударът бил толкова силен, че на мостика на възглицаря никой не можал да се задържи на краката си. Кормчията бил хвърлен с такава сила върху колелото на щурвала, че то се счупило, а самият той с ръчка в едната ръка се втурнал надолу по трапа към палубата... Един от моряците, който спял в каютата на бака, бил тежко ранен.

В резултат на удара носовата преграда на възглицаря започнала да пропуска вода. След огледа на повредите станало ясно, че пробойната в носа не била опасна.

Капитан Гордън заявил пред съда, че в този момент той бил убеден, че корабът, с който се сблъскал, е продължил благополучно рейса си. Той даже не се опитал да изясни дали е необходима неговата помощ и изменил курса към Мааслунс за вкарване на кораба в сух док.

Въпреки тези възмутителни факти, установени при разследването на катастрофата, Британското адмиралтейство се опитало да прехвърли част от вината върху „Елба“. Англичаните заявили, че вахтеният щурман бил виновен, че не предприел нищо, след като видял неизбежността от сблъскването на корабите.

Дълго продължавал спорът по изясняване частта от вината на загиналия лайнер. И до днес е неизвестно как е бил решен този въпрос. Ясен и неопровержим обаче си останал фактът — причина за сблъскването било безотговорното поведение на щурмана на „Крати“ Крег. Той и капитан Гордън били дадени под съд. Те били лишени от дипломите на корабоводители и получили съответните срокове затвор. Пренебрежението от страна на тези двама офицери към изпълнението на служебните задължения и към дълга да се оказва помощ на хората,

загиващи на море, дълго време увреждало репутацията на английските моряци.

Години наред след това моряците от северните пристанища на Европа си спомняли за чашата кафе, струваща 335 човешки живота и един прекрасен кораб.

КЪРВАВОТО КОРАБОКРУШЕНИЕ

Било още тъмно, когато Оскар Хендерсън — капитан на английския ветроходен кораб „Кромантишир“, се качил на палубата. Корабът приближавал остров Сейбъл. Над океана паднала мъгла, откъм североизток прииждали тежки вълни. Още вечерта Хендерсън заповядал на вахтения щурман да го събудят, ако се влоши видимостта. Така се и случило — „Кромантишир“ навлязъл в мъглата, която почти постоянно покривала коварния Сейбъл, този легендарен „Остров на призраците“. Капитанът се безпокоял не толкова от наличието близо до него на опасни пясъчни плитчини, колкото от вероятността от сблъскване с друг кораб в района.

Корабът се движел с десен галс, без горните ветрила и със зарифовани брамсели. Хвърленият зад кърмата лаг показвал скорост 5–6 възела. На всеки 2 минути от носовата част на кораба се разнасял проточеният, леко приглушен звук на свирката за мъгла. На вахта бил младият трети щурман Александър Стюарт. Той слушал разказа на капитана за трудностите при плаване в мъгла, за опасностите на „Гробището на Северния Атлантик“ и подробности около неотдавнашното сблъскване край Сейбъл на два немски пакетбота.

— Интересното, Стюарт, било това — говорел Хендерсън, — че и двата парахода принадлежали на една и съща компания. Единият От тях — „Гейзер“, имал вместимост около две хиляди тона, а вторият — „Трингвала“, бил с петстотин тона по-голям. Капитаните Молер и Ламб се познавали добре помежду си и казват, че даже били приятели. Единият забелязал другия през мъглата едва преди самото сблъскване. Те успели да дадат на машините „Стоп“, но инерцията била твърде голяма — пътували с пълен ход... Молер положил кормилото на десния борд, а Ломб — на левия, все едно че са се наговорили, дявол да го вземе! „Трингвала“ с носа си влязъл в десния борд на „Гейзер“ под прав ъгъл малко зад гротмачтата. Параходът се оказал разрязан почти по средата. Той се задържал на водата едва 7 минути... Успели да спуснат три лодки, една от тях, изглежда, се преобърнала. Заедно с „Гейзер“ на дъното отишли повече от сто души. Това било през вахтата

на старпома — Молер бил легнал да спи 2 часа преди сблъскването. И Ламб спял по това време, вахтата там също се карала от старпома. Да, ако тогава я е нямало здравата носова преграда на „Трингвала“, работата би станала още по-дебела! Та корабът на Ламб също започнал да потъва, а на борда му освен екипажа се намирали още почти петстотин души. На немците при това здравата им провървяло, същия ден „Трингвала“ срещнал в морето „Висланд“, който пътувал по южноамериканската линия. Ламб успял да прехвърли всичките си хора на него...

Хендерсън не успял да завърши разказа си. На палубата се появила жената на капитана. Тя се събудила от звука на свирката за мъгла.

— Оскар, имам някакво странно предчувствие, страхувам се. Виж каква мъгла! А ако се вреже някой в нас? — Какво да се прави, тук винаги има мъгла. Никой няма да се вреже в нас — ние сме в своето трасе. Тук всички кораби пътуват в една посока — отговорил Хендерсън.

Започнало да се съмва и мъглата малко се разредила. За да се стопли, жената започнала да се разхожда край десния борд от кърмата до бака и обратно. След известно време тя отново дошла до щурвала и казала на мъжа си:

— Стори ми се, че току-що чух сирена на параход, там някъде напред.

Капитанът и шурманът се послушали.

— Не, така ти се е сторило, няма никакъв сигнал — отговорил Хендерсън.

— Аз имам добър слух, Оскар, това бе параходна сирена — не се съгласила жената на капитана и слязла долу в каютата да нагледа двете си деца.

Току-що тя си отишла и Стюарт дочул отдалечения нисък бас на параходна сирена. Той се донасял от далечината, отпред откъм левия борд. След една минута той се чувал вече по-ясно, след още една — съвсем ясно. По мощния звук на сигнала можело да се предполага, че той бил подаван от голям параход. Изведнъж от бака на „Кромантишир“ се разнесъл истеричният вик на наблюдателя, моряка първи клас Хели: „Кораб отляво на носа!“

Капитан Хендерсън съзрял пред бушприта на своя барк изплувалия от мъглата дълъг черен корпус на кораб с четири мачти без ветрила. Той се движил бързо под остър ъгъл отляво надясно спрямо курса на „Кромантишир“. Капитанът изтичал до щурвала и започнал с всички сили бързо да го върти. В същото време откъм бака се донесъл звън на строшено стъкло, пращане на чупещо се дърво и свистенето на скъсаните стоманени щаги на кораба.

Наклоненият бомутлегар на „Кромантишир“, подаващ се пред вълнореза му на 15 м, пробил като копие на великан лодката, лежаща върху килблоковете пред командния мостик на неизвестния параход, разрушил мостика му и самият той се пречупил в смачканата средна надстройка. С останалата част от утлегара били направени на трески още две лодки, а когато се счупила и тя, стоманеният бушприт на ветрохода разпорил като таран горната част на борда на парахода на петдесетина метра.

Ударът при сблъскването бил плъзгащ се, под остър ъгъл, при което всеки от корабите в този момент се движел напред: „Кромантишир“ — с 6 възела, а параходът, както се изяснило по-късно — със 17 възела. Дясната 4-тонна котва на ветрохода била готова за спускане и висяла под клюза. По иронията на съдбата именно този „символ на надеждата“ погубил парахода, оказал се пред носа на „Кромантишир“. Сякаш плъзгайки се край десния борд на непознатия по посока на кърмата му, ветроходът забил с дясната си скула рога на своята котва в обшивката на парахода и я разпорил на няколко места край самата водолиния. При това котвата, след като изкъртила двайсетина илюминатора от долната палуба и направила голяма дупка и корпуса на парахода зад машинното му отделение, се закачила с рога си за едно от ребрата. Котвената верига се скъсала и котвата останала да стърчи в разкъсания борд под водолинията. Острият вълнорез на „Кромантишир“ пробил борда под водата и навлязъл в корпуса на 5 м зад втората гротмачта на парахода. Пробойната възлязла на няколко квадратни метра. Сблъскалите се със стържене кораби, след като се ударили взаимно още веднъж с бордовете си, поради голямата сила на инерцията на своите маси се откопчили един от друг и неизвестният четиримачтов параход без ветрила отминал по-нататък в мъглата.

Така започнала една от най-тежките в историята на търговското корабоплаване морски драми. Това се случило около 5 ч сутринта на 4

юли 1898 г. приблизително на 60 мили южно от остров Сейбъл.

Преди да обясним защо се сблъскали корабите, да кажем няколко думи за парахода, който така неочаквано изникнал пред вълнореза на „Кромантишир“. Това бил френският лайнер „Ла Бургон“ на фирмата „Компани женерал трансатлантик“, построен през 1885 г., с регистрова вместимост 7395 т, дължина 150 м, широчина 15,8 м и височина на борда 10,5 м. Корабът имал компаундна (с двукратно разширение) парна машина с 12 котли, която осигурявала мощност си 9800 к. с. Лайнерът можел да развива скорост до 18 възела. Пътническите помещения, разположени на 4 палуби, били предвидени за 1500 души. „Ла Бургон“ бил сериен пакетбот — заедно с „Ла Шампан“ и „Ла Гаскон“ той обслужвал северноатлантическата линия. Тези кораби имали добре обзаведени, с електрическо осветление каюти за пътниците от първа и втора класа, а също няколко отсека за превоз на емигранти.

Сутринта на 2 юли 1898 г. „Ла Бургон“ излязъл от Ню Йорк за Хавър. На борда му се намирали 191 пътници първа класа, 125 пътници втора класа, 281 — трета класа и 128 членове на екипажа — всичко 725 души. Сред пътниците бил известният руски борец Юсупов, който се връщал в Европа след гастроли в Америка. Вечерта на 3 юли близо до остров Сейбъл корабът попаднал в гъста мъгла. Цялата нощ на 4 юли лайнерът се движел в мъглата с пълен ход със запалени ходови светлини, подавайки непрекъснато сигнали за мъгла с парната свирка. Сега вече никой не може да обясни защо „Ла Бургон“ е пътувал през този толкова оживен район за корабоплаване с голяма скорост, защо той се е оказал 160 мили северно от трасето, препоръчано за корабите, пътуващи на изток. Фактически параходът се оказал в трасето, препоръчано за ветроходните кораби, които плавали от Европа за Америка. Параходът се командвал от опитния и доста уважаван във френския флот капитан Делонкъл. Той дошъл на служба в „Компани женерал трансатлантик“ през 1894 г. като лейтенант от военния флот, участвал в морските компании на Франция в качеството си на флагмански адютант на адмирал Барьер. На 44 години той се ползвал с отлична репутация, бил носител на ордена на Почетния легион, отличавал се с огромна енергия, самообладание, познаване на морското дело и висока култура. На „Ла Бургон“ Делонкъл извършвал своя втори рейс, а преди това командвал лайнерите „Ла Шампан“ и

„Нормандия“. Но трудно е да се отговори защо той е проявил толкова голяма непредпазливост при този рейс.

На разсъмване на 4 юли мъглата станала гъста като мляко и наблюдателите от бака и формарса вече не могли да различат нищо на повече от 30 м. Но „Ла Бургон“, обгърнат от мъглата като с погребален покров, се носел със 17 възела към своята гибел. Равномерно се разнасяло звънкото тракане на машината и на всеки 2 минути в мъглата се разнасяли проточените сигнали на парахода.

Около 5 ч сутринта наблюдателят от марса на „Ла Бургон“ дочул свирката за мъгла на ветроходен кораб. Морякът тутакси доложил за това на вахтения щурман на мостика. По-нататък събитията се развили толкова бързо, че щурманът Делинж не успял нищо да предприеме, за да се размине с кораба, сигналът на който бил доловен отблизо право по курса. След като видял изплавалите от мъглата ветрила, той прехвърлил кормилото ляво на борд и дал „внимание“ на машината. Но корабите се сблъскали, преди „Ла Бургон“ да успее да се отклони встрани и да спре машината си. Лайнерът само успял да даде сигнал със сирената.

По-късно командорът на фирмата „Компани женерал трансатлантик“ Аубиер в рапорта си до морския министър на Франция писал: „Вън от всякакво съмнение е, че баркът се появил из мъглата веднага след като на «Ла Бургон» са чули звука на неговата свирка за мъгла. Неочакваното му появяване е било и главната причина за сблъскването, макар че на лайнера веднага били взети мерки то да бъде избягнато — кормилото било дадено «ляво на борд» и в машинното отделение по телеграфа бил подаден сигналът «внимание». Но всичко по-нататък станало толкова бързо, че нямало никаква възможност да се предприеме каквато и да е маневра. Предпазните мерки, взети от вахтения щурман, свидетелстват ясно за наличието на необходимото внимание от негова страна, но за съжаление да се избегне сблъскването било невъзможно“.

От бушприта на „Кромантишир“ върху командния мостик на лайнера били убити щурманът Дюрон, наблюдателят на крилото на мостика и кормчията. Намирацията се на вахта Делинж успял да се добере през развалините на разрушения мостик до запазила се стойка на машинния телеграф и да премести ръчките му на „стоп“.

В пробойната на корпуса на „Ла Бургон“ нахлула вода. Тя се изливала като река в котелното отделение на парахода. Един от огнярите се втурнал нагоре да доложи за това на капитана, а когато се върнал, отделението било вече изцяло наводнено. Част от паропроводната система се оказала разкъсана и няколко огняри буквално се сварили от парата.

??
??????????????????

От удара при сблъскването върху палубата на „Кромантишир“ се сгромолясали форстенгата и грот-брамстенгата. При падането те повлекли и две от рейте и разкъсали част от такелажа. След като ни убил бомутлегара си, утлегара и бушприта с всичките ветрила на писа, баркът престанал да се подчинява на кормилото. Хората, които се намирили на борда на „Кромантишир“, не получили никакви ранявания, никой не бил даже одраскан и макар че в носовата част на кораба се появил теч, водата заляла само форпика. Благодарение на водонепроницаемостта на носовата преграда баркът се задържал на повърхността.

До „Кромантишир“ долитали отначало продължителни, а след това с прекъсвания (поради повредения паропровод) басови сигнали от парахода. След това се чули няколко изстрела от ракетници и през вече вдигащата се мъгла можело да се видят червените гроздове на ракетите. Капитанът на барка дал няколко сигнала със свирката за мъгла и изстрелял няколко сигнални ракети. Но разнеслите се в отговор сигнали от парахода вече едва се чували, те се измествали встрани. Параходът се отдалечавал...

Около три минути след удара на разрушения мостик на „Ла Бургон“ се появил капитан Делонкъл и цялата палубна команда от кубриците. Моряците получили заповед да изхвърлят водата с ръчните помпи. Но лайнерът вече имал крен към десния борд и като знаел характера на повредата, Делонкъл разбирал, че е невъзможно да се спаси корабът. Въпреки това той решил да опита да изхвърли кораба върху пясъчните плитчини на Сейбъл, до който имало около 60 мили. Капитанът преместил ръчките на машинния телеграф от положение „стоп“ на „пълен напред“ и заповядал да се държи по компаса курс „норд 10 градуса към ост“. Въпреки големите разрушения в корпуса, въпреки разкъсаните паропроводи и паниката в котелното отделение

машината на лайнера заработила и „Ла Бургон“ се втурнал напред. Механиците доложили на мостика, че пещите на второто котелно отделение ще бъдат залени от водата след 10 минути. В действителност това станало след 5 минути. Корабът продължавал пътя си, но всяка измината минута десният му борд потъвал все повече и повече във водата. Водата започнала да нахлува в парахода през пробойните, които само преди малко се намирили над водолинията. Когато тя тляла пещите, котелното отделение се напълнило с разяждащия дим. Машината на „Ла Бургон“ спряла, винтът на парахода престанал да се върти.

В настъпилата тишина, нарушавана сега само от съскането на пирата, изпускана от машината, на палубата на „Ла Бургон“ се разнесли виковете...

По време на сблъскването с „Ла Бургон“ станал почти невероятен случай с огняря Жозеф Одран. Огнярят трябвало да застъпи на вахта в 6 ч сутринта. Един час преди това, в момента на сблъскването, той бил изхвърлен от леглото си върху палубата на каютата. Без да знае какво се е случило, огнярът се хвърлил към машинното отделение. От пробойните плискала вода, звънко дрънчал машинният телеграф, към който никой не се приближавал. Одран бързо се ориентирал: ако не се задраят вратите на водонепроницаемите отсеци, корабът ще загине. Когато Жозеф Одран затворил вратите на отсеците, видял, че всички бягат от машинното отделение нагоре по траповете. Главният механик му викнал: „Бягай на палубата! Спасявай се, ако можеш! Корабът ще отиде на дъното след десет минути!“ — и заедно с втория механик побягнал по решетъчните трапове нагоре. Одран — подире им.

В същото време в машинното отделение през големия светлинен люк рухнал коминът. Той разрушил част от машината и изкъртил всички трапове, като буквално смачкал главния и втория механик. На Одран му станало страшно — пътят нагоре бил отрязан, отдолу се приближавала водата. Кренът на парахода непрекъснато се увеличавал. „Как да се измъкна оттук? — си мислел нещастният огняр. — Та след две минути тази адска клетка ще стане мой ковчег“.

В машината било страшно шумно. Смесеният с парата горещ въздух изгарял дробовете. Водопади от вода се изливали между счупените механизми. Нагоре пътят бил отрязан. Да се измъкне през

пробойната и да изплува край борда? Това отпадало — твърде голям бил напорът на водата... В последната минута загубилият вече почти всякаква надежда огняр бил осенен от щастливата мисъл — вентилаторът! Та нали вътре в него има железни скоби, по които може да се измъкне на палубата! Напрягайки всичките си сили, до кръста в мазната вода, Одран се добрал до тръбата на вентилатора и след две минути бил вече на палубата.

Ако на Жозеф Одран му било страшно в машинното, видяното на палубата го ужасило още повече... Цялата палуба на „Ла Бургон“ била претъпкана с хора. Долу по всички коридори се трупали изплашени пътници, които се опитвали да излязат от заливаните помещения. Над целия този хаос се разнасял проточеният вой на сирената на „Ла Бургон“... Единствената оцеляла лодка от десния борд била препълнена. Петте лодки от другия борд поради крена се струполили върху палубата.

Одран скочил зад борда и доплувал до лодката. В нея се намирали вече повече от петдесет души. Огнярът успял да се качи в нея. След това в тази лодка започнали да се качват и други плувци, те били много... Лодката се преобърнала. Одран се оказал отново във водата. След час той бил прибран от лодката на „Кромантишир“.

Когато машината на „Ла Бургон“ спряла, капитан Делонкъл заповядал на всички офицери да се явят на мостика. След като заповядал на екипажа в лодките да се спасяват най-напред жените и децата, Делонкъл се сбогувал с всеки офицер поотделно и останал на мостика сам сред развалините.

Моряците започнали да свалят брезентите от спасителните лодки и пътниците се втурнали да заемат местата в тях. На лайнера имало само 10 гребни лодки, от които № 1, 3 и 5 били разрушени от удара при сблъскването. Седемте останали лодки не могли, разбира се, да поемат всичките пътници и екипажа на лайнера.

От момента на сблъскването били изминали само 5 — 7 минути, а върху палубата на парахода ставало вече нещо невъобразимо. И не случайно това корабокрушение влязло в летописа на морските катастрофи като „кървавото корабокрушение“ и „Вартоломеевото утро“.

Хрониките свидетелстват, че сред пътниците на борда на „Ла Бургон“ се намирала част от екипажа на един австрийски параход,

който претърпял крушение край бреговете на Америка. След като преживели едно корабокрушение и се спасили просто по чудо, тези хора, вкусили отново цялата прелест на живота, пак се оказали пред неминуемата гибел. Животинският инстинкт, събудил се в тях, ги лишил от човешки облик. В същия момент, когато на палубата едни помагали на жените да се качат в лодките, подкрепяли старците и предавали над главите на хората бебетата, австрийските моряци си пробивали път към лодките с револвери и ножове. Техният пример бил последван от италианските емигранти, които представлявали по-голямата част от обитателите на трета класа. На палубата лъснали ножове...

Вторият щурман ръководел спускането на една от лодките на левия борд. Той успял да качи в нея жени и деца. Лодката била още край борда и глагол-гаковете на нейните тали още не били разединени, когато в нея от палубата по въжетата започнали да се спускат италианците. Въпреки молбите и виковете на майките и плача на децата мъжете-емигранти, силейки се да спасят живота си, потопили лодката — малкият плавателен съд не издържал теглото на хората и се напълнил с вода, майките и децата се оказали сред вълните. Същото се случило и с втората лодка, която била спусната вече на йода.

Австрийците си пробивали път през обезумялата тълпа към големия катер, който стоял върху килблоковете от левия борд на носовата палуба. Не знаейки как да го спуснат, те направо го бутнали във водата и започнали да скачат зад борда.

Един от офицерите на „Ла Бургон“ успял с много труд да намести н една от лодките на левия борд група жени и деца. Той се надявал, че моряците ще се погрижат да спуснат тази лодка на вода и се заел с качването на жените в друга лодка. Но в лодката, където вече седели жените, заял блокът на кърмовите тали и тя със силен наклон към носа останала да виси, поклащайки се на талите.

Лайнерът продължавал да ляга на десния си борд, водата се приближавала вече към главната палуба. От помещенията на трета класа към лодъчната палуба се стичала тълпа от обхванати от ужас полуоблечени емигранти. Опитите на офицерите от лайнера да задържат техния натиск нямали успех. Никой не признавал вече офицерите, навсякъде царяла анархия и безпорядък. В носовата част на парахода, където от един голям сандък моряците раздавали

спасителни нагръдници, непрекъснато ставали побоища, хората грабели един от друг тези предмети, станали по-скъпи от злато, изтичвали настрани и с трескава бързина ги надявали. Моряците на „Ла Бургон“ нямали време за обяснения как следва правилно да се надяват и завързват нагръдниците. По-късно се изяснило, че именно това обстоятелство струвало живота на много пътници. Те завързали нагръдниците твърде ниско — на кръста, вместо да ги закрепят с ремъците на равнището на гърдите. По-късно в района, където потънал „Ла Бургон“, намерили десетки трупове, които плавали нагоре с краката...

В една от лодките, която висяла на талите край борда, стоял някакъв човек с обезумял поглед. Когато някой от пътниците се доближавал до лодката, той го заплашвал с дълъг кухненски нож. Този човек бил полудял. Кормчията Девал успял да го издебне отзад и да го зашемети с удар на нагела по главата. Едва след това лейтенант Пишан започнал да спуска тази лодка на вода. В нея вече имало пътници и тя започнала да се отдалечава от борда на потъващия лайнер. Но в тази минута параходът се наклонил рязко на десния борд и рухнал кърмовият комин. Отначало той паднал върху една от още неспуснатите лодки, а след това пропаднал през светлинния люк в машинното отделение. Една от верижните обтяжки на комина разрязала наполовина съпругата на един пътник с фамилия Арчард. Той самият с двете си деца наблюдавал ужасната картина от лодката, върху която паднал коминът. Арчард бил изхвърлен във водата, а децата му се удавили. Той се добрал до един спасителен сал и се опитал да се покатери отгоре му. Върху му се изсипали проклятията на моряците от „Ла Бургон“ и той чул как един от офицерите (той се оказал четвъртият механик на парахода) извикал: „По дяволите пътниците! Нека се спасяват сами! Да имах пистолет, щях всичките да ги застрелям!“

По-късно, по време на съдебния процес след катастрофата, светът узнал смразяващи подробности за тази трагедия. Австрийците и италианците изблъскали жените и децата от лодките, които се намирили още на борда на парахода. Тези лодки били последният шанс за спасение. Моряците от екипажа на „Ла Бургон“ не „отстъпвали“ на австрийските си колеги — те измъквали със сила пътниците от лодките, избутвали ги обратно на палубата или направо зад борда. По-

късно пътникът на име Маккеоун съобщил пред съда, че пред очите му италианците заклали три или четири от жените, които се опитали да се качат в лодките, а телата им изритали зад борда. Пътникът Карл Дутвайлер, пекар от Германия, показал пред съда раните си от нож — над лявото ухо и по челото, нанесени му от някой от екипажа на „Ла Бургон“.

Финалът на драмата приближавал — всяка минута „Ла Бургон“ можел да се преобърне на десния си борд. Нито водонепроницаемите отсеци на лайнера, вратите на по-голямата част от които били затворени, нито надлъжните прегради на котелните отделения, разделящи ги на две части, не спасили лайнера от гибел. Запасът му от плавателност и устойчивост бил на привършване...

До последната минута на лайнера се водела отчаяна борба на живот и смърт... Отчаяните да намерят място в лодките се струпали на палубата под мостика около капитана на парахода. Делонкъл ободрявал нещастниците със съвети как да скачат зад борда, ако корабът започне да се преобръща. Сред този безпорядък и ужас той бил безсилен да направи нещо друго. Този човек, когото на брега чакали жена и пет деца и който не се заблуждавал с надежда за спасение, запазил самообладание до самия край. До капитана стоял пътник, чиято жена била стъпкана пои блъсканицата около лодката, с две голи ревящи бебета в ръцете си. Някой покрил треперещите от студ дечица с шал, свален от собствените рамене.

В същото време близо до мостика моряците правели последни опити да ремонтират счупеното устройство на лодъчните тали и да спуснат на вода последната лодка. За да се отстрани повредата, всички трябвало да излязат от лодката на палубата. Но въпреки обясненията и увещанията на капитана и офицерите нито един човек от тази лодка не мръднал от мястото си — наоколо вилнеела тълпата, и нова всяка секунда да се хвърли към опразнената лодка. Но никой не излязъл от нея на палубата, нито пожелал да освободи за някой друг мястото, завоювано с такъв труд. Лодката потънала заедно с парахода...

Дълги месеци и даже години за драмата край остров Сейбъл писала почти цялата световна преса. Това събитие засенчило в печата събитията от испанско-американската война — даже такива като и взривяването на броненосца „Мейн“, падането на Сантяго и разгрома на ескадрата на адмирал Сервера. Американският вестник „Ню Йорк

мейл енд експрес“ два дена след гибелта на „Ла Бургон“ контраадмирал: „Каквато и да бъде присъдата по отношение управлението ни лайнера както преди, така и след сблъскването, фактът си остава факт в историята на морските трагедии, запазени в паметта на човечеството, не е имало още нищо подобно“. А нюйоркският „Таймс“ излязъл със заглавие: „Това беше френски кораб и от него се спасила само една жена“. За голям позор на фирмата „Компани женерал трансатлантик“ това било факт. От двеста жени, петдесет бебета и тридесет по-големи деца се спасила само една жена. Тя се казвала Виктория Лакасе и пътувала на „Ла Бургон“ с мъжа си в една от пикните на втора класа. През онази нощ Виктория Лакасе се събудила от сигналите за мъгла. Тя се облякла и седнала в креслото, а след това отново легнала на леглото. Ударът при сблъскването я изхвърчи и върху килима в каютата. Като изтичала с мъжа си от каютата на палубата, тя видяла тълпа пътници с изкривени от страх лица. В мъглата полуголите хора приличали на привидения. Съпрузите Лакасе, за да не бъдат стъпкани от тълпата, се скрили под трапа на командния мостик.

Десет минути след удара кренът на „Ла Бургон“ достигнал критичната точка. Било невъзможно да се стои на палубата. Няколко души префучали от левия борд към десния през целия спардек между мостика и помещенията на първа класа и паднали във водата...

Ето какво разказала Виктория Лакасе:

Ние решихме да пребягаме от стълбата към другия, по-високия борд. Корабът изведнъж започна силно да се наклонява. Отначало се качихме в една от лодките, в която имаше вече много хора. Те не можеха да се оправят с талите и ние отново излязохме на палубата и побягнахме към кърмата, където се намираха дървените спасителни салове. Едва успяхме да се доберем дотам и параходът започна рязко да ляга на борда си. Ние бяхме изхвърлени във водата недалеч от сала. Заедно започнахме да плуваме към него. Бях почти без съзнание, когато ме качиха на него. От всички страни салът беше заобиколен от мятаци се във водата хора. Да се качат на сала успяха само двадесетина

от тях. Параходът потъваше с кърмата надолу. Носът му стърчеше над водата. Корпусът на кораба потъваше със страшно бучене. Когато водата го погълна, яростният водовъртеж подхвана стотици хора — живи и мъртви, увеличайки телата им надолу. Силата на водовъртежа нарастваше. Той започна да увеличи и нашия сал. В последната минута салът се блъсна в някакво голямо плаващо парче и измени посоката си, скоро ние бяхме встрани от опасността. Въздухът около нас беше изпълнен с викове за помощ... Мнозина започнаха да плуват към сала, но след като виждаха, че на него няма място, се отказваха и изчезваха във вълните. След това мъглата се разнесе и слънцето огря мястото на драмата. Сега редом с нас плаваха само отломки от кораба, три сала и една лодка, преобърната с кила нагоре. За нея се държаха около тридесет души. Далече на хоризонта се виждаха две други лодки. Върху лодката, пълна с жени, се сгромоляса параходният комин. Всички загинаха. Другата от лодките беше дотолкова претоварена, че падна от талите във водата ... След 2 часа забелязахме ветрило на хоризонта. Това беше същият кораб, който ни потопи. От ветрохода спасяваха оцелелите. На нашия сал хвърлиха въже, което ние закрепихме. Но от вълнението то се скъса също както второто и третото, които ни хвърлиха. След това ни подадоха здраво дебело въже. Изтощени и полуживи, мокри до кости, ние бяхме качени на борда на кораба „Кромантишир“. Неговият нос беше повреден. След четири часа лайнерът „Грешан“ на фирмата „Елън Лайн“ свали от кораба всички спасени и го взе на буксир. На 6 юли пристигнахме в Халифакс. По-късно разбрах, че съм единствената жена сред спасените от „Ла Бургон“...

Преди да се преобърне лайнерът, капитан Делонкъл, вторият щурман Дюпон и кормчията Девал се качили на разрушения мостик. Водата стигнала краката им. Животът на парахода се изчислявал със секунди.

Делонкъл хванал лина на малката аварийна свирка и го дръпнал: над парахода се разнесъл пронизителният сигнал, който прозвучал над покрития с мъгла океан като последен вик. След това командният мостик на лайнера се скрил под вълните.

Ето как описвал последните минути на „Ла Бургон“ един от спасените пътници — швейцарецът Найфелер:

„Разнесе се някакъв силен трясък и корабът, лягайки на десния си борд, започна бързо да се скрива с кърмата си във водата. Десетки хора, останали на палубите, започнаха да скачат зад борда, докато корабът потъваше с бучене в облак от пара. Оказали се във водата, хората плуваха към лодките и като се качваха в тях, ги потопяваха“...

Хората се борели за живота си сред плаващите отломки. В тези двубои по-често побеждавала смъртта — над морето, покрито с мъгла, се разнасял последен вик и човекът изчезвал във вълните. Така загинал руският борец Юсупов той не умее да плува. А ако човек успявал да се хване за спасителен пояс, дъска или плаващо парче, това било мъчителна и упорита борба. Кормчията Девал попаднал при потъването на кораба във водовъртежа и бил увлечен от водата на дълбочина, както той твърдял, около 20 м. Той се смятал вече за загубен, но по някакво чудо успял да изплува на повърхността и да се покатери върху дъното на една преобърната лодка.

Борбата за място в лодките или на саловете продължавала още няколко часа след потъването на „Ла Бургон“. Хората, след като се оказвали във водата, плували към лодките и се опитвали да намерят спасение в тях. Но те били безжалостно удряни по главите с гребла и канджи — удряли ги и по пръстите, вкопчили се в планцера на лодката. Един пътник, италианец на име Мехелини Секойдо, въпреки всичко успял да се качи в препълнената лодка. Но онези, които вече се намирали в нея, се нахвърлили яростно върху него с канджите. Секондо след няколко удара бил залян в кръв от главата до кръста. Но той притежавал необикновена сила, макар че бил нисък на ръст. Вдигнал от водата парче от весло и започнал да се отбранява от своите врагове. Работата свършила с това, че с веслото той убил петима души...

Първите две лодки на „Ла Бургон“, командвани от моряците Жандро и Ле Кор, били спасени от „Кромантишир“ около 6 ч сутринта, когато мъглата почти се разнесла. Капитанът на английския кораб

записал в своя отчет: „Видяхме две лодки под френски флаг, които гребяха към нас. Ние им сигнализирахме да се приближат към десния борд и от тях разбрахме, че загиналият параход е «Ла Бургон», който пътувал от Ню Йорк за Хавър. Когато се приближихме по-близо, навсякъде във водата се виждаха хора, вкопчили се в плаващи останки“.

С качването на палубата на ветрохода на ранените и осакатените спасени корабокрушенци започнала да се очертава страшната картина на гибелта на парахода. За да приеме на борда всички спасени, Хендерсън изхвърлил във водата около 30 т от товара. В 1 ч по обяд до борда на „Кромантишир“ се приближил параходът „Грешиан“, който пътувал от Глазгоу за Ню Йорк. Наложило се „Кромантишир“ да бъде влачен — без носовите ветрила той бил неуправляем, а в първия трюм равнището на водата достигнало 2,5 м.

След като капитан Хендерсън преброил спасените от „Ла Бургон“, получил следните цифри: 59 пътници (включително единствената жена между тях) и 105 членове на екипажа. Или общо 164 души. Ще припомним, че при излизането от Ню Йорк на лайнера имало 725 души — 597 пътници и 128 членове на екипажа. Така броят на жертвите от тази катастрофа възлизал на 561 души — 538 пътници и 23 членове на екипажа (различните историци посочват броя на загиналите различно — 597, 565 и 546).

Веднага след като „Грешиан“ пристигнал в Халифакс, било назначено следствие за разследване на катастрофата. Показанията на очевидците позволили да бъдат установени фактите за многото убийства на борда на лайнера преди потъването му и след това — върху саловете и в лодките. Обвинените в убийство австрийски моряци и италиански емигранти били изпратени под стража във Франция. В не по-добра светлина се представили и спасените членове от екипажа на „Ла Бургон“. Съпоставянето на броя на загиналите пътници и моряци от лайнера — 538 и 23, не било в полза на последните. Разпитът на свидетелите позволил да се установи самоличността и на онези членове от екипажа на „Ла Бургон“, които също били извършили зверски убийства на борда. Така например съдът обвинил трима моряци от палубната команда в това, че ударили с нагел по главата огняра Ле Жулиен и го хвърлили във водата, когато той се опитвал да се качи в лодката преди тях. Спасените пътници от

лайнера — американският свещеник Аугуст Пурги, французинът Шарл Лиебра и американецът Кристофър Брунер, заявили пред съда: „Френските моряци, спасявайки кожата си, се нахвърляха като зверове върху беззащитните жени и ги прогонваха от лодките“. В отговор на това представителят на фирмата „Компани женерал трансатлантик“ в Ню Йорк — Пол Фагуът, заявил: „Не вярваме това обвинение да е справедливо“. Но той трябвало да замълчи, когато съдиите го помолили да обясни къде са двестата жени, петдесетте бебета и тридесетте деца.

Единственото, което в известна степен реабилитирало френските корабособственици в очите на световната общественост, била гибелта на всички (освен един) офицери от лайнера при изпълнение на служебните задължения. Този един бил щурманът Делинж. По негов адрес не последвал нито един упрек от страна на очевидците на катастрофата. Делинж признал, че „Ла Бургон“ пътувал цялата нощ в мъгла с пълен ход, с включени ходови светлини, като давал през всичкото време звукови сигнали. Но отговорността за това паднала изцяло върху капитан Делонкъл, който загинал с кораба си.

На 25 септември 1898 г. в Халифакс били напълно снети всички обвинения срещу капитана на „Кромантишир“.

ЧЕРНИЯТ ПЕТЪК НА КАНАДА

Часовникът показвал 1 ч и 15 мин през нощта, когато капитан Кеңдал се качил на мостика. Било неделя, 29 май 1914 г. Вляво пред лайнера се простирала неподвижната шир на залива Свети Лаврентий, осветена от ярката луна. Нощта била тиха и мразовита. По десния бряг светвали и отново угасвали светлините на крайморските селища и селца на провинция Квебек.

— Наближаваме нос Фатер — замислено произнесъл Кеңдал, когато забелязал напред по курса светлините на пилотската лодка. В неговия живот с това име било свързано едно произшествие, за което той си спомнял с чувство на гордост и в същото време — с някакво непонятно за самия него безпокойство.

През 1910 г., когато той командвал канадския пътнически лайнер „Монроз“, в Лондон било разкрито едно криминално престъпление, привлякло вниманието на цяла Англия. Работата била следната...

Някой си Хоули Харвей Крипиен, зъболекар, убил жена си, насякъл с брадва тялото ѝ на парчета, които заровил в мазето на къщата си близо да гробищата в Хайгейт. Убиецът решил да избяга със своята слугиня-любовница Етел Ле Ниве в Канада. След четири дни те се качили в Ливърпул на борда на лайнера „Монроз“, като Предявили на полицията паспорти на името на господин Робинсън И неговия син. Етел Ле Ниве била преоблечена и гримирана като Юноша. На капитана двойката се сторила доста подозрителна, особено юношата с женска фигура.

Кеңдал разбрал, че под името на господин Робинсън се крие убиец — той го познал по фотографиите, разлепени из всички градове на Англия. Лайнерът имал радиостанция и капитанът известил Скотланд Ярд.

По-нататъшният ход на събитията в това произшествие напомнял Класически криминален роман. Лондонският детектив Уолтър Дю се качил на нощния експрес, на другата сутрин бил вече на борда на бързоходен лайнер, който изпреварил в Атлантика „Монроз“ и хвърлил котва край нос Фатер. След няколко часа пристигнал и „Монроз“, За да

вземе пилот. На борда му се качил Уолтър Дю, самоличността на „господин Робинсън“ била установена и убиецът — арестуван. Окованият в белезници Крипиен бил изпратен с рейсов параход за Англия, където бил съден според законите на страната и осъден на смърт чрез обесване. Преди да слезе по трапа на „Монроз“, убиецът хвърлил-на Кеңдал пълен с омраза поглед и изрекъл: „Ти ме издаде, капитане, и тежко ще пострадаш за това тук, на същото място. Бъди проклет!“

Тогава историята с Крипиен станала истинската сензация на 1910 г. както за Англия, така и за Канада. И имало защо — нищо неподозиращият престъпник, намирайки се през девет земи от Лондон, смятал, че се намира в пълна безопасност, когато изведнъж на Свети Лаврентий видял пред себе си дулото на револвера в ръката на детектива от Скотланд Ярд. Пресата се задавяла от възторг: „Вездесъщият Скотланд Ярд очаква убиеца от другата страна на океана“, и „Безжичният телеграф натиква Крипиен в капана, поставен през 3000 мили“, „Капитан Кеңдал извиква агентите на Скотланд Ярд от Лондон направо от своята каюта в другия край на Атлантика“. Та нали тогава радиото се смятало за нещо твърде сложно и почти безнадеждно за разбиране, а сега изведнъж с негова помощ бил заловен убиецът.

Да, това било сензация, която направила добра реклама на капитан Кеңдал, чиято служебна кариера, между другото, не се нуждаела от това. Роден в едно от предградията на Ливърпул, потомствен моряк с диплома от морски колеж, Кеңдал доста бързо поел командването на голям тримачтов барк, след това на втори, трети и най-сетне — на товарния параход „Ратения“. След това бил „Монроз“. И твърде е възможно това произшествие с арестуването на зъболекаря-убиец, направило Кеңдал едва ли не национален герой, многобройните му снимки във вестниците и статиите за безупречната му служба да са спомогнали за неговото по-нататъшно издигане в службата. На 41 години той става капитан на „Емпрес ъф Айрленд“ — най-големия и хубав лайнер на фирмата „Канедиън Пасифик стимшип къмпани“. Сега, когато приближавал нос Фатер, той стоял на мостика на огромния параход с два комина и с водоизместване 20 000 т, дължина 167 и ширина 20 м. Този гигант имал пет палуби, върху които можели да се разположат комфортно почти две хиляди души, парна машина с

мощност 18 500 к. с, осигуряваща скорост от 20 възела. Лайнерът извършвал редовни рейсове през Атлантика и се ползвал с отлична репутация сред постоянните клиенти. На комфортния лайнер освен разкошните каюти и просторните салони имало даже игрище за крикет и пясък за децата.

Кендал бил доволен от съдбата си и се гордеел много с новото си назначение, но всеки път, когато капитанът приближавал рейда на нос Фатер, в душата му се промъквало някакво странно чувство на безпокойство. В такива минути в ушите му звучали думите на Крипиен, произнесени тогава до трапа: „Ти тежко ще пострадаш точно на това място“.

Отпред, малко вдясно, вече ясно се виждали светлините на два малки парахода. Кендал знаел, че единият от тях е „Леди Евелин“ — правителствен пощенски пакетбот, който трябвало да приеме от лайнера пощата от Монреал и Квебек и да остави на кораба последната партида правителствени телеграми за Англия. Вторият кораб бил „Юрека“ — той трябвало да вземе на борда си Камил Берние, пилота, който в момента стоял до Кендал на мостика.

В 1 ч и 30 мин Кендал предал на механиците по машинния телеграф „стоп“. „Леди Евелин“ се приближил до борда на „Емпрес ъф Айрленд“. Пилотът стиснал ръката на капитана и като му пожелал благополучно плаване през океана, слязъл по трапа, за да се добере с пакетбота до „Юрека“. Прехвърлянето на пощата било завършено и моряците хвърлили вързалата върху палубата на „Леди Евелин“.

За капитан Кендал този рейс не бил съвсем обикновен. Първо, освен важните правителствени пакети преди два дни в Монреал на борда на „Емпрес ъф Айрленд“ били натоварени няколко тона сребро на кюлчета за един милион канадски долара. Второто, което потискало Кендал, било, че в първа и втора класа пътували твърде много „тузове“ — представители на висшата аристокрация. Кендал знаел, че тази капризна публика е винаги с куп претенции към екипажа на кораба и настоява капитанът да присъства на масата при хранене, да оказва внимание и грижи, да се явява в салона с пълна парадна униформа и да убива вечерите с коктейли и беседи на модни теми, а това не било никак по вкуса му.

Под мостика, върху петте палуби на лайнера, живеел своя живот своеобразен плаващ град с население от почти хиляда и петстотин

души: 420 членове на екипажа и 1057 пътници, от които 87 — в първа, 253 — във втора и 717 — в трета класа. Сред тях имало 310 жени и 41 деца.

В една от каютите на първа класа си почивал в креслото сър Хенри Сетън-Кар — член на Камарата на лордовете на Британския парламент, по онова време известен пътешественик, ловец и писател. Той прекарал четиридесет и пет от своите 62 години в пътешествия и скитане из дебрите на Южна Америка и Централна Африка, за което и бил удостоен през 1902 г. с рицарско звание. До него, също в първокласна каюта, пътувало семейство Ирвинг. Лоурънс Ирвинг, син на изтъкнатия английски актьор Хенри Ирвинг, бил не по-малко талантлив артист от баща си. Мелодрамата „Тайфун“, поставена от него в Канада, имала грандиозен успех. Артистът трябвало да се завърне с лайнера „Теутоник“, но предпочел по-комфортен кораб и сменил билетите. Последвала го цялата му трупа.

На борда на лайнера се намирала и Етел Патън — „кралицата“ на аристократите от канадския град Шербрук, красавица и жена на един от най-богатите манифактурни крале на Канада.

Сред другите знаменитости били: известният английски журналист Леонард Палмър — редактор на списание „Лондон файненшънъл Нюз“, професор Канинхъм — директор на селскостопанския колеж в Манитоб, адвокатът Хоселин от Монреал и Дейвид Рис — предводител на канадската Армия на спасението. Той оглавявал делегация от 176 представители на тази организация от град Торонто за международната конференция на членовете на Армията на спасението в Лондон.

По-малко известната и по-скромната публика пътувала в трета класа на най-долните палуби. Под тях, в котелното отделение на Парахода, се трудел с лопатата гол до кръста Тед Фитчет — известен английски боксьор. Обливайки се с пот, той хвърлял в ненаситната Паст на пещите въглищата и проклинал съдбата си. Неговата звезда залязла, когато „Черният Алън“ изкарал с него наравно в Монреал. След това започнали първите поражения, нокаутите... Професионалният боксьор се опитал да стане треньор, но в Канада не бил популярен. За да се добере до родния си Бредфорд в Англия, се наложило да се наеме като огняр на кораба. Прехвърляйки въглищата, Тед Фитчет си мислел за победите по ринговете на Англия на своя по-

голям брат Уилям Фитчет — шампион на страната, който уверено крачел към спортната си слава. Тед си дал дума наесен да се върне в Монреал и да докаже на канадците, че той също е достоен за шампионска титла.

Зад преградата на котелното отделение на парахода се суетял край парните машини с масльонка в ръка Френк Тауър — втората знаменитост на параходната „утроба“, човекът, който по някакво чудо преди две години се спасил от гибел на „Титаник“. Той работел там като машинист. Водата започнала да нахлува в машинното отделение като огромен водопад, повалила го на пода, завъртяла го в потока си и го притиснала към перилата на трапа, но той събрал последни сили и се отскубнал от този ад на палубата, а когато „Титаник“ започнал да потъва, скочил от палубата в ледената вода и с плуване се добрал до една от лодките. Сега той работел на „Емпрес ъф Айрленд“ и го наричали не другояче, а „щастливия Тауър“.

Корабът продължавал да плава из залива Свети Лаврентий със скорост 18 възела. По палубите се разнасяло равномерното тракане на парните машини, ромонът на водата пред острия вълнорез и бученето на огромните комини.

Около 2 ч през нощта внезапно откъм крайбрежието на Квебек над залива се спуснала рядка млечнобяла мъгла. Видимостта се влошила. Кендал, като заповядал на старшия щурман Едуард Джонс да намали хода до 15 възела и внимателно да следи хоризонта, слязъл в каютата си.

Параходът приближавал нос Нок Пойнт, на седем мили към океана от нос Фатер. Буйт с газов фенер, ограждащ плитчината на този нос, ту изчезвал, ту отново се появявал в мъглата. Чувствайки, че видимостта рязко се влошава, Джонс изпратил един от моряците да извика капитана.

Кендал току-що се бил качил на мостика, когато от фокмачтата се чула камбаната и от „бъчвата“ долетял викът на наблюдателя, моряка първи клас Джон Керол: „Румб и половина вдясно по носа виждам топовите светлини на параход“. Капитанът взел нощния бинокъл — разстоянието между корабите било около 6 мили. Той заповядал да се измени курсът на кораба с 26° вдясно, като смятал насрещният кораб да остане на 3–4 румба вляво от носа му.

Когато разстоянието между двата кораба се скъсило с около 2 мили, откъм десния бряг на залива започнала да пълзи още по-гъста мъгла. Виждало се, че тя ще легне над водата точно между двата кораба, пътуващи един срещу друг.

Кендал предал в машината „пълен назад“ и дал три къси сигнала. В отговор от мъглата долетял един дълъг сигнал (по-късно пред съда Кендал заявил, че е имало два сигнала). Той бил подаден от норвежкия параход „Сторстад“, който пътувал насреща им за Монреал. Този товарен кораб с обща вместимост 6028 регистър-тона бил фрахтован от канадската фирма „Доминион коъл къмпани“ и с товар от 11 000 т въглища сега приближавал нос Фатер, за да вземе пилот за пътя нагоре по реката. На вахта бил старшият помощник-капитан Алфред Тофтенес. Капитан Томас Андерсън се намирал в тази минута в каютата си заедно с жена си. Старпомът имал указание да извика веднага капитани на мостика при влошаване на видимостта. Но Тофтенес изпълнил това указание твърде късно. Като се навел над разговорната тръба, той извикал в капитанската каюта: „Господин капитан! Видимостта рязко пада. Светлините на нос Фатер изчезнаха в мъглата.“ Той даже не съобщил на капитана, че през мъглата насреща им идва кораб, с който трябва да се разминат!

Капитан Андерсън изтичал на мостика. В мъглата вече съвсем близо той видял не само топовите светлини, но и зеления отличителен огън на десния бордна голям лайнер.

В същото време на борда на „Емпрес ъф Айрленд“ капитан Кендал заповядал да се спрат работещите на заден ход машини и дал един дълъг сигнал, показвайки с това, че кормилото на неговия кораб е прехвърлено на десния борд. Изминали само 2 минути и Кендал бил обхванат от ужас — пред очите му откъм десния борд из мъглата се появила червената и зелената светлина на параход. Разстоянието между корабите не надвишавало сто метра. Капитан Кендал прехвърлил кормилото към левия борд и дал „пълен напред“. Но Кендал не успял да освободи пътя на неизвестния параход...

Отвесният вълнорез на „Сторстад“ ударил под ъгъл 35° десния борд на лайнера отпред, като се врязал на 5 м в корпуса. Ударът попаднал 4 м зад водонепроницаемата преграда, разделяща котелното отделение на парахода на два отсека. В момента на удара изскочил сноп искри и се чул силен метален трясък. Инерцията на „Сторстад“

била голяма и носовият му край с усиления набор за плаване в ледове нанесъл извънредно големи разрушения на борда на канадския лайнер. Дясната главна котва на норвежеца като нож за отваряне на консерви разрязала обшивката на лайнера на дължина от няколко метра. Подводната част на вълнореза на „Сторстад“ се врязала в надлъжната въглищна яма на парахода, а частта над водата Нанесла страшни разрушения на жилищните помещения от втора класа. Няколко души на борда на лайнера били направо премазани...

Веднага след сблъскването капитан Кендал изтичал на крилото на мостика, хванал рупора и закрепил към „Сторстад“: „Не се дърпайте назад! Дайте пълна пара на преден ход! Дръжте само преден ход!“ Той отлично си представял големината на пробойната и знаел, че ако норвежецът измъкне носа си от нея, водата бързо ще потопи парахода. От командния мостик на „Сторстад“ капитан Андерсън викал, свил дланите си като фуния: „Машината ми работи на заден ход! Нищо не мога да сторя!“

След минута-две носът на норвежкия параход със стържене се измъкнал от пробойната и корабите се откопчили един от друг — „Сторстад“ се отместил назад, а „Емпрес ъф Айрленд“, подхванат Огорчението на реката, бил отнесен на половин миля от мястото на Сблъскването. Площта на пробойната в борда на лайнера възлизала на 350 квадратни фута (повече от 30 кв.м). Всяка секунда във вътрешността на парахода се изливали около 300 т вода. През отворените врати на въглищната яма тя нахлула в двете котелни отделения. Системата за автоматично затваряне на вратите на водонепроницаемите прегради не действала. Механиците успели да затворят само една от вратните и водата имала свободен достъп до вътрешността на корпуса. В котелното отделение тя се натрупвала под котлите и през отворените врати се изливала в машинното отделение, наводнявайки всички коридори на долната палуба. След като поел хиляди тонове вода в помещенията, разположени от страната на пробития борд, параходът започнал бързо да се накланя.

Какво е ставало в тези минути в гигантския търбух на парахода, може да се съди от описанията на очевидците. Канадецът Джон Боулър, пътник от трета класа, писал: „Няколко секунди преди сблъскването случайно отворих илюминатора на каютата и замрях от ужас — из мъглата над борда надвисваше черният нос на някакъв

кораб. Той се вряза в борда някъде близо до моята каюта. Бързо се облякох и изтичах в коридора, където едва не бях прегазен от бягащата тълпа. Ако не притежавах достатъчна физическа сила, никога не бих се измъкнал оттам.“ А ето как описва своите впечатления професор Канинхъм: „Лежах в каютата си и дремех. Ударът не ми се стори много силен. След това нещо започна да пука. Когато се докоснах до преградата с длан при ставане от леглото, ми се стори, че тя се огъва със скърцане. Изтичах от каютата. Докато се добирах до трапа, палубата буквално пропадеше под краката ми. Чувах оглушителния рев на изливаща се някъде вода“.

Показанията на очевидците свидетелстват, че капитан Кендал е запазил самообладание при катастрофата и е направил всичко, зависещо от него, за спасяването на хората. Пътникът Томас Сمارт съобщава в спомените си, че бил събуден от шума и виковете, облякъл се и изтичал на лодъчната палуба. Там той чул Кендал да вика на екипажа, наведен над перилата: „Хей, на палубата! Без паника! Поспокойно!“ Малко по-късно, както съобщава Сمارт, капитанът заповядал на офицерите си: „Не трябва да се губи нито минута! Действайте бързо! Стюардите да изтичат по коридорите и да събудят пътниците! Ако вратите на каютите са заключени, да се изкъртват! Извеждайте пътниците нагоре! Помнете, най-напред — жените и децата!“

Капитан Кендал познавал добре лоцията на Свети Лаврентий и решил да изхвърли потъващия кораб върху плитчината до най-близкия нос Нок Пойнт. Той позвънил от мостика в машинното отделение на главния механик Уилям Семгсън: „За бога! Изстискай от нея всичко, каквото можеш! Ще се опитаме да заседнем на плитчината“. Семпсън отговорил, че водата залива машинното отделение и паропроводът на дясната машина е прекъснат при удара. След това Кендал дал заповед: „Готови за напускане на кораба!“, и казал на старшия помощник: „Проконтролирайте радостите да дадат SOS на нос Фатер“. След това той изтичал към десния борд на лодъчната палуба и започнал да освобождава винтовите спирачи на лодбалките, за да се освободят по-бързо лодките, лежащи върху килблоковете. Капитанът успял да освободи спирачките на лодки № 1, 3, 5 и 7.

За да може читателят да си представи по-ясно случилото се през тези минути на борда на потъващия лайнер, ще цитираме спомените на

Джеймс Грант, хирурга на лайнера: „Катастрофата беше толкова внезапна, че десетки пътници така си и останаха по леглата, а други се оказаха пленници на своите каюти също като мишки в капан — пътниците бяха прекарвали на кораба само един ден и още не бяха успели да се запознаят с разположението на помещенията в него. В паниката мнозина не можеха дори да намерят изхода от коридорите към горните палуби. В основни линии именно това бе причината за ужасяващия брой на жертвите.“

Корабният лекар дал най-точното обяснение за този голям брой жертви. По-късно пресметнали, че от 717 пътници на долните палуби около 600 души така и не успели да се измъкнат от лабиринта с безбройни проходи, коридори, разклонения без изход и стълби — лайнерът, заливан вече от водата, започнал да потъва и да се преобръща на борда си. Едни загинали, без дори да от събудят други канали жертва на своята мудност — дълго се обличали или събирали багажа си; трети били съборени и прегазени от бягащата тълпа веднага след излизането от каютите. Много от пътниците не могли да отворят отвътре вратите на каютите си — касите на вратите били изкривени от крена на кораба, и трябвало да се спасяват през илюминаторите.

Лекарят Джеймс Грант се събудил, след като паднал от леглото (той спял в кабинета си) върху килима в каютата. Той писал: „В същото време изгасна осветлението. До мен достигаха пълните с ужас викове на хора и шумът от изливаща се някъде вода. Успях някак си да се измъкна от кабинета в коридора. Да вървя по-нататък обаче не можех, защото палубата беше станала почти отвесна. Да пълзя също не можех. С много труд успях да се добера до отворения илюминатор. Подадох навън главата си и с изненада видях, че върху борда на парахода имаше тълпа от хора, сякаш под краката им беше не бордът, а палубата. От илюминатора ме измъкна един англичанин С фамилия Дарлинг“.

Началникът на корабната радиостанция Роналд Фергюсън излязъл от радиорубката 5 минути преди сблъскването. След като почувствал удара в борда и разтърсването на палубата под краката си, Фергюсън погледнал в илюминатора и видял пред себе си борда на някакъв параход. Той бързо се върнал в рубката, където седял неговият помощник — вторият радист Едуард Балфорд. Предавателят бил включен и Фергюсън изтракал няколко пъти подред с ключа сигнала за

извикване на всички станции „СQ“, след това „MPL“ позивните на „Емпрес ъф Айрленд“, и текста: „Някой се връза в нас, гответе се да приемете SOS“. Той предавал бавно, тъй като знаел, че по това време на денонощието в бреговите радиостанции дежурят млади и неопитни радисти — на тях се падали винаги нощните вахти. Предавайки сигнала „СQ“, Фергюсън сякаш разчиствал етера за SOS, който щял да бъде приет от събудените вече старши радисти. В този момент в радиорубката нахълтал старшият помощник, който извикал: „Срочно SOS на нос Фатер!“ Осем минути след първото изпращане на сигнала „СQ“ в етера във връзка с Фергюсън влязъл деветнадесетгодишният дежурен радист от станцията на нос Фатер Лесли Кроуфърт. След като приел от кораба „Страшен крен. Дръжте връзка с мен“, Лесли събудил своя началник Бил Уайтсайд. Този запитал Фергюсън: „О’кей, старче, къде сте?“ В отговор последвало: „Двадесет мили зад Римуски“. Уайтсайд продължил: „О’кей, изпращам ви «Юрека» от нос Фатер и «Леди Евелин» от Римуски на помощ. Колко мили, казваш?“ И тъкмо Фергюсън искал да повтори „двадесет“, когато напрежението в мрежата паднало и осветлението на лайнера изгаснало. Водата заляла вече помещението с динамомашините. Радиостанцията действала само 8 минути...

Уайтсайд се свързал с кея по телефона, където стоял параходът „Юрека“. Той чакал под пара пилота, когото трябвало да закара на приближаващия се от морето „Сторстад“. Като чул зашеметяващата новина, капитанът на „Юрека“ Белънджър отблъснал от кея. До мястото на сблъскването имало само 2 мили.

Вторият параход — „Леди Евелин“, след като докарал пощата от „Емпрес ъф Айрленд“, стоял до кея в Римуски. Неговият капитан Полиът, след като разбрал по телефона за случилото се, заповядал да секат вързалата и излязъл веднага на помощ.

В това време радиостанцията на нос Фатер продължавала да препредава в етера сигнала за бедствие с надеждата, че той ще бъде приет от други кораби, намиращи се наблизо. Но тези сигнали нямало от кого да бъдат приети — корабите, снабдени с радиостанции, били още рядко явление. Няма радиосъщо и „Сторстад“. А какво ставало в това време с него?

Когато сблъскалите се параходи се разединили, норвежецът, имайки заден ход, се скрил в мъглата. Откъм загиващия параход

някъде наблизо, на около една миля, се разнасял пресипналият бас на сирената му. На мостика се качила жената на капитан Андерсън. Тя донесла от каютата кожената шуба и наметнала съпруга си.

— Изглежда, потъваме? — запитала тя мъжа си, плачейки.

— Възможно е — спокойно отговорил капитанът. — Успокой се само и не плачи.

След няколко минути офицерите доложили на капитана, че носовата част на парахода е повредена, но не много, че форпикът се пълни с вода, но носовата преграда я задържа.

До мостика на „Сторстад“ достигали многогласните викове и призови за помощ, разнасящи се в мъглата.

„Отначало аз не можах да разбера, какво беше това — разказвала по-късно жената на капитана, — това приличаше на един дълъг стон.“ Андерсън заповядал на подвахтата от палубната команда да спусне на вода всичките четири лодки и да се притече на помощ на давеците се.

На борда на „Емпере ъф Айрленд“ имало 36 спасителни лодки, побиращи 1860 души. На горната палуба се Замирили също така десетина спасителни дървени салове. Но всички те били толкова здраво закрепени за палубата, че опитите да бъдат освободени техните ръждясали спирачки се оказали безуспешни. Спускането на лодките на вода било възможно само през първите 10 минути, тъй като бързо увеличаващият се крен изключвал вече възможността да се направи това без риск да се осакатят хората. Успешно били спуснати само шест лодки — тези, чиито спирачи били своевременно освободени от капитана. Спускането на първата лодка завършило трагично — тя се откъснала от лодбалката и всички, които били в нея, зашеметени от удара, се оказали във водата.

Поради силния крен всички лодки от левия борд се сгромолясали от килблоковете си върху палубата, заплашвайки всяка минута да се плъзнат към противоположния борд. Точно това се случило с лодка №6 — тя се устремила по наклонената палуба към десния борд право в тълпата около перилата. Петнадесет души, между тях и щурманът Стив, били премазани.

Пътниците се спасявали, както могли. Едни от тях спасили живота си с цената на невероятни усилия и мъки след дълго престояване в ледената вода, а други се оказвали в лодките, без даже

да си намокрят краката. Така се случило например с „кralицата“ на Шербрук Етел Патън. В каютата ѝ почукал стюардът.

— Мадам, ако искате да спасите живота си, моля, наденете спасителния нагръдник и излезте на лодъчната палуба.

— Ще успея ли да спася нещо от вещите си? — запитала Патън.

— Не, мадам! — последвал отговор. — Не, ако искате да спасите живота си.

Тя се прозяла и подала спасителния нагръдник на стюарда, сякаш това било мантото ѝ. След това надянала бриляntenите си пръстени, взела коженото си палто, чантичката си с комплекта за маникюр и лорнета. Когато излязла на палубата, Патън видяла, че перилата се скривали вече във водата и направо от палубата на потъващия лайнер прекрачила в лодката. При това тя се усмихнала на офицера, който ѝ подал ръка от лодката...

Аристократката от Шербрук била откарана на борда на „Сторстад“. На другия ден тя подала телеграма от Римуски до брат си, началник в железниците, който веднага изпратил за нея специален влак.

А ето каква се оказала съдбата на драматичния артист Ирвинг. Веднага след сблъскването той изтичал от каютата, за да разбере какво се е случило. В коридора срещнал своя познат Ебът — собственик на галантериен магазин в Торонто.

— Какво, корабът да не потъва? — попитал артистът.

— Изглежда — отговорил Ебът.

Ето как канадецът от Торонто описва последните минути от живота на Лоурънс Ирвинг:

Той се държеше така, сякаш играеше на сцената своята обикновена трагедийна роля. И неговата игра се наблюдаваше само от един зрител (Ебът има предвид себе си). „Мила, побързай! Да не губим време!“ — каза Ирвинг на жена си, след като ние влязохме с него в каютата му. Госпожа Ирвинг заплака, а той започна да търси в шкафа спасителния нагръдник. В тази секунда параходът легна изведнъж силно и рязко на борда си и Ирвинг беше отхвърлен към вратата на каютата. Той си удари силно

лицето в острия ръб на касата и от разсечената му скула бликна кръв. Госпожа Ирвинг изпадна в истерия. „Не се вълнувай, скъпа“ — каза артистът, сваляйки ръцете ѝ от своите рамене, като ѝ нахлузваше нагръдника. След това той я взе на ръце и я понесе към горната палуба. Попитах дали е нужна моята помощ. Ирвинг се усмихна и отговори: „Погрижи се по-добре за себе си, приятелю!“

— Господ да ви пази! — казах аз и скочих зад борда. Във водата се вкопчих в една плаваща пейка. Върху наклонилата се и отиваща под водата палуба видях две прегърнати фигури — Лоурънс Ирвинг целуваше жена си. Тялото на артиста било по-късно намерено във водата. В дясната си ръка той стискал с мъртва хватка пъстро парче плат — част от пенюара на жена му.

„Емпрес ъф Айрленд“ се задържал на повърхността 17 минути. Шестте негови лодки и четирите лодки от „Сторстад“ успели да качат само малка част от хората, намиращи се на лайнера.

Ето какво ставало на борда му в последните минути на катастрофата. Корабът продължавал да ляга на десния си борд. Онези, които успели да се измъкнат нагоре, сега се изкачвали по-нагоре и по-нагоре по наклонящата се палуба, след това прекрачвали перилата и преминавали върху оголилия се ляв борд. Мнозина, като не успявали да се задържат на него, падали във водата или в блъсканицата пропадали в отворените илюминатори на каютите.

Старшият стюард на лайнера Аугуст Хаад, който плавал на него от момента на кръщаването му, с труд се добрал по наклонилата се палуба до мостика. Там стоял с рупор в ръката капитан Кендал.

— Да, изглежда, идва краят, сър — казал старшият стюард.

— Именно, и при това ужасен! — отговорил капитанът. Аугуст Хаад знаел какво имал предвид капитанът — всяка минута можели да избухнат котлите.

Това станало, когато двата огромни комина на „Емпърс ъф Айрленд“ легнали изцяло във водата. Избухването на котлите за броени секунди прекъснало агонията на онези, които се борели за живота си в ледената вода или останали затворени в заливаните от

водата машинно и котелно отделение на парахода. Повече от десет машинисти и огняри изгорели в прегрятата пара. Тази участ постигнала и Тед Фитчет, бившият шампион на Квебек по бокс. Парата, намираща се под много високо налягане, се изтръгнала на свобода и изхвърлила от утробата на парахода на повърхността на водата безброй железни и дървени отломки. Хората, търсещи спасение във водата, въпреки ниската ѝ температура били или обгорени от парата, или ранени от разлетелите се парчета. От избухването на котлите лежащият на борда си лайнер потреперал сякаш в предсмъртна конвулсия. Вдигнала се висока вълна, която преобърнала две претоварени лодки и погълнала мятащите се във водата хора.

Пътникът Джон Блек от Отава, които се оказал във водата, писал по-късно: „Към мен се приближаваше лодка, препълнена с хора. Следвайки край борда на потъващия лайнер, тя се намираше от мен на няколко ярда. Изведнъж отгоре ѝ се сгромоляса огромна желязна рубка, откъснала се от палубата. От страх затворих очи и започнах да се моля. Когато погледнах отново, вместо лодката и петдесетината души, намиращи се в нея, видях във водата само няколко парчета дърво“. Тази рубка рухнала след избухването на котлите.

Мнозина от тези, които все още могли да се задържат на борда на лайнера, били изхвърлени от взрива във водата. Сред тях се оказал и капитан Кендал. Това, че той не напуснал своя кораб последен, не било по негова вина. Вкопчил се за дървената решетка от люка, той гледал от водата потъващия кораб. В тази минута му се привидяло лицето на Крипиен и му се счул неговият глас: „Ти ме издаде, капитане, и тежко ще пострадаш за това тук, на същото място. Бъди проклет“!

По-късно Кендал и радистът Фергюсън били спасени от лодката на „Леди Евелин“. Когато тази лодка се доближила до брега, за да свалят спасените, капитан Кендал поел командването ѝ и се върнал да търси плаващите във водата хора. След един час той свалил върху площадката на трапа на „Сторстад“ около 50 спасени и отново се върнал да търси онези, в които все още имало живот. Температурата в залива не превишавала 5° по Целзий и затова хората бързо умирали от студа.

По-късно Кендал писал в отчета си: „Повечето от плаващите с нагръдници, към които се доближавах с лодката, бяха вече мъртви. Аз сам ги проверявах, за да определя точно дали има още живот в тях.“

Когато лайнерът изчезнал под водата, сред плаващите отломки оставали няколкостотин души. Течението на мощната река ги отнесло към морето.

„Когато корабът потъваше, струваше ми се, че потъва селище, заляно внезапно от водата, всичките жители на което изведнъж започнаха да плуват... Страшно беше да се гледат тези лица, ту изчезващи, ту отново появяващи се над водата“ — така писал очевидецът на катастрофата англичанинът Грийн.

Който нямал спасителен нагръдник, се стараел, като попадне във Водата, да се хване за някакъв плаващ предмет — дървена пейка, весло, сандък, шезлонг, дъска. На младия стюард Бил Хю се наложило да прекара почти час в студената вода без спасителен нагръдник. Найсетне той видял, че към него се доближила една лодка и се хванал за планцера ѝ. Но един от пътниците в лодката, като хванал стюарда за брадичката, със сила го отблъснал от лодката. Морякът, седящ на кормилото, скочил от мястото си и казал: „Тук аз съм командир! В лодката има място. Убиец! Ти не заслужаваш да живееш!“ С удар на юмрука си в челюстта той изхвърлил пътника във водата и протегнал весло на потъващия. Вцепененият, полужив стюард бил качен в лодката и тя се отправила към „Сторстад“.

След катастрофата седемгодишното момиченце Грейс Ханаган, дъщеря на музикант, разказвала на журналистите: „Аз се изплаших само в началото, когато видях, че всички наоколо се изплашиха. След това започнах да потъвам дълбоко-дълбоко. С ръцете си се държах за черно въженце. След това бях пак над водата и дълго гледах наоколо и видях пред себе си светлина. След това погледнах още веднъж и видях мама и татко. Те плуваха във водата (тя разказвала това във влака). Сега тях ги няма във влака. Те пътуват с друг. Аз започнах отново да потъвам и нагълтах много солена безвкусна вода. След това бях отново над водата и пак видях светлина много близко. Един чичо ми протегна дъска и извика да се държа за нея. Пуснах въженцето и се хванах за дъската. Ръцете ми бяха черни като катран. Чичкото ми помогна да се кача в неговата лодка.“

Момиченцето погледнало пътниците около себе си и попитало: „Как мислите, дали ще пристигна в къщи преди мама и татко?“ На момиченцето не казали, че родителите му са загинали.

Бързащите на помощ „Юрека“ и „Леди Евелин“ дошли твърде късно. Когато пристигнали на посоченото място, от водата стърчали само мачтите и краищата на комините на „Емпрес ъф Айрленд“. На лунната светлина много добре се виждали разнесените от течението на реката останки, сред които с труд можело да се различат главите на хора. Но живи останали малцина — дори и сред тези, които били с нагръдници. „Леди Евелин“ дошъл само 15 минути, след като лайнерът потънал на дъното на залива, и спасил всичко на всичко седем души, включително Кендал и Фергюсън. Лодките на правителствения параход извадили от водата 136 трупа.

Към 3 ч през нощта „Юрека“ докарал на нос Фатер 32-йя спасени. Лодките на „Сторстад“ спасили 338 души и ги докарали на борда. Сред тях се оказал и лекарят Джеймс Грант. Наложило му се да прави изкуствено дишане, да намества кости и да обработва рани. Състоянието на много от спасените, докарани на норвежкия кораб, било крайно тежко. Лекарят се сблъскал и с шок, и с пристъпи на побъркване, и с инфаркт, и със счупване на гръбнак. Няколко души вече умрели на борда на „Сторстад“.

Катастрофата с „Емпрес ъф Айрленд“ отнесла повече от хиляда човешки живота. Изчислили, че от 1477 лица, намирали се в момента на сблъскването на борда на лайнера, били убити от удара, изгорени в парата, удавили се и умрели 1012 души, от тях — 840 пътници и 172 членове на екипажа. От екипажа освен капитана, неговия първи помощник и двама радисти загинали всички офицери на кораба. Спасили се 465 души: 36 от 87-те пътници в първа класа, 48 от 253-мата пътници във втора класа, 133 от 717-те пътници в трета класа. От 138 намиращи се на борда деца били спасени 4, от 310 жени — 41, от 609 пътници мъже — 172 и от 420 членове на екипажа — 248 души. Такива са официалните цифри след изследването, проведено от правителството на Великобритания. Други неофициални източници посочват цифрите 1023 и 1027.

Два дни след катастрофата в Квебек при биенето на камбаните пристигнали роднините на загиналите, за да посрещнат „Леди Евелин“, който пътувал под охраната на спусналия флага си крайцер „Есекс“. На парахода се намирали 188 ковчега с неразпознати трупове. Това не били даже ковчези, а обикновени сандъци, сковани от борови дъски от жителите на селището Римуски. На сандъците те написали:

„Един мъж“, „Една жена“, „Едно дете“ или „Майката е отгоре, детето отдолу“. Сандъците-ковчези били наредени под навеса на кей № 27, декориран с черен креп. Тук се извършвала печалната процедура за идентифициране на труповете.

Защо станала катастрофата? Защо се сблъскали параходите? Кой бил виновен за това? Прелиствайки канадските и английските вестници и списания от онова време, човек не може да се начуди на изобилието от противоречиви сведения, съобщени от очевидците на катастрофата пред журналистите. Многото публикации, посветени на сблъскването на корабите и на гибелта на канадския лайнер, покрили фактите със словесна мъгла, по-гъста от падналата над Свети Лавренций през нощта на 29 май 1914 г. Пресата изнесла голям брой необосновани предположения за причините на трагедията. Повечето от тях не били нищо друго освен плод на болното въображение на „експерти“ и лица, незапознати с морското дело. Преди всичко по вина на канадските репортери в печата се появили съобщения, че норвежкият параход направил в борда на „Емпрес ъф Айрленд“ пробойна с дължина 350 фута, след което лайнерът потънал почти мигновено. Тази грешка може да се обясни с факта, че в бързината журналистите са сбъркали цифрата с големината на получената пробойна — 350 квадратни фута. Вестниците в Квебек съобщили, че когато разстоянието между параходите възлизало на 2 мили и най-залива паднала мъгла, всеки от капитаните спрял своя кораб. В същото време „Монреал газет“ писал: „Ако показанията на двамата капитани са верни, то корабите са били на разстояние 2 мили без движение, но защо тогава те са се сблъскали с такава сила?“

Напълно естествено било, че канадската преса застанала на страната на капитан Кендал, стоварвайки цялата вина за сблъскването върху норвежеца Андерсън. Веднага след пристигането на „Сторстад“ в Квебек корабът бил задържан в името на британската корона. Вестниците подробно описвали тази процедура, като разказвали на читателите си как на борда на „парахода-убиец“ се качил един/по-лицейски сержант, който забол на дървената врата на кормилната рубка листа със заповедта за задържането на кораба. Съобщавало се, че сержантът помолил жената на капитан Андерсън да свали обувката си, с тока на която той забил гвоздея, тъй като нямал под ръка чукче. Канадската публика била готова да разкъса екипажа на „Сторстад“ и

затова капитан Андерсън се принудил да иска от квебекската полиция осигуряване на безопасността му.

Въобще пресата отделяла внимание на дреболии, които нямали непосредствено отношение към работата. Отделна статия във вестниците била посветена на корабната котка Ема, която пресякла с „Емпрес ъф Айрленд“ няколко десетки пъти Атлантика, но на 28 май, точно пет минути преди отблъсването на лайнера, слязла по трапа и останала на кея, като зарязала петте си котенца на лайнера... и, разбира се, канадският печат не можел да забрави делото около арестуването на Крипиен и неговото „пророчество“.

Английският седмичник „Илюстриейтед Лондон нюз“, посветил специален брой на сблъскването в Свети Лаврентий, се обърнал към известния писател-маринист Джозеф Конрад с молба да обясни и коментира тази катастрофа. Но великият певец на морето и голям познавач на корабите, капитанът далечно плаване Конрад не могъл да даде на читателите точен отговор на въпроса, защо са се сблъскали параходите — дотолкова объркано се оказало това дело. В статията си „Урокът от сблъскването“, посветена на катастрофата, Конрад писал: „Струва ми се, че оскърбените богове на морето никога не дремят и дотогава, докато човек плава по моретата, те ще взимат своите жертви.“

Няколко седмици след трагичното произшествие в Канада пристигнал да изнесе литературни лекции Артур Конан Дойл. Когато монреалските журналисти го запитали: „Кой е виновен за сблъскването?“ — писателят, създал образа на знаменития откривател на тайни Шерлок Холмс, отговорил: „Не знам“.

За този въпрос нямал отговор и съдията лорд Мърси, под чието председателство преминавало разследването на делото по сблъскването на параходите.

Веднага след гибелта на лайнера на 29 май капитан Кендал, след като завършил спасителните операции с лодката, се качил на борда на „Сторстад“, където се състоял следният разговор:

— Вие ли сте капитанът на този кораб? — попитал Кендал.

— Да — отговорил Андерсън.

— Вие потопихте моя кораб! Вие пътувахте с пълен ход в мъглата! — продължавал канадецът.

— Аз не съм се движел с пълен ход — отсякъл Андерсън. — Вие пътувахте с пълен ход!

— Не, не съм пътувал! — изкрещял капитанът на „Емпрес ъф Айрленд“. — Ако бях пътувал, вие никога не бихте ме ударили.

Като казал това, Кендал отишъл в щурманската рубка, където получил нервен припадък.

Преди двамата капитани да дадат своите показания пред съда, били разпитани 59 свидетели. Техните показания заели в протокола 612 страници. Капитан Кендал съобщил пред съда, че когато разстоянието между параходите възлизало на 6 мили, той изменил курса на кораба с 26° вдясно, за да се размине с насрещния кораб с левия си борд. Старшият помощник на „Сторстад“ Тофтенес потвърдил това, като казал, че видял как топовите светлини на „Емпрес ъф Айрленд“ Застанали в створ. Той обаче отбелязал, че разстоянието между корабите възлизало не на шест, а на две мили, след което корабите се загубили в мъглата.

Отговаряйки на въпросите, капитаните твърдели следното:

Андерсън: „Преди да падне мъглата, «Емпрес ъф Айрленд» се виждаше на две мили от лявата скула на «Сторстад». Ние виждахме неговия десен зелен огън.“

Кендал: „Когато мъглата се спусна, аз дадох на машината пълен назад и съответните сигнали и спрях кораба. Погледнах долу водата и се убедих, че корабът беше неподвижен.“

Андерсън: „«Емпрес ъф Айрленд» се виждаше през мъглата на близко разстояние от лявата скула на «Сторстад». Виждаше се зеленият му огън, той имаше значителен преден ход.“

Кендал: „В момента на сблъскването моят кораб беше неподвижен.“

При разследването на катастрофата нито една от страните не могла да потвърди действията на капитаните и щурманите с бележки от вахтените дневници, тъй като подобни вписвания не били водени и не били направени и по-късно. Нито една от страните не успяла да докаже, че нейният кораб е направил завои в една или друга посока и дал при това толкова и толкова сигнали. И едва след няколко заседания на съдебната комисия, след нажежени дебати и взаимни обвинения се изяснило следното.

След като паднала мъглата, Тофтенес заповядал на третия щурман на „Сторстад“ Джекоб Саксе „да положи кормилото малко вляво“ и дал „стоп“ на машината. Норвежецът обяснявал своите действия с това, че искал да се отклони от насрещния кораб, който, както му се сторило, ще се разминава с левия си борд. След това, опасявайки се, че „Сторстад“ ще загуби управляемост и ще бъде развъртан напречно на течението, Тофтенес дал „малък напред“, тъй като корабът не се подчинявал на кормилото. При това той и третият щурман се заклели пред съда, че параходът не се подчинявал на кормилото. В края на краищата Саксе признал, че той поел от кормчията щурвала и прехвърлил кормилото към левия борд. Третият щурман обаче категорично отричал, че това е причината за сблъскването. Той добавил, че едва след това капитан Андерсън се появил на мостика и видял пред носа на кораба си ярко осветения от илюминаторите борд на „Емпрес ъф Айрленд“. Андерсън обвинявал Кеңдал за това, че последният бил спрял кораба си пред носа на неговия параход и изменил курса на зад към брега, докато в същото време откъм норда имало повече място за разминаване.

След това дали думата на госпожа Андерсън — ядената на капитана на „Сторстад“, като свидетел на катастрофата. Тя заявила, че когато скоро след сблъскването капитан Кеңдал се качил на борда при тях, той бил пиан. Това било официално опровергано от капитан Уелш — капитан-наставник на фирмата, която притежавала „Емпрес ъф Айрленд“: „Капитан Кеңдал никога не е употребявал и не употребява никакви спиртни напитки“. На норвежците не помогнало и заявлението, направено от втория щурман на „Сторстад“ Айнер Райнертц, че жената на капитан Андерсън предала на доставените на борда спасени всичките си дрехи и нарязала всички корабни покривки и завеси, за да може някак си да облече замръзналите хора. Съдът отбелязал, че от нейна страна това е било благородна постъпка без никакво отношение към сблъскването.

Председателят на съда лорд Мърси обявил, че старшият помощник на капитана на „Сторстад“ Тофтенес е виновен за това, че при влошаването на видимостта не е извикал капитана на мостика и без основание е изменил в мъглата курса на кораба. В същото време Мърси отбелязал в своята реч: „Би било по-благоразумно от страна на капитан Кеңдал да стори път на «Сторстад».“

Капитан Андерсън отричал пред съда, че по негова вина пробойната в борда на „Емпрес ъф Айрленд“ се оказала отворена за водата. Сега той заявявал, че когато корабите се сблъскали, дал преден ход на машината с цел да задържи носа на своя параход в пробойната. Норвежецът заявил, че корабът на Кеңдал, имайки преден ход, развъртял така „Сторстад“, че носът му се измъкнал от пробойната и вълнорезът даже се огънал наляво.

Поведението на целия екипаж на лайнера по време на неговата гибел, станало известно на съда след разпита на свидетелите, предизвикало всеобщо одобрение. Ето как се изказал за това един от многото свидетели, пътникът от първа класа англичанинът Смарт: „Дисциплината на кораба след сблъскването беше отлична. Никога преди това не съм чувал хората да се обръщат един към друг с такава нежност както по време на бедствието“.

Макар и заместник-министърът на правосъдието на Канада Ньюкомб официално да заявил пред съда: „Причина за катастрофата е излишната предпазливост от страна на капитан Кеңдал“, за виновен бил признат старшият помощник-капитан на „Сторстад“ Тофнесет. Той бил лишен от корабоводителски права за две години.

Що се отнася до самия „Сторстад“, канадците просто го конфискували. Но след няколко месеца собственикът на парахода — фирмата „А. С. Маритим“, го откупил за 175 хиляди канадски долара и назначил отново Андерсън и Тофтенес на предишните длъжности.

Дълги години след тази катастрофа оставали нерешени два въпроса. Първият — кой трябва да компенсират щетите. Вторият — на кого първо да се изплатят исковете: на роднините на загиналите (0,5 млн. канадски долара) или на корабособственика (2,4 млн. канадски долара).

Норвегия категорично отказала да плаща каквито и да е икове, тъй като след проведеното там официално разследване „Сторстад“ бил признат за невинен. Пътниците, спасили се от „Емпрес ъф Айрленд“, не получили от корабособствениците нито цент за изгубеното имущество и ценностите. За изплащане? помощи на сираците, вдовиците и близките на загиналите в Лондон и Саутхемптън бил създаден благотворителен фонд.

Веднага след катастрофата, още на другия ден, към загиналия лайнер се насочили от всичките краища на Америка и Европа търсачи

на потънали съкровища. Те намерили кораба на дълбочина 19 сажена (40,5 м) на 4 мили от селището Сен Люс, 5 мили източно от нос Фатер. Опитите обаче да се извадят от корпуса на потъналия лайнер сребърните кюлчета и ценностите, принадлежащи на пътниците, не довели до нищо. Нещо повече, тези опити стрували живота на няколко водолази, които се заблудили и скъсали въздушните си Маркучи в подводните лабиринти на лайнера.

Сериозен опит да се извадят ценностите бил направен 50 години след катастрофата. През лятото на 1964 г. група канадски аквалангисти-любители в състав: геологът Пол Форние, търговецът Фернанд Бергерон и Анре-Менард — чиновник от Отава, ръководител на групата, сключили договор с краеведческият музей на град Римуски и организирали подводна експедиция до потъналия лайнер. Те извадили корабната камбана, няколко навигационни инструмента и бронзова табелка с надпис: „Само за пътниците от първа класа“. Мястото на Свети Лаврентий, където се намира потъналият „Емпрес ъф Айрленд“, сега е означено с червен светец буй. До шосето между селищата от нос Фатер и Римуски, близо до градчето Метис Бийч, има гробище, където са погребани жертвите на катастрофата, а в град Торонто в гробището в Мон Плезент е издигнат паметник — гранитен обелиск с кръст и корона. От 1914 г. насам всеки „черен петък“ на 29 май тук пристигат представители на Армията на спасението да почетат паметта на загиналите.

Сблъскването на „Емпрес ъф Айрленд“ със „Сторстад“ не е нито първият, нито последният случай в историята на корабоплаването в Свети Лаврентий. Сложните условия за плаване, небрежното корабоводене, нарушаването на правилата неведнъж водели до сблъсквания, в резултат на които е настъпвала гибелта на единия от корабите. Ето най-тежките случаи на такива сблъсквания.

На 20 май 1889 г. се сблъскали, пътувайки с пълен ход в мъглата, английските кораби „Синтия“ (2182 рег. т) и „Полинижиън“ (3983 рег. т). Първият потънал за 5 минути. Имало човешки жертви.

На 18 август 1921 г. в резултат от сблъскване потънал канадският товарен параход „Канедиън рекрут“ (240S рег. т).

На 18 октомври 1927 г. същата участ постигнала италианския параход „Вулкано“ (5398 рег. т), който пътувал с товар зърно от

Квебек. Той потънал близо до нос Фатер — там, където лежи „Емпрес ъф Айрленд“.

На 16 юни 1935 г. флагманът на фирмата „Канедиън Пасифик стимшип лайн“ — лайнерът „Емпрес ъф Бритън“ при излизане от залива Свети Лаврентий връхлетял в мъглата върху английския товарен параход „Кафиристан“. Ударът се паднал в носовата част на парахода. Били убити няколко моряци, на парахода избухнал пожар. С много труд успели да спасят кораба.

Едно от тежките сблъсквания в залива Свети Лаврентий станало на 20 юли 1963 г. На 20 мили източно от Квебек в гъстата мъгла се сблъскали параходите „Тритоник“ (12 863 рег. т) и „Руно Хейд“ (6100 рег. т). Първият кораб потънал почти моментално. Преминаващият наблизко английски параход „Айриш Уилън“ спасил от водата десет човека, а „Руно Хейд“ — шест. С кораба загинали и 22-ма.

ДАМОКЛЕВИЯТ МЕЧ НА СБЛЪСКВАНЕТО

Няма да сгрешим, ако кажем, че злата орисия на сблъскването преследва корабоводителите по море вероятно от онова легендарно време, когато сиракузският тиранин Дионисий окачил на конски косъм меча над главата на злощастния Дамокъл. Моряците по време на плаване, както и Дамокъл, са подложени на постоянен риск — риска от сблъскване с друг кораб.

Понякога може да се чуе: „Как могат корабите да се сблъскат? Та в океана има толкова много място!“ Наистина необятни са просторите на моретата и океаните и в тях има място за разминаване на огромни ескадри, но за разлика от сухопътните артерии морските пътища не са маркирани с линии за движение в определена посока. Почти винаги курсовете на пътуващите в разни посоки кораби се пресичат. Ето защо често се налага корабите да изменят курса си, за да си дават взаимно път. И колкото и парадоксално да е, човечеството, което се занимава с корабоплаване вече над пет хилядолетия, за първи път измислило и узаконило единни международни правила за предпазване на корабите от сблъсквания едва в края на миналото столетие. Във всеки случай нито законите на най-древните цивилизации, нито летописите, нито морските кодекси от далечното минало не съдържат и най-малък намек за съществуването у древните на някакви правила, регламентиращи разминаването на два кораба при приближаването им един към друг. И ако в историческите хроники можем да срещнем фактически данни за ограничаване газенето на търговските кораби и даже за тяхното застраховане, едва ли някой от историците ще твърди, че е имало и писани правила за предпазване на корабите от сблъсквания в морето.

Източниците по история на ранното Средновековие, достигнали до наши дни, ни позволяват да направим извода, че този сложен комплекс от морски правила за плаването, който днес наричаме МППС — Международните правила за предотвратяване на сблъскванията по море, в разцвета на Ханзата и на италианските морски републики се свеждал само до една фраза-девиз: „Ако сблъскването е неизбежно, удряй пръв“. Този неписан закон днес ни се струва неуместен и просто

жесток. Ако обаче се замислим и се опитаме да вникнем в неговата същност от гледна точка на времето и условията, ще видим, че това правило не е лишено от логика.

Древните галери били снабдени с тарани и не познавали деленето на корпуса на отсеци, така че, ако таранът на една от тях пробивал борда на другата, последната се оказвала обречена на гибел. Ето защо кормчията на всяка галера се грижил преди всичко в случай на неизбежно сблъскване да не подложи борда си под удара на другия кораб. Ако два кораба започвали опасно да се доближават, всеки от капитаните се стремил да постави своя кораб носа към другия.

И ако тези кораби все пак се сблъскали, ударът обикновено се получавал плъзгащ — даже след като си изпочупвали взаимно веслата с тараните, галерите оставали на повърхността.

По такъв начин това правило, на пръв поглед жестоко, включвало бъркотията в маневрирането при неизбежното сблъскване, което за съжаление не може да се каже за сложните съвременни правила. Два пътуващи един срещу друг под остър ъгъл кораба при маневрирането често в момента на сблъскването се оказват под прав ъгъл един към друг. В този случай единият или другият кораб, корабоводителите на който са сгрешили, прилагайки (или неспазвайки) Международните правила за предотвратяване на сблъскванията по море и подлагайки борда си под удара на вълнореза, се оказвал на дъното. Читателят може да се убеди в това от фактите, приведени по-долу.

Правилата за разминаване на корабите, срещащи се в морето, били изработвани постепенно, като техният брой постоянно се увеличавал, а самите те често били изменяни.

Първото записано върху хартия правило е от 1635 г. То се съдържа в „Морските трактати“, съставени от англичанина Уйлям Монсън, който цитира инструкцията за капитаните на кораби при съвместно плаване.

В Инструкцията за съвместно плаване, съставена от английския граф Уорвик през 1645 г., се казва: „Капитанът не бива да посяга върху вятъра на адмирала.“ Това правило, разпространило се скоро из всички морски държави в Европа, говори за морска етикеция — младшият по чин не трябва да заобикаля кораба на по-старшия откъм наветрения му борд.

През 1780 г. в Англия се появили „Инструкции за плаване“, съставени от адмирал лорд Хаув. В тях намираме следното правило: „Корабът, пътуващ с десен галс, винаги трябва да се държи по-твърдо на вятъра. Корабът, намиращ се на ляв галс, трябва да обърне по вятъра както през деня, така и през нощта, за да се предотврати нещастията. При поворота оверцаг през нощта корабите, идващи отзад и от подветрената страна, трябва да завиват първи и да обръщат по вятъра, докато адмиралите им не заемат мястото си отпред.“

В книгата „Система на морската тактика“, появила се в Англия през 1797 г., вече се среща правилото за кораби, курсовете на които се пресичат: „Корабът, пътуващ с десен галс, трябва да се държи на вятъра, а този, който пътува с ляв галс — да избягва вятъра.“. За първи път правила за безопасно разминаване на парни кораби били разработени през 1840 г. от английската фарова и лоцманска корпорация „Тринити хауз“. Едно от тях гласяло: „Когато два парни кораба, пътуващи с противоположни курсове, неизбежно се доближават дотолкова, че ако продължат да следват предишните си курсове, ще възникне опасност от сблъскване, всеки от корабите трябва да прехвърли румпела си наляво така, че да се разминат взаимно с левите си бордове.“

В тези правила се говори и за изпреварването на един парен кораб от друг: „Парният кораб, изпреварващ другия в тесен фарватер, винаги е длъжен да остави кораба, който той изпреварва, откъм левия си борд“.

Правилата на „Тринити хауз“, утвърдени със Закона за корабоплаването от 1846 г. от Британския парламент, предвиждали всички кораби, пътуващи в тесен фарватер, да се придържат към дясната му страна.

В 1854 г. със специален акт на парламента в Англия било узаконено правилото, че всички кораби — както ветроходни, така и парни, при следване на насрещни курсове били длъжни да се разминават с левите си бордове, а да се придържат към дясната страна на фарватера били задължени само парните кораби.

Минавали години... Към средата на XIX в. човечеството разполагало вече с огромен флот от военни и търговски кораби, между тях имало и много параходи. На корабите им ставало тясно по морските пътища, а в такива оживени места като подстъпите към

морските пристанища на Северна Европа, Ламанша, Северно море, Балтика, Гибралтар, източното крайбрежие на Северна Америка често ставали задръствания. Особено тежко било на корабоводителите при плаване в тези места през нощта или в мъгла. През онези години в света не съществували каквито и да е правила за задължително носене на светлини и корабите плавали в повечето случаи без тях. Едва в 1852 г. Британското адмиралтейство въвело правилото, което задължавало всички английски и чуждестранни кораби, приближаващи се към бреговете на Британските острови на 20 мили, да носят през нощта ходови светлини (топови и бордови отличителни). Съгласно с това правило всички щети в случай на сблъскване се погасявали от собствениците на кораба без Светлини.

Сега ни се струва просто нелепо, че при плаване в мъгла корабите не подавали никакви звукови сигнали и разбираме с учудване, че едва през 1858 г. се появили правила, задължаваща корабоводителите да подават сигнали със свирката за мъгла и с парната сирена. Но и тези правила, както и правилото за светлините, важели само за корабите на другите страни, ако последните минавали на повече от 20 мили от британския бряг.

Въпреки значителните успехи в корабостроенето средата на XIX в. можем да сравним с мрачния период на Средновековието в историята на човечеството. Потвърждение за това са морските хроники на европейските страни и на Северна Америка, различните „летописи на корабокрушенията“ и „описания на катастрофите по море“, наситени с най-необикновени случаи на сблъсквания между кораби. При сблъскване често загивали и двата кораба. Огромен бил и броят на човешките жертви. Ето няколко примера.

На 14 юни 1849 г. американският емигрантски бриг „Чарлз Бартлет“ с вместимост около 400 регистър-тона вдигнал котва от рейда Даунс (Англия) и взел курс към бреговете на Америка. На кораба се намирили 163 пътници, 14 души екипаж и 450 т генерален товар. На 27 юли в мъглата, когато бригът се намирал в точка с координати 50°49' северна ширина и 29°30' западна дължина, в три и половина след обяд върху него с пълен ход връхлетяла английската парна фрегата „Европа“. Изскочилият от мъглата кораб пътувал със скорост 12 възела. Той ударил с вълнореза си брига в левия борд между мачтите почти под прав ъгъл.

По това време повечето от пътниците на „Чарлз Бартлет“ се намирали на горната палуба и в момента на сблъскването мнозина били убити. Бригът се задържал на повърхността само 4 минути. Но капитанът (той бил и собственик на кораба) Чарлз Бартлет успял да прескочи върху палубата на „Европа“, като оставил на произвола на съдбата кораба и пътниците. Английските моряци успели да спасят само 42 души. „Европа“, без да получи каквито и да е сериозни повреди, се добрала до пристанището. Десет години след това тя по същия начин пратила на дъното край нос Рас пакетбота „Арабия“.

Немският ветроход „Фаворит“ с вместимост около 450 регистър-тона и 191 пътници на борда пътувал от Бремен за Балтимор. На 29 април 1854 г. при пороен дъжд и западен щормови вятър край нос Старт Пойнт върху него с пълен ход връхлетял американският кораб „Хеспер“, пътуващ от Чарлстън за Антверпен. Ударът, както и в първия случай, дошъл под прав ъгъл в борда и корабът започнал бързо да потъва. Капитанът на „Фаворит“ Хьогман, старшият помощник и четирима моряци прескочили на борда на американския кораб. Броят на жертвите от тази катастрофа е 201.

На 27 септември 1854 г. в мъглата се сблъскали американският колесен параход „Арктик“ (2850 рег. т) и френският парен бриг „Веста“. Това станало на 65 мили югоизточно от нос Рас, когато скоростта на първия кораб възлизала на 12 възела, а на втория — на 8. „Арктик“ получил пробойна от вълнореза и две пробойни от лапите на котвата на брига на 20 метра от носа по десния борд. Капитан Люс направил опит да изхвърли потъващия кораб върху плитчината край нос Рас, докдето имало 5 часа път, но от това нищо не излязло тъй като след половин час водата заляла пещите на котлите. На „Веста“, който едва се добрал до Сейнт Джонз, един човек бил убит в момента на удара и 12 били стъпкани от тълпата при спускането на лодките. От потъващия „Арктик“ се спасили 59 души, загинали 322 души, включително жената и децата на собственика на кораба.

Вероятно при някои от посочените по-горе случаи корабоводителите, виждайки, че сблъскването им е неизбежно, се ръководели, без много да мислят, от старото изпитано правило — „удряй другия пръв“. При това те сигурно са разсъждавали, че по-добре е да загубиш бушприта си и да понатъртиш вълнореза си в „чуждите ребра“, отколкото да подложиш борда си на непознатия.

Посочихме като примери само няколко сблъсквания, но подобни случаи има стотици. Достатъчно е да се каже, че според официалната статистика на Британското адмиралтейство от 1854 г. до 1864 г. по световните морски пътища били регистрирани 2344 сблъсквания между търговски кораби — ни повече, ни по-малко. По-голямата част от тях станали по „морските кръстовища“ — в Ламанша, в Северно море, край Гибралтар и на подстъпите към източните пристанища на САЩ.

Казват, че статистиката е счетоводство на фактите, изразени с езика на конкретните цифри. По броя на корабите, загинали в резултат на сблъсквания, фактите се оказали толкова убедителни, че хората се замислили за създаването на единни правила за предотвратяване на сблъскванията по море.

През 1863 г. Франция и Англия изработили общи правила (за своите корабоводители), които предвиждали множество случаи с риск от сблъскване между два приближаващи се кораба. Тези правила предписвали действията на корабоводителите на два кораба с механични двигатели, движещи се право или почти един срещу друг, движещи се с пресичащи се курсове, при приближаване на кораб с механичен двигател до ветроходен кораб, при изпреварване на кораба от друг кораб... Интересно е да се отбележи, че още тогава в правилата е била включена точка за отклонения от правилата с оглед да се избегне непосредствената опасност.

Освен това Правилата от 1863 г. посочвали средствата, с които по всяко време на деня и нощта или при лоша видимост могат да се отличат корабите, лишени от възможността да се управляват, и управляемите кораби. В приетите правила се изброявали звуковите сигнали, които корабите трябва да използват при различни обстоятелства, а също сигналите, подавани в случаи на бедствие. Една година след това — през 1864 г., подобни правила били разработени от Северните съединени щати. По такъв начин преди малко повече от сто години само три страни били въвели задължителни правила, спомагащи за предотвратяване сблъскванията между корабите на море. Това в известна степен намалило броя на аварията, но вестниците и телеграфът разтърсвали света, както и преди, със сензационни съобщения за нови трагедии по моретата поради сблъсквания. Ето още няколко примера.

На 24 януари 1870 г. близо до Йокохама се сблъскали американският парен корвет „Онеида“ (1032 рег.т) и пътническият лайнер „Бомбай“ (1186 рег.т), собственост на английската корабна фирма „Пи енд О“. Първият от корабите, движейки се под пара и ветрила с 12 възела, при разминаването нарушил правилата, като се опитал да пресече курса на парахода. Това довело дотам, че „Бомбай“ ударил с вълнореза си корвета зад бизанмачтата, като пробил борда му, изкъртил няколко лодки и разрушил кормилното устройство. „Онеида“ се задържал на повърхността само 10 минути. И въпреки че сблъскването станало на 5 мили от брега, спасяването на кораба се оказало невъзможно. От 176 членове на екипажа загинали 115.

В края на 1873 г. в Северния Атлантик станало сблъскване, което отнело два пъти повече човешки жертви. Френският лайнер „Вил дьо Хавър“ (5100 рег. т), движейки се с 13 възела, се оказал през ясната нощ на 22 ноември пред вълнореза на английския железен клипер „Лох Айрън“ (1200 рег. т). В момента на удара рухнали грот- и бизанмачтата на френския параход, които убили няколко души и разрушили две от лодките. Корабът потънал след 12 минути. „Лох Айрън“ успял да спаси 61 пътници и 26 моряци, останалите 226 загинали. На другия ден спасените били прехвърлени на борда на американския кораб „Тримантайн“. Тъй като имал големи повреди в носовата си част, „Лох Айрън“ пропускал вода. На 28 ноември екипажът се принудил да го напусне и да търси спасение в лодките, които били забелязали от кораба „Бритиш куин“ след няколко дена.

След две години Америка била отново потресена от сблъскването на два кораба. Американският колесен параход „Пасифик“ с 238 души на борда пътувал под командването на капитан Хоуъл от Виктория (Британска Колумбия) за Сан Франциско. На 4 ноември 1875 г. близо, до нос Флатери в 8 ч вечерта върху него при отлична видимост връхлетял американският ветроходен кораб „Орфей“. Неговият капитан Сойер, въпреки че разбрал за нанесената смъртоносна рана на другия кораб, не започнал да го спасява, а се пръждосал. Може би за това сблъскване никога никой не би и узнал, ако след четири дни американският митнически параход „Оливър Уудкът“ не бил открил в океана сал с един човек. Този човек се оказал Нил О’Хели — кормчия от „Пасифик“, единственият оцелял от „Пасифик“ след сблъскването. О’Хели разказал, че поради крена на

левия борд екипажът на парахода не Погнал да спусне лодките от десния борд.

Петте лодки, които се намирали зад гребните колела, нямали весла, с една от хвърлените във водата лодки се опитали да се спасят 15 жени и 6 мъже, но върху нея се сгромолясал коминът и всички загинали. Скоро започнал щорм и „Пасифик“, след като се удържал около 1 час на повърхността, се скрил под водата.

Капитанът на „Орфей“, който изоставил хората на произвола на съдбата, насочил своя кораб към остров Ванкувър и сбъркал фара на нос Бил с фара на нос Флатери. „Орфей“ заседнал на плитчината до залива Барклай и бил унищожен от щорма.

Правилата за предотвратяване на сблъскванията между корабите от 1863 г. имали една особеност, за която си струва да се разкаже по-подробно, тъй като, макар и променяйки се, те били в сила до началото на нашия век.

Всеки корабоводител знае, че на английски език „starboard“ означава „десен борд“, а „port“ — ляв борд. Английската фраза в съвременните МППС „Each shall alter course to starboard“ („Всеки е длъжен да измени своя курс вдясно“) в Правилата от 1863 г. звучала като „The helms of both ships to be put to port“ („Румпелите на двамата трябва да се прехвърлят към левия борд“). Първата формулировка, попаднала в съвременните правила едва през 1929 г. съгласно с решението на Международната конференция по охрана на човешкия живот на море, влязла в сила от 1 януари 1933 г. Дотогава и във военния, и в търговския флот на Англия командите, давани на кормчията, се отнасяли не до положението на перото на кормилото, както това се разбира днес, а до положението на румпела и на кормилното задвижване.

Известно е, че за броени секунди (по-точно за 46 секунди) преди сблъскването с гайсберга на 14 април 1912 г. „Титаник“ се е опитвал да се размине с него, като отбил вляво. Но командата, която прозвучала през онази трагична нощ на мостика на „непотошария исполин“, била „Hard a starboard“ („дясно на борд“). И това не е било грешка от страна на вахтения щурман — той искал да завие именно вляво. Тази команда през онези години се е разбирала като „ляво на борд“ и се е отнасяла до рушела, а не до перото на кормилото. Щурвалът бил въртян

надясно, а перото на кормилото се отклонявало наляво и корабът завивал наляво.

В търговския флот на Франция, която се била договорила с Англия през 1863 г. за прилагането на единни правила за предотвратяване на сблъскванията с кораби, на английската команда „Port“ (давана при завой вдясно) отговаряла командата „Tribord“, което в превод следва да се изрази като „десен борд“. Тази команда на френски език се подавала в случаите, когато искали да отбият кораба вдясно.

През миналия век САЩ, Австралия и Канада се придържали към английската практика за подаване командите на кормилото, а повечето от другите страни използвали френските термини. В скандинавските страни се прилагали и едните, и другите команди в зависимост от изискванията на капитана на кораба. Към това следва да добавим, че на повечето ветроходни кораби румпелът се разполагал зад вертикалната ос на кормилото, т. е. около самия ръб на кърмата. За да се отбие носът вдясно, на корабите с такова кормилно устройство се разнасяла английската команда „Port“, въпреки че при това и щурвалът, и румпелът се завъртали... надясно.

На повечето френски ветроходи веригите на румпела били прекарани по такъв начин, че при въртене на щурвала наляво носът на кораба отбивал вдясно. Същото било и на параходите, на които румпелът бил разположен пред вертикалната ос на кормилото — при въртене вляво щурвалът прехвърлял кормилото към десния борд и обратно.

Всичко това създавало невероятна бъркотия и често водело до печални резултати — кораби се сблъскали поради неправилно разбрана команда за кормилото. Ето един характерен случай.

На 20 февруари 1884 г. в Темза се сблъскали английският учебен кораб „Лондон скулборд“ и френският кораб „Ларднер“. Съдът признал като виновник за катастрофата английския лоцман, който прекарвал „Ларднер“ за Лондон. Лоцманът искал да отбие кораба вляво и изкомандвал на кормчията на френски език „Tribord“, знаейки, че това значи „десен борд“. Той имал предвид, че командата ще бъде разбрана като „румпела надясно“. Френският кормчия обаче я изпълнил „по френски“ — прехвърлил перото на кормилото към десния борд и „Ларднер“ завил надясно вместо наляво.

Били регистрирани огромен брой подобни трагични недоразумения и ни остава само да се чудим защо толкова дълго не са могли да приключат с тази бъркотия. А се изисквало само една проста и ясна фраза: Всички команди към кормчията трябва да се разбират по следния начин: думите „дясно на борд“ или „Starboard“ трябва да означават „кормилото на кораба да се прехвърли надясно“, а думите „ляво на борд“ или „Port“ — „кормилото на кораба да се прехвърли наляво“. Тези думи били добавени през 1929 г. с решение на Международната конференция по охрана на човешкия живот на море.

В Съединените щати обаче това решение не било прието, докато не станала катастрофата с техния лайнер „Мохаяук“. И отново причината за гибелта на този кораб била в бъркотията с кормилото и румпела. Ето как станало това.

Американският пътнически кораб „Мохаяук“ (5896 регистър-тона) излязъл от Ню Йорк през една мразовита вечер на 24 януари 1935 г. На борда му се намирили 53 пътници, 110 души екипаж и генерален товар. Лайнерът се командвал от капитан Джозеф Ууд. В 21 ч и 30 мин на същия ден на 4 мили от селището Си Гирт по крайбрежието на щата Ню Джърси „Мохаяук“ се сблъскал с норвежкия товарен параход „Талисман“, който се командвал от капитан Уфънг. В борда на лайнера зейнала огромна подводна пробойна и той започнал да потъва.

Да се изхвърли корабът върху плиткото се оказало невъзможно, тъй като машинното отделение било вече пълно с вода и корабът се наклонил силно на борда си. След един час той отишъл на дъното. Лодъчните тали били замръзнали и поради това успели да спуснат само част от спасителните лодки, които след това били вдигнати от лайнера „Алгонкин“ и парахода „Лимон“. От „Мохаяук“ потънали 45 души, от тях 15 пътници.

Цялата вина за сблъскването следствието хвърлило върху американския капитан. Оказало се, че малко преди корабите да се сблъскат, на „Мохаяук“ излязъл от строя двигателят за дистанционно управление на кормилното устройство и се наложило управлението да се прехвърли на ръчния аварийен щурвал, монтиран в кърмата на лайнера. Отляво и отдясно на индикатора на този щурвал били завинтени две бронзови табелки. На едната от тях било гравирано „Port“, на другата — „Starboard“. Когато капитан Ууд от мостика дал

команда „дясно на борд“, кормчията, ръководейки се от табелките, започнал да върти към табелката с надпис „Starboard“, която била отляво, ако се гледа от кърмата към носа. А табелкиш показвали не положението на кормилото, а на румпела. Давайки командата, капитанът на „Мохаук“ имал предвид, че тя се отнася за перото на кормилото, а не за румпела. Това се разбирало и от кормчията, но той бил объркан от табелките — и когато завъртял щурвала наляво, „Мохаук“ вместо наляво завил надясно.

Този трагичен инцидент накарал американския Конгрес да задължи Департамента на търговския флот да даде указание до всички капитани официално да се премине от командите за румпела към командата „кормило“. Едва след това старите означения по табелките на кормилните устройства на американските кораби били сменени с нови, които показвали положението на перото на кормилото.

Но нека се върнем към Правилата от 1863 г., които в продължение на 10 години били приети от тридесет държави и били в сила до 1907 г. Въпреки че в тях били предвидени почти всички случаи на опасност от сблъскване на два доближаващи се кораба, формулировките на техните членове били сложни и объркани. Главното обаче е, че в тях не били регламентирани редът за плаване в мъгла, носенето на светлини при престой на котва, използването на визуални сигнали за бедствие и др. Самият живот внасял в тези правила корекции и допълнения. Уви, всяко допълнение било предхождано от някакво тежко сблъскване, свързано с голям брой човешки жертви. Тогава започвали да се събират комисии, да се провеждат симпозиуми, научни сдружения и институти започвали заседанията си, на които се предлагало да се внесе в правилата поредната поправка или допълнение. Наистина всичко това протичало като в поговорката: „След дъжд качулка!“

Така например едва след трагичната гибел на английския клипер „Нортфлит“ през 1873 г. край нос Данджнес, когато загинали над 300 души, започнали при подаване на сигнал за бедствие да използват ракети и димки с червен цвят. А правилото за задължително носене на котвени (щагови) светлини при престой на котва било внесено в правилата през 1880 г. — една година след трагичната гибел на френския параход „Бизантин“. Той потънал при следните обстоятелства.

На 18 декември 1878 г. „Бизантин“ — пътнически параход с водоизместване около 1000 т, пътувал от Марсилия за Истанбул с 260 пътници на борда. Като търсил укрытие от щорма в пристанището Лампсаки, корабът влязъл през нощта в залива, за да застане на котва. Там вече стоял на две котви английският параход „Реналдо“ (1660 рег. т). Той нямал котвени светлини и капитанът на „Бизантин“ не го забелязал и се оказал в опасна близост до него. От силния щорм „Бизантин“ връхлетял право върху вълнореза на закотвения кораб. След 1 минути корабите се откачили един от друг. „Бизантин“ който Получил пробойна, потънал. Загинали 150 души. Някои от пътниците успели да прескочат от потъващия параход върху палубата на „Реналдо“, няколко души се спасили с лодките.

В историята на световното корабоплаване последните две десетилетия на XIX и началото на XX в. се характеризират с бурното развитие на парните машини и с навлизането в корабостроенето на стоманата. За съжаление обаче с увеличаване броя на параходите нараснал и броят на сблъскванията. През 1882 г. Държавният департамент на САЩ публикувал броя на корабите от световния морски флот, загинали на море. Оказало се, че само през 1881 г. загинали 2193 кораба, като от тях 205 потънали в резултат от сблъсквания.

Ще се спрем по-подробно на най-тежките случаи на сблъсквания с кораби.

На 24 ноември 1880 г. около Специя френският параход „Онкъл Джозеф“ (823 рег. т), пътуващ под командването на капитан Лаком за Марсилия, бил потопен през нощта от връхлетелия върху него италиански параход „Ортиля“ (1853 рег. т), който се движел с пълна скорост. „Онкъл Джозеф“ се задържал на Повърхността едва 8 минути. Спасили се само онези, които успели да се прехвърлят върху палубата на другия параход. Брой на жертвите от тази катастрофа — 215 души, причината — нарушаване на правилата.

На 1 април 1882 г. английският пощенско-пътнически лайнер „Доуро“ (2846 рег. т), пристигайки от Бразилия, след престой в Лисабон вдигнал котва за Саутхемптън. Корабът се командвал от капитан Кемп. На борда имало 135 души пътници и екипаж. Късно вечерта, когато „Доуро“ излязъл на траверса на нос Финистере, върху него връхлетял на пълен ход испанският параход „Учичас бат“, който

извършвал рейс от Ла Коруня за Хавана. Не минало и половин час и двата кораба лежали вече на дъното. Повечето от хората намерили спасение в седемте спуснати лодки, които вдигнал от водата притеклият се испански параход „Хидалго“. Той спасил 112 души от „Доуро“ и 32 — от „Учичас бат“. С първия от тях загинали 23, а с втория — 36 души.

На 18 януари 1883 г. под командването на капитан Хансен отпътувал от Хамбург за Америка лайнерът „Цимбрия“ (3037 рег. т), собственост на германската корабна фирма „Хамбург — Америка линие“. На борда му се намирили 402 емигранти от Русия, Австро-Унгария и Германия. Освен тях на кораба имало няколко французи и няколко американски индианци. Екипажът се състоял от 120 моряци—немци.

На другата сутрин, когато корабът наближил остров Боркум, над Морето паднала гъста мъгла. Неочаквано някъде отляво се чула параходна сирена, но в каква посока — на „Цимбрия“ не могли да определят. След 2–3 минути през мъглата на разстояние 50 м се показал параход. Това бил „Султан“ на фирмата „Гул — Хамбург лайн“. Той на пълен ход се ударил в левия борд на лайнера малко по-напред от фокмачтата. Скоро корабите се разединили един от друг и се скрили в мъглата. „Цимбрия“ бързо потъвал с крен на левия борд. Във водата спуснали седем лодки и хвърлили за спасяване на хората резервните стенги на мачтите. Корабът обаче потънал така бързо, че се спасили само 65 души. Загинали 457 души, от тях 72 жени и 87 деца. Полупотъналият „Султан“ се довял до най-близкото пристанище.

След тази катастрофа изминало малко повече от година и край източните брегове на Северна Америка отново станало страшно сблъскване. През 1884 г. английският пътнически параход „Стейт ъф Флорида“ (3138 рег. т.) със 167 души на борда (заедно с екипажа) под командването на капитан Съндлер се намирал на път от Ню Йорк за Глазгоу. Нощта на 18 април, когато корабът се намирал някъде в точка с координати 47° северна ширина и 34° западна дължина, се паднала безоблачна. Параходът се движел със скорост 11,5 възела при умерен вятър и спокойно море и със запалени ходови светлини. Срещу парахода се приближавал английският тримачтов барк „Понема“, също със запалени съгласно правилата светлини. Дали корабоводителите не са успели правилно да се ориентират или взаимно не са обърнали

необходимото внимание на светлините си — това никой така и не разбрал. Корабите се сблъскали. Вълнорезът на „Понема“ се врязъл в борда на парахода зад преградата на машинно-котелното отделение. От удара били разрушени двата велбота на палубата. От борда на парахода успели да спуснат четири лодки, от които едната се преобърнала при докосването до водата. След няколко минути потънал „Стейт ъф Флорида“, след него — „Понема“. С първия кораб загинали 123 души, с втория — 12. От 15-те членове на екипажа се спасили само капитан Хейбърн и двама моряци.

Изминали три месеца и подобно сблъскване се повторило близо до нос Вилано. На 21 юли 1884 г. испанският параход „Гийон“ (1843 рег. т) на път от Ла Коруня за Хавана се сблъскал в мъглата с английския параход „Лексхем“. Двата кораба потънали почти едновременно. Испанският параход „Санто Доминго“ спасил 45 души от „Гийон“ и 11 души от английския кораб.

Подобни случаи със сблъсквания, които довеждали до гибелта и на двата кораба, не били рядкост през онези години. Тук се цитираха само най-характерните от тях.

Сблъскването на „Цимбрия“ със „Султан“, което получило широко отражение в световния печат, докарало поредното преразглеждане на Правилата от 1863 г. Представители на морските кръгове от Англия, Франция, Германия, САЩ, Белгия, Дания и други страни се събрали през 1884 г. на конференция и след като обсъдили разпоредбите на отделните членове, значително допълнили правилата, приети в началото само от първите две държави. Именно тази конференция внесла най-сетне ясност в тълкуването на правилата за носене на светлините и за подаване на звукови сигнали. Времето си течало... И въпреки че действали правила за предотвратяване сблъскванията с кораби, които сега вече станали международни, въпреки че корабоводителите проявявали определена предпазливост, корабите продължавали да се сблъскват и както по-рано много от сблъскванията водели до гибел на корабите и големи човешки жертви. Ето най-трагичното от тях, станало поради нарушаване на правилата за носене на светлини при престой на котва.

На 19 ноември 1887 г. холандският лайнер „Схолтен“ (2589 рег. т) под командването на капитан Таат бил на път от Ротердам за Ню Йорк. На борда се намирали 156 емигранти и 54 членове на екипажа.

Около 4 ч вечерта „Схолтен“ се намирал на 4 мили от Дувър. Морето било покрито с лека мъгла, заради което от борда на холандския лайнер не забелязали английския въглевоз „Роза Мери“, застанал без светлини на котва близо до адмиралтейския пирс. „Схолтен“, като не успял да се отклони, се ударил с дясната си скула във вълнореза му и получил пробойна под водата с широчина 3 м. Опитите да се изпомпа водата се оказали безуспешни — лайнерът потънал след 20 минути. Поради силния крен и диферент към носа било невъзможно да се спуснат лодките. Въпреки че на пътниците своевременно били раздадени спасителни ризи, 132 души се удавили.

В края на миналия век световният търговски флот наброявал в състава си още много чисто ветроходни кораби. Някои корабособственици смятали, че на океанските линии за превоз на насипни товари — зърно, селитра, нерафинирана захар, въглища, е изгодно да се експлоатират големи три- и четиримачтови ветроходи. Стоманените корпуси на тези кораби поемали 2000–3000 т товар. Липсата на парни машини позволявала да се увеличи полезната вместимост на кораба и да се намали с две трети екипажът^[1]. Неповратливите, тежко управляеми стоманени ветроходи-гиганти вписали в летописите на морските катастрофи не една мрачна страница. Когато човек прелиства пожълтелите страници на хрониките за сблъсквания между кораби в края на миналия век, неволно му идва мисълта за някаква непримирима омраза на отиващите си ветроходи към параходите, започва да му се струва, че ветроходите сякаш си откъщавали на новите пришълци — параходите.

Ето най-тежките случаи на сблъсквания на ветроходи с параходи.

На 18 декември 1887 г. английският пътнически параход „Капанда“ (1095 рег. т) излязъл под командването на капитан фасон с 270 пътници на борда от Плимът за австралийското пристанище Фримантъл. На 20 януари 1888 г. в 3 ч и 25 мин през нощта, когато корабът се намирал край бреговете на Бразилия, вахтеният щурман видял, че „Капанда“ опасно се доближава до някакъв ветроход, който се движел без светлини с вдигнати всички ветрила. Корабите неминуемо следвало да се сблъскат, при това по-голяма опасност заплашвала неизвестния ветроход. Той обаче рязко прехвърлил кормилото към борда и оставайки почти без вятър, с всичка сила забил вълнореза си под прав ъгъл в десния борд на парахода. Корпусът на

„Капанда“ фактически се оказал разсечен в района на фокмачтата. Известно време двата кораба оставали вкопчени един в друг, но поради инерцията на „Капанда“ се разединили, след 3–4 минути параходът се пречупил и двете му половини се скрили под водата.

Няколко моряци и седмина емигранти успели да прескочат от палубата на потъващия параход върху палубата на ветрохода. Той се оказал английският тримачтов стоманен барк „Ада Мелмър“ (591 рег. т) от Белфаст. Под командването на капитан Лепликън той пътувал от Кокумба за Англия, натоварен с манганова руда. Лодката, спусната от „Ада Мелмър“, качила от водата шест души. Загинали 303 души.

След пет дни 16-те спасени били прехвърлени на срещнатия по пътя френски барк „Улус“, който ги докарал в Сан Салвадор (щат Бая). Получил големи разрушения в носовата част, „Ада Мелмър“ взел курс към Ресифе (щат Пернамбуко). Но на 28 януари поради силно просмукване на вода екипажът се принудил да напусне барка и да търси спасение в лодките. След няколко дни екипажът на „Ада Мелмър“, с изключение на двама починали, слязъл в пристанището Масейо.

На 4 ноември 1888 г. в 2 ч през нощта при силен порой край нос Сейнт Кетрин на остров Уайт норвежкия тримачтов барк „Нор“, командван от капитан Биенус, ударил на пълен ход десния борд на английския товарен параход „Сексмундхъм“ (2486 рег. т). Параходът тутакси започнал да потъва. Англичаните смогнали да спуснат на вода две лодки, с които се спасили 15 души. Норвежците не взели да вадят лодките от водата, тъй като самите те трябвало да напуснат кораба си, който получил големи повреди по корпуса. Полупотъналият „Нор“ бил изхвърлен на брега в района на плитчината Шинглс.

Две денонощия след това същата съдба сполетяла английския пътнически параход „Нант“ (1473 рег. т). На 6 ноември 1888 г., когато той се намирал на 40 мили на изток-югоизток от нос Лизард на път от Ливърпул за Хавър, върху него връхлетял немският тримачтов барк „Теодор Рюгер“. И този път ударът бил толкова силен, че параходът потънал след 3–4 минути. Трима успели да се прехвърлят от „Нант“ върху палубата на барка. От водата бил спасен само един човек — останалите загинали заедно с парахода.

На 4 юли 1898 г. близо до остров Сейбъл английският барк „Кромантишир“ потопил френския лайнер „Ла Бургон“.

Вечерта на 11 февруари 1907 г. американският колесен параход „Ларчмънд“ (1606 рег. т) под командването на капитан Макуей, с около двеста души пътници и екипаж на борда си, вдигнал котва от пристанището Провидънс (щат Род Айлънд) за Ню Йорк. Около полунощ кормчията забелязал шхуна, която се движела с опасен курс. „Ларчмънд“ се отклонил, за да избегне сблъскването. Шхуната също изменила курса си, но корабите все пак се сблъскали. Параходът получил пробойна в левия си борд пред средното ребро и започнал да потъва. На вода били спуснати шест лодки и два сала. Сблъскването станало в границите на видимостта на фара Сънди Хук. От студа в лодките умрели около сто души. След няколко часа се наложило да се изостави и шхуната („Хари Нолтън“ с капитан Хели).

Следващата жертва на сблъскване с ветроход станал английският товарен параход „Скайуориър“ (3371 рег. т). Той бил потопен от немския петмачтов барк-шхуна „Джей Си Винен“ (3166 рег. т) близо до Хастингс на 15 май 1910 г. Параходът потънал заедно с 22 членове на екипажа. Той отишъл на дъното толкова бързо, че успял да се спаси само един човек.

През март 1912 г. в Ламанша четиримачтовият барк „Писагва“ — от серията знаменити ветроходи „Летящите П“ на немския корабособственик Фердинанд Лайсц, потопил английския пътнически лайнер „Оушеанна“. Баркът пътувал от Валпарайсо за Хамбург с товар селитра. Близо до Диеп той ударил в мъглата борда на „Оушеанна“. Скоростта на ветрохода възлизала на 8 възела. На борда на лайнера се намирили около 1000 пътници, пътуващи от Лондон за Бомбай. За щастие човешки жертви нямало, но лайнерът потънал при влаченето му до пристанището. Заедно с „Оушеанна“ на дъното отишъл и ценен товар — няколко бъчвички сребро на стойност един милион долара. С огромни трудности „Писагва“ бил докаран в Дувър с повредена носова част.

В края на август 1928 г. „Пасат“ едва не разорил собственика си, когато потопил в Ламанша френския параход „Дафне“. Баркът, натоварен с релси, пътувал от Куксхафен за Валпарайсо. Корабите се сблъскали в мъглата край нос Данджнес под прав ъгъл — „Дафне“ фактически бил разсечен от острия вълнорез на две части. Той се скрил сред вълните в Ламанша след 6 минути. Силно пострадалият „Пасат“ почти една година бил на ремонт в Ротердам.

На 20 юли 1929 г. злополучният барк още веднъж се сблъскал с параход в Ламанша и получил още по-силни повреди в борда. Според слуховете това сблъскване било отмъщението на собствениците на потопения от него „Дафне“.

Разказвайки за сблъскванията между параходи и ветроходи, не можем да не споменем един наистина парадоксален случай, който станал заради бъркотията с котвените светлини.

В началото на 1897 г. след преход от Южна Америка до Европа на рейда до нос Данджнес хвърлил котва френският петмачтов барк „Франс“ — един от шестте петмачтови баркове, построени през цялата история на корабостроенето. За онези години той бил един от най-големите ветроходи в света: дедуейтът му надвишавал 6000 т, а общата площ на всички вдигнати ветрила — 4510 кв. м. В очакване на влекача, който трябвало да откара този петкрилен исполин в Дюнкерк за разтоварване, „Франс“ стоял заедно с други кораби на котва на рейда Данджнес. Баркът носел предвидената от правилата котвена светлина. Капитанът на „Франс“, желяейки сякаш да подчертае гигантските размери на своя кораб, заповядал да се запали „за всеки случай“ още една светлина — на кърмата (което не се предвиждало от правилата).

Неочаквано от десния борд на ветрохода забелязали топовата и бордовите светлини на кораб. Изглеждало, сякаш неизвестният кораб се целел в средата на борда им. Това бил английският крайцер „Бленхайм“, идващ откъм морето.: Неговият командир капитан Форгард не предполагал, че ветроходен кораб може да има такава грамадна дължина. Той помислил, че на рейда са застанали два рибарски кораба и решил „да мине между тях“...

Виковете на французите по палубата и тъмните силуети на гигантските мачти накарали англичанина да разбере грешката си. Но вече било късно... Само благодарение на това, че „Бленхайм“ се подчинявал прекрасно на кормилото, ударът се оказал плъзгащ и това спасило барка от потъване. Крайцерът ударил „Франс“ в десния борд близо до кърмата. Била разкъсана част от обшивката, били изкъртени леерите, част от ребрата и била смачкана капитанската каюта, в която за щастие нямало никой.

Адмиралтейският съд признал, че за сблъскването е виновен капитанът на „Франс“. Той не бил длъжен при заставане на котва да

окачва втора светлина на кърмата. Командирът на „Бленхайм“ бил оправдан.

С увеличаване броя на параходите и с изостряне на конкуренцията между корабните монополи пламнала ожесточена борба за символичната награда за скорост „Синята лента на Северния Атлантик“. Капитаните на пътническите лайнери — собственост на такива водещи корабни компании като „Кунард“, „Уайт стар“, „Хапаг“ и „Женерал трансатлантик“, поддържали чудовищни скорости в мъглата, които никак не се обвързвали с правилата за умерена скорост при ограничена видимост. Корабособствениците изисквали от своите капитани навреме и точно пристигане в пристанището — параходните магнати повече от всичко се интересували от размера на печалбата от корабите. При ограничена видимост по време на рейс капитаните на трансатлантическите лайнери през онези години намалявали скоростта символично — с 1–2 възела, за да имат възможността при евентуални неприятности да впишат в корабния дневник какви „предпазни мерки“ са взети. По такъв начин корабоводителите се успокоявали, че като се движат в мъглата с голяма скорост могат по-бързо да излязат от мъглата. Излишно е да повтаряме до какви тежки последствия е довеждало това.

С рязкото нарастване броя на параходите по морските пътища започнала и „блъсканицата“. Не само по линиите на Северния Атлантик, но и при подстъпите към оживените пристанища ставали голям брой сблъсквания. Ето още няколко примера за сблъсквания между кораби с най-тежки последствия.

На 21 юни 1895 г. италианският пътнически параход „Мария Пи“ (722 рег. т) с около 200 пътници и членове на екипажа на борда се сблъскал при входа в залива на Специя с италианския параход „Ортигла“. Носът на втория кораб се врязъл на 6 м в корпуса на „Мария Пи“ и последният след 3 минути потънал. На сутринта от плаващите останки на потъналия параход вдигнали 42 души. Останалите загинали.

На 30 април 1896 г. параходът „Он Уо“ (1354 рег. т), собственост на Индокитайската корабна компания, се сблъскал около Усун с парахода „Ню Гуанг“. „Он Уо“ потънал с над 250 пътници.

На 10 септември 1900 г. в залива Кардиган се сблъскали английският параход „Гордън касъл“ (2045 рег. т) и немският

„Щормарн“ (588 рег. т). Потънали и двата кораба. Първият от тях потънал с целия си екипаж.

През 1903 г. близо до Марсилия станало сблъскване с извънредно тежки последствия. На 7 юни френският пътнически параход „Ливан“ (2308 рег. т) бил на път от Марсилия за Бастия с 240 пътници и екипаж на борда. Малко след обяд на 3 кабелта от брега той се сблъскал с парахода „Инсулеър“, собственост на същата компания, и започнал да потъва. При потъването му избухнали парните котли. Корабът легнал на дъното след 3 минути. Загинали 150 души.

На 23 януари 1909 г. в 5 ч и 30 мин сутринта на 175 мили южно от остров Нантакет, близо до Нюйоркския залив, се сблъскали английските лайнери „Рипаблик“ (15378 рег. т) и „Флорида“ (5068 рег. т). На борда на първия лайнер, който пътувал от Ню Йорк за Средиземно море, се намирили 461 пътници и около 300 членове на екипажа. На борда на втория, който идвал от Неапол за Ню Йорк — около 800 емигранти, жители на Месина, които загубили жилищата си след голямото земетресение и решили да се преселят в Америка.

Двата кораба се движели в мъглата с голяма скорост и се забелязали взаимно твърде късно. През пробойната в левия борд на „Рипаблик“ започнала да нахлува вода. Машинното отделение се напълнило с вода, угаснал токът, но корабният радист Джек Бинс успял да изпрати в етера зов за помощ с аварийния предавател. Докато към загиващия лайнер се приближавали намиращите се наблизко параходи, неговите пътници били приети на борда на „Флорида“, който също пострадал тежко. След 1 час и 20 минути на мястото на сблъскването пристигнал лайнерът „Балтик“, който евакуирал на борда си повече от хиляда души. „Рипаблик“ потънал на дълбочина 96 м при опита да бъде взет на буксир, а „Флорида“ с труд се добрал до Ню Йорк. Само благодарение на радиото били избягнати големи човешки жертви: в момента на удара на „Флорида“ били убити четирима, а на „Рипаблик“ — двама души.

През същата 1909 г. на разсъмване на 14 ноември в пролива Рео се сблъскали френският пощенски параход „Ла Сейн“ (2379 рег. т), собственост на фирмата „Месаджери маритим“, и лайнерът „Онда“. Първият кораб със 162 души на борда потънал след 2 минути. От „Онда“ бързо спуснали лодките, но хората във водата били нападнати от стадо акули — загинали над 100 души. Почти аналогичен случай

станал две години след това. През лятото на 1911 г. френският пътнически параход „Емир“ (1291 рег. т) излязъл със 113 души на борда от Гибралтар за Оран. На 9 август в 4 ч сутринта в мъглата, когато корабът се намирал на 5 мили от Тариф, върху него връхлетял английският параход „Силвертън“ (2682 рег. т), пътуващ от Нюпорт за Таранто. „Емир“ потънал толкова бързо, че лодките, спуснати от „Силвертън“, успели да спасят само 27 души.

Правилата, изработени от представителите на морските държави на Вашингтонската конференция през 1889 г., допълнени през 1894 г. и станали закон през 1897 г., сигурно не биха претърпели съществени изменения още дълги години, ако не била катастрофата с „Титаник“. Когато през април 1912 г. се разнесла вестта, че за една нощ дъното на Северния Атлантик до нос Рас е станало братска могила за хиляда и петстотин души, потресеното човечество дошло до окончателния извод — необходимо е да се предприемат такива сериозни мерки, че в бъдеще да не се допускат подобни трагедии на море. Именно „Титаник“ подтикнал хората за първи път в историята да регламентират с международна конвенция комплекса от въпроси за безопасността на човешкия живот на море.

Основните точки на Конвенцията по охрана на човешкия живот на море били изработени на международната конференция, състояла се в Лондон от ноември 1913 г. до февруари 1914 г. Протоколите на тази конференция подписват безусловно почти всички морски държави. Но както се казва, още не било изсъхнало мастилото по страниците от протоколите на конвенцията, а светът отново бил потресен от чудовищна катастрофа.

През нощта на 29 май 1914 г. английският лайнер „Емпрес ъф Айрленд“ и норвежкият параход „Сторстад“ се доближават опасно един до друг в мъглата над Свети Лаврентий, техните корабоводители отново нарушават правилата за предотвратяване сблъскванията на море — първият кораб потъва след 20 минути. И отново броят на човешките жертви надминава хиляда.

Първата световна война прекъснала ратифицирането на Конвенцията по охрана на човешкия живот на море и правилата си останали същите, каквито били преди гибелта на „Титаник“ — действали правилата от 1897 г., леко допълнени през 1907 г. Преди да се свика Втората международна конференция по охрана на човешкия

живот на море (открита на 16 април 1929 г. в Лондон), както по време на войната, така и след нея имало многобройни случаи на сблъсквания с кораби. И преди новата конвенция да бъде ратифицирана, на морското дъно се озовали десетки първокласни лайнери.

Така например през 1914 г. Британското адмиралтейство прибрало под флага си за използване като военен транспорт лайнера „Сарния“, скоростта на който надминавала 20 възела. На 29 октомври 1915 г. през нощта „Сарния“, като нарушила правилата, се сблъскала край нос Хелес с миночистача „Хайт“. Лайнерът потънал, увеличайки със себе си на морското дъно 150 войници.

Същата съдба сполетяла английския лайнер „Отранто“ (12 124 рег. т), също преоборудван в спомагателен военен кораб. Извършвайки рейс от Америка за Европа, на 16 октомври 1918 г. той се сблъскал край бреговете на Исли с лайнера „Кашмир“ (8841 рег. т) на фирмата „Пи енд О“. От общо 431 загинали при тази катастрофа 351 души били британски военнослужещи.

Не по-малко трагична била гибелта на английския лайнер „Египет“ (7941 рег. т) през 1922 г. С 338 души на борда този лайнер пътувал под командването на капитан Колнер от Лондон за Бомбай. На 19 май в 7 ч вечерта корабът попаднал край остров Ушант в гъста мъгла. Машината на парахода била спряна и корабът легнал в дрейф. Накъде отпред — пред траверса на „Египет“, до мостика му долетял звукът на параходна сирена, но не успели да определят точно посоката към нея. След това от левия борд видели в мъглата силуета на бързо приближаващ се параход, който след 15 секунди ударил с вълнореза си „Египет“ в борда между двата комина. Пробитият кораб се задържал на повърхността по-малко от 20 минути. Изведнъж възникналият крен затруднил спускането на лодките на вода. Сред индийския екипаж на лайнери започнала паника, която обхванала и английските офицери. Това струвало живота на 15 пътници и 72 членове на екипажа.

Виновник за сблъскването се оказал малкият френски товарен параход „Сена“ (1388 рег. т), пътуващ от Палис за Хавър. Повредите, получени от този параход, били незначителни. След като извадил от водата всички, които било възможно да бъдат спасени, той благополучно пристигнал в Брест. „Египет“ потънал на дълбочина 123 м заедно с партида сребърни и златни кюлчета на стойност над един

милион фунта стерлинги. Търсенето на потъналия параход отнело повече от година, а изваждането на част от ценностите — пет години.

Когато говорим за сблъскванията с кораби, не можем да премълчим една доста важна особеност. Оказва се, че характерът на разрушенията в борда, причинени от вълнореза на другия кораб, се променял в зависимост от архитектурата на кораба и по-точно — от формите на вълнореза на кораба. Например наклоненият и извит вълнорез на фрегатите и клиперите благодарение на наклона си напред пробивал при сблъскването надводната част на борда на другия кораб. Разрушаването на утлегара, бомутлегара и бушприта намалявало силата на удара. Първите параходи също имали наклонени вълнорези. При регистровото измерване на стоманените параходи в сметката влизали и величините, характеризиращи дължината на кораба както по палубата, така и по водолинията. Разликата между тях често възлизала на 5 до 10 м, а пристанищните такси се събирали и за тези няколко метра дължина на кораба над водата. Това и довело до появата на отвесните прави вълнорези. Носът на товарния или пътническия параход, построен в самия край на миналия век, по формата си напомнял старинна ютия с въглища. Именно тези „ютии“ били основното оръдие за потопяване на хиляди други „ютии“, чиято мода се запазила до 30-те години на нашето столетие. Правият отвесен вълнорез се връзвал при сблъскването като гигантска брадва в борда на другия кораб, пробивайки го едновременно над и под водолинията. Ето защо периодът от 1890 до 1940 г. влязъл в историята с множество случаи на гибел на кораби в резултат на подводни пробойни, получени при сблъсквания. Англичаните казват, че гибелта на „Емпрес ъф Айрленд“ подтикнала техния корабостроител Спаниер към мисълта да се измени конструкцията на вълнореза и да се създаде т. нар. мек нос. Но за тази идея било нужно време, за да публикуват класификационните организации правилото, съгласно с което дължината на кораба над водолинията не се взема предвид при регистровото измерване.

През 60-те години корабостроителите изпаднаха в другата крайност — „булбовия нос на Юркевич“, приложен на „Нормандия“ в началото на 30-те години. Днес той е увеличил размерите си десетки пъти и сега подводната част на вълнорезите на много кораби по форма и размери не отстъпва на дирижаблите от 20-те години. Да се

замислим обаче за минута — при сблъскване огромната луковица на булба ще направи и огромна подводна пробойна с кръгла форма, ако се вземат предвид чудовищните размери на съвременните супер-танкери.

Периодът в историята на търговското корабоплаване между втората и третата международна конвенция по охрана на човешкия живот на море се ознаменува с чувствително намаляване броя на сблъскванията. За това говорят и цифрите от официалните документи. Но ако техният брой е намалял в европейските и американските води, това не може да се каже за такива „далечни“ морета като Китайско, Японско и Жълто. Изглежда, че по тази морска „периферия“ честите нарушения на МППС водят, както и по-рано, до тежки последствия. Ето няколко примера на гибел по тази причина на китайски и японски кораби.

На 12 август 1930 г. китайският параход „Тонган“ (1141 рег. т) потънал близо до Шантоу при сблъскване с друг китайски параход „Лвенхсинг“ (1562 рег. т), отнасяйки със себе си 77 души.

Три години след това, през нощта на 10 юли 1933 г., почти на същото място китайският параход „Тунан“ (1484 рег. т), пътуващ с пътници и ценен товар за Шанхай, се сблъскал с японския параход „Чошун мару“ (4026 рег. т). Китайският кораб потънал. Спасени били 89 души, загинали 168. Ценният товар (сребро на кюлчета) на парахода, оценяван на милион и половина американски долара, не могъл да бъде спасен.

Три минути били нужни на японския моторен кораб „Мидори мару“ (1724 рег. т), за да потъне на 3 юли 1935 г. след сблъскване в нощната мъгла с японския кораб „Сенсан мару“ близо до Дзизо Сали. Броят на жертвите от тази катастрофа надминал сто души.

Едно от най-ужасните сблъсквания по тези води станало през 1949 г. в пролива Бохай. Китайският параход „Тай Пинг“, построен през 1921 г., щлал вместимост 2493 рег. т, дължина 91,4 м, широчина 13 м и височина на борда 7 м. Параходът извършвал специален рейс от Шанхай за Киилунг. На борда му се намирили повече от 1600 души и ценен товар.

На 27 януари 1949 г. в мъглата в пролива Бохай, който минава северно от остров Чусан, „Джи Пинг“ на пълен ход се сблъскал с китайския параход „Киен Юан“, който пътувал от Киилунг за Шанхай с товар въглища. Този кораб, построен през 1919 г., бил с 333 регистър-

тона по-малък и с 15 м по-къс. След сблъскването той потънал почти моментално, а „Гай Пинг“ отишъл на дъното след 15 минути. Пристигналият на мястото на драмата австралийски ескадрен миноносец „Уарамунга“ успял да спаси само 35 души. Жертвите от тази катастрофа надминали жертвите от „Титаник“.

От момента на създаването си (1863 г.) до наши дни, когато действат вече новите МППС-72, правилата станали непокатим закон за моряците по целия свят, те служат като мерило при изясняване на вината за сблъскването, при определянето и присъждането на щетите, понесени от едната или другата страна.

На пръв поглед бързото разпространение в световния търговски флот през петдесетте години на нашия век на такъв надежден прибор като радиолокатора ри трябвало рязко да намали броя на сблъскванията на море, но в действителност станало обратното — техният брой, колкото и да е странно, нараснал. Наистина това продължавало кратко време — докато корабоводителите усвоявали непривичния за тях прибор. Първите радиолокатори не показвали относителното движение на насрещния кораб, означен върху екрана на радиолокатора със светеща точка, и за да се определи посоката на движението му и скоростта, се изисквали доста сложни изчисления, с които не винаги корабоводителите били в състояние да се справят и често в такива случаи радиолокаторът се оказвал безполезен. Нещо повече, понякога радиолокаторът не само не помагал на корабоводителите да избягнат опасното сближаване на корабите, но и създавал ситуации, при които корабите се сблъскали. Така се появил изразът „радиолокационни сблъсквания“, а по-точно — „сблъсквания поради неумението да се използва правилно радиолокаторът“.

Прехвърляйки съдебните дела по някои сблъсквания с кораби, човек неволно се убеждава, че това не би се случило, ако техните корабоводители не се осланяха изцяло на радиолокаторите, а следваха правилата и мъдростта на добрата морска практика. Убедителен пример за тази мисъл е сблъскването на „Андреа Дория“ със „Стокхолм“ през 1956 г.

Ще напомним за някои най-тежки случаи на „радиолокационни сблъсквания“.

1957 г. На 18 юни до остров Ушант при гъста мъгла в 23 ч танкерът на гръцкия корабособственик А. Онасис „Стони Пойнт“ (10

506 рег. т), пътуващ с товар нефт от Сидон за Антверпен, се сблъскал с гръцкия моторен кораб „Йоанис“, натоварен с поташ. Пламъците обхванали двата кораба. В огъня загинали 14 моряци, мнозина получили тежки обгаряния. Танкерът изгорял изцяло, „Йоанис“ успели да довлекат до Брест.

1960 г. На 14 декември в Босфора гръцкият танкер „Уърлд хармони“ (20 992 рег. т), пътуващ с баласт за Новоросийск, се сблъскал с югославския танкер „Петър Зораник“, натоварен с нефт и бензин. Обхванати от пламъци, двата кораба били отнесени от течението и вятъра върху турския пътнически параход „Гарсус“, стоящ на котва. И трите кораба изгорели. Загинали 52 души, мнозина получили силни обгаряния.

1962 г. На 7 януари на 6 мили югоизточно от Дувър югославският параход „Сабак“ (2811 рег. т), пътуващ от Плосе за Ротердам, натоварен с боксити, се сблъскал в гъстата мъгла с английския моторен кораб „Дорингтън касъл“ (6223 рег. т). Югославският кораб, след като получил пробойна в левия си борд, потънал след 5 минути. Лодките, спуснати от англичанина и от трите притекли се на помощ кораба, спасили от 33-та членове на екипажа само петима.

През последните години морските държави предприеха редица мероприятия за борба със сблъскванията по море. Така например в местата с оживено корабоплаване бяха маркирани с буйове и вежи фарватерите за движение на корабите в различни посоки. Практиката показва, че в теснините с интензивно движение на морски транспорт, където препоръчваните фарватери са маркирани, сблъскванията са значително по-редки.

Всяка година по корабите на търговския флот постъпват все повече и по-съвършени радиолокационни станции, показващи векторите на истинските курсове и скорости на корабите върху екрана на индикатора. Бързо се разширява мрежата от брегови радиолокационни станции за прекарване на корабите на подстъпите към големите пристанища, в устията на реките и в каналите. За прекарване на кораби в теснините се използват вертолети с монтирани радиолокатори. Разработват се и са в процес на създаване експериментални системи от светещи указатели за сигнализиране на насрещните кораби при изменение посоката на собственото движение

при разминаване. Такива системи предвиждат монтирането върху огледалото на настройката или върху мачтата на големи панели с ярко проблясващи стрелки, показващи посоката на завоя на кораба.

Голям брой корабостроителни фирми в Япония, ФРГ и САЩ разработиха оригинални системи за аварийно спиране на кораби с голям тонаж — разтварящи се двупластови кормила и „подводни парашути“.

Разбира се, появата в световния търговски флот на всички тези нововъведения и особено на различните нови електронни системи за безопасно корабоводене облекчава до голяма степен задачата на корабоводителя, оказал се в обстановка на лоша видимост, и естествено намалява броя на сблъскванията на море. Все още обаче корабите продължават да се таранят един друг и „дамоклевият меч на сблъскването“ продължава да виси; както и по-рано, над главите на моряците. И конският косъм, на който той е окачен, най-често се къса в мъглата.

[1] Твърдението на автора за намаляването на екипажа в случая е много спорно. ↑

„АМАЗОНКА“ БЪРЗА НА ЗАПАД

Към средата на миналия век английските корабостроителници вече усвоили достатъчно добре технологията на желязното корабостроене. Нитованите метални корпуси на корабите започнали да изместват трошливите съоръжения от дърво, гребните колела постепенно се заменяли от винтовете. Предимствата на железните винтови параходи се оказали очевидни. Една от най-големите корабостроителни фирми в Англия „Пи енд О“ („Пенисулар енд ориентал лайн“), след като построила през 1842 г. желязния параход „Паша“, практически вече не се връщала към дървеното корабостроене, а от 1851 г., когато от стапелите слязъл желязният ѝ винтов параход „Шанхай“, оборудвала вече своите кораби само с гребни винтове. Ето защо изглеждало повече от странно, че друга солидна корабостроителна фирма в Англия — „Роял мейл стим пакет къмпани“ поръчала през 1850 г. в корабостроителниците в Блекуъл огромен дървен параход с гребни колела.

Новият кораб слязъл от стапела на 28 юни 1851 г. и получил името „Амазонка“. Дължината на дървения корпус била 91 м, най-голямата широчина — 12,5 м. Корабът бил съоръжен с парна машина с мощност 80 к.с. През онези години такава мощност се смятала за напълно приемлива, като, разбира се, освен парната машина корабът имал и пълно ветрилно стъкмяване.

Английският печат нарекъл „Амазонка“ най-големият дървен параход, строен някога в Британия — неговата вместимост била 2256 регистър-тона. Според класа си този параход се отнасял към пътническите пакетботи „лукс“.

Фирмата „Роял мейл стим пакет къмпани“ построила новия си параход от дърво не от скъперничество. Нейната поръчка била прецизно обмислена — корабособствениците знаели, че Британското адмиралтейство се отнасяло с предубеждение към корпусите от желязо и гребните винтове. А да се изтръгне право за превоз на правителствената поща и на войници от колониалната армия или да се получи държавна субсидия можело само ако се предложи в

разположение на адмиралтейството дървен кораб с гребни колела. Такава била в онези времена политиката на морските лордове — те по традиция не искали да вярват в новото, което се появявало във флота.

„Амазонка“ задоволявала адмиралтейството във всяко отношение и била зачислена в състава на резервния флот като войсков транспорт.

След ходовите изпитания корабът трябвало да се отправи в срочно океанско плаване до Уест Индия и Панамския провлак. За капитан на парахода бил назначен Уйлям Саймънс, който имал богат опит от плаване в Карибско море и бил добре запознат със свирепите му тайфуни. Екипажът на „Амазонка“ бил набран от адмиралтейството сред най-добрите военни моряци със стаж по парните кораби.

На 2 януари 1892 г., петък в 3 ч и 30 мин „Амазонка“ излязъл от Саутхемптън с поща, ценен товар със специално предназначение, един лорд от адмиралтейството, 50 пътници и 110-членен екипаж на борда. Край нос Портлънд Бил корабът се сблъскал с югозападния щорм. Наложило се да се пусне на пълна мощност парната машина. След няколко часа лагерите започнали да загряват и се налагало от време на време да се охлаждаат, като се спира машината.

Сменилите се от вахта машинисти и огняри разказвали на палубните моряци за главоболията с машината поради прегрелите лагери. На свой ред моряците поверително предавали тази „професионална тайна“ на пътниците, а последните, без много да разбират от парни машини, взели да мислят, че тези тайнствени лагери, за които толкова много се говори, „могат всеки момент да избухнат“.

По онова време парните двигатели били последната дума на техниката, „чудото на века“. Те внушавали на хората повече страх, отколкото възхищение. Само мисълта, че в дървения кораб гори денонощно огън в огромните пещи, не позволявала на пътниците спокойно да спят. Пред парната машина благоговееели и пътниците на „Амазонка“.

Тъй като загрелите лагери можели да се охладят само чрез спиране на парната машина, всяко такова спиране предизвиквало голяма тревога сред пътниците. През цялото време те пращали при капитан Саймънс свои депутации, които изисквали завръщане в пристанището за „ремонт на лагерите“. И ако капитанът имал правото

безцеремонно да се разправи с подобни делегати от екипажа на кораба и даже да накаже „смутителите“ с удари с камшик, като ги обвини в подстрекателство към метеж, с делегатите на пътниците той бил принуден да се държи учтиво. Саймънс ги приемал в каютата си, изслушвал ги търпеливо и на всичките им опасения отговарял: „Корабът е толкова безопасен, както и вашият дом. Какво от това, че в машината бил загорял ту един, ту друг лагер? Всичко това се глупости! Връщане заради такава дреболия — никога! «Амазонка» бърза на запад!“ Саймънс наистина смятал това недоразумение с лагерите за глупост.

След дългите и безплодни обяснения с депутациите от пътниците бронзовата физиономия на морския вълк започвала да се налива с кръв, капитанът скачал от креслото си и изревявал: „Корабът се движи по курса си и точка! Моля ви, господа, да ме оставите на мира!“

Югозападният щорм по това време не заглъхвал и „Амазонка“, опънал само щормовите си ветрила и движейки се напред с променливи галсове, използвал главно парната машина. Машината работела без спиране вече 36 часа със загрели лагери. Вечерта на 3 януари щормът бушувал с още по-голяма сила. Тежките вълни се разбивали о вълнореза на кораба, а пръските отлитали до върха на комина. От време на време някоя грамадна вълна се стоварвала с цялата си тежест върху носовата палуба на кораба и като бял клокочещ водопад със съскане се изливала към кърмата. Вятърът свирел във въжетата, „Амазонка“ забивал огромните си колела във вълните и бавно се движел срещу щорма.

Около 3 ч сутринта в неделя, 4 януари, вторият щурман на „Амазонка“ Трюуик, който карал нощната вахта на открития команден мостик между кожусите на гребните колела, се притулил зад комина „да си поеме дъх“ след поредната стоварила се върху парахода вълна. Като завързвал по-здраво вървите на зюдвестката си, морякът видял нещо, от което сърцето му бясно затупало. От светлинния люк на машинното отделение, току зад комина, изскачали оранжеви пламъци. Щурманът повикал вахтения моряк и го пратил да изясни какво се е случило в машината и да събуди незабавно и капитана.

Притичалият на мостика капитан Саймънс обявил пожарна тревога на кораба и заповядал да се затворят всички врати в салоните и

коридорите, за да не излязат пътниците на палубата. В машината не можело нищо да се различи — черен лютив дим бил изпълнил целия машинен отсек на кораба. Някъде вътре бушувал огънят. Четвъртият механик Стоун искал да спре машината, но поради пламъците и дима не можал да се приближи до нея. Когато главният механик дотичал от каютата си, пламъците били обхванали вече цялата машина. На всички, които били в машинното отделение, се наложило да търсят спасение по палубата.

Щормовият вятър бързо раздухал огъня в утробата на парахода. След някакви си 10 минути пламъците се прехвърлили от машинното отделение на палубата, където обхванали насмоления такелаж на кораба. Някъде долу започнали да се пръскат варелите с машинно масло, тяхното съдържание се разливало по долната палуба, давайки обилна храна на огъня.

За пътниците било повече невъзможно да остават в салоните — преградите им и палубата под краката парели, помещенията се напълнили с дим. Когато пътниците, след като изкъртили вратите, изскочили на горната палуба, те били обзети от ужас и чувство за обреченост. Огънят се оказал по-пъргав от хората — докато екипажът на „Амазонка“ подготвял пожарната машина и присъединявал към нея маркучите, огънят обхванал още няколко вътрешни помещения на кораба. Не всички успели да се промъкнат през огнената завеса и облаците от дим. Няколко души от екипажа, след като получили изгаряния и се нагълтали с дим, се изтърколили по стръмните трапове надолу и загинали в огъня. Пътниците се мятали по кораба, умолявайки офицерите да предприемат нещо и да ги избавят от мъчителната смърт сред пламъците.

Между кожусите на гребните колела се издигнала огнена стена. Тя разделяла кораба на две части, при което по-голямата част от екипажа останала на бака, а офицерите и пътниците — на юта. Няколко моряци от страх се спуснали в кубрика и там очаквали смъртта си. Офицерите на кърмата се опитвали да гасят пожара, като помпали с ръчните пожарни помпи и черпели с кофи вода зад борда. Усилията им можели да бъдат сравнени с опита да се залее клада с вода от чаени лъжички. Страхът на хората пред заплахата да изгорят живи творял невероятни неща на „Амазонка“ — смелчаците станали паникьори, тихите и скромните почнали да се държат агресивно,

умните загубили ума си, обожателите на нежния пол повалили на земята майките с бебета на ръце, които се изпречвали на пътя им.

Виждайки, че опитите да се справи с огъня не водят до нищо и че паниката започва да превръща екипажа от отбрани моряци в неуправляемо стадо, капитан Саймънс решил да опита да спаси поне жените и децата. Както вече се каза, оказало се невъзможно парната машина да бъде спряна и „Амазонка“ продължавал да си проправя път срещу вятъра, люлеейки се силно върху щормовите вълни. Но корабът още се подчинявал на кормилото и можел да завива. Капитанът заповядал да поставят „Амазонка“ по посока на вятъра така, че пламъците да бъдат отнасяни към носа на кораба. Прехвърлили кормилото към борда и корабът, обхванат наполовина от пламъци, започнал да завива, като силно се наклонил и едва не загребал, вода с фалшборда си. След това се изправил и се понесъл още по-бързо по вятъра — пламъците се устремили към бака.

Пътят за спасение на останалите в носовата част на кораба бил отрязан. Вятърът откъсвал гребените на вълните и ги хвърлял върху горящата палуба, дъските ѝ съскали и образувалата се пара се смесвала с черния дим.

„Амазонка“ имал всичко девет лодки, от тях само четири — спасителни. Но как да се спуснат лодките, когато корабът е във движение? Скоростта достигала 13 възела — следователно лодката трябвало да се изкара зад борда така, че тя да се окаже над водата, но без да я, допира с дъното си. Останалото зависело от умението и ловкостта на екипажа. Следвало да се откачат кърмовите тали и почти в същата секунда — носовите, почти едновременно. Ако първи се откачели носовите тали или ако те се откачели макар и секунда порано, преди лодката да се озове на вода, тя сигурно би загинала — ще се преобърне, вълните ще я завъртят и ще я строшат на трески в борда на кораба.

Капитанът, изглежда, разбирал, че при паниката, която царяла на обзетия от пламъците „Амазонка“, е невъзможно да се осъществи сложната маневра по спускането на лодките.

— Лодките да не се спускат! Чакайте, докато корабът спре сам — обяснил той на помощниците си. — Машината ще спре, когато нивото на водата в котлите спадне.

Въпреки че Саймънс бил смятан за смел моряк, той нищо не разбирал от парни котли и парни машини, пък и никой не изисквал от него такива знания. Капитанът на „Амазонка“ даже и не подозирал, че котлите на кораба могат да избухнат, щом останат без вода. Капитанът не знаел, че главният механик, който загинал в самото начало на пожара, бил регулирал котлите на режим за автоматично захранване с вода и по такъв начин неговите надежди за спиране на парната машина били напразни. Той просто не знаел, че гребните колела на „Амазонка“ ще се въртят дотогава, докато има налягане в котлите.

Огънят в трюма на кораба заплашвал вече и кърмата, където били пътниците. Повечето от тях били по нощници или полуоблечени. След като намерили тук временно спасение от огъня, хората замръзвали от ледените пръски на вълните. Двата барказа, закрепени върху кожусите на гребните колела, изгорели, шансовете за спасение намалели. Останали само седем лодки, но местата в тях били по-малко, отколкото броят на хората на борда. Някой трябвало да остане на загиващия кораб. Но кой? „Защо именно аз, а не някой друг? С какво той е по-добър от мене? Защо за него има, а за мене да няма място в лодката? Аз също имам право на това!“ — разсъждавали онези, които очаквали своята участ на кърмата на горящия параход.

Когато пътниците видели, че изгорели най-големите и най-надеждните спасителни съдове — барказите, те започнали да действат. „По дяволите капитана с неговите забрани! Спускай лодките! Иначе изгаряме живи!“ — ревяла тълпата, която се хвърлила да спуска лодките.

Като изблъскали слабите настрани, силните се промъкнали до борда, където лежали лодките. Но какво да правят с тях? Как да ги спуснат? Това пътниците не знаели. Настъпващите пламъци на пожара ги гонели към перилата в самия край на кърмата. В бързината те се опитвали да развържат и да прережат въжетата, удържащи лодките върху килблоковете, разкървавяли си ноктите, чупели си пръстите. На „Амазонка“ започнало най-страшното, което можело да се очаква — буйства и пристъпи на полудяване. Загубили разума си от ужас, хората се нахвърляли един върху друг, скачали зад борда...

Сега единствен господар на „Амазонка“ станал инстинктът за самосъхранение — той и само той командвал хората и разпределял местата в лодките. Нито Саймънс, нито неговият старши помощник

Робертс, нито екипажът на кораба били в състояние да направят каквото и да било с обезумелите пътници. Те завладели насила две от лодките, провиснали ги зад борда и отсекли с брадва талите. Една след друга лодките, преобърнали се нагоре с кила, се скрили във вълните зад кърмата на кораба заедно с по двадесетина души във всяка.

Най-сетне, когато парната машина спряла — изглежда повредена от огъня, от „Амазонка“ спуснали останалите пет лодки. Както станало известно по-късно, капитан Саймънс даже не се и опитвал да се спаси и останал на кораба.

Първата от петте лодки — барказът, била спусната под командването на щурмана Нилсън. В нея имало 15 души, като още шест души се прекачили от най-малката лодка, която била взета на буксир. Нилсън обърнал към горящия кораб, откъдето долитали викове за помощ — няколко души, включително и капитанът, все още се намирали на борда му. Празната лодка обаче била блъсната от вълната в кърмата на барказа и му изкъртила кормилото. Сега, за да удържи без кормило барказа с нос срещу вълните, Нилсън се принудил да измайстори от мачтата, резервните весла и ветрилото плаваща котва. За това било нужно време и той вече не успял да спаси оставащите на „Амазонка“. Хората от лодката на Нилсън видели, как от средната част на парахода към нощното небе се извил огнен език и над бушуващия океан се разнесъл грохотът на експлозията. Една подир друга паднали зад борда мачтите, над вълните литнали рояци искри. Това било барутът — на кораба го държали за оръдията, с които бил въоръжен „Амазонка“ за защита от пиратите, безчинстващи тогава край европейските брегове на Атлантика. И явно запасът от барут се оказал достатъчен, за да привърши агонията на „Амазонка“. Корабът със съскане изчезнал в бездната. Той потънал на 110 мили на юг — югозапад от островите Сили.

Тук се и случило събитието, за което по-късно писали всички английски вестници. Хората от барказа на Нилсън заявили под клетва пред съда, че преди „Амазонка“ да експлодира, между него и барказа им преминал със зарифовани ветрила неизвестен тримачтов барк. Разстоянието между горящия параход и барказа не надминавало 400 м и разбира се, от барка не могли да не видят пожара, както сигурно са забелязали и барказа на Нилсън. Но баркът не спрял. Кой знае защо на него запалили бяла димка и корабът се скрил. Това било нечовешка

постъпка, престъпление. Неоказването на помощ на загиващите в морето се смята от моряците за едно от най-тежките злодейства. Принадлежността на този барк обаче така и останала неизяснена.

Нилсън изчакал на плаваща котва да премине щормът, след това вдигнал ветрилото и насочил лодката на изток, към бреговете на Франция. За да не вкочанясат от януарския вятър и пръските на вълните, хората в барказа през цялото време се сменяли на веслата. На четвъртия ден на разсъмване отново се появили вълни и се наложило да свият ветрилото. Около три часа след това забелязали кораб на хоризонта. След два часа отчаяна работа с всички весла барказът се доближил до кораба. Това бил английският бриг „Марсден“, който докарал спасените в Плимут.

С втората лодка, спусната от „Амазонка“, се спасили 16 души. Тях качил на борда си един холандски галиот. На другия ден холандците намерили в морето още една лодка от „Амазонка“. В нея имало осем мъже и една жена.

На 15 януари в Плимут пристигнал още един холандски галиот, който бил спасил последния барказ, спуснат от „Амазонка“. Барказът се командвал от лейтенанта от британския кралски флот Грилс, пътувал на „Амазонка“ като пътник. В носа на този барказ имало пробойна, запущена с дрехите на пътниците. Петата от спуснатите лодки изчезнала в океана, без да открият каквито и да е следи от нея.

От 162 души, тръгнали на рейс с „Амазонка“, живи останали 58. От тях седмина починали по-късно на брега, а 11 души загубили разсъдъка си от преживяното.

Експертите от Британското адмиралтейство, които разследвали катастрофата, били на мнение, че пожарът в машинното отделение на „Амазонка“ е възникнал не от загрелите лагери, а от запалилата се облицовка на парния котел. По онова време още не употребявали азбест и котлите се облицовали с плъст.

Гибелта на „Амазонка“ станала жесток урок за лордовете от адмиралтейството, които не искали да признаят каква голяма опасност се крие в съчетаването на дървения корабен корпус с парната машина. И именно обстоятелството, че при пожара на „Амазонка“ не успели да спуснат лодките в движение, ускорило търсенето на нови решения при проектирането на лодъчното устройство. Тогава във флота се появили и приспособленията, с помощта на които куките на кърмовите и

носовите тали могат да се разединяват едновременно. Усъвършенствувани по-късно, тези приспособления опростили спускането на лодките на вода.

ПРИЗНАНИЕТО НА ХЕНРИ МАКДОНАЛД

Клиперът „Коспатрик“ бил знаменит ветроход на своето време и влизал в стотицата най-добри „хрътки на океана“. Той бил построен през 1856 г. в собствената корабостроителница на големия английски корабоприитежател Дънкан Дънбар в пристанището Модълнейн в Бирма. Корабът бил построен от тиково дърво по образ и подобие на знаменитите фрегати от Блекуъл. След спускането на вода вместимостта му се оказала равна на 1119 рег. т при дължина 58 м, широчина 10,3 и газене 7,3 м.

Завоювал веднъж славата на отлично корито, „Коспатрик“ получил привилегия за превоз на правителствени товари и войски от Англия за Индия. През 1863 г. заедно с клиперите „Гуид“ и „Асая“ прокарвал подводния телеграфен кабел в Персийския залив. След смъртта в 1870 г. на Дънкан Дънбар огромният му флот от ветроходи бил продаден на търг и „Коспатрик“ станал собственост на английската фирма „Шоу, Севил енд кѳмпани“. Новите стопани на клипера го приспособили за превоз на емигранти от Англия и Ирландия за Австралия и Нова Зеландия.

На 11 септември 1874 г. „Коспатрик“ излязъл от устието на Темза към бреговете на Антиподите (Нова Зеландия). В крайното пристанище — Оклънд в Нова Зеландия, корабът не пристигнал и в края на 1874 г. в Англия станало известно, че той изгорял при прехода през океана и че от 475 души на борда му са оцелели само трима — вторият щурман Хенри Макдоналд и двама моряци.

Предлагаме на вниманието на читателя подробните обстоятелства около катастрофата с „Коспатрик“, изложени по описанията ѳ от англичани — Макдоналд, капитана и писателя Френк Шоу, корабостроителя Барнаби и историците Бейзил Лабок и Анри де Нусон.

„Коспатрик“ излязъл от Грейвсенд на Темза на 11 септември 1874 г. под командването на капитан Елмсли. Освен 42-мата членове на екипажа на борда му имало 433 пътници, главно емигранти — 181 мъже, 125 жени, 127 деца, сред които 16 бебета до една година. По

това време емигрантите били превозвани през океана най-често с ветроходни кораби, като им предоставяли твиндеците на трюмовете под горната палуба, а в малобройните каюти пътували именитите и богати пътници. На „Коспатрик“ твиндеците на двата трюма били заети от жените с децата, а на другите два — от мъжете. Екипажът се разполагал на бака на кораба в кубриците. Каютите на капитана, на офицерите и на няколкото богати пътници (на клипера те били само четирима) били на юта.

На „Коспатрик“, както и на другите ветроходи на Англия, правилата на противопожарната безопасност се спазвали много строго и точно. Първо — на екипажа и пътниците било забранено да пушат и да използват открит огън през нощта. След залез слънце всеки трюм и всеки трап, водещ към горната палуба, се осветявал от пет-ромаксва лампа, от която не можело да се припалва. Всяка нощ пътническите твиндеци на „Коспатрик“ редовно се патрулирали от караул от самите пътници, назначаван от капитана. На кораба не само не можело да се използват свещи, но било даже забранено пазенето им в личния багаж. За случай на пожар в носовата част на кораба била монтирана стационарна пожарна помпа — последна дума на техниката, а в различни места по палубата били изведени пожарни ръкави и кофи. От гледна точка на противопожарната безопасност „Коспатрик“ бил смятан за напълно безопасен пътнически кораб.

Животът на борда на „Коспатрик“ след напускането на бреговете на мъгливия Албион едва ли се отличавал от живота на стотиците емигрантски кораби. Обитателите на трюмовете му страдали от морската болест в Ламанша и при прехода през Бискайския залив, скупчвали се като овци по наровете във влажните и задушни твиндеци при студ и лошо време. В слънчеви дни всички пътници излизали на палубата на клипера, наслаждавайки се на слънцето и океана. Хората се запознавали, пеели, флиртували, мечтаели, понякога се карали и отново се сдобрявали — с една дума, вършели това, което правела по земята по-голямата част от човешкия род.

Първите два месеца от плаването на клипера минали благополучно — във всеки случай в своето повествование Хенри Макдоналд не е отбелязал нищо необичайно за плаването на „Коспатрик“ от Темза до южния край на Африка. Единственото, което той фиксирал, е времето, нужно на „Коспатрик“, за да стигне до Иглен

нос — два месеца. Разбира се, добро време за ветроход, но клиперът покривал това разстояние през годините на своята слава и за месец и половина.

На 16 ноември, след като заобиколил Африка, „Коспатрик“ пъргаво се движел с бейдевинд на ляв галс с курс на югоизток. Клиперът скоро трябвало да започне заключителната част от своето продължително плаване — да влезе в зоната на „ревящите четиридесети“, където средната му скорост би възлизала на 300 мили за денонощие. Вечерта пътниците уредили концерт на палубата на „Коспатрик“. Всеки показал каквото умеел — песни, танци, музикални изпълнения на устни хармоники, китари и мандолини. Било шумно и весело и всички се разотишли късно да спят.

Вторият щурман Макдоналд карал вахтата от 8 ч вечерта до полунощ. Петнадесет минути преди смяната той обиколил пътническите твиндеци, за да се убеди дали всичко е наред. Такъв оглед бил стара традиция на клипера и се практикувал при каквито и да е обстоятелства. След като се сменил от вахта, той слязъл да си почине в каютата и почти бил заспал, когато чул смразяващите викове: „Пожар, пожар!“ Това станало, когато клиперът стигнал в точката с координати 37°15' южна ширина и 12°25' източна дължина.

До трапа на горната палуба щурманът се сблъскал с капитан Елмсли, който също малко преди това слязъл в каютата си. Той заповядал на Макдоналд да доложи незабавно какво се е случило. Шахтата на форпика бълвала гъсти кълба дим. На бака командвал вече старшият помощник-капитан, който застъпил на вахта в полунощ. Моряците включвали пожарната помпа и размотавали маркучите до палубата. Горяла магазинята на боцмана, където се пазели резервните ветрила, въжета, пакли, шведска смола, катран, бои, безир. Вратата на складчето била заключена с катинар. Никой, включително и самият Макдоналд, не могъл тогава да разбере от какво е започнал пожарът. Предполагали, че в магазинята е станало само-възпламеняване на някой от горимите материали.

Капитан Елмсли започнал маневра, която при създалата се ситуация била единствено правилна, за да се предотврати разпространението на огъня по кораба — дал команда да се направи поворот през фордевинд и да се постави клиперът с кърмата срещу вятъра така, че той да издухва пламъците и дима от бака. Но духалият

през целия ден суров североизточен вятър привечер утихнал и клиперът, без да обърне през фордевинд, отново легнал по вятъра. Макдоналд смятал, че поворотът не станал поради грешка на кормчията, който твърде рано започнал да лрехвърля кормилото към другия борд.

Когато най-сетне пуснали пожарната помпа, се разбрало, че от нея няма никаква полза — помпали с всички сили, но в маркучите водата постъпвала без налягане и в недостатъчно количество. По това време в океана имало силно вълнение и поради напречното клатене всмукателният накрайник на пожарната помпа постоянно се оголвал — тръбата засмуквала с водата и въздух. От дългото стоене на тропическото слънце буталата на пожарната помпа се разсъхнали. Прехвалената техника не помогнала...

Изведнъж над бака в небето се извисили пламъци. В тропическата нощ те изглеждали толкова зловещо, че всявали страх и в най-смелите сърца. Безбрежният океан и горящият клипер — движещо се дървено островче с площ около петстотин квадратни метра и с около петстотин човека на борда. Страхът и паниката обзели кораба по-бързо от огъня. Полуоблечени пътници се хвърляли с викове и вопли от трюмовете към палубата.

Изминали някакви си десет или петнадесет минути и екипажът на „Коспатрик“ бил принуден да отстъпи пред пламъците. Огнените езици станали по-дълги и по-горещи, те вече заплашвали ветрилата по фокмачтата. Виждайки това, Елмсли заповядал да се прибере формарселът към реята. Палубата на клипера била пълна с пътници, моряците с труд успявали да се промъкнат през тълпата към бака, за да гасят пожара. Някому от пътниците се сторило, че моряците нещо замислят и търсят спасение на носа. Тогава тълпата взела да спира моряците, като не им давала с това да гасят огъня и да работят по мачтите със стъкмяването. Между моряците и пътниците започвали пререкания, стигащи до бой.

В същото време „Коспатрик“ продължавал да се движи бавно с бейдевинд на ляв галс и димът от пожара застинал палубата. Хората се блъскали, ругаели, кашляли от дима, а тези, които били пред фокмачтата, падали в безсъзнание от задушаване. На кораба царели хаос и пълна бъркотия.

Капитан Елмсли, след като пропуснал скъпоценните минути, когато пожарът не се бил още разгорял, дал воля на паниката, загубил власт над тълпата и контрол над положението. Той, опитният капитан, знаел прекрасно, че властта му на кораба е неограничена, че в морето той е единственият; никому неподвластен господар на клипера, обаче не съумял да използва положението си. Неговата фатална грешка била в това, че на клипера липсвал изработен единен план за борба с пожарите. Старшият помощник с група моряци напразно се блъскал около пожарната помпа, третият щурман се опитвал да манипулира с ветрилата, за да обърне кораба с кърмата срещу вятъра, едни се опитвали да разстелят по палубата рула плъст, други търсели кофи.

В същото време огънят, намерил нова храна в помещението под магазинята, бучал и се развихрял над бака на клипера. След като обхванал част от палубата, той пълзял вече към кърмата...

С помощта на боцмана Макдоналд организиран жива верига за подаване на кофите с вода. Това задържало за известно време разпространяването на огъня, но не за дълго. Клиперът все още не бил направил поворота през фордевинд и при всеки опит да завие отстъпвал пред вятъра и отново се движел с бейдевинд. Изглежда, били забравили, че формарселът бил прибран и центърът на ветрилната площ се изместил към кърмата. В паниката никой от екипажа на „Коспатрик“ не се досетил да освободи шкотите на кърмовите ветрила, за да се удържи корабът в нужното положение. Макдоналд се опитал да убеди капитана да разреши спускането на една от лодките, като с нейна помощ се изтегли носът на кораба през линията на вятъра така, че корабът да се окаже в положение бакцаг. Но Елмсли се намирал в някакво вцепенено състояние. Изглежда, той не разбирал, че гори неговият кораб и че съдбата на „Коспатрик“ се решава именно в тези минути. След като изслушал Макдоналд, той не приел съвета му и заповядал нито една лодка да не се спуска без негово разрешение.

Огънят пробил вече дървената преграда, отделяща форпика от носовия трюм, и получил нова храна — сандъците с манифактура. Сега димът излизал от люка на трапа, водещ от носовия твиндек към палубата. Заедно с това огънят обзел насмолените въжета от неподвижния такелаж на фокмачтата и се устремил нагоре към

ветрилата. Сега вече гасенето на огъня с кофи не можело да спаси клипера, който така и не обърнал по вятъра...

Хората отстъпили пред огъня. С това шансовете им за спасение намалели точно три пъти, и то при условие, че незабавно ще бъдат спуснати на вода лодките. Защо именно три пъти? По броя на местата в лодките — а те били само осем: капитанската гичка, окачена зад кърмата, два барказа, два катера и два велбота. При това за последните нямало лодбалки — те лежали на палубата около фокмачтата с дъното нагоре. Във всичките тези съдове можели да се поместят малко повече от 150 души.

Неочаквано огънят избил от носовия трюм — капортите му се оказали изкъртени от комингса на люка заедно с брезента. Огънят тутакси обхванал палубата, фалшборда и двата велбота. Тълпата се втурнала към кърмата, опитвайки се със сила да заеме места в оцелелите лодки.

Сред пътниците започнали буйства и пристъпи на полудяване. Мнозина били повалени и стъпкани от бягащата тълпа. Повечето от емигрантите на „Коспатрик“ се качили на кораба в Лондон направо от забутаните си села. Те никога не били виждали по-рано в живота си нито море, нито кораб и сигурно никой от тях не си е представял пожар в морето, където няма спасение от огъня...

Капитан Елмсли така и не осъзнал трагизма на ситуацията. Изглежда, той все още се надявал на нещо. И не той, а Макдоналд дал командата да се спуснат във водата оцелелите лодки.

Докато Макдоналд с моряците приготвял на шканците барказа от десния борд за спускане, емигрантите напълнили гичката, висеща зад кърмата, и я спуснали във водата. Тази дълга и тясна лодка, препълнена с хора, вече почти била готова да отблъсне от клипера, но в нея почнали да скачат от борда — гичката се преобърнала и потънала. След това емигрантите завладели катера от десния борд, който висял на талите си около бизанмачтата. Той бил също препълнен с кори, но отгоре им се катерили все нови и нови пътници. В паниката някой от пътниците отсякъл с брадва носовите тали и катерът с купчината хора се строполил с носа си във водата — удавили 80 около осемдесет души.

Виковете на давеците се били заглушени от бученето на огъня. След това с трясък рухнала зад борда пламтящата фокмачта. Падайки,

тя затиснала няколко души и пробила палубата. Това ускорило притока на въздух в трюма — огънят вътре в него се разгорял още повече. Пламъците се прехвърлили и на гротмачтата. Ветрилата й пламвали и тутакси едно след друго изгаряли отдолу нагоре. Горящият като факел кораб равномерно се люлеел върху океанските вълни.

По обзетата от пламъците палуба на клипера се мятали хора, мнозина пропадали през овъглените тикови дъски в трюма, откъдето, както и от пъкъла, нямало изход. Огънят вече отнел от хората по-голямата част от палубата и последното убежище сега било по шканците и по юта на кораба. Върху килблоковете до бизанмачтата оставали още два барказа и един катер. Макдоналд пише, че в тези минути старшият помощник-капитан с пистолет в ръката се опрял с гърба си в борда на катера и изкрещял: „Махайте се от лодката! Ще застрелям всеки, който се доближи до нея!“

Докато моряците свалiali от катера въжетата, промъкналият се огън обзел носа на лодката — той запушил и се овъглил. Като видял това, старшият помощник решил да търси спасение на барказа, който се намирал на кърмата зад катера. Но офицерът не успял да си пробие път — пред него била озверената тълпа емигранти, която вдигнала барказа на ръце, провиснала го зад борда на талите му и преди още той да докосне водата, в него се качили около четиридесет души. В бъркотията не успели веднага да откачат талите и барказът известно време стоял до борда на клипера. В него се озовали и старпомът, и вторият щурман. Станало така, че двамата офицери заели място в лодката преди пътниците, зарязвайки на загиващия кораб жените и децата. Макдоналд заявил пред съда, че той бил просто избутан от палубата в лодката.

Английският капитан Френк Шоу, коментирайки този случай в своята поучителна книга „Знаменити корабокрушения“, отбелязва, че това е станало в момент, когато още не било късно да се отсеке бизанмачтата и да се извадят дъските на кърмовата палуба. От мачтата, стенгите, рейте и дъските можело да се направи голям сал. И това могли да направят самите емигранти — още преди огънят да обхване кърмовата част на клипера.

В резултат на всичко това от борда на горящия кораб отблъснала само една от седемте лодки — барказът от десния борд, който бил

потънал до планцера във водата. Командването на барказа поел Макдоналд.

Огънят се прехвърлил на последната, третата мачта на кораба, която, както и предните две, след като изгорели вантите и неподвижният такелаж, рухнала зад борда, като пробила палубата и смачкала перилата. Макдоналд, който наблюдавал тази сцена от барказа, писал за това така: „Ние оглушавахме от виковете на тези, които останаха на кораба. С нищо обаче не можехме да им помогнем. Във водата при отблясъците на пожара виждахме акули. Хората предпочитаха да останат на горящия кораб...“

Когато разсъмвало, от барказа видели недалеч от димящия корпус на „Коспатрик“ празния катер с овъгления нос. Очевидно все пак успели да го бутнат от борда. Около тридесет души, които намерили подслон върху падналата зад борда гротмачта, се прехвърлили в него. Макдоналд, след като разпределил хората по равно в барказа и в катера, се прехвърлил в последния. В катера имало 42 души, в барказа, командването на който Макдоналд възложил на щурмана по фамилия Романик — 39. И в двете лодки нямало нито глътка вода, нито троха хляб. Барказът бил снабден с весла, мачти и ветрила. В катера имало само едно весло.

Няколко от хората, които имали късмет да попаднат в лодките, били със силни изгаряния и рани и започнала да ги мъчи жажда.

„Коспатрик“ продължавал да гори. Агонията му траяла почти три денонощия и колкото и да е чудно, на него все още имало живи хора. По някакъв начин огънят заобиколил две или три места, където човек можело да се спаси. Някои от оцелелите емигранти, доведени от преживяното до лудост и измъчвани от жаждата, се хвърляли в тлеещия трюм на кораба, други, като виждали намиращите се наблиз лодки, скачали зад борда и се опитвали да доплуват до тях.

Катерът и барказът се намирили около „Коспатрик“ повече от две денонощия — до обяд на 19 ноември. Макдоналд се надявал, че картината на горящия кораб ще привлече вниманието на някой преминаващ наблиз кораб, но на хоризонта не се появили нито дим, нито ветрило.

Когато „Коспатрик“ изгорял почти напълно и започнал да потъва, Макдоналд видял как от кърмата му скочили няколко души. Капитан Елмсли донесъл на ръце жена си до перилата, хвърлил я във водата и

сам скочил зад борда. След това над морето се разнесло съскането на заливаните от водата пламъци. Корабът легнал на борда си и изчезнал завинаги под водата сред облаци пара. Замерели последните викове на удавниците и по повърхността на океана останали да плават овъглените мачти и останки от клипера.

Лодките се държали заедно до нощта на 21 ноември. Макдоналд чул в тъмнината как в барказа започнала голяма препирня, а след това и бой. Течението разделило лодките и от катера повече не видели барказа.

Положението на Макдоналд и на неговите 41 спътници било практически безнадеждно — освен едното весло в катера нямало нищо, даже компас. Впрочем и никакъв навигационен прибор не можел вече да им помогне — нито глътка вода и 400 мили до най-близкия бряг.

На 22 ноември зад борда паднал един от емигрантите — никой не посегнал да го спасява. През следващите две денонощия умрели 15 души от обгорените и ранените. След това трима полудели и както писал Макдоналд, „умрели в страшни мъчения“. Явно самият командир на катера им помогнал да се отправят за онзи свят, но никой не можел да го съди за това — лудите представлявали опасност за останалите.

На 24 ноември след затишието излезли вълни и се загубило единственото весло. Вълните непрекъснато заливали лодката. През този ден починали 10 души. Настанало най-страшното, което предвиждал Макдоналд — людоедството. Инстинктът за живот се оказал по-силен от морала, убежденията и религията.

На 25 ноември щормът преминал в щил. Целият ден безмилостно печало слънцето. Хората умирали един след друг. Привечер на същия ден в катера останали живи 8 души, които сега вече напомняли зверове. Както съобщава Макдоналд, това било най-страшният ден. Обезумелите от отчаяние хора започвали да се нахвърлят един срещу друг... През нощта забелязали ветрило. Неизвестният кораб се доближил до катера на стотина метра и отминал. До него, изглежда, не долитали слабите викове на загиващите, макар Макдоналд да смята, че от ветрохода били забелязали лодката му. Отчаянието на нещастниците нямало граници и един от тях се хвърлил зад борда, за да догони с плуване отминалия

кораб. Можем да си представим какво смразяващо зрелище е представлявала лодката на „Коспатрик“. Седмина обрасли, покрити с дрипи людоеди с вълчи блясък в очите сред безбрежния океан.

На 27 ноември над лодката преминал тропически порой. Той донесъл на хората малко облекчение, като свалил солта от телата им. Но те нямали нищо под ръка за събиране на водата, а и просто не им дошло на ум да разстелят дрехите си в лодката и след това да ги изстискват. През този ден умрели още двама. Останалите живи успели да изхвърлят зад борда единия труп, но за втория нямали вече сили. Живи останали петима — един пътник, двама моряци първи клас, един моряк втори клас и Макдоналд. Трима от тях решили да пият морска вода, което довело до умопобъркване. Пръв започнал да буйства пътникът. Другите двама изпаднали в апатия и взели да блънват. Когато паднала нощта, полуделият пътник забил зъбите си в крака на спящия Макдоналд. От болката щурманът се събудил, скочил на крака и видял, както му се сторило отначало, видение — към лодката се доближавал ветроход. Това действително бил кораб, забелязал ги в океана. Той се казвал „Бритиш скепър“ и под командването на капитан Джанк пътувал за Лондон.

Хората в катера били толкова слаби, че не могли да хванат подадения им лин. От кораба спуснали велбот, екипажът на който прехвърлил нещастниците на ветрохода. Няколко часа след това вече на борда на кораба починали пътникът и морякът втори клас. Живи останали Макдоналд и моряците първи клас Люис и Катър. Изяснило се, че за осем дни дрейф катерът изминал от мястото, където бил изгорял „Коспатрик“, до точката на срещата с „Бритиш скепър“ 140 мили. За втората лодка нямало никакви сведения и може да се смята, че тя е загинала или се е преобърнала в резултат на боя, възникнал на борда ѝ.

Драмата на „Коспатрик“ не отминала безследно. Оттогава започнали да снабдяват всички спасителни лодки с неприкосновен запас от вода и провизии, които се пазят на самия кораб и се пренасят в лодките едва в последния момент.

ФАКЛИ В ОКЕАНА

Всепоглъщащи пламъци, непрогледен дим, пукане от горящите части на кораба, викове, вопли на отчаяние, жалостни стонове, силен плач, тихи молитви, отпращани към бога, лудост и даже бяс — всичко това от време на време се прекъсваше от оръдейни изстрели и свиренето на гюлетата. Такова явление бе достатъчно да разколебае твърдостта на най-неустрашимите мореплаватели и да ги доведе до потреса — така описвал гибелта от пожар на английския линейен кораб „Принц Джордж“ през април 1788 г. очевидецът на катастрофата корабният свещеник Шарп.

От най-древни времена пожарите по корабите, особено в открито море, далеч от брега, били едни от най-тежките бедствия, с които се сблъскали моряците. В повечето случаи пожарът на ветроходен кораб като правило завършвал с гибелта на кораба и с многобройни човешки жертви. В морето няма къде да се избяга от огъня, всяко късче от корабната палуба, отнето от огъня, намалява и без това малката площ, на която са струпани множество хора.

В епохата на ветроходния флот, когато корабите били строени от дърво, техният такелаж, напоен със смола, ветрилата им и самият корабен корпус при досег с огъня пламвали за един миг, пламъците за няколко минути обхванали целия кораб и обикновено борбата на хората с огъня се оказвала безполезна. Ако смогвали, хората напускали обречения кораб с лодките. Разрушителното действие на пожарите по море в епохата на дървеното корабостроене достигало огромни мащаби. Достатъчно е да се каже, че за четири години (1796–1799 г.) само Англия загубила поради пожари шест първокласни линейни кораба и около две хиляди моряци, а само един пожар, избухнал на 17 март 1800 г. на 110-оръдейния британски кораб „Кралица Шарлота“, отнел почти 700 човешки живота.

Появата на парните кораби в началото на миналия век увеличила още повече случаите на гибел на кораби поради пожари. Първите парни машини и котли били много несъвършени. Примитивната конструкция на котлите и небрежното им обслужване били най-

разпространените причини за корабните пожари. Разрушителното действие на корабните пожари в епохата на ветроходно-парния флот било не по-малко, отколкото по времето на чисто ветроходния флот. Съгласно с официалната статистика на САЩ през 1816 — 1838 г. при аварии с параходи загинали над 2000 души. Броят на погубените параходи през този период възлязъл на 260, от тях 99 загинали от експлозията на котлите. В Америка само през 1832 г. поради експлозия и пожари загинали 14% от параходите, намиращи се в експлоатация.

Преди да преминем към случаите на пожари по съвременните пътнически кораби, ще разкажем за най-тежките такива катастрофи на море през миналия век. Ето кратката хроника на тези трагични произшествия.

1840 г., 13 януари. На американския колесен параход „Лексингтън“, извършващ бързи пощенско-пътнически рейсове в залива Лонг Айлънд, се запалила дървената обшивка на парния котел. Пожарът, след като обхванал котелното и машинното отделение на кораба, се прехвърлил на пътническата палуба. В паниката забравили да спрат парната машина — корабът, целият в пламъци от носа до кърмата, се движел с пълна скорост. От намиращите се на борда му 120 души пътници и членове на екипажа се спасили само трима.

1848 г., 24 август. От Ливърпул излязъл за Ню Йорк американският ветроход „Оушън монарк“ (1300 рег.т.). На борда му се намирили 322 емигранти и 42 членове на екипажа. След обяд на същия ден, когато корабът току-що излязъл от устието на Мърси, в кърмовия твиндек избухнал пожар. Пламъците принудили хората да търсят спасение в носовата част на кораба — по вантите на фокмачтата и върху бушприта, който под тежестта на стотиците човешки тела рухнал във водата.

Притеклият се на мястото на трагедията бразилски фрегат „Алфонсо“, който преминавал ходови изпитания с парната машина, американският пакетбот „Ню уърлд“ и яхтата „Кинг оушън“ спасили 186 души, останалите 178 загинали.

1858 г., 13 септември. Железният ветроходно-колесен пътнически параход „Австрия“ извършвал поредния си рейс от Хамбург за Ню Йорк. Този кораб, построен година преди това, бил считан за най-добрия лайнер на френската корабна компания „Хапаг“. При насмоляването на палубата поради невнимателно боравене с

огъня на парахода избухнал пожар, който отнесъл 471 човешки живота. С лодките успели да се спасят само 67 души.

1862 г., 27 юли. Пожар избухнал на борда на американския колесен параход „Голдън Гейт“, който тръгнал на плаване от Сан Франциско. Това станало, когато корабът се намирал на 3 мили от Мансанильо, край бреговете на Мексико. Капитанът, като разбрал, че е невъзможно да се потуши пожарът, дал пълен ход на парахода и го насочил към брега. Корабът не успял да измине и 2 мили, когато от огъня рухнала горната палуба на спардека. От 338 пътници и членове на екипажа загинали 258 души.

1865 г., 21 април. Американският колесен параход „Султана“ (1719 рег.т), построен за превоз на 276 пътници по р. Мисисипи, излязъл от пристанището Уиксбърг с 2394 души на борда: 85 души екипаж, 70 пътници в каюти и 2239 войници на Северните щати, попаднали в плен при южняците. По това време войната между Севера и Юга била почти на привършване и се решило пленниците да бъдат пуснати по домовете. С този огромен „жив товар“ параходът се отбил в Мемфис, където качил на борда си 50 свини и 100 бурета захар. Около 3 ч. през нощта, когато корабът се намирал на 8 мили след Мемфис, избухнал котелът. Комините на парахода рухнали зад борда и дървеният му корпус бил обхванат от пламъци. След няколко минути прегорели пилерсите на горната палуба и тя рухнала под тежестта на хората. Тази катастрофа отнела 1653 човешки живота. Броят на спасилите се възлязъл на 741 души. В пожарния летопис това е най-тежката катастрофа с кораб.

1874 г. В хрониките на морските катастрофи са вписани три страшни пожара с кораби в морето: на 11 септември изгорял заедно с почти всички намиращи се на борда му хора параходът „Калкута“; през ноември — клиперът „Коспатрик“ и пощенският параход „Япония“, от който се спасили 9 души.

1890 г., 25 декември. Английският колесен параход „Шанхай“ (3000 рег. т) собственост на Китайската корабна компания, се запалил по неизвестна причина при рейса си по река Янцзи от Шанхай за Ханкоу. В пламъците загинали над 200 души.

1892 г., 14 януари. Пожарът, избухнал на английския параход „Наниоу“ от същата компания, отнел повече от 500 човешки живота.

Началото на нашия век било ознаменувано с два огромни пожара. Това е пожарът от 30 юни 1900 г. в пристанището на Ню Йорк, обхванал за няколко минути пет немски лайнера, и гибелта на американския параход „Генерал Слоукам“ (за първия пожар ще разкажем по-късно).

На 15 юни 1904 г. в 10 ч преди обяд екскурзионният колесен параход „Генерал Слоукам“, след като взел на борда си в Ню Йорк почти хиляда и петстотин пътници, се отправил в поредния си рейс до остров Лонг Айленд. Корабът се движел по Ист Ривър със скорост 15 възела. Когато параходът преминал траверса на 97-а улица на Ню Йорк, в едно от корабните помещения лумнали пламъци. При опита да се ликвидира огнището на пожара се скъсал маркучът. Без да намалява скоростта, „Генерал Слоукам“ продължил пътя си по реката. Насрещният вятър бързо раздухал огъня и скоро пламъците обзели цялата 85-метрова главна палуба на парахода. На кораба започнали страшна суматоха и паника. Мнозина от пътниците, спасявайки се от огъня се втурнали към горната палуба, други скачали зад борда, опитвайки се да се спасят с плуване. Когато най-сетне капитанът съобразил да насочи горящия кораб към брега, параходът заседнал с носа си на плитчина, докато под кърмата дълбочината оставала 4 м. В същото време пилерсите, поддържащи горната палуба, не издържали тежестта на струпалите се по нея хора и палубата рухнала. Хората изпадали върху горящата главна палуба, а някои от тях попаднали във водата и се удавили. По официални данни от разследването при това бедствие загинали 1021 души.

След тази чудовищна катастрофа минава повече от четвърт век. През това време се усъвършенствуват средствата на противопожарната техника, а въпросите на безопасността по пътническите кораби неведнъж се регламентират от морските конвенции в национален и в международен мащаб. Корабите се строят вече строго по правилата и изискванията на Международната конвенция за охрана на човешкия живот на море. На лайнерите се монтират сигнални системи с термостата, температурни сигнализации, системи от димни осезатели и редица други автоматични системи, сигнализиращи за наличието на огнища на пожар. Освен водно и парогасене вече се използва гасене с въглероден двуокис, гасене с алкални основи, инертни газове и др. Разбира се, всичко това спомогнало за намаляване броя на пожарите,

но не изключвало напълно опасността от тях. И както и преди, телеграфът, радиото и вестниците известявали света за чудовищни случаи на пожари по пътническите лайнери в морето и в пристанищата.

1932 г. ...Светът е потресен от новината, че при първото си плаване в Индийския океан през май е унищожен от огъня най-красивият лайнер на Франция „Жорж Филипар“. И макар че пак имало жертви, Франция била възхитена от безпримерния подвиг на екипажа на танкера „Советская нефть“. След предаване на товара във Владивосток танковете на съветския моторен кораб не били дегазирани и макар корабът да не бил безопасен в пожарно отношение, капитан А. М. Алексеев насочил „Советская нефть“ към мястото на катастрофата и спасил 437 души. Думите „Жорж Филипар“ и „Советская нефть“ още не били слезли от страниците на вестниците в чужбина, а Европа била потресена от още един пожар на борда на пътнически кораб.

През нощта на 3 срещу 4 януари 1933 г. при прехода от Бордо за Хавър пламъци обхванали гигантския пътнически кораб „Ла Атлантик“, третия по големина във Франция. За щастие в момента на избухване на пожара на борда му нямало пътници — корабът отивал на док. За два часа от появата на огъня в една от затворените каюти лайнерът се превърнал в гигантска горяща клада. От 250-членния екипаж, намиращ се на борда, при потушаването на пожара загинали 19 моряци.

Идва 1934 г. Американците нашироко рекламират новия си турбоелектрически кораб „Моро касъл“ като най-безопасен, оборудван по последна дума на техниката пътнически кораб, който „практически не може да гори“. Но при един от рейсове от Хавана за Ню Йорк се сбъдват налудничавите мечти на, главния радист на лайнера Джордж Роджърс — крадец и пироманиак, който го подпалва едновременно на две места. Минават само 20 минути и „най-безопасният кораб в света“ е превърнат в купчина метал. В огъня загиват 136 души...

Когато анализираме пожарите на пътнически кораби, построени през 30-те години, се убеждаваме, че причина за гибелта им и за големия брой човешки жертви е бързото разпространяване на огъня. Проектирането на вътрешната планировка на пътническите лайнери, построени преди Втората световна война, се извършвало с оглед на

максималното задоволяване вкуса на богатите пътници. Грамадните трансатлантически кораби от онова време имали широки вътрешни коридори с гръмки имена на улици, дълги по 150 м. По тях били разположени филиали на най-модните магазини и салони на Париж, Лондон и Берлин, бръснарски и фризьорски салони, фотоателиета. Огромните зали за хранене често заемали по височина четири палуби. Стремешът на всяка корабна компания да засенчи конкурентите довел до прекомерното развитие на показан разкош и при обзавеждането на пътническите помещения. Театри, ресторанти, барове, пушални, концертни зали и апартаменти „люкс“ били обзавеждани в стил ампир, барок, людовик, тюдор и др. По лайнерите често се срещали огромни вестибюли като в дворец, претенциозни камини като в замък, широки стълби, декорирани с дъб и орехово дърво. С една дума, по архитектура и обзавеждане лайнерите, построени преди войната, не отстъпвали на първокласните хотели в европейските столици. Материалите за декорирането на тези разкошни помещения в пожарно отношение далеч не били безопасни.

„Добре де — в правото си е да забележи читателят, — така пътническите кораби са горели по-рано. Те са били несъвършени. Но нали и сега пожарите на море не престават!“

Такава реплика е напълно уместна. Нека надникнем в официалните статистически таблици за аварийността на световния флот и да видим какво е ставало през последните години по моретата.

На 22 декември 1964 г. гръцкият лайнер „Лакония“ с 653 пътници и 428 души екипаж на борда извършвал поредния курс близо до остров Мадейра. Вечерта по неизвестна причина в затворената корабна бръснарница възникнал пожар. Въпреки отчаяните опити корабът не могъл да бъде спасен и в пламъците загинали повече от 150 души.

На 12 януари 1965 г. американският лайнер „Ярмът касъл“ с 600 пътници и екипаж на борда се запалил (пак по неизвестна причина) по време на рейса си от Маями за Насау. Загинали 92 души, а 400 получили сериозни обгаряния. След като изгорял напълно, на третото денонощие лайнерът потънал.

На 12 април 1966 г. норвежкият лайнер „Викинг принцес“ с 496 души на борда след серия загадъчни експлозии в машинното

отделение бил обхванат от пламъци. Пътниците и екипажът успели да се спасят, корабът загинал.

На 8 януари 1971 г. френският лайнер „Антили“ заседнал с около 700 души на борда върху скалите в архипелага около остров Гренада в Карибско море. Танковете с гориво се оказали пробити и на кораба избухнал пожар. Английският лайнер „Куин Елизабет“ спасил от водата, пътниците и екипажа. Заседналият кораб изгорял напълно.

На 19 юли 1971 г. италианският лайнер „Фулвия“ с 450 пътници (освен екипажа) извършвал поредния си рейс по маршрута Генуа — Малага — Мадейра — Канарските острови. В 4 ч и 30 мин сутринта лайнерът излъчил в етера SOS. В сигнала за бедствие се съобщавало, че след серия експлозии в машинното отделение пожарът обхванал пътническите палуби. Хората се спасили с лодките. След поредната серия експлозии обхванатият от пламъци лайнер изчезнал в морската бездна.

На 27 август 1971 г. гръцкият морски ферибот „Елена“ с 497 пътници и 97 моряци завършвал поредния си рейс от Патрас за Анкона. От експлозията на повредена газова бутилка на кораба избухнал пожар, който превърнал ферибота в купчина безформен метал. При това загинали 50 души и над 100 получили обгарения.

Това са фактите. Във връзка с тях с основание тревожно звучат пророческите думи на най-големия английски експерт по пожарите на море Р. Ф. Сербат, публикувани през 1954 г. в лондонското списание „Шипбилдинг енд шипинг рекорд“: „Може да се предположи, че всяка година един от всеки 100 пътнически кораби, намиращ се в експлоатация, ще бъде изгорен“.

Сега според сведенията на застрахователната корпорация „Лойд“ пожарите на корабите от световния търговски флот възлизат средно само на 5% от всички аварии с морски кораби. Броят обаче на случаите на пълна конструктивни гибел, причинена от пожар или експлозия, възлиза на повече от 10% от броя на загиналите кораби от разни морски аварии.

Кои са основните или, да кажем, най-характерните причини за пожарите на морските кораби в наши дни?

Тези причини са най-разнообразни: от самовъзпламеняването на товара и злия умисъл до най-елементарната небрежност от страна на екипажа или на пътниците на кораба. Практиката показва, че в

повечето случаи причините за възникването на пожарите, потушени, преди те да достигнат значителни размери, са били установявани. Когато обаче пожарът нанася значителни повреди на кораба, е много трудно да се установи точната причина.

Много от пожарите на пътническите кораби са възникнали от включени и оставени без надзор електронагревателни уреди.

На съвременните товарни кораби най-уязвими от пожар са машинно-котелните отделения на корабите, работещи с течно гориво. Характерно за пожарите в тези помещения е бързото разпространяване на огъня. Въпреки поддържаната чистота тук винаги има места, където се пазят остатъци от масла, гориво, пакля и други предмети, способни бързо да се запалят при появата на открит огън.

Един от най-силните пожари в машинно отделение станал през 1947 г. на английския четиривинтов пътнически лайнер „Рейна дел Пасифико“. Този кораб с вместимост 17 702 регистър-тона бил построен през 1931 г. по поръчка на фирмата „Пасифик стим навигейшън къмпани“ и преди Втората световна война извършвал редовни рейсове между Ливърпул и западното крайбрежие на Южна Америка. След модернизация на пътническите помещения през септември 1947 г. в корабостроителницата „Харланд енд Уолф“ лайнерът излязъл на ходови изпитания. Поради прегряване на буталото на втория цилиндър крайният ляв дизел бил спрян. Когато след отстраняване на повредата двигателят бил отново пуснат в ход, в картера му и едновременно в картерите на останалите три двигателя избухнали парите на маслото. От 80 предпазни капака 57 били изкъртени, от експлозиите били убити 25 и ранени 21 души, намиращи се по това време в машината. Следствието показало, че причина за експлозиите в картерите били парите от прегрялото масло.

Успешният изход на борбата с пожар на кораба зависи до голяма степен от безотказната работа на главната машина, на спомагателните механизми, включително и на пожарните помпи. Излизането от строя на самото машинно-котелно отделение вече изключва подаването на вода под налягане в системите за водно и химическо гасене на пожарите, а също така използването на парата и в някои случаи на редица други средства. Ето няколко примера, когато пожарът, започнал в машинно-котелното отделение, е станал причина за гибелта на пътнически кораб.

Английският военен транспорт „Емпайер Уиндръш“ — бившият немски лайнер „Монте Роза“, бил построен през 1930 г. Общата му вместимост била 14 651 рег. т., дължината — 152,7 м, широчината — 19 м, височината на борда — 11,5 м. Корабът имал четири непрекъснати палуби, дизелите с обща мощност 15 720 к.с. придавали на кораба скорост 20 възела. След Втората световна война „Монте Роза“ попаднал като репарация при англичаните и след проведената модернизация бил включен в спомагателния флот на британското Министерство на транспорта. През март 1954 г. транспортът с 1276 пътници на борда и екипаж от 222 души бил на път за Англия.

На 28 март корабът навлязъл в Средиземно море. Когато лайнерът се намирал край бреговете на Алжир, в 6 ч и 17 мин в машинното отделение избухнала експлозия, от която възникнал силен пожар. В пламъците загинали трима механици и един електротехник, които не успели да се измъкнат от машинното отделение. И въпреки че командването на кораба обявило след 2 минути пожарна тревога и взело незабавно решителни мерки за ликвидиране на пожара, гасенето не донесло успех. Машинното отделение се оказало запълнено с гъст лютив дим. В суматохата никой не могъл да намери газовите маски, без които било невъзможно да се проникне в него. Всички средства за водно гасене били събрани на едно място и не успели навреме да насочат водата в машинното отделение. След 10–15 минути пожарът се прехвърлил на пътническите палуби. Да се предотврати разпространението на огъня в района на пътническите помещения се оказало невъзможно — противопожарният инвентар и оборудването били с остаряла конструкция и в недостатъчно количество. На капитана на „Емпайер Уиндръш“ не оставало нищо друго, освен да започне в 6 ч и 45 мин евакуация на пътниците от горящия кораб. Състоянието на морето и отличната видимост благоприятствали спускането на спасителните лодки. Всички хора, намиращи се на борда на лайнера, с изключение на четиримата членове на машинната команда, загинали в огъня, били настанени в 22 лодки.

За спасяване на хората били използвани също автоматични надувни салове, които случайно се оказали на борда на транспорта за провеждане на експерименти. Това бил първият случай на използване в практиката на надувни салове, които днес получиха широко разпространение в търговските флотове на много страни. Скоро

всичките 22 лодки били вдигнати на борда на притеклите се на помощ кораби.

Няколко часа горящият изоставен лайнер дрейфувал по вятъра. Повредите от огъня били значителни — средната надстройка изгоряла цялата, корабът получил крен на десния борд. Корабът, взет на буксир, неочаквано потънал на 30 март близо до бреговете на Алжир.

Следствие около пожара на „Емпайер Уиндръш“ не било провеждано, тъй като корабът потънал. Експертите по делото след разпит на свидетелите дошли до извода, че причина за експлозията в машинното отделение била спукалата се тръба от горивния тръбопровод на единия от главните двигатели. Освен това се изяснило, че в противопожарно отношение устройството на машинното отделение на „Емпайер Уиндръш“ не отговаряло на съвременните норми въпреки проведената модернизация.

Говорейки за пожарите, започнали от машинно-котелните отделения; не може да не споменем и за пожара на норвежкия лайнер „Скаубрин“. Този кораб с 1081 пътници (включително 300 деца под 12 години и 23 бебета) и 208 души екипаж на борда пътувал за Австралия. На 31 март 1958 г., когато „Скаубрин“ се намирал в Индийския океан, по неизвестна причина в машинното отделение избухнал пожар. Въпреки взетите мерки се оказало невъзможно да се угаси огънят и след половин час пламъците се прехвърлили в пътническите помещения. Командването на кораба, след като разбрало, че е невъзможно да се потуши пожарът, взело решителни мерки за евакуиране на хората. За 45 минути били спуснати на вода всички лодки, в които се настанили пътниците и екипажът. След 2 часа лодките били вдигнати от притеклия се на помощ австралийски параход.

Друг пожар, започнал в машинно-котелното отделение и докарал гибел на пътнически кораб, е на италианския лайнер „Бианка Чи“ по време на стоянката му в залива Сейнт Джорджес. Четирипалубният моторен кораб „Бианка Чи“ с вместимост 18 427 рег. т, дължина 181 м, широчина 23 м и газене 7,3 м бил построен през 1949 г. Корабът можел да приеме около 1000 пътници.

Сутринта на 22 октомври 1961 г. в момента на пускането на двигателите във въздухопровода на левия дизел по неизвестна причина станала експлозия. Това довело до възпламеняване на горивото в

танковете и до по-нататъшни експлозии в машинното отделение. Въпреки опитите на екипажа да ликвидира пожара огънят започнал да се разпространява извън машинното отделение. Лайнерът стоял на котва твърде далеч от вълнолома, за да се гаси огънят от брега. Поради недостиг на корабни противопожарни средства след 48 часа неуспешна борба с пламъците лайнерът потънал. В огъня загинали 4 човека, а повече от 20 души получили сериозни обгаряния. Командването на лайнера успяло да евакуира навреме на брега 670 души.

ИЗГОРЕЛИ В ПРИСТАНИЩЕТО

В събота, 30 юни 1900 г., в Ню Йорк около пирса на немската корабна компания „Норддойчер Лойд“ в Хобокен били акостирали едновременно пет пътнически лайнера: „Заале“, „Бремен“, „Майн“, „Фьониша“ и „Кайзер Вилхелм дер Гросе“

Първият от тях разтоварвал памук. Когато докерите вдигнали от трюма сапана с десетина бали, една от тях се запалила. През този ден времето в Ню Йорк било много ветровито и дървената сграда на склада върху пирса се запалила. След това пламъците обхванали купчината каси с уиски, прехвърлили се в другия склад, в трети. След 10 минути огънят се разпространил на 400 м по дължината на пирса и се прехвърлил върху лайнерите около него.

На „Заале“ прерязали вързалата и корабът, подхванат от речното течение, заседнал на плитчина, където изгорял. „Майн“, на борда на който се намирили 150 души, изгорял до кея. Никой от хората не успял да се спаси. Влекачите го издърпали от кея в средата на реката. Когато се запалил складът, на „Бремен“ имало екскурзианти-ученици и някои от тях загинали в пламъците. На тези три лайнера изгорели около 200 души, а на борда на „Кайзер Вилхелм дер Гросе“, който се отдалечил от пирса без помощта на влекачите, загинали около 300 пътници. Общо щетите от пожара, започнал от една запалила се бала памук, били оценени на 2 млн. фунта стерлинги по курса през онези години.

Пожарите на кораби в пристанищата завършвали много често не само с гибел на самите кораби и разрушения в складовете, но те причинявали огромни косвени щети — кеят, складовете и даже част от пристанището се оказвали извадени от експлоатация в продължение на месеци, а понякога и на години.

Френският лайнер „Париж“ бил спуснат на вода в Сен Назер през 1914 г., но поради войната строежът му бил завършен едва в 1921 г. По това време той бил един от най-големите пътнически кораби на френския търговски флот: с обща вместимост 34 570 рег. т, дължина 224 м, широчина 26, височина на борда 18, газене 9,6 м. Парните турбини с мощност 45 000 к.с. осигурявали на кораба скорост 22

възела. Нито един кораб, построен през 20-те години, не можел да конкурира „Париж“ с комфорта на пътническите помещения и красивото обзавеждане.

Огромният централен салон служел и за театър. На другите палуби имало още два големи салона, няколко кафе-сладкарници, ресторанти, библиотеки и физкултурен салон. На палубата за разходки специално гумено покритие приглушавало стъпките. Лайнерът бил в състояние да превозва над хиляда пътници. Екипажът и обслужващият персонал наброявали 670 души.

През април 1939 г. „Париж“ товарел в Хавър експонати за международното изложение в Ню Йорк. На 18 април в 22 ч преди отблъсването на кораба избухнал пожар. Първите признаци били забелязани в хлебарницата. Скоро било открито и второ огнище на пожар — горяла корабната бръснарница, разположена две палуби понагоре. След няколко минути се появило трето огнище — горял един от салоните в горната палуба.

Противопожарният инвентар на кораба не бил в изправност и имал остаряла конструкция, липсвало постоянно патрулиране, никой от екипажа не знаел пожарното разписание. Капитанът на лайнера разбрал за пожара едва 3 часа след възникването му. По време на пожара на „Париж“ царял пълен безпорядък — борбата с огъня ръководели 13 души, но нямало единство в командването. В 5 ч сутринта механиците напуснали самоволно кораба. Те били уверени, че пожарът е ликвидиран и няма нужда от работата на дизел-генераторите.

В продължение на 7 часа върху кораба безразборно били изливани потоци вода, която се натрупвала в помещенията на горните палуби и създавала опасен крен. В гасенето на пожара участвали пожарните команди от пристанището и града, обаче пламъците продължавали да вилнеят на всички палуби. В огъня загинали началникът на корабната противопожарна охрана и няколко членове на екипажа. Пожарът бил ликвидиран едва към 8 ч сутринта, но по това време корабът вече загубил устойчивост и като се преобърнал на левия си борт, потънал и препречил изхода от пристанището на лайнера „Нормандия“. За да се пусне да мине този гигант, се наложило да се отрежат мачтите на „Париж“. Веднага след като „Париж“ потънал, цялата акватория на пристанището в Хавър се покрила със слой нефт,

изплувал от танковете. Това замърсило силно акваторията на пристанището и създало сериозна опасност от пожар по всички кораби, намиращи се по това време в Хавър.

Незабавно било започнато разследване на причините за гибелта на „Париж“. След потъването на лайнера се оказало почти невъзможно да се определи точната причина за пожара. Възникването обаче на пожара в три различни места едновременно било безспорно доказателство, че е предумишлено предизвикан.

След Втората световна война „Париж“ бил изваден и предаден за старо желязо.

Още един силен пожар в пристанище станал през 1942 г. в Ню Йорк — с третия по големина в света лайнер „Нормандия“.

Турбоелектрическият кораб „Нормандия“ бил построен през 1935 г. в Сен Назер. До появата на английския лайнер „Куин Елизабет“ той бил смятан за втори по големина пътнически кораб в света с обща вместимост 83 423 рег. т (с 2188 по-малко от „Куин Мери“), дължина 313,7 м, широчина 35,9 м, средно газене 11,2 м. Четирите парни турбини с по 47 600 к.с. позволявали на „Нормандия“ да пресича Атлантическия океан със средна скорост 31,2 възела. Лайнерът имал 11 палуби, от които седем били непрекъснати. Освен 1285-те души екипаж и обслужващ персонал корабът можел да приеме на борда си 1972 пътници. До днес „Нормандия“ се смята за ненадминат по комфорт, красота и изящество в обзавеждането на вътрешните помещения. Достатъчно е да се каже, че дължината на остъклената палуба за разходки била 290 м. Корабът имал 11 пътнически, 11 товарни и 11 асансьора за леки автомобили. „Нормандия“ бил гордостта на Франция.

На трансатлантическата линия от 1935 до 1938 г. „Нормандия“ бил притежател на символичната награда за скорост „Синята лента“. В началото на Втората световна война, когато немските подводници започнали вече да го дебнат, „Нормандия“ се приютил в Ню Йорк. През декември 1941 г. той бил предаден на американското правителство, което решило да преоборудва лайнера във военен транспорт. През февруари 1942 г. работата по преоборудването била на привършване и корабът трябвало да излезе след пет дни от пристанището.

На 9 февруари в 14 ч и 30 мин един от работниците, намиращи се на главната палуба, извикал: „Пожар!“ В огромния централен салон, където се монтирали нарове за американските войници, горяла купчина спасителни пояси, които не успели да разпределят по корабните помещения. Противопожарните средства на кораба още нямали готовност, пожарът не могъл да бъде потушен и пламъците бързо се разпространили по главната палуба.

Всички вентилатори, врати, илюминатори и лацпорти били отворени, за да изсъхне прясната боя. Самият северозападен вятър усилвал горенето. Скоро работниците и екипажът се принудили да напуснат главната палуба. В продължение на 15 минути огънят се прехвърлил от главната на палубата за разходки и по лодъчните палуби. Час след това корабът се превърнал в огромна пламтяща клада. Американците привлекли за гасенето всички пожарни команди на Ню Йорк и противопожарни кораби в пристанището, но лайнерът горял целия ден и цялата нощ. На горните палуби се струпали десетки хиляди тонове вода. В 2 ч и 45 мин корабът изгубил устойчивост, рязко се наклонил и легнал с борда си до кея.

Постройката на „Нормандия“ струвала на французите 65 млн. долара, преоборудването му във военен транспорт — 20 млн. долара, а изваждането от водата — 8 млн. долара.

Разследването, проведено от американците, не установило точната причина за появата на огъня. Мненията на експертите по този въпрос се разделили. Едни от тях предполагали, че пожарът е възникнал случайно — от искра при рязането на една от колоните в централния салон. Други смятали, че пожарът е причинен от немски диверсанти. Наличието на диверсия се потвърдило след края на Втората световна война.

От следвоенните пожари най-трагични били следните.

През 1946 г. в Ливърпул станал много силен пожар на борда на „Емпайер Уейвни“ — бившия немски пътнически кораб „Милоуки“, построен през 1929 г. Неговата обща вместимост била 16 624 рег.т, дължината — 175,3 м, широчината — 22,2, газенето — 8,8 м. Двата дизела с обща мощност 14 230 к.с. придавали на кораба скорост 16 възела. Пътническите помещения на кораба били проектирани за 1070 души.

В края на април 1946 г. работата по преоборудването на „Емпайер Уейвни“ в корабостроителницата в Ливърпул била към края си. Отговорност за противопожарната охрана на лайнера носели корабният екипаж и пристанищната противопожарна служба.

На 1 март в 7 ч и 18 мин пожарният патрул, като минавал по коридора на лодъчната палуба, забелязал пламъци, излизаци от една от каютите. Още не се бил разнесъл по кораба сигналът за пожарна тревога, а няколко каюти и част от коридора на лодъчната палуба вече били обхванати от огъня. След няколко минути пламъците се прехвърлили на долните палуби на кораба. За бързото разпространение на огъня „помогнало“ течението, направено специално за бързо изсъхване на прясната боя. Вратите на противопожарните прегради били отворени, тъй като на кораба още не бил завършил монтажът на електрическата инсталация. Огнените езици, изскачащи от средната надстройка, стигали до върховете на мачтите.

Отначало пожарът бил гасен с помощта на преносими химически пожарогасители. Опитите да се организира гасене с вода, да се пуснат помпите и се скачат маркучите не дали положителни резултати. В момента на започване на пожара на кораба имало всичко на всичко четири пожарни помпи, две от които били повредени. Присъединителните гайки на маркучите се оказали с различни конструкции: при построяването му немците монтирали на кораба гайки тип „Рот“, а американците, които почнали да преоборудват лайнера през 1945 г., заменили част от тези гайки с холендрови и без да завършат работата докрай, предали кораба на англичаните. Екипажът и пожарната команда били силно изненадани, че на един маркуч имало различни гайки.

По-късно се изяснило, че на „Емпайер Уейвни“ нито веднъж не били провеждани пожарни тревоги и учения. Въпреки че по време на ремонта от кораба до кея били изтеглени маркучи за случай на пожар, те не били скачени към пожарните кранове — пристанищните власти забранявали използването им. Преносимите пожарогасители се оказали недостатъчни за ликвидиране огнищата на пожара и когато на помощ се притекли пристанищните пожарникари, всички палуби на лайнера били обхванати от пламъците. Пожарът бил гасен с 25 помпи от брега, с три мощни противопожарни оръдия и с маркучите на два противопожарни кораба. Всички тези средства не дали видими

резултати — лайнерът продължавал да гори, поемайки в корпуса си стотици тонове вода. В 11 ч и 45 мин поради опасността лайнерът да изгуби устойчивост и да легне на борда си била прекратена работата на всички помпи. Пожарът затихнал след няколко часа, когато всички помещения на лайнера изгорели, а корабът легнал с левия си борд върху кея. Щетите от пожара възлизали на 2 млн. фунта стерлинги.

След разследването се оказало, че това бил петият пожар от влизането на „Емпайер Уейвни“ в корабостроителницата за преоборудване. Първите два пожара през януари 1946 г. възникнали по неизвестна причина в съблекалнята на работниците. Двата пожара били бързо ликвидирани с преносими пожарогасители. Третият пожар възникнал на кораба по неизвестна причина на 8 февруари 1946 г. в една от каютите. При това огънят унищожил 8, повредил силно 3 и частично — 13 каюти от първа класа. Четвъртият пожар започнал на 24 февруари в съблекалнята на работниците. След пожара в едно от железните шкафчета, където се съхранявали работните дрехи, капитанът на лайнера намерил факла от вестник, напоен с безир. Подозрителни изглеждали и следните обстоятелства: първият и четвъртият пожар започнали в железни шкафчета, където нямало нито електроинсталация, нито дрехи; третият пожар започнал в затворена каюта, където нямало нито дървена мебел, нито дюшеци, нито пердета, нито килими; извънредно бързото разпространяване на огъня от горните палуби към долните; показанията на вахтения моряк до трапа това, че скоро след започването на пожара корабът бил напуснат от трима непознати работници, които за разлика от другите били без инструментите си. Повечето от експертите и капитанът на изгорелия лайнер изказали мнението, че причина за гибелта на кораба е умишлен пожар.

Следва да се добави, че този пожар бил предшестван от пожар с друг английски големотонажен лайнер. На 8 септември 1945 г. в кораборемонтния завод в английското пристанище Бъроу ин Фьорнес избухнал пожар на лайнера „Емпрес ъф Раша“, построен през 1913 г. в Шотландия. Общата вместимост на кораба била 16 810 рег.т, дължината — 178, широчината — 20,7, м. Този изящен кораб с три комина можел да развива скорост до 21,2 възела. Лайнерът бил унищожен от пожар, причината за който останала неизяснена.

Както вече се каза, причина за гибелта на кораба от пожар може да се окаже най-елементарна небрежност от страна на екипажа или пътниците. Като нагледен пример за това може да служи гибелта на канадския пътнически параход „Нороник“. Той бил построен през 1913 г. съгласно с изискванията на най-високия клас на Лойд към пътническите кораби за плаване по Големите езера. Общата вместимост на кораба била 6905 рег. т, дължината — 110 м, широчината — 15,8 м, височината на борда — 7,6 м.

В 18 ч на 16 септември 1949 г. с 524 пътници и 171 членове на екипажа на борда „Нороник“ акостирал на кея в Торонто, където трябвало да престои едно денонощие. Към 23 часа, след като разгледали забележителностите на града, на кораба се върнали част от пътниците-туристи. На брега били пуснати за цялата нощ 90 процента от екипажа. Капитанът на парахода също слязъл на брега. В полунощ на вахта се намирали само 15 души.

В 1 ч и 15 мин един от пътниците, минавайки по главната палуба, забелязал да излиза дим под вратата на склада за бельо. Той извикал дежурния офицер и заедно с него изкъртили бравата на вратата. Щом отворили вратата, от склада в коридора изскочили огромни пламъци. С викове „пожар“ пътникът побягнал по коридора. Това било напълно достатъчно, за да възникне паника на кораба. Събудените пътници взели да се трупат около обхванатия от пламъците склад. Огнището на пожара не било своевременно ликвидирано и пламъците обхванали и част от коридора. Когато пристигнала градската пожарна команда, пламъците се прехвърлили от главната на горните палуби. Никой от екипажа не се сетил да даде сигнал за пожарна тревога. Мнозина от пътниците разбрали за пожара едва тогава, когато огънят им преградил изхода от каютите. Стотици хора се мятали в паника из четирите палуби на парахода, търсейки изход към пътническия трап за брега.

Заблудили се в корабните помещения, хората попадали в силно задимените коридори и умирали от задушаване. Екипажът, останал на парахода, се объркал и не успял да проведе организирано евакуацията на пътниците. Въпреки че корабът стоял на вързала до кея, жертва станали 136 души.

На сутринта от „Нороник“ останал само обгорял димящ скелет. Макар че складът бил напълно унищожен от огъня, експертите успели

да установят причината за пожара. Това била електрическа ютия, оставена включена в затвореното помещение. Остарялата планировка на кораба и разкошната украса станали причина за извънредно бързото разпространяване на пожара.

Интересно е да се отбележи, че еднотипният с „Нороник“ параход „Хамоник“, собственост на същата компания, изгорял на 17 юли 1945 г., а на 14 август 1950 г. компанията изгубила в резултат на пожар третия кораб от серията — парахода „Квебек“. Тези два парахода били построени през 1913 г. и не отговаряли на съвременните изисквания.

Пушенето неведнъж ставало причина за пожари с пътнически кораби. Канадският лайнер „Емпрес ъф Кенада“ бил построен през 1928 г. с обща вместимост 20 022 рег. т, дължина 183 м и широчина 23 м. Корабът имал парни турбини с обща мощност 18 000 к.с. и можел да развива скорост 18 възела. Лайнерът се отличавал с особения комфорт на пътническите помещения. Преобладавали пътническите каюти категория „лукс“ за 577 души. Туристическата и третата класа можели да поемат 988 души. Централният салон с балкон за оркестъра бил проектиран за 300 места. Освен това на лайнера имало голяма пушалня, обширен салон, физкултурен салон, открит плувен басейн, няколко пътнически асансьора.

През януари 1953 г. „Емпрес ъф Кенада“ бил на модернизация в дока на Ливърпулското пристанище. На 23 януари в 16 ч и 17 мин пожарната бригада на пристанището получила съобщение по телефона, че на „Емпрес ъф Кенада“ е избухнал пожар. Пристанищните пожарникари пристигнали на местопроизшествието за по-малко от 3 минути след повикването. Когато започнал пожарът, на кораба се намирали 290 работници по ремонта. Системата за пожарна сигнализация не работела и на кораба разбрали за пожара и извикали пожарникарите едва 40 минути след възникването му, когато пламъците се разпространили в кърмовите помещения на палубите „В“ и „С“. В корабната пожарна магистрала нямало налягане, а екипажът, намиращ се на кораба, не я съединил своевременно с пожарните кранове на брега. Едва 30 минути след откриването на пожара успели да пуснат корабните пожарни помпи. Протипопожарните врати на кораба останали отворени. За бързото

разпространение на огъня спомогнали избухващите кислородни бутилки, оставени за работа в различните помещения на кораба.

Един час след откриването на пожара почти всички помещения били обхванати от пламъците. При гасенето нямало съгласуваност между командването на кораба и пристанищните власти в пристанището. Никой не обърнал внимание на обстоятелството, че неограниченото изразходване на вода може да наруши устойчивостта на кораба. В 18 ч и 20 мин към горящия лайнер били насочени 30 мощни водни струи. На борда се намирили над 30 пожарникари, които работели с газови маски. В 10 ч и 45 мин в действие били вече 40 помпи. Откъм пристанището насочили към лайнера мощното водно оръдие на пристанищния противопожарен кораб.

След като поел стотици тонове вода, корабът получил крен на левия борд. Едва тогава пристанищните пожарни власти се досетили да изрежат отвори в борда, за да се източи поетата от кораба вода. В 20 ч и 15 мин поради явната заплаха от преобръщане била прекратена работата на помпите. Но вече било късно: кренът продължавал да се увеличава и в 20 ч и 35 мин, след като погълнал около 2400 т вода, корабът се наклонил към кея под ъгъл $17,5^\circ$. Не били предприети никакви сериозни опити да се изпомпа водата. В този момент и петте палуби на лайнера били обхванати от пламъците.

В 21 ч и 20 мин, когато кренът възлязъл на $19,5^\circ$, била възобновена работата на 30-те помпи. Лайнерът продължил да ляга на левия си борд и в 23 ч и 45 мин кренът достигнал 21° . В 1 ч и 30 мин, 9 часа след възникването на пожара, корабът загубил устойчивост и легнал с левия си борд на дъното.

Помещенията от десния борд, които стърчали над водата, продължили да горят няколко часа. По това време в горивните танкове имало 1200 т нефт, който се разлял по акваторията на дока и заплашвал с пожар цялото пристанище.

След разследването се установило, че причина за пожара е пушенето. Експертите изказали предположението, че пожарът е започнал от незагасена цигара, оставена от работниците в каютата. Следствието отбелязало редица сериозни недостатъци в осигуряването на противопожарната безопасност на лайнера по време на ремонта.

При пожара с „Емпрес ъф Кенада“ фатален се оказал периодът от момента на възникване на пожара до неговото откриване. Според

показанията на дежурния по асансьор в елеватора, близо до който бил застанал корабът, пламъците в илюминаторите на каютите били забелязани в 15 ч и 30 мин. Хората, намиращи се на кораба, забелязали пожара в 16 ч и 10 мин. Преките и косвените щети от унищожаването на кораба и излизането на кея от експлоатация били 4–6 млн. фунта стерлинги.

Не минали и три месеца от пожара на „Емпрес ъф Кенада“ и морската преса в чужбина съобщила за аналогичен случай с датския моторен кораб „Кронпринц Фредерик“. Той бил построен през 1941 г. Общата му вместимост била 3895 рег. т., дължината — 107,8 м, широчината — 15,2 м и височина на борда — 7,9 м. Корабът имал две непрекъснати палуби. Това бил двувинтов бързоходен кораб с красиви очертания на корпуса и комфортни пътнически помещения.

Пожарът на кораба започнал в една от пътническите каюти на първа класа при поредния престой на лайнера в английското пристанище Гаруич. Командването на кораба не смятало възникналия пожар за сериозен, като се надявало, че той скоро ще бъде ликвидиран. Всички опити да се потуши пожарът били безуспешни и след 45 минути една трета от лайнера била вече в пламъци. За борба с пожара били мобилизирани всички противопожарни средства на пристанището, като при гасенето се използвала вода. Но нито командването на кораба, нито ръководството на пристанищната противопожарна охрана придали значение на липсата на точни данни за устойчивостта на кораба.

Безразсъдното заливане на кораба с вода довело до покачване центъра на тежестта, а да не говорим за това, че 3 часа след откриването на пожара лайнерът горял от носа до кърмата. Натрупалата се в помещенията на горните палуби вода създавала крен към десния борд, но гасенето на пожара с вода продължавало. Скоро започнали да се късат вързалата, „Кронпринц Фредерик“ легнал на десния си борд и потънал до кея.

Според съобщенията в някои английски списания предполагаемата причина за пожара с „Кронпринц Фредерик“ била оставената в каютата запалена цигара.

Но особено трудно е да се потуши пожар на кораб, намиращ се в сух док. В този случай успешното гасене зависи много от възможността бързо да се проникне на горящия кораб и да се подадат

маркучите от кулата на дока. Всичко това изисква стройна организация от страна на пристанищните власти. Макар и да не се налага решаването на проблеми, свързани с плавателността и устойчивостта, от гледна точка на успешната борба с огъня корабът, намиращ се в сух док, представлява извънредно сложен и труден обект. Към класическите случаи на пожари на кораби по време на докуването им може да се отнесе пожарът на английския лайнер „Монарк ъф Бермуда“.

Този турбоелектрически кораб бил построен през 1933 г. Общата му вместимост била 22 500 рег. т, дължината — 173,7 м, широчината — 23,8 м. Корабът бил построен съгласно с изискванията на най-високия клас на английския Лойд и имал пет непрекъснати палуби. Мощността на главната силова уредба възлизала на 42 200 к. с, скоростта — на 22 възела.

През април 1947 г. „Монарк ъф Бермуда“ влязъл в сух док в английското пристанище Хербърн на Тайн за модернизация. След три седмици, когато работата по преоборудването на кораба била в разгара си, на него избухнал пожар. Докато успели да изтеглят маркучите на борда на кораба, да ги скачат към пожарните кранове на брега, огънят обхванал почти целия лайнер — при това пламъците бушували едновременно на всичките пет палуби. Две денонощия 150 пожарникари от три града се борели напразно с огъня, въпреки че корабът бил унищожен още през първите 8 часа от пожара. Официални данни от разследването по това дело не били публикувани. Английските вестници писали, че причината за пожара на „Монарк ъф Бермуда“ останала неизяснена.

Завършвайки разказа за пожарите, ще отбележим, че даже при съвременната техника за откриване и гасене на огнищата на пожари по корабите и при наличието на строги правила в международните конвенции все още. всяка година загиват от огъня 40–50 съвременни търговски кораби — пътнически лайнери, сухотоварни кораби и, танкери.

КАТАСТРОФАЛНИТЕ ЕКСПЛОЗИИ КАК ПАРАХОДЪТ ПОГУБИЛ ГРАДА

СБЛЪСКВАНЕТО В ПРОЛИВА ТЕ-НАРОУЗ

Въпреки звучното си име „Монблан“ това бил с нищо незабележим товарен параход, типичен „трамп“ за времето си — нитова конструкция, триостровен тип, четири хамбара, дървен мостик, висок тънък комин и две мачти със стрели. Той бил поръчан от някакъв не много богат корабособственик в английската корабостроителница на Рейлтън Диксън в Мидълсбъро през 1899 г. Регистровият тонаж на „Монблан“ бил 3121 т, дължината — 97,5 м, широчината — 13,6 м и газенето — 4,6 м.

В началото на Първата световна война „Монблан“ бил купен от френската корабна фирма „Компани женерал трансатлантик“. По искане на адмиралтейството, което при война имало правото да се разпорежда с търговския флот на страната, собствениците закърпили някак си старите, разядени от солта ръждясали бордове на парахода, монтирали на бака му едно четиридьюймово оръдие и боядисали кораба в маскировъчни цветове — така „Монблан“ станал спомагателен транспорт от военноморския флот на Франция.

Вечерта на 5 декември 1917 г. под командването на капитан Айм льо Медек „Монблан“ пристигнал от Ню Йорк на външния рейд на Халифакс. От канонерката, която охранявала рейда, заповядали по морза параходът да хвърли котва и да приеме на борда си офицера за свръзка. Лейтенант Фримън, който се качил след няколко минути на „Монблан“, заявил на капитана: „Ако от моя кораб не последват допълнителни сигнали, можете да вдигнете котва и да влезете в залива веднага, щом позволи видимостта. Предполагам, че това ще бъде утре в 7 и 15 мин сутринта“. Лейтенантът съобщил на Льо Медек номера, който сутринта трябвало да бъде вдигнат от флажния семафор по фалите на фокмачтата.

Същата вечер на 5 декември 1917 г. на 6 мили от „Монблан“ в залива на Халифакс стоял на котва натовареният и готов за излизане в морето норвежки параход „Имо“ — малко по-голям от „Монблан“ и по-дълъг. Той бил спуснат на вода през 1889 г. в Ирландия от стапелите на корабостроителницата „Харланд енд Уолф“.

През тази мразовита зимна вечер капитан Хаакан Фром не успял да изведе „Имо“ от залива, тъй като баржата с въглища пристанала до борда му не в 3 ч след обяд, както било уговорено с пристанищните власти, а едва в 6 ч, когато над залива се спуснал сумракът и вратите на боновото заграждение били вече затворени. Разгневеният норвежец кълнял пипкавостта на канадците и ругаел в каютата си. Успокоявало го само, че на борда се намира пилотът Уйлям Хейс, който на разсъмване ще изведе кораба в открито море...

Настанало утрото на четвъртък, 6 декември 1917 г., останал до наши дни в паметта на жителите на Канада като дата на великата трагедия на Халифакс. То било необикновено ясно, но мразовито. Халифакс се пробуждал и започвал своя напрегнат трудов ден от военната година. От 7 ч сутринта третият помощник-капитан на „Монблан“ щурманът Левек наблюдавал с бинокъл от мостика канонерката в очакване на допълнителните заповеди на военните власти. Скоро ярките проблясъци по азбуката на Морзе съобщили от борда й: „Монблан, Монблан, Монблан. Вдигнете на фалите вашия номер и следвайте в залива Бедфорд, където ще получите по-нататъшни указания на командването“.

Капитан Льо Медек заповядал да се вдигне котвата и подал на третия щурман бележката с номера, получен предната вечер от лейтенант Фримъш „Наберете този номер с флаговете на международния двуфлажен семафор и го вдигнете на фалите“. След като изпълнил Заповедта, Левек застанал до щамбайна, а вахтеният моряк забърсал стъклата на мостика и заел мястото си до щурвала. Когато от машината съобщили за готовността, пилотът изкомандвал: „Среден напред“. Капитанът веднага превел командата на френски, машинният телеграф задрънчал и „Монблан“ се отправил по фарватера към залива Бедфорд.

Приблизително по същото време в залива на Халифакс вдигал нара „Имо“. Пилотът Уйлям Хейс стоял на мостика и мълчаливо слушал мърморенето на капитан Фром, дете не бил успял да излезе още снощи от залива. „Имо“ вдигнал котва в 8 ч и 10 мин. сутринта. Пилотът, като давал от време на време команди на кормчията, уверено водел кораба между съдовете, стоящи на рейда. Той заповядал да се увеличи скоростта и когато „Имо“ наближил пролива Те-Нароуз, скоростта му била равна на 7 възела. Когато навлезли в пролива, Хейс

забелязал кораб отпред по курса. Това бил американски товарен параход.

Пътят между остров Макнал и нос Плезант бил затворен от минно поле, което имало само един фарватер.

По същото време „Монблан“ приближавал със скорост 4 възела (Британското адмиралтейство ограничило скоростта на движението на кораби в залива до 5 възела) боновото заграждение с противолодъчните мрежи. Боновете продължавали от нос Ейвез до вълнолома на новата морска гара. На сигналната мачта бил вдигнат знакът, че минаването е разрешено, „Монблан“ минал между буя, разлюляван от вълните, и влекача, който теглел плаващата секция на бона.

Пилотът на „Монблан“ Френсис Маккей твърдо помнел, че съгласно с Правилата за предпазване от сблъскване на море^[1] той трябва да насочи кораба вдясно, към брега на Дартмут. След 15 минути той вкарал кораба в източната врата на мрежовото заграждение на залива, което започвало от остров Джордж. Видимостта била отлична. Това позволявало на пилота да води уверено кораба по бреговете ориентири, които той знаел като петте си пръста. До залива Бедфорд оставал най-лекият участък от пътя...

„Монблан“ преминал на половин кабелт от стоящия до фарватера английски крайцер „Хайфлайер“, който бил пристигнал в Халифакс на 1 декември. Според обичая капитан Льо Медек го поздравил първи със спускане на флага. В началото на войната този кораб потопил близо до Рио де Оро немския спомагателен крайцер „Кайзер Вилхелм дер Гросе“.

Скоро пилотът Маккей забелязал един параход да излиза от завоя на пролива. Това бил „Имо“. До него имало приблизително три четвърти миля. Той се движел по курс, пресичащ курса на „Монблан“. От френския параход по посока два румба от лявата скула виждали ясно десния борд на норвежеца. Било очевидно, че той се насочвал към брега на Дартмут. „Изглежда, този простак иска да ми сече курса — промърморил Маккей. — За какъв дявол не си върви в своята част на фарватера? Я по-добре да му дам сигнал.“ Капитанът кимнал с глава. „Монблан“ дал един къс сигнал, означаващ, че корабът изменя курса си вдясно. От предпазливост Маккей искал да отбие парахода още по-надясно и предал долу по телеграфа да се намали до минимум

скоростта. Още не била заглъхнала свирката на „Монблан“, когато „Имо“, прекъсвайки го и нарушавайки всички правила, дал два къси сигнала, които означавали „Изменям курса си наляво“.

Пилотът и капитанът на „Монблан“ били убедени, че корабът отсреща ще отбие вдясно и ще се доближи до средната линия на фарватера съгласно с изискванията на правилата. Сега обаче върху „Монблан“, който се намирал на 40 м от крайбрежната улица на Дартмут, буквално връхлитал отгоре му насрещният, при това по-голям кораб. „Монблан“ започнал да обръща надясно, а „Имо“ вляво. Корабите бързо се доближавали.

На капитан Льо Медек му оставал само един изход, за да избегне сблъскването — да отбие вляво и да пусне „Имо“ откъм десния си борд. Разстоянието между параходите било вече 50 м. Маккей дръпнал въженцето и дал два къси сигнала. Едновременно с това капитанът, който веднага схванал маневрата на пилота, викнал на кормчията: „Ляво на борд!“ И макар че машината била спряна, дълбоко газещият кораб продължавал да се движи по инерция и да слуша кормилото. „Монблан“ бавно се отдалечил от брега и двата парахода се оказали успоредно един на друг с десните си бордове на разстояние 15 м. Изглеждало, че опасността от сблъскване отминала.

Но тук се случило непредвиденото. Едва „Монблан“ отбил вляво и започнал да се разминава по десния си борд с норвежеца, когато „Имо“ подал три къси сигнала, с което давал да се разбере, че машината му работи на заден ход. „Монблан“ направил същото — дал реверс на машината и три къси сигнала. Двата кораба започнали да се раздалечават с „кърмата напред“. Но кормилото на „Имо“ останало прехвърлено на левия борд, което при машина, работеща на „пълнен назад“, отбило носа му надясно — право в борда на „Монблан“. Опитвайки се да избегне удара, Льо Медек прехвърлил кормилото на десния борд така, че да отклони носа на кораба си вляво. След няколко секунди носът на норвежеца ударил със сила десния борд на „Монблан“ в района на първия трюм. Всички, които се намирали на мостика на „Монблан“ в момента на удара, замръзнали от ужас по местата си. Лицата им станали бели, очите — широко отворени. Въпреки студа по гърба на всички избила студена пот. Само екипажът на „Монблан“, пилотът Маккей и командването на морския щаб в Халифакс знаели за секретния товар на борда на френския параход.

„Ние сме натъпкани с взрив“

Само преди някакви си шест-седем часа Льо Медек и пилотът Маккей седели в капитанската каюта, пиели кафе и тихо и мирно си говорели.

— Много съжалявам, скъпи ми пилоте, че не мога да ви предложа бутилка „Мартел“. Сами разбирате, законите на военното време забраняват спиртните напитки по нашите кораби. — О, не се тревожете, капитане — отговарял пилотът, — това е дреболия, кафето ви е отлично.

Капитанът разказвал:

— Та така, господин Маккей, на 25 ноември, Когато докарах „Монблан“ в Ню Йорк и акостирахме на кея на Ист Ривър, американските военни власти ми заповядаха да пусна на кораба група дърводелци. Ден и нощ те обшиваха трюмовете с дебели дъски. Нито един железен гвоздей — всичките медни! А след час агентът на фирмата ми каза в кантората: „Страхувам се, капитане, че това е взрив, и при това много голяма партида. В нормални условия не бихме използвали «Монблан» за превоз на такъв товар, но сега е война, корабите не стигат и нямаме друг изход“. След два дни започнаха да ни товарят. Специалната група от стифидори работеше бавно и много внимателно. Обувките им бяха омотани с плат. Заповядаха ми да загася котлите, а на екипажа конфискуваха всички лули, цигари и кибрити. Разрешаваха да се пуши само на брега.

Капитанът продължавал:

— В четирите ни трюма се намират варели с течна и суха пикринова киселина. Вие знаете сигурно, що е това ТНТ? А разрушителната сила на това нещо е доста по-голяма от тази на ТНТ.

Френсис Маккей, по произход шотландец, с 24 години стаж като пилот, при това без нито една авария, слушал с голямо внимание капитана. От време на време му ставало страшно. Никога досега той не бил водил кораб с такъв адски товар.

— Твиндеците на третия и четвъртия трюм бяха задръстени от варели и железни сандъци с тринитротолуол, до тях наредиха сандъци с барутен памук. Бяхме готови вече за излизане в морето, когато дойде телеграма от Франция. В нея ставаше дума за допълнителен товар, който „Монблан“ трябваше да вземе на всяка цена.

Льо Медек посочил с ръка към носа и кърмата.

— Сигурно сте забелязали на палубите четирите реда железни варели. Това е бензол — новото супергориво за броневниците и танковете. Впрочем ето коносаментата.

Пилотът поел с леко трепереща ръка няколкото машинописни листа:

— 2300 тона пикринова киселина, 200 тона тринитротолуол, 35 тона бензол, 10 тона барутен памук. Крайно пристанище — Бордо.

— Какво виждате, скъпи ми пилоте, ние сме натъпкани с взрив! Но това не е всичко — продължавал Льо Медек. — Вторият удар ме дебнеше в кабинета на началника на британската военноморска мисия в Ню Йорк. Там ми съобщиха, че „Монблан“ няма да влезе в конвоя, който се комплектуваше в пристанището. На тях им е добре известно, че трицилиндровата парна машина може да даде при спокойно море само 9,5 възела, а при дълъг преход през щормовия Атлантик — средно не повече от 7,5 възела. Тези господа ми обясниха, че безопасността на конвоя зависи главно от скоростта на движението и кораб, натоварен с взрив, за да не изостане от конвоя, трябва да се движи със скорост минимум 13 възела. Претовареният „Монблан“ би бил бreme за този конвой. Заповядаха ми да се отправя за Халифакс, да хвърля котва в залива Бедфорд и да чакам там формирането на друг английски конвой. „Монблан“ ще влезе в неговия състав, ако, разбира се, скоростта му не стане отново пречка за конвоя. В противен случай ще се наложи да тръгнем сами. Как мислите, пилоте, дали вече са почнали да формират втория конвой?

— Изглежда, да — отговори Маккей. — Сега в пристанището има приблизително 150 кораба, сред тях много военни.

Льо Медек пожелал лека нощ на пилота и станал от мекото кресло, давайки на шотландеца да разбере, че разговорът е приключил. Маккей не мигнал в отделената му каюта до сутринта.

[1] Предшествениците на съвременните МППС ↑

„ЗАПОВЯДВАМ ДА СЕ НАПУСНЕ КОРАБЪТ“

Когато корабите се сблъскали, вълнорезът на „Имо“, като продънил борда, се врязал на 3 м в трюма. От удара няколко от варелите, наредени върху носовата палуба на четири етажа, се оказали пробити. Съдържанието им потекло по палубата и оттам през зейналата пробойна към твиндека, където се намирала пикриновата киселина. Машината на „Имо“ вече почти минута работела на заден ход и носът на норвежеца се издърпал от пробойната със стържене и рой искри от триенето на метала. Разлелият се бензол избухнал и бакът на „Монблан“ бил обхванат от пламъци. Всеки миг адският товар можел да избухне. Капитан Льо Медек и пилотът Маккей разбрали, че всички намиращи се на „Монблан“ и хилядите хора на брега са заплашени от смърт. Как да се предотврати катастрофата, приближаваща се с всяка секунда?

Над бака на парахода се издигнал стълб черен дим с височина 100 м. Зловещите езици на пламъците току си променяли цвета в утринната дрезгавина — от оранжеви ставали сини и небесносини, след това отново оранжеви и изчезвали в облаците от черен дим. От горещината избухвали варелите с бензол, върху палубата се сипел дъжд от парчета разтопен метал.

Екипажът не смогнал да потуши пожара с ръчните пожарогасители. Единственото място на носовата палуба, където можело да се включат маркучите към пожарните кранове, се намирало пред първия трюм, но достъпът до него бил веднага отрязан от огнената завеса. Не можело да се хвърли и котвата...

„Кингстоните! Да се потопи корабът!“ — минало през ума на капитана. Познавайки обаче стария си очукан параход, той веднага си представил изгнилите до дъно кранове за приемане на задбордна вода и разбрал, че даже и с боен чук ще могат да ги отворят едва след петнадесет минути, а за наводняването на двата носови трюма ще отидат около четиридесет минути. Виждайки, че пожарът не може да се загаси, моряците и огнярите от „Монблан“, събаряйки се един друг,

се втурнали към горната палуба на спардека и започнали да спускат лодките на вода.

Капитан Льо Медек, едва сдържайки треперенето на краката си, се обърнал към вахтения щурман, за да заповяда спускане на лодките и напускане на кораба. В този момент пилотът казал: „Незабавно изкомандвайте на машината «най-пълнен напред!»“ Маккей разбирал, че това е единственият шанс да се предотврати или в краен случай да се забави с няколко минути катастрофата. Той разчитал на това, че при пълна скорост на кораба водата ще нахлуе като водопад в Пробития борд и ще залее взрива.

Пилотът предвидил какво ще стане, ако „Монблан“ експлодира в това най-тясно място на пролива Те-Нароуз, разделящ града на две части. Той се надявал, че капитанът сам ще се досети да обърне кораба към откритото море, да качи екипажа в лодките, а „Монблан“ да насочи с пусната на пълни обороти машина към океана, по-далеч от града.

Но капитан Льо Медек се престорил, че не е чул фразата, изречена от пилота. Обръщайки се към щурмана Жан Плотин, той изкомандвал: „Заповядвам да се напусне корабът!“ Но и без неговата заповед двете лодки с качилия се в тях екипаж стояли вече до бордовете под щормтраповете. На пилота не му оставало нищо друго, освен да последва капитана. Моряците налегнали веслата с някакво диво ожесточение и лодките се устремили към бреговете на Дартмут.

Изоставеният на произвола на съдбата „Монблан“, този исполински брандер с издигащ се към ясното синьо небе шлейф от черен дим, подхранван от прилива, започнал да дрейфува към кейовете на Ричмънд.

От двете сбрани на пролива по крайбрежните улици на града се трупали тълпи от хора. Стотици други надничали от прозорците и от покривите на къщите. Все пак параходите не горят толкова често!

От крайцера „Хайфлайер“ се виждало как екипажът напуснал горящия кораб и пратили на „Монблан“ катер. Командирът на крайцера смятал да закрепил на кърмата на парахода влекало и да изтегли горящия кораб, за да не се подпали кеят. За опасността, която представлявал „Монблан“, на крайцера не подозирали. Но било вече късно — параходът се стоварил с носа си върху дървения пирс № 6 и подпалил склада, намиращ се на него.

За дяволския товар на „Монблан“ знаели в Халифакс само трима души — контраадмирал Чандърс, старшият офицер от щаба Ваят и старшият офицер за свръзка капитан-лейтенант Мюррей. В момента на сблъскването на параходите последният се намирал на влекача „Хилфорт“. Виждайки, че „Монблан“ гори, той дал „най-пълен напред“ на влекача и го насочил към най-близкия пирс. Като скочил на брега, капитан-лейтенантът побягнал към диспечерската. В движение той спрял някакъв моряк и му заповядал да обяви на всички наоколо, че трябва да бягат от пристанището.

„Бягайте, бягайте всички! Бягайте оттук! Началникът каза, че този дяволски кораб е натоварен с експлозив и всеки момент може да избухне!“ — викал морякът.

Екипажът на катера от крайцера „Хайфлайер“, както и преди, не знаел нищо за опасността — те закрепели въжето на кърмата на „Монблан“, а края му подали на влекача „Стела Марис“. Още някакъв си половин час — и съдбата на Халифакс би била друга. Неговите жители просто биха чули откъм океана тътена от силна експлозия.

Но всичко се обърнало иначе. „Монблан“ експлодирал в момента, в който „Стела Марис“ опънал влекалото и започнал да го издърпва в морето. Часовникът на кулата на общината показвал 9 ч и 6 мин сутринта.

АДЪТ

Повечето специалисти пиротехници са единодушни в мнението си, че до появата на атомната бомба взривът на 6 декември 1917 г. в Халифакс е най-силната експлозия, която човечеството познава. За Халифакс тя станала истинска катастрофа.

За да може читателят да си представи по-нагледно силата на този взрив, ще цитираме извадки от бележките в корабния дневник, направени сутринта на същия ден от капитана на английския кораб „Акадия“ Кемпбъл, когато параходът му се намирал в океана на 15 мили от входа на залива на Халифакс.

„Днес сутринта, 6 декември 1917 г., в 9 ч и 06 мин на хоризонта над залива видях зарево, което ми се стори по-ярко от слънцето.

След няколко секунди над Халифакс се издигна гигантски стълб от дим, увенчан от ярките езици на пламъците. Пламъците веднага изчезнаха в сивочерните облаци дим и след няколко мига се появиха отново в небето във вид на многобройни мълнии. Над града бавно се издигаше черна гъба от дим. След това до нас долетяха два последователни тътена. По секстанта височината на тази черна гъба възлезе на повече от 2 мили. Тя виреше неподвижно над града в продължение на 15 минути.“

Смъртоносният товар на „Монблан“, разположен пред и зад средната надстройка и машинното отделение, детонирал почти мигновено — отначало експлодирани първият и вторият трюм, след това — третият и четвъртият. Параходът се пръснал на стотици хиляди късчета.

Взривната вълна била насочена по цялата роза на компаса. За силата на тази вълна може да се съди дори по следните факти. Стоманено парче от ребро на „Монблан“ с маса 100 кг било намерено

В гората на 12 мили от града. Вретеното на главната котва, което тежало около половин тон, прелетяло над залива Норт Арм и паднало в гората на 2 мили от мястото на експлозията. Четиридуюмовото оръдие от бака на „Монблан“ било намерено с наполовина разтопено тяло на дъното на езерото Албро, намиращо се на 1 миля от Дартмут.

Всички каменни сгради в Дартмут и Ричмънд, да не говорим за дървените къщи по двата бряга на пролива Те-Нароуз, били почти напълно сринати със земята. На всички къщи, намиращи се на разстояние 500 м, били отнесени покривите. Телеграфните стълбове се чупели като кибритени клечки, стотици дървета били изтръгнати с корените, мостовете рухнали, срутили се водонапорните кули и заводските комини.

Особено пострадала северната част на Халифакс Ричмънд — градският район, разположен по склоновете на хълма. Там рухнало зданието на протестантския приют за сираци, което погребало под каменните си останки своите и без това нещастни обитатели. Били разрушени три училища — от 500 ученици живи останали само 11. Най-много жертви били отбелязани в местата с най-много хора — заводи, фабрики и учреждения. Така например в текстилната фабрика почти никой не оцелял, а в цеха на леярския завод, който се намирал близо до пирс № 6, от 75 души се спасили само шестима тежко ранени. Загинали няколкостотин работници, събрали се върху покрива на захарния завод „Акадия“ да гледат пожара на „Монблан“.

Огромният брой на жертвите в Халифакс се обяснява с това, че когато параходът се запалил, хората искали да погледат това зрелище — те започнали да се трупат по крайбрежните улици, по покривите, по хълмовете. Онези, които били по това време в къщи, наблюдавали пролива от прозорците. Горящият параход привлякъл много хора.

Освен големите здания — заводи, фабрики, църкви, складове, от експлозията били напълно разрушени 1600 и силно повредени 12 000 къщи. Едва ли тогава в града е оцелял и един прозорец. От взривната вълна били изпочупени прозорците чак в града Труро, отдалечен от Халифакс на 30 мили.

Няколко минути след експлозията двата бряга на пролива Те-Нароуз оставали обвити от облаци черен дим и прах. Върху града падали не само парчета от разкъсания параход, но и огромни скални късове от дъното на пролива, камъни и тухли от къщите. От корабите,

намиращи се в пристанището, били погубени около дузина големи транспорти, а десетки параходи и военни кораби получили много силни повреди. Големият нов параход „Курака“, застанал на вързала до пирс № 8, се оказал изхвърлен върху другия бряг на пролива. От 45 членове на екипажа живи останали само 8. Транспортът „Калони“, който стоял под неговата закрила по отношение на „Монблан“, останал без спардек, без комин и мачти. От взривната вълна бил смачкан бронираният борд на крайцера „Хайфлайер“, били отнесени рубките му, комините, мачтите и всичките му баркази. Повече от 20 души от екипажа на крайцера били убити и над 100 души — ранени. Крайцерът „Найоб“ с водоизместване 11 000 т бил изхвърлен на брега като треска. Норвежкият параход „Ховланд“ бил почти напълно разрушен в сухия док.

Когато взривната вълна загубила силата си, в пролива Те-Нароуз се образувала придънна вълна с височина около 5 м. Тя откъснала от котвите и бъчвите десетки кораби. „Имо“ с частично отнесен спардек, без комин и с изкривени мачти бил изхвърлен на брега. От него загинали капитан Фром, пилотът Хейс и петима моряци.

По продължение на 1 миля бреговете на Ричмънд и Дартмут били засипани и затрупани от влекачи, баржи, шхуни, катери и лодки. Във водата плавали множество отломки и трупове на хора и коне.

Върху затрупаните с развалини улици на града паднала и искрящата паяжина на проводниците. Навсякъде от разрушените въглищни печки и котлони избухнали пожари. Станало нещо невиджано — в радиус от 60 мили от взривната вълна в църквите забили камбаните. Техният звън звучал като панихида по загиналия град.

Жителите отначало не разбрали какво е станало. Из града плъзнал слухът, че експлозията е резултат от действията на немски диверсанти, стоварени край Халифакс от подводници. Говорело се и за нападение на вражески дирижабли.

По официални данни на канадския и американския печат в града били убити 1963 души, над 2 хиляди изчезнали безследно, ранени били 9 хиляди души, 500 души останали без зрение поради пръсналите се стъкла от прозорците, 25 хиляди останали без покрив. Действителният брой на жертвите бил значително по-голям. Един канадски вестник от това време съобщава: „Само фирмата на

халифакския гробар Макхиливрей изработи 3200 надгробни надписа за три дни“. На разсъмване на 7 декември в Халифакс ударили студове и започнала снежна буря, а след едно денонощие откъм Атлантика връхлетял щорм — един от най-силните през последните 20 години.

Почти веднага след експлозията започнало спасяването на ранените и на затрупаните под развалините. Командването на флота отделило за спасителните работи няколко специални отряда. Оцелелите сгради били превърнати във временни болници и морги. Снежната буря затруднила работата на спасителните команди, поради което не успели да извлекат всички затрупани. Пожарите вилнеели в града няколко дни. През първите дни били отбелязани случаи на грабежи и мародерство, злодеите претърсвали и ограбвали трупове, Нахълтвали в изоставените магазини и складове. Бил нарушен „сухият закон“.

Снежната буря след няколко дни била сменена от затопляне с дъжд. По непавираните улици на града хората газели кал до колене.

Когато светът разбрал за катастрофата, към Халифакс се отправила помощ — от Бостън дошъл специален влак с медикаменти и продукти, след това още един влак, обзаведен като болница, с който пристигнали 30 хирурзи, окулисти и 100 медицински сестри. От Ню Йорк докарали 10 000 топли одеяла, медикаменти, продукти. След това в Халифакс започнали да пристигат параходи с дрехи, строителни материали, цимент, гвоздеи.

В много страни било организирано набирането на помощи за жителите на разрушения град. В резултат на това Халифакс получил 30 млн. долара. Но за да излекува напълно тежките си рани, на града били необходими няколко години.

СЪДЪТ

В града не били потушени още всички пожари, още не били извадени из под развалините всички трупове, а населението на Халифакс вече поискало от губернатора да му бъдат предадени виновниците за катастрофата.

На 13 декември 1917 г. в оцелялото здание на градския съд започнало разследването на причините за катастрофата. За председател на съдебната комисия бил назначен Артър Драйздейл — върховен съдия на Канада. В комисията влезли представители на Британското адмиралтейство, капитани на кораби, известни в града инженери и юристи.

На съда било ясно, че причина за катастрофата е сблъскването на параходите в пролива Те-Нароуз. Отначало бил разпитан капитанът на взривилия се параход. Ще напомним, че екипажът на „Монблан“ слязъл по крайбрежието на Дартмут на една миля от горящия кораб и залегнал в гората.

При разпита капитан Льо Медек описал подробно товаренето на експлозивите в Ню Йорк, обяснил причините за пристигането си в Халифакс и разказал за инструкциите, получени от него преди влизането в залива. Той докладвал на съда какви сигнали е давал и какви маневри е предприемал, след това разказал при какви обстоятелства са се сблъскали корабите (те съвпадат с изложените вече по-горе).

От норвежка страна давал показания старшият щурман (капитанът и пилотът на „Имо“ били убити при експлозията). Според норвежката версия „Имо“ влизал в пролива със скорост, не по-голяма от 5 възела, и се отклонил вляво от оста на фарватера, за да се размине с американския товарен параход, който се движел насреща му. Норвежките моряци заявили, че „Монблан“ сам бил подложил борда си под вълнореза на „Имо“.

На втория ден от разпита капитан Льо Медек повторил показанията си, а пилотът Маккей потвърдил изцяло под клетва всичко, заявено от Льо Медек.

След като пилотът завършил разказа си за сблъскването, на Льо Медек бил зададен въпросът: „Какво стана по-нататък?“ Капитанът отговорил: „Когато видях пламъците и дима, сметнах, че корабът ще хвъркне незабавно във въздуха. Беше невъзможно да се предприеме каквото и да е било за гасенето на пожара и за да не рискувам напразно живота на четиридесет души, заповядах да се напусне корабът“.

Защитникът на „Имо“ правел какво ли не, за да обърка французите, да докаже тяхната вина, да оправдае норвежците.

Льо Медек нямал почти никакви шансове да спечели делото по простата причина, че той бил капитан на френски кораб, а по това време в Канада не обичали много французите. Това се обяснявало с политически конфликт в самото начало на войната. Мнозина канадски французи, особено тези от провинция Квебек, не искали да воюват на страната на Англия. В провинция Квебек по този повод имало даже вълнения. Думите „френски канадец“ звучали в онези дни като „изменник“.

За жителите на Халифакс било повече от достатъчно обстоятелството, че корабът, който погубил града им, бил под трицветния флаг...

Опитвали се да объркат френския капитан, да го омотаят в собствените му показания за сигналите, подавани от „Монблан“.

Льо Медек обаче запазвал самообладание. Вестник „Халифакс хералд“ отбелязал: „...на всички въпроси на съдиите той отговаряше прямо, очите му през цялото време гледаха в очите на разпитващия“.

— Носеше ли вашият кораб на мачтата си червен флаг или някакъв друг сигнал, с който да означава, че има на борда си взривоопасен товар?

— Не сър.

А защо не?

— Защото червеният флаг означава съгласно международните правила, че на кораба се товарят експлозивни и че той се намира в процес на товарене или разтоварване на опасен товар. В правилата никъде не е казано, че флагът трябва да се вдигне при движение на кораба и аз бях тогава на мнение, че е за предпочитане, особено по време на война, никой да не знае за моя товар.

Версията на норвежците се свеждала до следното. Преди още „Имо“ да може да се върне в своята част на фарватера, отпред му се

появил влекачът „Стела Марис“ с шлепове. Влекачът пресичал курса на норвежците, затова те продължили да се движат край брега на Дартмут. Когато „Имо“ дал един къс сигнал, „Монблан“ въобще не бил до брега на Дартмут, а се движил по оста на фарватера и сечал курса на „Имо“. Последният, намирайки се на траверса на „Стела Марис“ срещу пирс № 9, дал три сигнала и пуснал машината си на заден ход.

По това време разстоянието между корабите било половин — три четвърти мила. С машина, работеща на заден ход, „Имо“ отклонил Носа си вдясно към Ричмънд и от този момент до сблъскването носът му даже не бил обръщан към Дартмут.

Преди самото сблъскване норвежкият кораб бил неподвижен. След това последвал един сигнал от „Монблан“, „Имо“ отговорил с един сигнал, тъй като носът му се отклонявал вдясно.

До този момент „Монблан“ навлязъл доста в средата на фарватера, но въпреки това корабите можели да се разминат с левите си бордове. След това френският кораб дал два сигнала и се отклонил вляво, като подложил борда си под вълнореза на „Имо“, който дал незабавно три сигнала и задействал машината си на заден ход, но било вече късно.

Делото се гледало в обстановка на шпиономания. Съдиите се опитвали да открият зъл умисъл във всяко действие или маневра на френските или норвежките моряци. Опитали се едва ли не насила да заставят пилота Маккей да се отрече от показанията си. Бил направи опит той да бъде обвинен в пиянство. Местният шериф обаче отричал това, а председателят на Асоциацията на пилотите в Канада заявил, че Френсис Маккей е един от най-добрите пилоти на асоциацията.

Относно червения флаг на мачтата на „Монблан“ мненията на съдиите се разделили. Повечето от тях смятали, че във военно време такъв флаг би бил равен на самоубийство — да се известят немските, агенти за характера на товара.

След няколко дни при следствието се изяснило, че „Имо“ въобще нямал официално разрешение за излизане в морето. Капитанът на кораба можел да го получи само от капитан III ранг Фредерик Ваят, който отговарял за движението на корабите по вътрешния рейд. Ваят изобщо смятал, че никога не била възниквала опасност от сблъскване на кораби в пролива Те-Нароуз. Той обосновал своето мнение пред

съда с факта, че в същия пролив неведнъж се били разминавали лайнерите „Олимпик“ и „Мавритания“.

На 4 февруари 1918 г. върховният съдия на Канада Драйздейл обявил решението на съда. В тринадесет обширни точки цялата вина била стоварена върху капитана на „Монблан“ и неговия пилот. В решението се казвало, че те са нарушили Правилата за предпазване от сблъскване на море. Съдът поискал углавно наказание за пилота и препоръчал на френските власти да лишат капитан Льо Медек от корабоводителски права и да го съдят по законите на страната му. Льо Медек, Маккей и капитан III ранг Ваят, който бил обвинен, че късно предупредил жителите на града за възможната експлозия, били арестувани.

Изненадващо е, че никому от съдиите не дошло наум да обвини за халифакската катастрофа Британското адмиралтейство, което фактически заповядало на натоварения с експлозиви кораб да влезе в пролива, минаващ през града, и да хвърли котва в залива Бедфорд, където трябвало да чака формирането на конвоя. Бие на очи парадоксалният факт — кораб, един път вече натоварен (при това с огромна партида взривни вещества), е заставен да отиде в залив, претъпкан с кораби. Кой знае защо никому не дошло наум конвоят да се чака на външния рейд на Халифакс под охрана на канонерките. Дори ако „Монблан“ би получил в борда си торпедо от немска подводница, градът не би пострадал. Но за това в съда не обелили и дума.

През март 1918 г. делото се гледало във Върховния съд на Канада. Синдикатът на капитаните от далечно плаване във Франция подал молба до морския министър на страната за защита на капитан Льо Медек. След една година той и пилотът Маккей били освободени, като и на двамата били възстановени правата на корабоводители.

По-късно международният съд, който разглеждал исковете на двете корабни компании, решил, че за сблъскването са виновни в еднаква степен и двата кораба.

В началото на 1918 г. злополучният „Имо“ бил свален от плитчината и откаран в Ню Йорк за ремонт. След това той бил преименуван на „Гивернорен“. През 1921 г. при един рейс от Норвегия за Антарктика той се натъкнал на скала и потънал.

Капитан Льо Медек служил във фирмата „Компани женерал трансатлантик“ до 1922 г. През 1931 г. френското правителство, сякаш подчертавайки невинността на своя флаг при сблъскването на „Мойблан“ и „Имо“, наградило във връзка с излизането в пенсия бившия капитан на парахода, погубил града, с ордена на Почетния Легион.

ДИЛЕМАТА НА ПОЛКОВНИК САНДЛЕРС

КОГАТО ИЗБУХНА ПАРАХОДЪТ

И до днес, когато става дума за някакви събития от миналото, жителите на Бомбай употребяват изразите „когато избухна параходът“, „преди експлозията“ и „след експлозията“. Това е спомен за печалните събития от априлските дни на военната четиридесет и четвърта година, когато чудовищна експлозия разрушила част от града. И сега още по улиците и в пристанището в източната част на Бомбай могат да се видят следя от разрушенията. Старите жители разказват, че в този злополучен ден извън града, от другата страна на полуострова, където са Малабарските хълмове, седял на пода в колибата си стар обуцар индиец... Изведнъж покривът на колибата се разтърсил и до краката на стареца в земята се забила, както му се сторило, една тухла. В следващия миг откъм изток се дочуло силно бучене. Старецът пипнал „тухлата“ и си изгорил ръката. Това било разтопено кюлче злато с тегло 22 кг — едно от 155-те, които били разхвърлени от експлозията при избухването на английския параход „Форт Стайкин“. Когато разбрал по-късно каква е работата, честният обуцар предал кюлчето на пристанищните власти. Останалите кюлчета не били намерени.

— Какво ще говорим за кюлчето! — ще ви кажат индийците. — Тритонната котва на избухналия параход се стоварила върху кораб, който се намирал на километър от мястото на експлозията.

Ето от какво били предшествани тези събития.

Английският товарен параход „Форт Стайкин“, построен в Канада през 1942 г. — транспортен кораб от военните години, имал вместимост малко повече от 7 хиляди рег. т, дължина 140 м, широчина 9 м и парна машина с 500 к. с. На кораба били монтирани две 12-фунтови оръдия и няколко картечници система „Ерликон“ за защита от немските подводници и самолети.

На 24 февруари 1944 г. „Форт Стайкин“ с военен товар на борда напуснал английското пристанище Биркенхейд, излязъл в Атлантика, благополучно избягнал срещите с немските подводници, заобиколил Африка и на 30 март пристигнал в пристанището Карачи. Тук от

парахода разтоварили няколко самолета, транспортирани на палубата в разглобен вид, и още някакво въоръжение и боеприпаси.

След няколко дни в утробата на „Форт Стайкин“ били натоварени 8700 бали пенджабски памук, каучук, сяра и други товари, включително 155 кюлчета злато — по 22 кг всяко, на сума 5 милиона долара. След това корабът вдигнал котва и взел курс към Бомбай, където в 11 ч и 30 мин на 12 април застанал на вързала до пирс № 1 в приливния док-басейн „Виктория док“. Капитанът на парахода взел чантата си и тръгнал за управлението на пристанището, където предявил секретните документи. От тях се виждало, че е необходимо колкото се може по-бързо да се разтовари корабът — на борда му освен посочения товар се намирили 1395 т силни взривни вещества и 300 т тринитротфлуол.

Въпреки срочността и важността на документите, представени от капитана на „Форт Стайкин“, разтоварването на експлозивите започнало едва след един ден — на 14 април. Рано сутринта докерите започнали да разтоварват тринитротолуола и боеприпасите от твиндеците на трюм № 2 и балите памук от дъното на същия трюм, наредени под експлозивите.

Монотонният грохот от парните винчове по палубата се разнасял до обяд, докато в пристанището не настъпила обедната почивка. Работата спряла. В трюмовете на парахода оставало още много смъртоносен товар и тринитротолуол, и 1370 т боеприпаси, наредени в трюмове № 2 и 4.

Работата се възобновила в 13 ч и 30 мин. Скоро един от индийските докери забелязал дим в трюм № 2, издигащ се между два стифа бали. Той съобщил за това на бригадира си, който се втурнал към мостика с вик „пожар“. Екипажът на кораба започнал да размотава пожарните маркучи по палубата. Вахтеният помощник-капитан изтичал на кея да се обади по телефона.

Диспечерът от противопожарната охрана на пристанището бил известен за пожара в 14 ч и 16 мин. Той изпратил към „Форт Стайкин“ само две коли, които спрели на първия пирс след 7 минути. Тук пристигнал и полковник Сандлерс, англичанин, началник на противопожарната служба на Бомбайското пристанище. Капитанът на парахода съобщил на полковника, че беглият оглед на горните стифове

не дава повод да се предполага, че огънят в трюм № 2 е диверсия. Той смятал, че се е самовъзпламенил един от стифовете с памук.

Пристанищните пожарникари взели работата в свои ръце. Те насочили в люка на отворения трюм две мощни струи вода, без да попитат докерите в кое място на трюма са горящите стифове памук. Ето защо водата, изглежда, не достигала до целта, въпреки че трюмът постепенно се пълнел с вода. Горящите бали изплавали от дъното на трюма под твиндека, върху който били наредени боеприпасите и ТНТ...

Изминал повече от половин час, а пожарът още не бил потушен. Тогава Сандлерс повикал още осем пожарни коли, които пристигнали при горящия кораб след 10 минути.

Към 15 часа върху левия борт на „Форт Стайкин“ се появило голямото вишневочервено петно — огнището на пожара било в задната, кърмовата част на трюма. Но достъпът дотам бил възможен само от външната страна, и то след разрязването на обшивката. Спешно трябвал кислород. В пристанището имало само един такъв апарат, но той бил повреден, а и не успели да го поправят.

Пожарът в трюма на „Форт Стайкин“ не се укротявал. Изглеждало сякаш водата, която нахлувала в люка на мощни струи, само разпалвала огъня в утробата на парахода.

Полковник Сандлерс стоял на палубата на горящия параход, заливана от водата, и решавал явно най-трудната и както се оказало — последната задача в живота си.

Скъпоценното време течало... Най-правилното решение било да се изкара параходът на външния рейд (преди настъпването на отлива). Трябва да се има предвид, че „Форт Стайкин“ се намирал в приливно-отливен док-басейн, шлюзовите врати на които се отваряли само при голяма вода. Наистина за изтеглянето на „Форт Стайкин“ от док-басейна били необходими влекачи, тъй като парната машина била частично разглобена. Въпреки това корабът можел да бъде изкаран от дока с влекачи, докато позволявала водата. Той бил акостирал почти срещу шлюзовите врати на дока! Но скъпоценното време било вече загубено.

Имало още два изхода: да се продължат опитите за потушаване на пожара или да се потопи корабът в дока до кея.

Събрали се на борда на „Форт Стайкин“ началници на различните пристанищни служби само давали съвети и идеи на капитана, от които му се замаяла главата. Тук вече нямало нужда от съвет, а от заповед за незабавно потопяване на парахода. Но такава заповед не била дадена... Полковник Сандлерс се уплашил от риска. Той заповядал да продължи гасенето на пожара.

В 15 ч и 45 мин силният дим, който излизал от трюма на „Форт Стайкин“, станал изведнъж черен. След това от люка до върха на мачтите се извил ярък пламък, който веднага изчезнал. В 15 ч и 50 мин екипажът на парахода напуснал кораба и побягнал към портала на пристанището. Моряците разбирали по-добре от Сендлерс, че „Форт Стайкин“ ще избухне всеки момент. Бордовете на парахода светели вече с вишневочервен цвят, покрай цялата му водолиния от водата се издигала пара. Над дока-басейн, в който се намирал корабът, се появил тъмен облак от дим.

В същото време работата в пристанището вървяла нормално — на рейда отново шетали катери, влекачите теглели баржите, разнасял се грохотът на винчовете. Вестта за надвисналата опасност още не била успяла да се разпространи сред пристанищните работници. Пожарът на „Форт Стайкин“ не привлякъл особено вниманието на индийските докери — в онези години пожарите по корабите, натоварени с памук, били доста често явление в Бомбайското пристанище. Пожарникарите продължавали да наливат вода в трюма на парахода...

16 ЧАСА И 06 МИНУТИ

Селяните, работещи в полето на 20 мили от града, неочаквано почувствали с учудване мощен порив на горещ вятър. След няколко секунди до ушите им достигнало откъм града силно бучене.

„Форт Стайкин“ избухнал в 16 ч и 06 минути. За някакъв миг параходът изчезнал сред облаци дим и пламъци. Стоманени останки от корпуса, части от парната машина, сандъци със стока, бали памук, кюлчета злато и обезобразени човешки тела били изхвърлени на височина 300 м и падали оттам върху града. В бетонния пирс, до който бил пристанал параходът, срещу мястото на втория му трюм се образувала огромна яма. Осемнадесетте пожарни коли били издухани от пирса като трошички хляб от масата. Пожарникарите, намиращи се на борда на парахода и на кея, изчезнали. По-късно намерили само металните им каски.

За силата на експлозията може да се съди дори по факта, че някои отломки от парахода прелетели по въздуха почти километър, а един от парните котли на кораба се озовал на една от градските улици на 900 метра от мястото на експлозията.

Никой не могъл да обясни защо след експлозията кърмовата част а „Форт; Стайкин“ оцеляла, като легнала на дъното на док-басейна.

В четвъртия трюм в тази част на парахода оставали още 800 т взривни вещества...

Вторият взрив последвал в 16 ч и 33 мин. Очевидците твърдят, че той бил по-силен от първия. Достатъчно е да споменем, че кърмата на „Форт Стайкин“ заедно с 12-фунтовото оръдие на юта прелетяла над складовете на височина 14 м и паднала на пътя на 200 м зад портала на пристанището. След втората експлозия в бетонния пирс се появила втора яма.

Последствията от двете експлозии били ужасни. В док-басейна „Виктория“ и в съседния „Принц“ били унищожени и извадени от строя около тридесет кораба. Акостираният до кърмата на „Форт Стайкин“ английски товарен параход „Джапаланда“ с вместимост

почти 4000 регистър-тона бил изхвърлен от експлозията върху покрива на склада.

Както след първата, така и след втората експлозия по акваторията на док-басейна и по външния рейд се разпространили две гигантски вълни. При това вързалата на корабите се скъсали като конци, а тежко натоварени кораби се удряли като трески в бетонните пирсове и кейове. Били запалени 12 кораба, а 18 търговски и 3 военни кораба били потопени или силно повредени. Общият регистров тонаж на повредените кораби възлязъл на повече от 50 000 т.

От експлозиите били разрушени над 50 пристанищни склада, а съхраняваното в тях зърно, боеприпаси и военна техника били разхвърляни по цялата територия на пристанището. Разхвърчалите се горящи бали памук и нагорещените парчета предизвикали многобройни пожари. В дима се разнасяли експлозии — избухвали складовете със снаряди... Всичко това ставало на половин миля от града.

Горящите бали памук падали върху дървените къщи на Бомбай и предизвикали пожари в самия град. Раздухван от силния мусон, пожарът в пристанището се разпространявал на север към центъра на града. Бомбай бил заплашен от смъртна опасност. Вечерта заревото над опустошеното пристанище се виждало на 75 мили в морето. През цялата нощ пристанището се разтърсвало от експлозиите и от грохота на срутващите се сгради. Противопожарната служба на града се оказала безсилна да ликвидира тази адска клада.

За да бъде спасен градът от огъня, било решено да се създаде „мъртва зона“ между пристанището и града с широчина 500 м. В създалата се обстановка това било единственото правилно решение. На работа били хвърлени няколко хиляди войници и моряци от военноморския флот. Помагали им доброволци сред оцелелите моряци от търговския флот. През първата нощ от горящото пристанище успели да извоят 1500 т взривни вещества.

Битката за Бомбай продължила три дни и три нощи. Градът бил спасен благодарение на това, че в „мъртвата зона“ с широчина 500 м били взривени всички здания, които могли да подсилят огъня. Последните огнища на пожара угаснали към 1 май 1944 г.

Броят на жертвите от бомбайската катастрофа е неизвестен, както и точният брой на жителите на този огромен пренаселен град.

Тогава били взети под внимание само жертвите, регистрирани от моргите и болниците. По официални данни — 1500 убити, и над 3000 ранени. Никой не знае броя на безследно изчезналите.

Наложило се пристанището да бъде построено отново, да се възстановят 6 мили жп линия, електрическата и телефонната мрежа. Щетите, нанесени от експлозията на „Форт Стайкин“, не били точно пресметнати. Ориентировъчно се приело, че те възлизали на 1,5 милиарда американски долара. Бомбайското пристанище било затворено до 28 октомври 1944 г.

Каква била причината за пожар на „Форт Стайкин“? Защо в продължение почти на два часа пожарът на парахода останал незагасен?

Назначената от правителството специална комисия за разследване причините на катастрофата не могла да установи точната причина за възникването на пожара. Според нея появата на огъня могла да бъде причинена или от самовъзпламеняване на памука, или от хвърлена в трюма угарка. Тъй като пожарникарите не знаели точното място на горящите бали памук в трюма, те наливали вода в товарния люк, без водата да стига целта си.

Сега, разбира се, след повече от три десетилетия, можем само да се учудваме защо за гасенето на този пожар не са били използвани инертни газове. През онези години обаче този радикален метод не бил намерил още широко разпространение.

Читателят е в правото си да попита: „Защо не са изпратили хора в трюма, за да се определи точно огнището на пожара?“

Трябва да се има предвид, че пожарите на морските кораби се съпровождат с много бързо повишаване на температурата в помещенията, където започват. Ето защо няколко минути след началото на пожара на „Форт Стайкин“ спускането в трюма било просто невъзможно. За това бил необходим азбестов предпазен костюм с дихателен прибор, какъвто нямало под ръка. В пристанището не се намерил и изправен кислороден апарат. Ако такъв апарат е бил налице, след разрязване на външния борд над водолинията пожарът сигурно би бил потушен.

Причината за експлозията на парахода било нарушаването на елементарните норми на безопасност при товаренето на „Форт Стайкин“. В никакъв случай не трябвало да се товарят в един трюм

тринитротолуол, боеприпаси и памук, който, както е известно, заема второ място след въглищата по процента на вероятност от самовъзпламеняване.

Фаталната грешка на администрацията на Бомбайското пристанище била затова, че тя вкарала взривоопасния кораб в док-басейна, Препълнен с други кораби, при това в пристанище, което всъщност представлява едно цяло с града. Кораб като „Форт Стайкин“ трябвало да бъде разтоварен на външния рейд далеч от пристанището. След като започнали разтоварването на „Форт Стайкин“ сред десетките други кораби, пристанищните власти на Бомбай даже не се погрижили да уведомят екипажите им и пристанищните работници за необходимите мерки на безопасност. На върха на фокмачтата този параход съгласно с международните правила трябвало да вдигне червен флаг, означаващ по еднофлажния код на сигналите „Имам опасен товар на борда си“.

При гасенето на пожара на парахода „Форт Стайкин“ липсвало централизирано ръководство на противопожарните команди. Началникът на противопожарната служба нямал пълномощия за вземане на решение по изтеглянето на кораба от дока или за неговото потопяване до кея. Нито капитанът на пристанището, нито командващият военноморските сили в Индия били известени, че е необходимо корабът да бъде изкаран от дока на рейд или да бъде потопен до кея. Съгласно с правилата, действащи през време на война, всеки един от тях имал право да разреши това.

Освен това можеше да бъде предотвратена втората експлозия на борда на злощастния параход, ако след възникването на пожара в трюм № 2 бяха незабавно задраени люковете на трюмове № 2 и 5, разположени в кърмата зад надстройката. Това не било направено и памукът в кърмовите трюмове също се запалил. Поради това боеприпасите, наредени по твиндеците, се нагрили и експлодирали...

И накрая — фатална роля в тази история изиграла нерешителността на началника на противопожарната служба в Бомбайското пристанище полковник Сандлерс. Ако той, виждайки, че е невъзможно корабът да бъде изкаран на рейда, беше поел отговорността и беше заповядал да се потопи „Форт Стайкин“ до кея, катастрофата не би станала.

ЕХОТО ОТ БОМБАЙСКАТА КАТАСТРОФА

Избухванията на „Монблан“ в Халифакс и на „Форт Стайкин“ в Бомбай не са единствени в историята на корабоплаването. Хрониките на световното корабоплаване, особено по времето на последните две световни войни, изобилстват със случки на гибел на параходи, натоварени с барут, динамит и други взривни вещества, при пребиваване в пристанището или при преход в морето. Като оставим настрана случаите на явни диверсии и саботажи, ще споменем за няколко експлозии, причините за които са изяснени. Всички те са станали само поради нарушаване на елементарните правила за боравене с взривоопасни вещества и липсата на бдителност.

На 12 август 1876 г. в морето близо до нос Финистере се разнесла експлозия с чудовищна сила. По многобройните парчета и предмети от кораба, изхвърлени на брега, установили, че се е взривил дървеният ветроходен кораб „Грейт Куинсленд“ (1794 рег. т.). Този великолепен, кораб се движел от Лондон за Мелбърн под командването на капитан Холден. На борда на кораба освен екипажа се намирили 569 пътници, които загинали. Изяснило се, че корабният коносамент включвал не само генерален товар, а и голяма партида барут — черен и бездимен.

Опитите, проведени в Англия със сортовете барут, които били на борда на „Грейт Куинсленд“, показали, че бездимният барут имал Примеси и затова бил взривоопасен при съхраняване. Грешката на химиците довела до катастрофа.

На 7 март 1896 г. пак поради непредпазливо боравене с барут полетял във въздуха английският товарен параход „Матади“ (2683 рег. т.). Експлозията станала при товаренето в западноафриканското пристанище Бома.

На 7 март 1913 г. в Балтимор при товарене на динамит избухнал английският товарен параход „Алън Чайн“ (1768 рег.т.).

На 3 декември 1916 г. след експлозия в трюма потънал английският товарен параход „Лаутаро“ (3476 рег.т.). Корабът пътувал от Сен Назер за Мурманск с товар боеприпаси.

На 5 януари 1931 г. на 4 мили в Коломбо експлодирал норвежкия моторен кораб „Триколор“ (6200 рег. т), който пътувал от Европа за Йокохама, натоварен с химикали и динамит. Обхванатият от пламъци кораб изчезнал във водата след около 5 минути. Френският Кораб „Портос“ успял да спаси само 36 души.

На 1 януари 1941 г. след силна експлозия на боеприпаси потънал близо до Оран американският параход „Артър Мидълтън“ (7176 рег.т). Загинали 70 души.

На 3 май 1941 г. при разтоварване в пристанището на Триполи избухнал италианският моторен кораб „Бирмания“ (6300 рег.т), на борда на който също имало боеприпаси.

На 28 март 1943 г. в Неапол хвъркнал във въздуха италианският моторен кораб „Катарина Коста“ (8060 рег.т), на борда на който имало боеприпаси.

На 16 юли 1943 г. при товарене на взривни вещества в Алжир станала експлозия на норвежкия параход „Бджоргхауг“ (2000 рег. т). Корабът се пречупил на две и потънал.

На 17 юли 1944 г. в залива на Сан Франциско при товарене на боеприпаси били разкъсани на парчета американският турбинен кораб „Куин Виктъри“ (7608 рег. т) и параходът „И. А. Браян“ (7212 рег. т). Загинали 300 души.

На 10 ноември 1944 г. експлодирали боеприпаси в американския параход „Маунт Худ“, който стоял на котва в залива Зиадлер на остров Манус от групата на Адмиралтейските острови. Загинали 373 души.

На 3 декември 1948 г. от избухване на снаряди на китайския параход „Кианжия“ загинали повече от 1000 души.

На 23 август 1949 г. в пристанището Каохсиунг на Тайван поради пожар при разтоварване на боеприпаси експлодирал и потънал параходът „Чайна Виктъри“ (3283 рег.т). Експлозията причинила големи разрушения в пристанището. Били убити над 500 души.

На 19 юни 1950 г. в Червено море от експлозията на 538 т взривни вещества потънал английският товарен параход „Индиан ентърпрайз“ (7319 рег.т). От 73-мата членове на екипажа се спасил само един човек. Експлозията станала поради пожар, възникнал от самовъзпламеняването на товара.

Към най-тежките случаи на експлозии на боеприпаси през последните 25 годиш трябва да се причисли катастрофата на 17 април

1958 г. близо до остров Окинава. Американските водолази подготвяли за изваждане парахода „Кенада виктъри“ (7608 рег.т), потопен от японски самолет-камикадзе на 27 април 1945 г. Тогава с парахода загинали 43-ма моряци.

Тринадесет години след това, когато водолазите, за да се доберат до товара, извършили подводна експлозия на потъналия кораб, станала катастрофата — детонация на боеприпасите, с които бил натоварен „Кенада виктъри“.

БЕЗОБИДЕН ТОВАР

„ДЖОНИ, ИМАШ ШАНС!“

Той вече се готвел да отпътува от къщи за редакцията на вестника, когато зазвънял телефонът. Познат женски глас развълнувано съобщил: „Джони, пристигай веднага! При нас в пристанището се запали един параход. Дими като на война! Ще направиш отличен репортаж. Имаш шанс! Препускай!“

За младия фоторепортьор Джон Клинтън това било приятно съобщение. Той отдавна мечтаел да стане автор на сензация. Но в малкото пристанищно градче Тексас Сити на брега на Мексиканския залив сензации нямало. И какви събития изобщо можели да се случат в тази дупка, където и населението било само седемнадесет и половина хиляди души! Фоторепортажите за разводи и автомобилни произшествия вече не вълнували жителите на града. Последният обир на градската банка се паднал на други репортьори...

След 20 минути старичкият, от преди войната „Понтиак“ вече изскърцал със спирачките си до пирс № 0. Като се промъкнал през тълпата от зяпачи, младият репортьор съзрял сивата грамада на парахода. За разочарование на Клинтън това не било туристически лайнер и от илюминаторите му не се надвесвали младички туристки с викове „помощ“. До кея стоял обикновен „либерти“ — американска рожба от годините на войната, 135-метрово корито от 10 хил. т. с мощност на парната машина 2,5 хил.к.с. На кърмата на парахода едва се веел френският трикоълор. Име — „Гранкан“, пристанище на домуване — Марсилия. Четвъртият трюм на кораба бълвал гъст бял дим.

Шарл дьо Желабон, капитан на парахода, без да откъсва втренчения си поглед от отворения люк, отговарял без желание на въпросите на репортьора.

— Да, товарим вече пети ден. Приемаме торове — амониева селитра. Чист и безобиден товар. Вече натоварихме 2300 т. По твиндеците — фъстъци, сизал и фрезмашини. Щом завършим товаренето и ремонтираме машината, ще отблъснем за Дюнкерк и Бордо. Мисля, че скоро ще загасим пожара...

След като не изкопчил нищо повече от мрачния френски капитан, Клинтън щракнал за всеки случай два портретни кадъра с него и изтичал на горната палуба на трюма. Тук, сред моряците, докерите и пожарникарите, той научил някои подробности.

Докерите били започнали работа в 8 ч сутринта. Когато махнали люковите закрития, видели струята дим, която се промъквала между борда и стифа от 100-фунтови торби с торове. Отначало започнали да изливат водата с канчета и кофи. След това донесли пеногасителите. Но от това димът станал още по-силен. Някой се досетил да размотае по палубата пожарните маркучи, но старшият помощник-капитан забранил скачването им към корабната противопожарна магистрала: „Да не сте посмели! Ще повредите товара!“ Той заповядал да се затвори трюмът и да се пусне в него пара. Това било в 8 ч и 20 мин. След няколко минути капациите на люка били изкъртени и от трюма се показали зловещи оранжеви пламъци. Това било всичко, което Клинтън успял да чуе и види на парахода.

В репортьорския си бележник журналистът записал: „«Гранкан» — либерти, бивш «Бенжамин Р. Къртис», построен ноември 1942 г., корабостроителница на Джошуа Хенди в Сънивайл, щат Калифорния, 7176 рег.т, 135 м дължина, 17,6 м широчина, 10,5 м дълбочина на трюма...“

Стоенето на палубата на „Гранкан“ било вече невъзможно. Голямата горещина и лютивият дим принудили хората да напуснат горящия параход. На борда останали само капитанът и 27 души от общо 50-те градски пожарникари. От няколко ръкава те изливали вода върху нажежените капаци на люка. Водата достигала до трюма във вид на пара...

На кея срещу горящия „Гранкан“ се събрали моряци от другите кораби, свободни докери, стифидори, работници от пристанището, няколко кранисти и чиновници от управлението на пристанището. Полицаяте се опитвали да разгонят тълпата, защото тя обърквала маркучите и пречела на пожарникарите. Но хората не се разотивали... Всеки се натискал да даде съвет или да разкаже аналогичен случай. След като направил три-четири снимки на тълпата на фона на доящия параход, Клинтън се запътил към колата си — бързал да издаде снимките и репортажа за произшествието от пристанището и дневното издание на вестника. В 9 ч и 10 мин той обърнал колата си и тя,

съскайки със сменените наскоро гуми, потеглила през портала а пристанището за града.

В тази минута на Джон Клинтън изобщо не му идвало на ум, че неговият репортаж и седемнадесетте снимки ще бъдат публикувани на първите страници от почти всички централни вестници на страната и че материалът му никога няма да види бял свят в „Тексас Сити дейли“.

Да. Случило се точно така. Снимките на Клинтън станали в Америка „сензация № 1“ през 1947 г. Това нямаше да се случи, ако колата беше напуснала портала на пристанището минута по-късно...

ГРАНАТА ОТ ДЕСЕТ ХИЛЯДИ ТОНА

Точно след 2 минути, когато колата на Клинтън се носела по улиците на града, над пирса, където стоял на вързала „Гранкан“, към пролетното небе се извил гигантски оранжево-кафяв пламък. Оглушителен, нечуван досега из тези: краища грохот се разнесъл като многократно ехо над застиналите води на залива Галвестън. „Гранкан“ сякаш исполинска граната с тегло 10 хил. т. се пръснал на ситни парчета, като изпълнил въздуха с бучене и вой.

Разбира се, думите „ситни парчета“ следва да се възприемат, вземайки предвид големината на парахода. Голям брой части от кораба с тегло един тон били намерени по-късно в радиус 2 мили от мястото на експлозията... Двутонно „парче“ от парната машина, след като прелетяло една миля по въздуха, се стоварило върху един автомобил на централния градски площад. Като подкосени рухнали бетонните пристанищни складове и 10-метровите петролни сонди, извисяващи се на другия бряг на залива. Четирите пожарни коли край борда на горящия параход профучали над пирса и паднали във водата. Американските параходи „Хайфлайер“ и „Уилсън Киин“ от противоположната страна на пирса, въпреки че били отделени от избухналия „Гранкан“ с дълъг стоманобетонен склад, се изтръгнаха от вързалата и получили големи повреди.

Водата около пирса, където преди малко стоял параходът, сякаш се изпарила, като оголила дъното на залива. След няколко секунди високата вълна се стоварила върху бреговете на залива. Натоварената с нефт 50-метрова баржа, стояща на вързала пред носа на „Гранкан“, била подхвърлена като перце над пирса и паднала на 70 м от края му върху покривите на паркираните леки автомобили, като ги смачкала, сякаш това били кокоши яйца... На други места по служебните паркинги вълната заляла 600 автомобила.

Силата на експлозията била чудовищна. Разтопени метални парчета от парахода, части от парната му машина и котлите, товарът му — обезобразени от експлозията фрезмашини с тегло над един тон, стотици пламтящи бали сизал — всичко това се понесло във въздуха и

паднало върху града и залива в радиус от 2 мили. Хиляди мъртви чайки паднали като камък на земята. Два спортни самолета, които летели по същото време над града, били свалени от въздушната вълна и изчезнали в залива. Над Тексас Сити се извисила гигантска черна гъба.

Роберт Морис, работник в химическия завод, в момента на експлозията пътувал по територията му в открит „вилис“. Колата била подхвърлена във въздуха на няколко метра, след което паднала върху залетия с вода пирс. Водата смекчила удара и предпазила водача от нагорещените газове от експлозията.

Повечето от хората в пристанището били убити. Мнозина били тежко ранени. Работникът Френк Тейлър се намирал в момента на експлозията в склада за инструменти. Отгоре му рухнал покривът. Очевидци разказвали, че той излязъл целият окървавен изпод развалините на зданието, побягнал по пирса и скочил във водата. В състояние на шок той преплувал залива Галвестън и излязъл на противоположния бряг близо до къщата си. Когато видял, че жена му и децата са убити от експлозията, Тейлър грабнал чука, който се търкалял в краката му, и започнал трескаво да заковава дъските на разрушеното си жилище. Той бил полудял.

Стотици къщи от другия бряг на залива били напълно разрушени. Експлозията изпочупила всички стъкла на сградите, които се намирали на разстояние до 25 мили от „Гранкан“. Взривът на „10 000-тонната граната“ бил фиксиран от сеизмографите, намиращи се на Хиляда мили от Тексас Сити. Специалистите изчислили, че по сила експлозията се равнявала на 250 петтонни авиационни бомби.

ГИБЕЛТА НА ГРАДА

Чудовищната експлозия, поразила залива Галвестън в 9 ч и 12 мин на 16 април 1947 г., била само прелюдия към катастрофата на Тексас Сити — града на химията на юг в САЩ.

Разтопените парчета метал и горящите бали сизал, падащи след експлозията върху града, станали причина за стотици огнища на пожари. Едно след друго, с бързината на верижна реакция, избухвали нефто- и бензохранилищата на шест американски петролни компании. От разкъсаните нефтопроводи се изливал нефтът... Той се възпламенявал при първия досег с разтопено парче метал. Горели складовете, горели къщите, горели цели улици. Районът на пристанището се оказал отрязан от града с огнена стена. Няма кой да гаси пожарите — 27 души от 50-те градски пожарникари загинали при експлозията. В града започнала паника. Никой не знаел точно какво се е случило.

В новия химически комбинат „Монсанто“ — в района на пристанището, в момента на експлозията от 450 работници в сутрешната смяна били убити 154. Двеста души били тежко ранени. В този комбинат пламнал главният склад за химикали. Горяла сярата... Нейните задушливи пари били отнасяни от утринния бриз към града — много жители били отровени от серния двуокис...

Една след друга в горещия и димящ Тексас Сити започнали да пристигат пожарните команди на близките градове — Хюстън, Веласко, Хай Айлънд, Галвестън. Но и те не можели да помогнат — непрекъснато избухвали нови огнища на пожар.

Градската радиостанция бездействала. По окадените улици на Тексас Сити, като се промъквали внимателно между труповете и развалините, сновяли полицейските коли. Техните високоговорители посочвали на обезумелите от страх жители най-безопасните пътища за евакуация.

В едно от училищата на града, както и в другите училища на Тексас Сити, в момента на експлозията имало часове. Взривната вълна изпочупила всички стъкла откъм стената на сградата, обърната към

пристанището. Голям брой деца били ранени от стъклените парчета. Мнозина от тях ослепели. Вятърът отнасял отровните пари на горящата сѝра към училището. Сред децата избухнала паника и кой знае как би свършила тя, ако един от учителите по физкултура не бил обявил тревога. Той неведнѝж провеждал с учениците си военни игри, учел ги какво да предприемат при срочна евакуация на хора от къща, в която е попаднала бомба. Обявената от него тревога спасила децата. Те бързо се разделили на отряди, преброили се и под строй се упѝтили към изхода на училищната сграда. Но по някакви причини вратата, към която те се насочили, се оказала заключена. Изглеждало, че децата ще се разбягат и всеки ще почне да се спасява, както може. Серните пари вече достатъчно изпълнили зданието. Но водачът на колоната, като разбрал, че вратата е заключена, вдигнал съгласно с правилата на играта дясната си ръка нагоре. Това означавало целият строй да промени посоката на движението си. „Отрядите“ излезли през друга врата и по такъв начин били спасени 900 ученици.

В Тексас Сити армейското командване на САЩ хвърлило един полк войници от гарнизона на намиращия се наблизо Форт Крокер. Войниците поели спасителните работи, като измѝквали осакатените хора изпод развалините на рухналите здания. По-късно командирът на Форт Крокер генерал-майор Уейндрайт в интервюто си отбелязал пред вестникарите: „За тридесет и пет години военна служба не съм видял трагедия, по-голяма от тази в Тексас Сити.“

Исполинският пожар бушувал с пълна сила и тѝй като опитите за потушаването му били безуспешни, кметът на града се обърнал към губернатора на щата Тексас с молба да се изпратят всички коли за химическо гасене в помощ на загиващия в пламъците Тексас Сити. Това било направено и изглеждало, че победата над огъня е близка. Но в 1 ч и 10 мин през нощта, когато вече успели да ликвидират основните огнища на пожара, над залива Галвестън в черното небе се извили два кървавочервени пламъка и отново над града се разнесъл грохотът на експлозиите — избухнали параходите „Хайфлайер“ и „Уилсън Киин“. Както се изяснило по-късно, двата кораба, въпреки че били прикрити от избухналия „Гранкан“ от огромния стоманобетонен склад, получили големи повреди и веднага били обхванати от пламъците. Работата била там, че взривната вълна изкъртила люковите закрития, а дѝждът от нажежени парчета възпламенил товара. В

трюмовете на „Хайфлайер“ имало също „безобиден“ товар — амониева селитра и 2 хил. т. сяр. „Уилсън Киин“, от същия тип като „Гранкан“, имал в трюмовете си около 300 т селитра и генерален товар. Оцелелите сред дъжда от нажежени парчета се хвърлили да гасят пожара. Но хората не могли да устоят на силната горещина и на отровните серни пари — те напуснали параходите си и се прехвърлили с лодките няколко минути преди експлозията на противоположната страна на залива.

Макар тези експлозии по сила да били по-слаби от първата, те разрушили стоманобетонните складове по пирса. Посипалите се по земята нажежени парчета от двата парахода станали причина за нови пожари. При това били почти напълно разрушени нефтените складове на компаниите „Хъмбъл“ и „Ричардсън“.

Напрегнатата борба с огъня продължила над три денонощия. На разсъмване на четвъртия ден, когато пламъците били укротени и димът от пепелищата се разнесъл, над една трета от града лежала под лъчите на мирното пролетно слънце в тлеещи руини. Три четвърти от всички химически предприятия били унищожени от огъня и от трите експлозии на „безобидните“ торове.

По улиците на Тексас Сити, в пристанището и във водите на залива били открити хиляда и петстотин трупа. Няколкостотин души изчезнали безследно и телата им не били открити. Три и половина хиляди тежко ранени... Петнадесет хиляди останали без покрив. Материалните щети на катастрофата били изчислени на почти сто милиона долара.

Каква все пак била причината за такава неочаквана и непредвидена експлозия на „безобидния“ товар?

„ЗА НАРУШАВАНЕ ПРАВИЛАТА НА УЛИЧНОТО ДВИЖЕНИЕ“

По време на описваните събития в Тексас Сити училището, в което благодарение на военната игра се спасили 900-те деца, било превърнато временно в морга. Тук докарвали неидентифицираните трупове, събрани от войниците по улиците и извлечени изпод руините на рухналите здания. Лекарите, следователи и полицията опознавали жертвите. След пожара не останал дори и лист хартия. Основните сведения за жертвите и техните белези се наложило да се нанасят върху бланки на градското полицейско управление.

По ирония на съдбата към всеки труп прикрепяли с връв номериран картонен жетон с отпечатан надпис: „За нарушаване правилата на уличното движение“. Един от пристигналите, журналист в нийоркски вестник, мрачно отбелязал:

— В такъв случай по-добре да бяха взели бланки от пожарникарите — „Пушенето забранено!“

Тази именно реплика подтикнала следователите от Федералното бюро за разследване в САЩ да тръгнат веднага по правилния път и да започнат делото, както се казва, от първоизточника.

Следствието по експлозията с „Гранкан“ се усложнявало от обстоятелството, че очевидците на пожара на парахода били загинали (освен репортьора Клинтън) и самият обект на пожара бил унищожен.

Комисията, назначена от Сената на САЩ, все пак успяла да установи следното:

1. Фабриците, произвеждащи торове в стофунтови хартиени торби, нарушавали елементарните норми на противопожарната безопасност.

2. Пристанищните власти в Тексас Сити разрешавали на докерите да пушат при работа в трюмовете на параходите. Те пушели и при товаренето на амониевата селитра в трюма на „Гранкан“.

3. Нито капитанът на „Гранкан“, нито администрацията на пристанището не знаели какъв огромен взривен потенциал крие амониевият нитрат (амониевата селитра).

4. Нито старшият помощник-капитан, който ръководел гасенето на пожара в трюма на „Гранкан“, нито ръководството на противопожарната охрана в Тексас Сити знаели, че амониевата селитра се гаси само с вода и при това с много вода.

5. Причина за пожара на „Гранкан“ най-вероятно е била някоя угарка, хвърлена от докерите в трюма, причина за експлозията — престъпните действия на невежия в това отношение старши помощник-капитан, а именно употребата на парогасене.

Изглеждаше, че катастрофата в Тексас Сити ще накара морските кръгове на много страни да обърнат най-сериозно внимание на свойствата на амониевата селитра като товар и да преразгледат правилата за нейното съхраняване, транспортиране и превоз по море. Печалният опит показал, че това е извънредно опасен товар, който стои редом с такива взривни вещества като барута, динамита, пироксилина, нитроглицерина, гърмящия памук, серовъглерода и етера на сернистата киселина.

За съжаление в този паметен за американците ден — 16 април 1947 г., нито офицерите от „Гранкан“, нито специалистите по пожарите от пристанището на Тексас Сити се замислили над химичните свойства на „безобидния“ товар — торове за фермерските поля. Възможно е те просто да не са знаели, че амониевата селитра (NH_4NO_3) се получава при неутрализирането на азотната киселина с амоняк, че с различните горивни вещества тя образува взривни смеси под името амонали, които се употребяват за военни цели, а също за взривни работи и в други области...

Експлозията на амониевия нитрат на борда на „Гранкан“ не била първата в историята на морското корабоплаване. В хрониките за корабокрушенията и авариите в търговския флот е вписан случай на експлозия на амониева селитра и преди Втората световна война.

Чилийският товарен параход „Будето“ (4300 рег.т), натоварен с амониев нитрат, дървен материал, добитък и поща, извършвал рейс от Валпарайсо за Ню Йорк. Когато корабът се намирал близо до Атика, на борда му експлодирали няколкостотин тона амониева селитра. Повече от половината пътници и членове на екипажа на парахода загинали. Повредите били толкова сериозни, че „Будето“ потънал при влаченето му до пристанището.

Когато говорим за експлозии на химични вещества по корабите, трябва да отбележим, че историята на търговското корабоплаване през последното столетие и половина изобилства с подобни печални произшествия. До това водело или непознаването на свойствата на химичното вещество от моряците, или явното им пренебрежение към потенциалната опасност от него. Постепенно обаче, крачка по крачка, след множество горчиви уроци моряците опознавали свойствата, характера и капризите на новите видове химична продукция. С други думи, моряците се учели от печалния опит на своите колеги.

Когато в началото на миналия век се появили първите параходи и търсенето на въглища се увеличило, едва ли някому сред моряците с могла да дойде на ум мисълта, че това безобидно гориво може да се взривява при определени условия на съхранение в трюма. Това изглеждало просто невероятно! Но първи в това повярвали френските моряци, когато на 23 януари 1848 г. от експлозията на въглищен прах загинал параходът „Кувие“.

Дълги години и в Европа, и в Америка не могли точно да си обяснят причините за самовъзпламеняването на въглищата, сеното, памука и други на пръв поглед „безобидни“ товари. С развитието на химията се увеличавал и асортиментът на нейните продукти. Налагало се те да бъдат превозвани както по суша, така и по море. И ето — вече в нашия век — хрониките на търговското корабоплаване започнаха постепенно да се запълват със съобщения за „тайнствени експлозии“ с амониева селитра, натриева селитра, с калциев карбид...

ЕХОТО ОТ ТЕКСАСКАТА КАТАСТРОФА

Било логично да се очаква, че ще се направят необходимите изводи от печалния урок по бреговете на Мексиканския залив, но не изменили и четири месеца, и подобна катастрофа едва не поразила френското пристанище Брест.

На 28 юли 1947 г. в дванадесет и половина през деня избухнал пожар на американския параход „Оушън либерти“, който пътувал от Балтимор за Антверпен.

Това се случило по време на пребиваването на парахода в пристанището Брест. В трюмовете на този кораб се намирили повече от 7 хил. т. различен товар, включително 3309 т амониева селитра. Корабът бил вече почти напълно обхванат от пламъците, когато в 1 ч и 45 мин пристанищните власти разпоредили той да бъде изтеглен в открито море. Наистина отначало се опитали да го потопят, но не успели да отворят ръждясалите кингстони. Когато „Оушън либерти“ бил изтеглен на половин миля от най-близките пристанищни съоръжения, той експлодирал. От екипажа на кораба, който нищо не подозирал и продължавал да гаси пожара, никой не се спасил. Въпреки че експлозията станала на значително разстояние от брега, в града били убити над 100 души, а мнозина били осакатени. Нажежените парчета от парахода и товара, които паднали в пристанището, предизвикали многобройни пожари.

Щетите, нанесени на пристанищните съоръжения от експлозията, се изчислявали на 3 млн. фунта стерлинги. Единственото, което останало от „Оушън либерти“, било част от кърмата.

Комисията, която разследвала делото, установила, че експлозията е станала по същата причина както на „Гранкан“ — за гасенето на амониевата селитра била използвана пара...

Второто ехо от тексаската катастрофа къртяло след десет дни — на 9 август, в другия край на земното кълбо, далеч от Мексиканския залив и от Брест. Експлозията с „безобиден“ товар станала този път в Австралия, в пристанището Мелбърн.

Английският параход „Махиа“ с товароподемност над 10 хил. т се готвел за рейс до Англия. При товаренето по неизвестна причина в трюм № 3 избухнали една след друга, с интервал една секунда, четири експлозии.

Товарът, нареден по твиндеците и на горната палуба, бил изхвърлен на няколко десетки метри нагоре. След няколко минути в трюм № 5 избухнала петата, най-силна експлозия и корабът бил разрушен почти напълно. Бреговите складове, разположени на 150 м от парахода, се запалили. Едва след 6 часа успели да ги загасят с участието на всички пожарни команди в града.

Тази експлозия отнесла още няколко десетки човешки жертви. Щетите от пожара били огромни. Експертите са на мнение, че експлозиите в трюма на парахода „Махиа“ са станали поради пожара. Един от варелите с „безопасен“ товар протекъл, а искрата, възникнала при товаренето от удара на някой от железните варели в металната преграда, е възпламенила разлятата течност.

А защо е станала експлозията — остава също загадка. Единственото, което знаем, е, че на кораба освен другия товар е имало и около 40 т хлорати.

ЗАМИСЛЕНИТЕ КОРАБОКРУШЕНИЯ

ОТМЪЩЕНИЕТО НА КАПИТАН БЕРУТЕ

Едва ли някой от морските историци в наше време ще се осмели да назове точната причина за потапянето в 1873 г. на английския клипер „Нортфлийт“. Гибелта на този кораб, покъртила Европа на времето, остава загадка за историците на корабоплаването, а тя с право може да бъде отнесена към класата на необикновените произшествия на море. Този случай е класически пример на т.нар. преднамерено, предварително замислено корабокрушение. И досега гибелта на „Нортфлийт“ фигурира в много от антологиите с морски катастрофи, изучавани в Англия, Франция и други страни. Но в нито едно от съществуващите на различните езици описания на тази катастрофа не се дава каквото и да било обяснение за причините, накарали испанския капитан Беруте да се реши на такова тежко престъпление.

Ето накратко обстоятелствата около този необикновен случай из историята на морските катастрофи.

Клиперът „Нортфлийт“ бил построен през 1853 г. по поръчка на добре известната в Англия корабна фирма „Джон Патън енд кмпани“. Това бил изящен тримачтов кораб с вместимост 951 регистър-тона, дължина около 60 м, широчина над 10 м при дълбочина на трюма 7 м. „Нортфлийт“ бил експлоатиран главно по австралийската линия и се числял към т.нар. вълнени клипери. За 20 години, след като се откупил почти двадесет пъти, той си спечелил репутацията на твърде мореходен и бърз кораб.

В самото начало на 1873 г. капитанът на „Нортфлийт“ Оатс получил от собствениците заданието на поредния „вълнен“ рейс до Австралия. При това пътуване корабът трябвало да откара на остров Тасмания в пристанището Хобарт група работници по строителството на железницата със семействата им, релси и малко генерален товар.

След като приел в трюмовете си пътниците, 340 т релси и 260 т генерален товар, на 17 януари 1873 г. „Нортфлийт“ вдигнал котва от Лондон и взел курс през Ламанша към Атлантическия океан. В този рейс клиперът се командвал от старшия помощник-капитан Ноуелс (капитанът на „Нортфлийт“ бил извикан в Скотланд Ярд като свидетел

по едно дело). Собствениците без каквито и да било колебания и съмнения поверили командването на Ноуелс, който бил пътувал неведнъж до Австралия и имал капитанска диплома.

Времето не било благоприятно за плаването на „Нортфлийт“ силният западен вятър в Ламанша, идващ откъм океана, пречел да се излезе в просторите на Атлантика. Корабът бил принуден да хвърли котва отначало на рейда Доунс, а след това край нос Норт Форленд. На 21 януари „Нортфлийт“, след като попаднал в зимния циклон в Ламанша, успял да стигне само до Маргет. Той, както и още двеста други ветроходи, изчакал промяната на вятъра на рейда на 2,5 мили от фара на нос Данджнес.

Привечер на 22 януари вятърът най-сетне утихнал и морето се успокоило. „Нортфлийт“ стоял на рейда, като капитанът му мислел да вдигне котва на разсъмване и да се насочи на запад в океана. Към 10 ч вечерта пътниците на Нортфлийт легнали да спят. Настъпила тиха и ясна, но мразовита нощ. Корабът стоял неподвижно върху застиналото огледало на водата. Върху кърмовия люк близо до кор-милото дремел дежурният моряк, загърнат в кожуха си. В 23 ч той отишъл на бака и ударил камбаната. Отляво се чуло биенето на десетките камбани от другите кораби. След това морякът се върнал на кърмата, седнал отново на люка и продължил да дреме.

След няколко минути той дочул шум от парната машина на приближаващ се параход. От десния борд върху клипера надвисвали светлините на параход. Той се движел много бързо и разстоянието до него не превишавало стотина метра. Морякът разтъркал очите си. Но тъмната грамада на парахода продължавала да се приближава с голяма бързина. Морякът закрещял от ужас. И в момента, когато изтичалият на този вик капитан Ноуелс бил вече на палубата, се раздал страхотен удар.

Параходът ударил с вълнореза си борда на „Нортфлийт“ точно по средата, в района на главния трюм зад гротмачтата. Когато затихнало пращенето на чупещо се дърво и стърженето по метал, се разнесло тракането на парната машина, която давала заден ход. Вълнорезът на парахода със скърцане се измъкнал от борда на „Нортфлийт“ и неизвестният, като загасил всичките си светлини и направил поворота, се скрил също така неочаквано в нощта, както се и появил.

Заедно с екипажа на борда на „Нортфлийт“ в тази минута се намирали 379 души. Капитан Ноуелс, комуто било ясно, че клиперът ще потъне всеки момент, заповядал най-напред да се пуснат лодките и да се запалят газените фенери по палубата. За да привлече вниманието на близките кораби, той започнал да стреля с ракетницата и да хвърля димки. На някой от стоящите на рейда кораби тези сигнали били взети за викаше на пилота, на други — за приветствени сигнали към кораб, пристигнал на рейда. По това време още нямало специален визуален сигнал за бедствие — червени ракети и огньове. Ето защо на белите ракети на „Нортфлийт“ от двестата кораба, стоящи наоколо се отзовали само пилотката лодка „Принцеса“, пилотската лодка № 3 и колесните влекачи „Сити ъф Лондон“ и „Мери“. Последният стоял на котва почти борд до борд и като вдигнал бързо налягането на парата, се притекъл на помощ.

Клиперът потъвал. Тежките релси го теглили към дъното и въпреки че екипажът усилено изпомпвал водата от трюмовете, помпите не намогвали на водата, изливаща се във вътрешността на кораба. Заповедта на капитана да се качат най-напред в лодките жените и децата предизвикала сред част от пътниците мъже дори не недоволство, а истински гняв и бяс. По-късно един от очевидците на катастрофата писал: „Озверялата тълпа от ужасени и загубили ума си хора се мятеше по палубата от една лодка към друга, прегазвайки всичко на пътя си — нейният бяг наподобяваше движението на стадо бизони.“

Веднага след командата да се спуснат двете кърмови лодки с жените и децата в тях отгоре по талите като маймуни започнали да се спускат мъжете. Те били много... Препълнените лодки загребали вода, потънали и почти всички от тях загинали в ледената вода. Виждайки, че озверялата тълпа от работници е готова да заграби и другите две лодки, висящи вече на тагите, Ноуелс започнал да стреля с револвера си. Помогнал му някой си Самуел Бранд — пътник, чийто револвер се оказал под ръка. Стрелбата заставила тълпата да изостави опитите си да завземе лодките и затова тя се втурнала към бака на клипера, но там нямало лодки.

Онези, които видели потъващия „Нортфлийт“ от другите кораби, казвали после, че отдалече клиперът наподобявал рисунките на Густав Доре, илюстриращи ада на Данте — с танцуващите отблясъци от

запалените по палубата фенери и с тълпата от мятащи се полуголи хора. Драмата ставала на рейд, претърпан с кораби, почти при пълен щил. Нощната мъгла спомогнала катастрофата, тъй като в тъмнината отдалеч било трудно да се разбере, че корабът е изпаднал в беда. Много от вахтените по корабите, намиращи се през тази нощ край Данджнес, решили, че някой от корабите е запалил палубните си светлини, за да приеме товар от дошлата баржа.

„Нортфлийт“ имал едно сигнално оръдие. Но когато Ноуелс заповядал да се даде изстрел от него, разчитайки да привлече вниманието на другите кораби, не могли да възпламенят барутния заряд — запалният отвор бил запушен от ръждата. Един парен кораб, който стоял на 100 м от „Нортфлийт“, изглежда, без нищо да разбере, вдигнал котва и отпътувал на запад. Екипажът му и не подозирал, че наблизо загиват хора. Другият най-близък кораб до „Нортфлийт“ се оказал, както се изяснило по-късно, клиперът „Корона“, който стоял на котва на 300 м. Но той не се притекъл на помощ. Оказало се, че неговият вахтен по палуба спял и не видял случилото се.

„Нортфлийт“ се задържал на повърхността 20 минути. На мястото на великолепния кораб плавали отломки, бъчви, скари и мятащи се в ледената вода хора. Пристигналият на мястото на трагедията влекач „Сити ъф Лондон“ от 200 м още бил принуден да спре гребните си колела, за да не осакати плаващите във водата хора. „Това беше все едно да вървиш на тъмно в стая, по пода на която са пръснати кокоши яйца“ — писал по-късно в отчета си капитанът на влекача.

Той спасил 34 души, влекачът „Мери“ — 30, лодката „Принцеса“ и пилотската лодка № 3 — 22 души, общо 86 души. Останалите 293 души, включително капитанът и всички офицери на кораба, се удавили.

И така „Нортфлийт“ лежал на дъното на рейда, а таранилият го неизвестен кораб се скрил в нощта със загасени светлини. Английското управление на търговията, което започнало веднага разследване на това нечувано произшествие, обявило награда от 100 фунта стерлинги на лицето което посочи парахода, потопил „Нортфлийт“. След една седмица британският консул в испанското пристанище Кадис получил писмен сигнал от Самуел Бел и Джеймс Гудуив — английски поданици, които току що били слезли от

испанския параход „Мурильо“. В заявлението им подробно било описано как те се качили на този кораб в Антверпен, как започнал рейсът, как край Дувър оставили пилота и как параходът тръгнал по посока на Данджнес. В момента на удара двамата англичани се намирили в каютата си. Когато почувствали силния тласък и чули виковете, те изтичали на палубата. Двамата видели как „Мурильо“, като дал заден ход, вмъкнал носа си от борда на неизвестния ветроход, стоящ на котва, загасил светлините си и се скрил в открито море. В заявлението се казало, че те умолявали капитана на парахода Беруте да спре кораба, да спусне лодките на вода и да окаже помощ на потъващия ветроход. Испанският капитан обаче ги изгонил от каютата си...

Вмешателството на британския консул в Кадис довело до това, че екипажът на парахода „Мурильо“ бил даден под съд, а корабът — арестуван. Но на съда никой не успял да докаже, че именно „Мурильо“ е връхлетял и потопил „Нортфлийт“, макар носът на парахода да бил повреден и за всички да било очевидно, че корабът се е врязал в нещо. Съдът отказал да разглежда заявлението, подадено от англичаните, като го признал за преднамерено. Параходът бил освободен от арест.

Изминали осем месеца и на 22 септември 1873 г. „Мурильо“ се озовал в английското пристанище Дувър. По решение на Адмиралтейския съд на Великобритания; той бил задържан, а екипажът му — арестуван. Под натиска на общественото мнение на страната испанският параход отново бил даден под съд. Сред спасените от „Нортфлийт“ се оказали пилотът от корпорацията „Тринити хауз“ Джордж Брак, боцманът на кораба Джон Истър, няколко моряци и пътници, които излезли като свидетели.

Въз основа на решението на съда „Мурильо“ бил продаден на търг, капитан Беруте, който така и нищо не си признал, бил лишен от капитанското звание и получил пет години каторга, а неговите офицери — малко по-малък срок. До ден днешен; никой не може с увереност да твърди какво се е случило между капитана на „Нортфлийт“ Оатс и капитан Беруте. Повечето от английските флотски историци са на мнение, че това е било отмъщение. Най-вероятно това да е било свързано с обстоятелството, че капитан Оатс бил свидетел по наказателното дело на някой си Тичбърн, в което бил замесен очевидно и испанецът. Но това е само предположение.

За „Нортфлийт“ започнали да говорят отново 24 години след неговата гибел. Някои изследователи дошли до заключението, че сблъскването до нос Данджнес през 1873 г. било чиста случайност. Тази мисъл се родила, след като до същия този Данджнес станал почти аналогичен на пръв поглед случай (за който вече споменахме).

През 1890 г. в Англия в корабостроителницата на Хендерсън в Париж по поръчка на Франция бил построен гигантският стоманен петмачтов барк, който получил името „Франс“. Той имал дедеуейт 6200 тона, дължина 109,6 м, широчина 14,8 м и височина на борда 7,8 м. В историята на световното корабостроене били построени само шест стоманени барка с по пет мачти: „Франс“, немските „Мария Рикмерс“ (1890 г.), „Потоси“ (1895 г.) и „Р. Ц. Рикмерс“ (1906 г.), френският „Франс II“ (1911 г.) и дамският „Копенхаген“ (1921 г.).

По време на първия си рейс от Англия за Рио де Жанейро с товар въглища на „Франс“ не му достигнал един ден, за да установи нов рекорд по скорост за ветроходен кораб по тази линия (32 денонощия). При обратния рейс „Франс“ с пълен товар чилийска селитра хвърлил котва до нос Данджнес след 79-дневен преход. Баркът очаквал влекача, който трябвало да го откара в Дюнкерк за разтоварване.

Била ясна тъмна нощ на 25 януари 1897 г. Вахтеният на „Франс“ видял, че някакъв кораб се приближава бързо откъм океана и се насочва право към борда му. На палубата на барка започнали да възпламеняват димки. Като ги забелязал, в последната минута корабът изменил курса си и дал заден ход. Но сблъскването било неизбежно — баркът получил в десния си борд до кърмата силен плъзгащ удар. Била раздрана обшивката, били изпочупени няколко ребра, капитанската каюта — разрушена, една лодка и перилата — изкъртени. За щастие разминало се без човешки жертви. Само бързо включените осушителни помпи и навреме наложеният върху пробойната пластир спасил „Франс“ от потъване.

Врълетелият върху него кораб се оказал английският крайцер „Бленхайм“. Делото за сблъскването се гледало в Адмиралтейския съд. Командирът на крайцера заявил, че при приближаването към своето котвено място на рейда Данджнес видял там два кораба на котва и като не предполагал, че ветроход може да има толкова големи размери, искал да прекара кораба си между тях.

Изяснило се, че капитанът на „Франс“, за да подчертае размерите на барка, по своя инициатива запалил освен щаговата котвена още и кърмовата светлина (което не се предвиждало в правилата през онези години). Това и объркало командира на крайцера, който се движел с 13 възела. Съдът свалил всички обвинения от капитан Форгард и стоварил цялата отговорност за сблъскването върху французите.

След това произшествие испанците се опитали да докажат, че нещо подобно било станало и с капитан Беруте, който, виждайки уж щаговата светлина на „Нортфлийт“, преминал от другата му страна. Скоро обаче зарязали тази версия и гибелта на „Нортфлийт“ влязла завинаги в летописа на морските катастрофи като пример на „преднамерено корабокрушение“.

Но тази драма не отминала безследно за безопасността на корабоплаването — през същата 1873 г. Управлението на търговията в Англия въвело нови правила за употребата на червени ракети и димки от корабите при бедствие. Скоро това правило влязло в кодекса от правила за предотвратяване сблъскванията между корабите и станало международно.

ЗАСТРАХОВАТЕЛНАТА ПРЕМИЯ

В четири и половина сутринта на 3 януари 1933 г. вахтеният помощник-капитан на френския лайнер „Ла Атлантик“ извършвал поредната патрулна обиколка на кораба. На палуба „Е“ в централния салон на първа класа той видял един млад стюард да мете усърдно покритата с линолеум палуба. На офицера се сторило, че в помещението е пълно с прах, вдигнат, както решил отначало, от метлата на стюарда. Той се нахвърлил с ругатни върху загубилия ума и дума младеж.

— Какво си се разпрашил тука? Вдигнал си цяла завеса. Още ли не са те научили да си служиш с метлата?

Стюардът престанал да мете и с недоумение се втренчил в офицера. После подушил с носа си, поел въздух и отговорил: „Извинете, господин офицер, това не е прах, това е дим.“

Двамата, офицерът и стюардът, изтичали от салона в коридора на десния борд. От две съседни заключени каюти на първа класа, където лежали натрупани дюшеци, изпод вратата струял светлосив дим. Офицерът натиснал копчето на автоматичния сигнал за пожарна тревога и се втурнал на горната палуба да търси капитана. На мостика вторият щурман изключил общата система за вентилация на кораба и натиснал копчето за затваряне на автоматичните противопожарни врати.

Това се разиграло на борда на третия по големина във Франция и дванадесети в света лайнер, който няколко часа преди това излязъл от Бордо за своя необикновен рейс — необикновен, защото на борда му вместо полагаемите му се 1200 пътници и 670 членове на екипажа се намирили само 229 моряци от прехвърлящия екипаж. „Ла Атлантик“ държал курс за Хавър, където трябвало да влезе в сух док за почистване на подводната част на корпуса.

Когато аварийната пожарна команда начело с първия помощник-капитан Гастон пристигнала на палуба „Е“, огънят от двете съседни каюти до централния салон се бил разпространил още повече. Както вече се каза, каютите, които отначало бълвали светъл лютив дим, били

заклучени. Гастон пратил единия от моряците на командния мостик за ключовете. Били изминали само няколко минути, но от дима и горещината било невъзможно човек да се приближи до каютите. Макар лайнерът да имал система за парогасене, четири групи помпи за гасене с вода и система с въглероден двуокис, объркалите се офицери на кораба не успели да употребят нито една от тях. Докато матросът тичал за ключовете, димът изпълнил коридорите по цялата палуба „Е“, а пламъците, изскочили от каютите, започнали да се разпространяват по кораба. По пресечките на коридорите бушували огнени вихри, обгърнати от сив дим.

Капитанът на лайнера Шофс, виждайки с каква бързина се разпространява огънят, започнал да съжалява, че преди 10 минути заповядал на радиста да даде следната радиograma в управлението на компанията: „На борда през нощта избухна пожар. Взети са необходимите мерки. Държа курс Шербур“. На всички, които се намирали в тази минута на горящата палуба, станало ясно, че няма да могат да надвият огъня със собствени сили. Нужна била незабавна помощ и капитан Шофс отново се отправил към горната палуба за корабната радиостанция. Когато дошъл до асансьора, в целия кораб изгаснала светлината. Капитанът вървял слепешката по задимените коридори, търсейки трапа. Най-сетне със затворени очи той започнал да се качва нагоре. Предстояло му да преодолее пет палуби. Главата му се въртяла, очите сълзели. Добрал се някак си до палубата на мостика, губейки съзнание от задушаване, капитанът успял да извика на радиста. „Пратете SOS“.

Като чул звънците на пожарната тревога, главният механик на лайнера Сенсир се събудил и бързо навлякъл комбинезона. След минута, тичайки по коридора, той се спънал в нечие тяло на палубата. Това бил старшият помощник-капитан Гастон, който загубил съзнание в задимения коридор. Сенсир положил старпома на дивана в каютата си и го свестил, но не минали 10 минути и изходът от каютата бил отрязан от огъня. Единственият път към спасението се оказал илюминаторът в борда на височина 18 м от водата.

Сигналът за бедствие бил предаден в етера няколко пъти. Радистът не успял да се настрои на международната честота и работел някъде в района на нейния обхват. Слабите сигнали SOS били уловени от радистите на военноморските бази в Шербур и Брест. Радистите

препредали сигнала за бедствие няколко пъти. На призива за помощ се отзовали английският параход „Форт касъл“ и немските параходи „Рур“ и „Алегро“.

Като дошъл в съзнание, капитан Шофс видял, че пламъците вече ближат лодъчната палуба. Разбирайки, че по-нататъшните опити да се потуши огънят няма да доведат до нищо, той заповядал на екипажа да напусне кораба. Но тази му команда не стигнала до машинното отделение на лайнера. Там долу даже и не знаели за пожара и когато преди спускането на лодките на вода им предали да намалят хода, вахтеният механик и мотористите били крайно учудени: „Какво, вече Хавър ли е? Нима вече пристигнахме?“

Огънят бушувал вече по целия лайнер и недокоснати от него оставали още само две лодки. Въпреки че огънят пламтял само на два метра от тях, първата лодка била спусната на вода напълно успешно, но при спускането на втората се скъсали носовите ѝ тали (изглежда, огънят се е добрал и до тях) и лодката увиснала във вертикално положение над водата край борда. Моряците хвърлили от палубата няколко дървени салове-пейки.

Машинната команда разбрала за пожара едва когато се прекратила връзката между мостика и машинното отделение. В паниката мотористи и механици, търсейки изход към горните палуби, се втурнали нагоре, но попадайки в задимените коридори, губели съзнание. Така в дима се задушили 19 души.

Когато най-сетне дошла помощта, гигантският кораб бил почти напълно обхванат от пламъците по цялата си 227-метрова дължина. Едновременно горели всичките девет палуби на лайнера. Плаващият парк-хотел с неговите разкошни каюти-люкс, ресторанти, салони, тенис-кортове, плувни басейни, кинотеатър и църква представлявал адско зрелище. Трябва да се добави, че още преди да бъде забелязан пожарът, когато лайнерът излязъл на траверса на остров Ушант, в Ламанша задухал югоизточният щорм. И, разбира се, толкова бързото разпространение на огъня се обяснява със силния вятър, както и с това, че част от илюминаторите в празните каюти оставали отворени.

Всичко горяло — каютите, салоните, коридорите, горяла знаменитата „Рю де Атлантик“ — своего рода улица, на която се намирали щандовете на най-модерните парижки магазини и салони.

Пръв на помощ се притекъл холандският параход „Ахилес“, след това „Рур“, „Алегро“ и „Форт касъл“, но лодките, спуснати от тези кораби, поради силната горещина не могли да се доближат до лайнера и на стотина метра. Членовете на екипажа на „Атлантик“, за които не останали места в единствената спусната на вода лодка, трябвало да скачат зад борда и да се спасяват с плуване — саловете-пейки били отнесени от щорма встрани от кораба. Пръв във водата скочил корабният лекар Жулемие, след половин час той бил спасен от лодката на „Ахилес“. Последен напуснал кораба капитан Шофс — лодката го взела от водата...

Исполинският кораб, все още горящ, обвит от гъст бял дим, изоставен от хората, със застопорени машини, започнал да дрейфува по вятъра в северозападна посока към бреговете на Англия. Скоростта на движението му възлизала на около 3 мили в час.

Сутринта на 4 януари пламтящият призрак се намирал на 2 мили от английския остров Уайт, хиляди обитатели на който се били струпали по крайбрежните скали да наблюдават едно толкова впечатляващо зрелище — „огън, дрейфуващ в морето“.

Пазачите по фаровете Портлънд Бил и Уеймаут отчетливо виждали с биноклите си изплувалия от утринната дрезгавина димящ корпус на кораба с три големи черно-жълти комина. Фокмачтата на лайнера лежала напреки на палубата. На някои места корпусът на кораба оставал сив, на други станал червеникав или черен. Над морето около кораба се издигала пара, от стотиците отворени илюминатори излизал гъст сив дим. „Атлантик“ дрейфувал с 15° крен на левия борд.

Английското адмиралтейство се опасявало, че дрейфуващият и все още горящ лайнер ще предизвика пожари по корабите на рейда в Солент и поради това се обърнало към френските власти с ултимативното искане по какъвто и да е начин да се спре дрейфът на този гигантски „брандер“. На французите не им оставало нищо друго освен да потопят опасния кораб с оръдейни изстрели. Тази задача била възложена на капитана на спомагателния крайцер „Полукс“. Когато „Полукс“ се приближил до „Атлантик“, за да изпълни печалната си мисия, вятърът неочаквано променил посоката си — „Ла Атлантик“; започнал да дрейфува в друга посока и опасността от пожар по корабите отминала.

С това на пръв поглед можело да се постави точка в разказа за гибелта на лайнера „Ла Атлантик“. Но събитията едва сега започнали. Корпусът на макар и изцяло изгорелия лайнер представлявал лакомо парче за фирмите, занимаващи се със спасяването, влаченето и предаването на кораби за старо желязо. Шега ли е — 227 м дължина, 30 м широчина, четири парни турбини с обща мощност 45 000 к.с... Стотици тонове стомана и цветни метали. Ето защо не е учудващо, че „Атлантик“ се оказал желана плячка. Към изоставения исполин от двете му страни се втурнали едновременно шест влекача. От Брест и Шербур с пълен ход излезнали френските спасителни кораби „Минотавър“, „Абейл-24“ и „Ираиза“. Но първи до „Атлантик“ дошли холандските влекачи на фирмата „Л. Смит и К°“ — „Вите Зее“, „Роде Зее“, „Лаувър Зее“. Те обиколили няколко пъти около все още димящия корпус на лайнера и останали да чакат в дрейф до сутринта — до „лакомото парче“ не можели да се докоснат, то цвърчало в истинският смисъл на думата.

През нощта над Ламанша преминал силен вятър с дъжд, а на сутринта над водата паднала мъгла. Когато тя се разнесла, до останките на „Атлантик“ се намирали вече френските спасители от Брест. Скоро шестимата капитани-спасители видели, че „четата“ им се е увеличила. Пристигнали още влекачи — английският „Мастадонт“ и немският „Самсон“. Тук холандският влекач „Роде Зее“ се доближил до още топлия борд и метнал хвъргало на палубата, символизирайки сякаш с това правото си върху плячката. За да не остане без работа и за да покаже своето участие в спасяването, френският влекач „Ираиза“ също се приближил до борда на лайнера и започнал да налива вода в илюминатора му (вижте, де, аз гасях пожара). След което „Минотавър“ и „Абейл-24“ почти едновременно се доближили до кърмата на „Атлантик“ и хвърлили на юта му всеки по хвъргало. По тях изтеглили по-дебелите шкентели, по които моряците се добрали до палубата. След това станало така, че в 13 часа, за изненада на холандците и англичаните, върху флагщока на изгорелия лайнер се развяло трицветното френско знаме, а от кърмовите кнехтове на лайнера върху „Минотавър“ и „Абейл-24“ били подадени две стоманени въжета.

Тегленето на плячката започнало. Но не минали и 10 минути и лайнерът спрял. Французите решили, че той е заседнал на плитчина. Що се оказало, че докато те закрепвали влекалните въжета на кърмата,

холандските влекачи „Вите Зее“ и „Лаувър Зее“ се приближили откъм носа и извършили същото. Спомагателният крайцер „Полукс“ вдигнал на фалите сигнал холандците да се отдръпват, но те не му обърнали никакво внимание. Нещо повече, техният трети спасител „Роде Зее“ развил максимална скорост и сякаш нищо не е било, минал между кърмата на лайнера и двата френски влекача и двете въжета се оказали прерязани от винта на влекача... Тогава „Абейл-24“ също с пълен ход се хвърлил върху опънатото влекало на холандеца. Но капитанът на последния дал „пълен заден“ и пуснал французина да мине край носа. Сега във „впряга“ останали един французин и от другия край — двамата холандци. Френският влекач „Ираиза“ се насочил към носа на „Атлантик“. Вълнението го отнесло към влекалото на холандеца. Французите, без много да му мислят, го прерязали. При тази маневра вълнението притиснало кърмата на „Ираиза“ към борда на „Атлантик“ и след като получил силна повреда, французинът се оттеглил да „лекува раните си“ в Шербур.

На 5 януари в 21 ч на борда на „Атлантик“ пристигнал с френския влекач „Рамие“ заедно с петнадесет члена от своя екипаж капитан Шофс. Веднага след като капитанът с абордажната си команда се прехвърлил на борда на своя кораб, холандските моряци, намиращи се на лайнера, поели влекалото от немския спасител „Самсон“ и го закрепил на кърмовите кнехтове. Въпреки гневния протест на капитан Шофс немците започнали тегленето. Тогава Шофс се обърнал за помощ към „Полукс“ — последният веднага прерязал въжето на немския влекач. Сега сред „спасителите“ отново се установило относително равновесие. Ще отбележим, че всичко това станало при доста силен вятър и бурно вълнение, което идвало от океана. И ето при една малка грешка в маневрата на капитан Пичардем „Абейл-24“ се оказал притиснат към борда на „Атлантик“. При това били смачкани и двата крака на един от френските офицери. Нещастният случай отрезвил алчните капитани, те прекратили свадата и свикали съвещание, на което бил изработен план за съвместни действия. На 7 януари с общи усилия „Атлантик“ бил докаран в Шербур. Когато застрахователите се качили на борда на лайнера, те видели страшна картина — всички пътнически помещения, намиращи се на спардека от палуба „А“ до „Е“ изгорели до основи, а металът по двата борда бил прогорен почти изцяло до самата водолиния. Всички тавани в салоните

се били срутили, във вътрешността на лайнера били намерени деветнадесет трупа, от които успели да разпознаят само два. Парните турбини на лайнера били сравнително малко повредени и ако корпусът останел същият, имало смисъл да ги възстановяват. Демонтажът и ремонтът след него с монтирането им на някакъв друг кораб били безсмислени от финансова гледна точка.

На другия ден след докарването на изгорелия „Ла Атлантик“ в Шербур френският търговски съд на департамента Сена назначил следствена комисия за установяване причините за пожара и решаване на спора между собствениците, застрахователите и спасителите.

Тъй като вътрешните помещения на лайнера изгорели изцяло и в корпуса фактически не останало цяло нито едно парче дърво, експертите по пожарите с кораби се оказали в задънена улица. Те не могли да твърдят нищо конкретно. Френската преса била заляна от предположения — вестник „Пари мач“ например отнасял това произшествие към „непредвидимите случайности на море“, а „Пти паризиен“ твърдял, че „Ла Атлантик“ е бил подпален умишлено от самите собственици.

„Защо е притрябвало на такава солидна фирма като «Компани навигацион Сюд Атлантик» да се лишава от най-добрия си кораб?“ — не се съгласявал „Пари мач“. Та килът му бил заложен в самия край на 1928 г. и лайнерът успял да направи само няколко рейса през океана и още не бил донесъл чувствителна печалба на стопаните си.

Както и да е, но застрахователите категорично отказали да изплатят на собствениците пълната сума, за която бил застрахован „Ла Атлантик“ — 350 млн. франка. Съдът определил застрахователна премия на сума 170 млн. франка. Не ни е известно по какъв начин застрахователите са доказали при разследването на делото наличието на диверсия. Френският печат тогава замълчал по въпроса. Но някои наблюдатели и коментатори от английския морски печат твърдели още преди войната в статиите си около пожара на „Ла Атлантик“, че „работата не е минала без участието на самите собственици на лайнера“.

Въобще търсенето на причините за този странен пожар е редно да се води не от онази щормова нощ на 3 януари 1933 г., а от момента, в който френското правителство отказало на корабната компания „Месаджери маритим“ продължаване на концесията за превоз на

почтата по линията Европа — Южна Америка. След края на Първата световна война тази концесия се паднала на новосъздадената компания „Навигацион Сюд Атлантик“, флотът на която бил съставен от случайно оцелели търговски кораби. За да изпълни задълженията си, фирмата решила да построи огромен четиривинтов турбинен кораб, който да издържа конкуренцията на пътническите лайнери от другите страни. След Първата световна война на южноамериканската линия, която се смятала за доста доходна, се водела ожесточена борба главно между трите корабни компании на Англия, Германия и Италия — „Роял мейл лайн“, „Хапаг“ и „Италия линия“. Първата компания била представена от луксозните лайнери „Алкантара“ (22 000 рег. т) и „Асториас“ (22 000 рег. т), втората — от „Кап Аркона“ (27 000 рег. т) и третата — от „Аугустус“ (30 400 рег. т), който в 1927 г. бил най-големият пътнически кораб в света.

По всички сметки на фирмата „Компани навигацион Сюд Атлантик“ нейният нов кораб с обща вместимост над 42 000 регистър тона, който имал и по-разкошно обзаведени салони и каюти, трябвало да надмине конкурентите и да привлече основния поток от пътници. Но това не станало — „Атлантик“ се оказал бавноходен кораб. Неговата предвиждана експлоатационна скорост трябвало да възлезе на 21 възела, но фактически той не можел да даде повече от 19 възела и по този начин, излизайки от Бордо или Шербур заедно с един от изброените по-гооре лайнери, стигал до бреговете на Южна Америка с денонощие и половина по-късно. След всеки пореден рейс пътниците на борда му намалявали все повече и повече и станало така, че този плаващ парк-хотел започнал да прави баластни преходи през океана, носейки на собствениците си само загуби. Фактически тези, които проектирали лайнера за южноамериканската линия, не проучили достатъчно конюнктурата и търсенето на пътнически места.

Собствениците на „Атлантик“ сигурно биха останали в „играта“, ако бяха поръчали за същите пари два лайнера с по 22 000 рег. т, но по-бързоходни — да речем, със скорост 23–24 възела. „Ла Атлантик“ обаче бил построен със сметката, че основната печалба за собствениците ще дойде от 488-те места „лукс“ и първа класа (втора класа можела да поеме само 88 пътници, а трета — 662). И въпреки че „Атлантик“ в момента на своята гибел заемал дванадесето място в света по регистрова вместимост, в последните си рейсове през океана

той вземал на борда 10–20 пътници в класата „люкс“, 50 — във втора класа и 300–350 — в трета класа. Богатите бизнесмени и търговци поръчвали билети за по-бързоходните лайнери. Опитът на собствениците да поставят „Атлантик“ по линиите на Северния Атлантик подронил още повече авторитета на кораба. Лаврите на първенството — знаменитата награда на Атлантика за най-добра скорост „Синята лента“, делили помежду си такива ветерани като английския „Мавритания“ (32 000 рег. т), немските „жребци“ „Бремен“ и еднотипния с него „Европа“ (по 51 700 рег. т), италианския „Рекс“ (51 100 рег. т). Първият от тези кораби, наричан от англичаните „добрата стара лейди на Атлантика“, държал рекорда за скорост двадесет и две години. Неговите парни турбини с мощност 78 000 к.с. осигурявали максимална скорост от 27 възела. „Бремен“ и „Европа“, оборудвани с турбини с по 120 000 к.с, се движели редовно със скорост 27,5 възела. Същата скорост развивал и красавецът „Рекс“, макар неговите турбини да имали 10 000 к.с. мощност повече. А „Атлантик“ със своите 19 възела, както се казвало, нямало какво да търси на тези линии.

И ето финала: умишлен пожар на кораба — престъпление по законите на всички времена и народи, унищожаване на собственото имущество с цел получаване на застрахователната премия. Затова, че пожарът бил умишлен, говорело следното:

1. Пожарът станал по време на рейс, при който на лайнера се намирали минимален брой хора. По такъв начин подпалвачите се надявали, че димът няма да бъде забелязан веднага и пожарът ще успее да се разгори.

2. Пожарът избухнал едновременно в две съседни каюти, където били складирани резервни дюшеци, при това каютите били заключени.

3. Пожарът започнал на разсъмване, когато лайнерът се намирал далеч от брега.

4. Няколко минути след избухването на пожара в каютите димът променил цвета си — от светлосив той станал почти черен, което показвало наличието на някакви химически вещества.

5. Според мнението на експертите огънят не би се разпространил толкова бързо (дори при отворени илюминатори), ако са горели само дюшеците и дървената облицовка на каютите.

От казаното може да се предположи, че преди излизането на лайнера от пристанището в каютите на първа класа от палуба „Г“ е бил скрит някакъв уред с часовников механизъм, който е задействал в най-подходящото за подпалвачите време. Дюшеците и изглежда, килимите в каютите са били напоени с бързовъзпламеняваща се течност. Онези, които замислили унищожаването на кораба, се съобразили и с щормовото ветровито време.

Но въпреки че корабът изгорял изцяло, бизнесът не се провалил напълно. Наистина собствениците успели да получат от застрахователните само половината от сумата, на която разчитали. С получените пари фирмата „Компани навигацион Сюд Атлантик“ построила турбинния кораб „Пастьор“ (29 253 рег. т). Този лайнер развивал вече скорост 25 възела. Но по ирония на съдбата той не извършил тогава нито един рейс с пътници — войната отложила първия му рейс от Бордо на 14 септември 1939 г. за неопределено време. В 1940 г. „Пастьор“ намерил подслон в канадското пристанище Халифакс, където бил преустроен от съюзниците за военен транспорт. Собствениците му го получили обратно едва след края на войната. През 1950 г. „Пастьор“ бил продаден на Западна Германия, която го експлоатирила на различни линии, включително и в Северния Атлантик.

ОБОЖАВАМ ПОЖАРИТЕ

„НАЙ-БЕЗОПАСНИЯТ ЛАЙНЕР“

На всеки, който влизал в зданието на корабната фирма „Уърлд лайн“ на Петото авеню в Ню Йорк за билет, касиерът връчвал с усмивка тънка брошура. Тя започвала с думите: „Нашите лайнери «Моро касъл» и «Ориенте» са съоръжени с най-съвършените средства, осигуряващи Вашата лична безопасност при пътуването Ви по море. Това са най-съвременни предаващи и приемащи радиостанции, радиопеленгатори, автоматични датчици за тревога, системите за определяне огнищата на пожари, най-новите химически средства за автоматично гасене на огъня, жирокомпасите на Спери, автопилотите и многото други прибори, които ще можете да видите със собствените си очи. Двата лайнера са построени по последна дума на американската техника и са най-безопасните кораби в света.“

След покупката на билета и беглото изчитане на първата страница на брошурата пътникът излизал от разкошния хол на „Уърлд лайн“ на улицата, като оставял зад стъклената врата последните съмнения относно безопасността си при предстоящото пътешествие по море. Лайнерите на тази компания се славели като отлични кораби — просторни, бързоходни, комфортни и красиви. През онези мрачни за капиталистическия свят 30 години американската фирма „Уърлд лайн“, издържайки с огромно напрежение на жестоката конкуренция от страна на другите корабни компании, предприела отчаян опит да „остане в играта“. Тя поръчала за луди пари плаващия парк-хотел „Моро касъл“ — разкошен лайнер, задоволяващ и най-изисканите вкусове на магнатите от Уолт стрийт, навикнали да пътуват комфортно.

Този кораб бил последният вик на американската мода, наука и техника. Достатъчно е да се каже, че неговата турбоелектрическа силова уредба осигурявала икономична скорост от 25 възела. „Моро касъл“ можел без особени усилия да отнеме „Синята лента“ от немските лайнери „Бремен“ и „Европа“. Но собствениците на „Уърлд лайн“ със своята нова рожба заложили на друго. Лайнерът бил пратен на т.нар. пияна линия Ню Йорк — Хавана. През годините на „сухия

закон“ това било повече от изгодно. Романтиката на знойна Куба с нейните чаровни ритми на румба и ла конга, а най-вече с почти безплатните жени и ром привличала хиляди американци, на които им дошло до гуша от „сухия закон“. Янките се втурвали на цели тълпи към „Ла Тропикана“ — знаменитото кабаре под палмите, и към трите хиляди бара, наброявани тогава в Хавана.

От януари 1930 г. до есента на 1934 г. „Моро касъл“ извършил 173 свръхдоходни рейса до Куба. Всяка събота по обяд, натоварен с хиляда „въздържатели“, той напускал Нюйоркския залив, поемал курс към Хавана и след 36 часа пребиваване в кубинското пристанище се връщал отново в Ню Йорк, акостирайки на кея рано сутринта на следващата събота. Този график на движение не бил нарушен нито веднъж за четири години дори от знаменитите антилски урагани — истински бич за корабоплаването в Карибско море.

Лайнерът се командвал от един от най-опитните капитани на фирмата „Уърлд лайн“ — Роберт Уилмът, служил честно и вярно тридесет години на нейните собственици.

СТРАННАТА СМЪРТ НА КАПИТАН УИЛМЪТ

Вечерта на 7 септември 1934 г. „Моро касъл“ завършвал 174-я си рейс Хавана — Ню Йорк. След 5 часа на траверса на плаващия фар „Амброз“ вахтеният му щурман щял да смени курса и след като си проправи път сред параходната блъсканица по Ист Ривър, да изкомандва подаването на вързалата върху кей № 13 на компанията „Уърлд лайн“. Митническа проверка, традиционното обявление по корабната радиомрежа — „Допийте или оставете рома си в каютите“, и тълпата от махмурлии пътници отново ще потъне в утробата на „града на жълтия дявол“.

Никой не знае за какво си е мислил капитан Уилмът, подложил загорялото си лице на вятъра в дясното крило на командния мостик. Може би за жената и децата си, които ще види след 5 часа на кея. Сега обаче Уилмът го чакали пътниците. Те отдавна се били събрали в салона, предвкусвайки началото на „капитанския банкет“ по случай края на веселото плаване. Такава била традицията във фирмата „Уърлд лайн“.

Отдолу до мостика долитала музика, чували се песните и смехът на обитателите от каютите „люкс“ и от първа класа, събрали се в салона на палуба „А“. Уилмът знаел, че точно в 7 ч неговият пътнически помощник ще обяви началото на празника, над масите ще се издигнат разноцветни балони и ще литнат нагоре лентите на серпантините.

Но Уилмът не удостоил пътниците в салона с присъствието си на капитанската маса.

— Вахтеният! Да обявят на банкета, че капитанът не се чувства добре и поднася искрените си извинения. Вечерята да ми се сервира в каютата. Позвънете ми, когато ще минаваме на траверса на „Скотланд“ — това били последните думи на Роберт Уилмът. След един час корабният лекар Де Вит Ван Уейл констатирал смъртта му. Капитанът бил намерен полусъблечен във ваната си. Кожената му куртка се търкаляла на килима. Посинялото му лице било изкривено от спазмите, а главата му — клюмнала безпомощно на гърдите.

— Капитанът е мъртъв. Очевидни признаци за отравяне с някаква силна отрова — казал лекарят, затваряйки докторската си чанта.

— Той е вечерял, но съдините ги няма в каютата — заявил стюардът, който обслужвал капитана. — Преди около час донесох тук подноса с вечерята, но не успях да раздигна. От нашите никой освен мен не смее да заглежда насам.

Новината за смъртта на капитана се разнесла из кораба. Замлъкнала музиката, прекратил се смехът, от лицата изчезнали усмивките. Банкетът бил отменен и пътниците, разговаряйки полугласно, започнали да се разотиват по каютите си. Не, не може да се каже, че тази смърт извадила пътниците от релсите. За повечето от тях, които дори не познавали Уилмът в лице, тази новина била просто неприятна.

— Никой не е вечен на грешния свят — разсъждавали те. — Това може да се случи с всеки от нас. Да пийнем в каютата за упокой на капитанската душа.

И хората продължили да пият в каютите си. Всички знаели, че сутринта ще влезе в сила „сухият закон“.

Съгласно със съществуващите морски правила в капитанската длъжност встъпил старшият помощник. Това бил Уйлям Уормс, опитен и патил моряк. Първото, което той направил, било да отдаде последна почит на своя капитан, като заповядал на вахтения щурман да спусне наполовина кърмовия флаг. След това дал радиograma до собствениците на кораба в Ню Йорк и поел новите си задължения.

Дошла нощта. Отдолу, от утробата на плаващия град до мостика долитало бученето на парните турбини и виенето на електродвигателите. Въпреки траура в салоните и баровете на лайнера имало още посетители — главно закоравели пияници. Стюардите се принуждавали да ги отнасят по каютите им буквално на ръце.

Уормс решил да остане на мостика до пристигането на кораба в пристанището. Той знаел, че според прогнозата за времето, получена по радиото, около фара „Скотланд“ „Моро касъл“ ще влезе в зоната на 8-бален щорм и ще срещне откъм континента два-три шквала. Но това не го безпокояло — той добре бил изучил прекрасните мореходни качества на лайнера и смятал, че ще бъде по-трудно да се вмъкне в тясната, претъпкана с кораби Ист Ривър и да акостира на кея,

отколкото да издържи един щорм, макар и силен. Но и това обстоятелство не трябвало да вълнува новия капитан — за 37 години, прекарани в морето, той бил преминал през всички длъжности — от юнга до капитан. Освен това притежавал и диплома на пилот от Нюйоркския залив.

Цепейки вълните с кования си вълнорез, обвитият в бяла пяна „Моро касъл“ се носел през тъмносивата завеса на дъжда към родното пристанище. Корабните часовници показвали 2 ч и 30 мин през нощта...

„ЦЯЛ ЖИВОТ СЪМ ГАСИЛ ПОЖАРИ“

Цял живот той бил гасил пожари. За Джон Кемпф това било професия — той работел като пожарникар в Ню Йорк. До 63-та си година той влизал стотици пъти в двубой с огъня, когато в родния му град горели кинотеатри, универсални магазини, пристанищни складове, жилища... След 45 години честна служба, прекарана в нощни дежурства и срочни повиквания, профсъюзът на пожарникарите в Ню Йорк го наградил с безплатен билет за „Моро касъл“ — най-безопасния и комфортен кораб в света, както се казвало в рекламния проспект. За стареца това било бенефис преди излизането в заслужена пенсия.

В 2 ч и 30 мин през нощта Джон Кемпф се събудил от миризмата на изгоряло. Облякъл се моментално и изскочил в коридора. Лютивият черен дим разяждал очите — горяла корабната библиотека. Металният шкаф, в който се пазели писмените принадлежности, бил обхванат от някакъв странен синкав пламък. Кемпф грабнал окачения на преградата въгледвуокисен пожарогасител, отвъртял крана му и насочил струята пяна в полуотворената врата на шкафа.

Пламъкът избухнал, изменил цвета си и изскочил от шкафа, като обгорил веждите на пожарникаря. Кемпф захвърлил пожарогасителя и като прикривал лицето си с кърпа, се втурнал да търси най-близкия пожарен кран. Близко до библиотеката през черната завеса от дим изскачали оранжеви пламъци — те лижели вратата на съседното помещение. Пожарникарят размотал маркуча и отвъртял крана. Но върху гумената пътека в коридора вместо мощна струя паднали няколко ръждиви капки... В магистралата нямало налягане. Като изпсувал, старецът започнал да чука по вратите на каютите. Той будел сънените обитатели на втора класа. След като пребягал около стотина метра по коридора и едва не си строшил юмрука да чука по вратите, Кемпф се хвърлил към долната палуба, за да се спусне оттам в машинното и да каже на механиците, че е необходимо да включат пожарните помпи и в магистралата. Ветеранът от огнените битки видял с недоумение, че и коридорът на долната палуба е обхванат от

пламъците. Това противоречало на здравия смисъл, противоречало на професионалния опит на майстора-пожарникар Кемпф. Огънят винаги се разпространява отдолу нагоре, а тук на кораба той почти моментално се устремил надолу.

„Цял живот съм гасил пожари, но такова нещо още не съм виждал! Огънят върви надолу... Димът не е обикновен“ — помислил пожарникарят и си спомнил една от последните схватки със заклетия си враг в химическия завод в Бруклин.

Минали минути. Нощната тишина царяща на „Моро касъл“, вече била нарушена от сърцераздирателни викове. Хората изскачали в коридорите, задъхвайки се от дима, блъскали се един в друг, падали и обезумявайки от ужас. В същото време обитателите на каютите, до които димът още не бил дошъл, продължавали да спят. А когато по всички палуби на лайнера се разнесъл сигналът за пожарна тревога, било вече късно — коридорите били обхванати от пламъци. Изходът от каютите бил отрязан от огнената завеса. За повечето пътници, които били по-малко от една седмица на кораба, помещенията на лайнера с многото врати, преходи и трапове били като лабиринта на Древния Крит. Именно затова всички, които успели да напуснат каютите си, без да искат, се озовали в салоните, прозорците и илюминаторите на които гледали към носовата част на лайнера.

Огънят продължавал да преследва тези, които се оказали натикани в салоните на палубите „А“, „В“ и „С“. Единственият шанс за спасение бил да се счупят прозорците и да се изскочи на палубата пред настройката на кораба. И хората трошели със столовете дебелият стъкла на квадратните илюминатори и скачали долу върху покритата с тиково дърво палуба, чупели си ръцете и краката, гърчели се от болки, стенели и ругаели. Следващите падали върху тях. Но това, изглежда, било все пак по-добре, отколкото да изгорят живи в бушуващия огън. По такъв начин почти всички илюминатори се оказали разбити. „Моро касъл“ продължавал да се носи с 20 възела. Коридорите от двата борда на лайнера наподобявали аеродинамична тръба. Двадесет минути след началото на пожара огънят бушувал по целия кораб, сякаш изтръгнат от дюзата на бензинова лампа.

Джон Кемпф, който така и не успял да си пробие път през огъня към машинното отделение, безучастно наблюдавал събитията. Той разбрал, че корабът е обречен...

КАТАСТРОФАТА

За съжаление, това не се разбрало нито на мостика, нито в машинното отделение. По неизвестни причини прехвалената система за откриване огнищата на пожари и автоматичната система за гасене на огъня не задействали. Въпреки че капитан Уормс бил тутакси известен за пожара, той не допускал, че може да се случи нещо сериозно. Той си мислел за предстоящите трудности около акостирането в тесния залив и бил напълно уверен, че пожарът ще бъде ликвидиран.

През първия половин час на пожара Уормс изпаднал в някакво странно вцепенение и само излизането на автопилота от строя го отрезвило. Едва сега той се досетил да промени курса и да се отклони от вятъра.

В съдебния отчет по делото за пожара на „Моро касъл“, което се гледало по-късно в Ню Йорк, било отбелязано, че с поведението си капитан Уорм и неговите помощници наподобявали трагедийни актьори, предизвикващи с действията си само паника и объркване. Странно било и това, че главният механик Ебът, извикан по телефона от каютата му, не се явил на мостика. Не го видели и в машинното отделение. Оказало се, че в тези минути той организирал спускането на спасителна лодка от десния борд. В нея го видели и журналистите (макар и със счупена ръка), когато след няколко часа лодката стигнала до брега.

Капитанът извикал боцмана на лайнера, но той не бил изтрезнял след пиенето в Хавана и едва се крепял на краката си, без да разбира какво става наоколо.

По неизвестни причини Уормс не разпоредил на никой от своите помощници да ръководи гасенето на пожара. Да гасят огъня се опитвали самите пътници. В паниката те размотавали маркучите, отваряли крановете и наливали вода в дима. Но огънят настъпвал и хората трябвало да търсят спасение. По такъв начин почти всички кранове се оказали отворени и въпреки че механиците вече били включили помпите, в главната противопожарна магистрала почти нямало налягане — нямало с какво да се гаси пожарът. А в същото

време от командния мостик през седемте палуби надолу, Уормс предавал по машинния телеграф команди до механиците. Съгласно със съществуващия ред те се записвали във вахтения дневник, също както това се прави и сега.

Ще цитираме извадки от дневника на машинното отделение на „Моро касъл“. Ето какви буквално ги „измътил“ капитан Уормс:

3.10 — „Пълен напред дясна“ (машина);

3.10,5 — „Малък напред дясна“;

3.13 — „Пълен напред дясна, лява — стоп“;

3.14 — „Пълен назад дясна“;

3.18 — „Пълен напред дясна“;

3.19 — „Пълен напред дясна“;

3.19,5 — „Среден напред лява“;

3.21 — „Среден назад дясна“.

В продължение на 10 минути „Моро касъл“ непрекъснато променял курса си, описвал зигзази, влизал в циркулация, въртял се на място... и вятърът превърнал пожара в гигантска бушуваща клада.

След последната команда („среден назад дясна“) механиците спрели двете турбоелектрически уредби — замлъкнали дизелгенераторите, лайнерът потънал в тъмнина... Машинното отделение се напълнило с дим. Невъзможно било да се остане повече в него. Механиците, мотористите, електротехниците и машинистите напуснали местата си. Но малцина от тях намерили спасение по горните палуби на кораба. По-късно един от мотористите на „Моро касъл“ писал: „След като се смених в полунощ от вахтата, полегнах на дивана в дежурната каюта на младшите механици. Събудих се от виковете за помощ. Когато се разсъних, почувствах дим в каютата. Отворих вратата и видях, че всичко наоколо гори. Три пъти се опитвах да се изкача по трапа нагоре и трите пъти ме смъкнаха за краката тези, които като зверове се биеха в тесния коридор, водещ към лодъчната палуба. Според мене откъм левия борд огънят беше по-силен. Кой знае защо там се бяха струпали много жени. Аз виждах как те загиваха в огъня, но нямаше никаква възможност да се добера до тях поради ужасната горещина от огъня...“

„МОЯТА РАДИОСТАНЦИЯ ВЕЧЕ ДИМИ...“

Веднага след като по кораба се разнесе сигналът за пожарна тревога, третият радист на лайнера Чарлз Мики нахълтал в каютата на началника на корабната радиостанция Джордж Роджърс и на неговия помощник Джордж Алагна. Двамата спели дълбоко. Като чул съобщението за пожара, Роджърс разпоредил със спокоен и твърд глас: — Моментално и върнете на поста си! Сега се обличам и идвам.

Вторият радист бил изпратен на мостика да узнае решението на капитана относно излъчването в етера на сигнала за бедствие. Отдавна подаването на SOS в морето е привилегия на командира на кораба и само той единствен има право за това.

Роджърс седнал до предавателя и включил усилвателя. След около 3 мин. в радиорубката нахълтал Алагна: „Там на мостика, изглежда, всички са полудели! Суетят се и никой не иска да ме чуе“ — казал той.

Роджърс включил приемника. С ясен морз параходът „Андреа Лакенбак“ питал бреговата станция: „Знаете ли нещо за горящия кораб до фара «Скотланд»?“

Отговорът бил: „Не, нищо не сме чули“.

Роджърс сложил ръката си на ключа и изтракал: „Да, гори «Моро касъл». Очаквам заповед от мостика да дам SOS“

Но заповедта все не идвала. Алагна за втори път изтичал при капитана. За да „очисти етера“, Роджърс, без да чака завръщането му, предал в 3 ч и 15 мин сигнала за екстрено съобщение CQ, а също KGOV — повиквателните на „Моро касъл“.

Четири минути след това станцията останала без ток и угаснало корабното осветление, дизелгенераторите прекратили работата си. Без да губи минута Роджърс включил аварийния предавател и заповядал на помощника си: „Бягай пак на мостика и не се връщай без разрешение за SOS!“

— Чакай да си взема фуражката — казал вторият радист — че Уормс е изпаднал в транс и сигурно е забравил кой съм аз тук.

Пламъците вече обхващали радиорубката и се приближавали към обвития от дим мостик. Задъхвайки се от кашлица, Алагна крещял в ухото на Уормс:

— Капитане, чуйте ме! Какво става със SOS? Роджърс вече загива там. Радиорубката гори! Той няма да издържи дълго! Какво да правим?

— Възможно ли е все още да се излъчи SOS? — запитал Уормс, без да откъсва очите си от тълпата на палубата.

— Да!

— Тогава предавайте го по-бързо!

— Нашите координати, капитане.

— 20 мили южно от фара „Скотланд“, приблизително на 8 мили от брега.

Тази фраза била произнесена от Уормс точно 15 минути след като му доложили, че пожарът не може да бъде загасен...

След като най-сетне получил отговор, Алагна изтичал до радиорубката. И въпреки че рубката се намирала недалече от командния мостик, той не смогнал — пламъците преграждали пътя към вратата от всички страни. През огнената завеса Алагна изкрещял към отворения илюминатор на рубката:

— Джордж, давай SOS! 20 мили южно от „Скотланд“. Закрил лицето си с лявата ръка, Роджърс затракал с ключа и от антената на „Моро касъл“ полетели непрекъснато като грели три точки, три тирета, три точки — SOS, SOS, SOS. Той не успял да предаде съобщението до края. В радиорубката избухнали резервните киселинни акумулатори. Рубката се напълнила с отровни пари. Като се задъхвал от парите на сярата и почти загубвайки съзнание, радистът намерил в себе си сили да се добере до ключа и да предаде координатите и съобщението за разигралата се в морето трагедия.

В 3 ч и 26 мин дежурният радист на намиращия се наблизно английски лайнер „Монарк ъф Бермуда“ изтракал приетото в наушниците съобщение: „CQ SOS, 20 мили южно от фара «Скотланд». Не мога повече да предавам. Огънят е под мене. Окажете незабавно помощ. SOS. Моята радиостанция вече дими.“

Като по чудо Алагна успял да се промъкне в горящата рубка. Роджърс бил в безсъзнание. Главата му, покрита с дланите на ръцете, била клюмнала върху апарата. По пода на радиорубката се пукали

мехури от киселината, които разяждали подметките на обувките. Но Джордж Роджърс, изглежда, вече не чувствал болка. Когато Алагна започнал да го тръска за рамото, той казал тихо:

— Иди на мостика и попитай капитана ще има ли още някакви разпореждания.

— Ти си полудял! Всичко гори! Да бягаме! — закрещял помощникът. И едва когато Алагна казал, че Уормс е заповядал да се изостави корабът, Роджърс се съгласил да напусне поста си. Той не можел да бяга — от изгарянията краката му били целите в мехури. Все пак Алагна успял да измъкне Роджърс от горящата радиорубка.

След това двамата радисти се промъкнали през полуовъгления мостик и по десния трап се спуснали на главната палуба. Единственият спасителен път оттам оставал пътят към бака. Там вече било тясно — почти всички офицери и моряци от „Моро касъл“ намерили спасение на бака. Сред тях бил и капитан Уормс. Той гледал с широко отворени очи гигантската клада, в която се била превърнала надстройката на лайнера и тихо повтарял:

— Кажете, това истина ли е или аз бълнувам...

НЕГОДНИК И ГЕРОЙ

На другия ден, 8 септември 1934 г., централните вестници в САЩ излезли с извънредни издания — в центъра на вниманието били събитията от миналата нощ, разиграли се на борда на „Моро касъл“. В очите се набивала набраната с тлъсти букви последна радиограма на Роджърс. Именно на нея дължали спасението си стотици пътници от „най-безопасния лайнер в света“. Под радиограмата следвали интервютата с тези, които първи се отскубнали от плаващия ад и се добрали до брега.

Тук било и интервюто с моряка Лерой Кесли. Той разказвал за безпомощните пътници, напомнящи му в задимените лабиринти на лайнера „редици от слепци, търсеци отчаяно вратата“. Кесли обяснил на журналистите защо на много лодки при спускането от „Моро касъл“ заяждали талите, разказал как движещият се още лайнер теглел лодките след себе си, как съвсем близо до него със съскане падали във водата огромни парчета дебело стъкло от пукналите се от горещината илюминатори на салоните, как те разсичали на две половини хората в лодките... Морякът писал по-късно за пожара:

„От лодката видях страшно зрелище. Горящият кораб продължаваше да се отдалечава. Черният му корпус беше озарен от оранжевите пламъци на пожара. На кърмата му, притиснати един до друг, стояха жени и деца. До нас долетя жален и пълен с отчаяние вик... Този вик, приличащ на стон на умиращ, ще си спомням до самата си смърт. Успях да различа само една дума — «сбогом».“

Очевидци на катастрофата сред пътниците писали, че тези от тях, които намерили убежище на кърмата, нямали никакви шансове да напуснат горящия кораб с лодки. Можел да се спаси само онзи, който гледал без страх надолу, където на десет метра от него вряла ледената вода на развилнелия се океан.

По-късно по време на следствието се изяснило, че около 20 души от горящия лайнер успели да се спасят с плуване, като преодолели 8 морски мили в бушуващото море. Корабният юнга — кубинец по националност, смогнал да направи това без спасителна риза.

Мнозина свидетели на катастрофата обвинявали капитан Уормс и неговия екипаж в страхливост. Ето какво писал синът на знаменития американски хирург Фелис: „Плувах под кърмата на лайнера, като се държах за висящото от борда въже. Над главата ми гореше боята. Тя се издуваше, издавайки някакъв странен жвакащ звук. Падащите парчета от нея ми изгаряха врата и раменете. От време на време в тъмнината се разнасяха плясъци от падащите във водата хора. След това неочаквано съзрях спасителна лодка. Тя бързо се отдалечаваше от борда на лайнера. В тъмнината около нея се белееха лица и протегнати ръце, чуваха се молби за помощ. Но лодката премина направо по главите на давящите се. В нея имаше само осем или десет моряци и един офицер с галуни на ръкавите.“ Това била лодката, спусната, както се изяснило след това, по заповед на главния механик Ебът, изоставил позорно кораба си на произвола на съдбата...

На разсъмване на 8 септември на напълно изгорелия и все още димящ лайнер останала малка група от екипажа начело с капитан Уормс. Тук бил и Роджърс със заместника си — втория радист Джордж Алагна.

За да се прекрати дрейфът на кораба по вятъра, била хвърлена дясната главна котва — и когато до „Моро касъл“ се приближил спасителният кораб на ВМФ на САЩ „Тампа“, наложило се да отложат тегленето: брашпилът бил без ток, а спускането във верижния сандък, за да се откачи глаголгакът на котвената верига, се оказало невъзможно. Едва към 13 ч останалите на лайнера хора успели да прережат с ножовка едно звено от котвената верига. Капитан трети ранг Роуз заповядал да се закрепят влекало на бака на лайнера, за да откара изгорелия кораб до Ню Йорк. Но привечер времето изведнъж се развалило, започнал северозападният щорм. След известно време влекалото се скъсало и се намотало около винта на „Тампа“.

Останалият без вързала „Моро касъл“ започнал да дрейфува по вятъра, докато не се оказал изхвърлен върху плитчината до крайбрежието на щата Ню Джърси, на тридесетата метра от плажа на парка Ешбъри. Това станало в събота, в 8 ч вечерта, когато в Ешбъри било пълно с народ.

Новината за трагедията вече била обиколила Ню Йорк и предградията му, а последните новини по радиото привлекли хиляди хора на необикновеното зрелище. Предприемчивите собственици

извлекли за себе си доста голяма изгода от това — те сложили такса за влизане в парка в размер на 25 цента.

На другата сутрин в Ешбъри се струпали 350 хиляди американци, всички шосета и между се леки пътища били задръстени от автомобили. Казват, че нито една атракция, нито едно мероприятие в историята на шоу-бизнеса в САЩ не е предизвикало такъв интерес. Собствениците на парка установили такса от 10 долара за правото да се качи човек на борда на все още тлеещия лайнер. На любителите на остри усещания били раздавани предпазни маски, фенери и пожарникарски ботуши, за да могат „без риск за живота“ да се насладят на удоволствието от посещението на „атракцията на ужаса“ — изгорелия „Моро касъл“. Губернаторът на щата Ню Джърси вече кроял планове за превръщане корпуса на лайнера в постоянно действаща „атракция на ужаса“. Фирмата „Уърлд лайн“ обаче отказала категорично. Тя предпочела да продаде изгорелия корпус на „Моро касъл“, постройката на който на времето й струвала 5 млн. долара, за 33 605 долара на една балтиморска фирма за старо желязо.

Следствието по делото „Моро касъл“, проведено от експерти на Министерството на търговията на САЩ, които публикували 12-те тома на това дело, установило следното: първите три лодки, спуснати от горящия кораб, можели да поберат повече от 200 пътници. Тези лодки трябвало да се управляват от 12 моряци. Фактически в тях се озовали само 103 души, от които 92 били членове на екипажа. На всички било точно известно, че лайнерът излязъл от Хавана с 318 пътници и 231 души екипаж на борда, че от 134 загинали 103-ма били пътници.

Америка била покъртена от страхливостта, от некадърността на Уормс и от подлостта на Ебът. Освен всичко това стотици хора останали инвалиди за цял живот от тежките изгаряния.

Новоизлюпеният капитан на „Моро касъл“ Уормс бил лишен от дипломата на корабоводител и получил две години затвор. На Ебът отнели дипломата за механик, като го осъдили и на четири години затвор. За първи път в историята на американското корабоплаване съдът произнесъл присъда и над косвения виновник за пожара — над човека, който въобще не се намирал на кораба. Той се оказал вицепрезидентът на „Уърлс лайн“ Хенри Кабоду, който получил условно една година затвор и заплатил глоба на сума 5 хил. долара. По

исковете на пострадалите собствениците на „Моро касъл“ изплатили 890 хил. долара.

Но тази трагична история имала и своите герои — моряците от „Монарк ъф Бермуда“, от параходите „Сити ъф Савана“ и „Андреа Лакенбак“, от влекача „Тампа“ и катера „Парамаунт“, които спасили около 400 души.

И, разбира се, главен герой на описваните събития станал Джордж Роджърс. Направо казано, той се превърнал в сензация и национален герой на страната. В негова чест губернаторите на щатите Ню Йорк и Ню Джърси дали разкошни банкети. Конгресът на САЩ наградил Роджърс със златен медал „За храброст“. В родното място на героя — малкото градче Байон в щата Ню Джърси, по този случай се състоял парад на войските и полицията от щата. В Холивуд започнали да мислят за сценарий на филма „Аз ще ви спася, хора!“ Роджърс триумфално обиколил много щати, където излизал пред американската публика със сказки за драмата на „Моро касъл“.

Този триумф продължил повече от година. Но, както разказвали, Роджърс — скромен и стеснителен по природа, изглежда, се изморил от журналистите и кинорежисьорите. През 1936 г. той оставил морската служба и се заселил в родния си град. Там с радост му предложили мястото на началник на радиоработилницата в управлението на градската полиция.

С това собствено бихме могли да завършим тази история. Но... изминали 19 години и Джордж Роджърс отново станал „сензация № 1“.

ОБРАТНАТА СТРАНА НА МЕДАЛА

През един зноен юлски ден на 1953 г. на едно от тихите авенюта на съненото градче Байон било извършено криминално престъпление — зверски били убити 83-годишният словослагател Уйлям Хамъл и осиновената му дъщеря Едит. Следите на престъплението довели полицейските детективи до дома, където живеел бившият радист от „Моро касъл“ Джордж Роджърс. Героят на Америка се оказал в следствената килия на затвора. След съвещанието, продължило три часа и двадесет минути, съдебните заседатели го признали за виновен в убийство и той бил осъден на доживотен затвор.

Вестниците публикували пълното досие на „радиогероя“, в което се наброявали доста на брой тежки престъпления. Следствието установило, че Джордж Роджърс, бивш сътрудник на американската полиция, е личност, извънредно опасна за обществото — убиец, мошеник, крадец и пироманиак. Ще цитираме няколко извадки от биографията на „националния герой“, съставена от следователите на щатите Ню Йорк и Ню Джърси.

„Това е престъпник, който е вършил най-различни злодейства в продължение на 20 години. Надарен с необикновен ум, той бил аферист от най-висока класа и блестящ експерт по скалпва не на факти за постигане на своите цели. Въпреки дългия списък от престъпления дълги години оставал извън подозрение. От детски години Роджърс четял научна литература и почти всички научнопопулярни списания, издавани в Ню Йорк. С отлични познания по химия, електро- и радиотехника, той често експериментирал с бомби със закъснителни, с най-различни «адски машини», киселини и газове. Известно е, че често заявявал пред приятели: «Обожавам пожарите!»

На 12 години с него вече се била занимавала полицията заради лъжа и кражби. Той бил даден под съд

заради кражба на радиоприемник в Оклънд, но за него гарантирала баба му.

След като през 1917 г. завършил техническо училище в Сан Франциско, Роджърс служил като радист във военноморския флот на САЩ. Пред 1923 г. бил уволнен заради кражба на радиолампи. Не веднъж Роджърс се оказвал очевидец на огромни експлозии и пожари, причините за които оставали неизяснени — например взрива в базата на военноморския флот на САЩ в Нюпорт през 1920 г., големият пожар в зданието на радиокомпанията на Гринуич стрийт в Ню Йорк през 1929 г., пожара на «Моро касъл» през 1934 г., пожара в собствената му работилница у дома пред 1935 г. (при което получил 1175 долара застраховка) и т.н.“

На 16 май 1938 г. Роджърс бил арестуван да покушение със саморъчна бомба срещу негов близък приятел — полицейския лейтенант Уинсент Дойл. Опитът за убийство не бил случаен. Изяснило се, че Роджърс неведнъж казвал на Дойл пред бутилка уиски: „Да, освен мене никой в света не знае и няма да узнае истинската причина за гибелта на «Моро касъл». Само аз знам, че той беше погубен от една автоматична писалка...“

Полицаят наострил уши — спомнил си за вечното увлечение на бившия радист по химията. В управлението намерил старото дело на Роджърс, където последният фигурирал като очевидец на различни взривове и пожари. На свой ред Роджърс разбрал, че е разкрит. Веднъж Дойл, който бил запален ловджия, получил колет по пощата. Това било саморъчна грейка, която можело да се използва през зимата за топлене на ръцете. Към колета имало писмо: „Скъпи Уинсент! Това ти е грейката за лов. Може да работи с батерия или от мрежата!“

И Дойл я включил... Избухнал взрив. Ейтенантът останал с разкъсано бедро и три откъснати пръста на лявата ръка. Вината на Роджърс била доказана и националния герой влязъл в затвора.

Работата получила скандален характер. Американците не искали да се изложат пред света и скоро благодарение усилията на влиятелни приятели, делото било потулено, а затворът бил заменен в 1942 г. с

военна служба в търговския флот. Роджърс станал отново корабен радист. След края на войната той се завърнал отново в Байон, където отворил частна работилница.

И ето сега убийството на Хамелови. Мотив за убийството — дълг от 7500 долара... По време на следствието неочаквано започнали да излизат наяве факти, които разтърсили не само жителите на Байон, но и целите Щати. Оказало се, че на националния герой сега се приписвало отравянето на капитан Уилмът и подпалването на „Моро касъл“. При разследването на делото, след като анализирали редица обстоятелства, предшестващи пожара, и след като разпитали свидетелите и очевидците, експертите възстановили картината на катастрофата с „Моро касъл“.

Един час преди излизането на лайнера от Хавана капитан Уилмът видял началника на радиостанцията да носи 2 бутилки с някакви химикали и му заповядал да ги хвърли зад борда. На полицията станало известно, че капитан Уилмът и Роджърс отдавна имали сметки за уреждане. Фактът с отравянето на капитана, макар че трупът му изгорял при пожара, не будел никакви съмнения сред експертите — въпреки, че тук нямало преки улики. Експертите по химия и по корабостроене изказали доста солидни доводи, че Роджърс е подпалил кораба на две или три места с бомби със закъснител. Той изключил автоматичната система за идентификация на пожари и пуснал газьола от цистерната на аварийния дизел-генератор на горната палуба да изтича надолу. Ето защо пламъкът се разпространявал отгоре надолу. Той също взел под внимание и къде се съхраняват сигналните димки и ракети. С това сеобяснява бързото разпространение на огъня по лодъчната палуба. Схемата на пожара била съставена професионално, с познаване на работата.

В началото на януари 1958 г. кореспондентът на „Ню Йорк таймс“ взел в затвора интервю с Роджърс.

— Вие ли запалихте „Моро касъл“? — въпросът бил поставен ребром. Отговорът на това бил:

— А какво ще кажете да се преразгледа делото ми? Ако то се преразглеждо, ще разкажа всичко.

Но това дело никога вече не се преразгледало. — на 10 януари 1959 г. пироманиакът починал в килията си от инфаркт на миокарда...

ЗАМИСЛЕНИТЕ КОРАБОКРУШЕНИЯ

Засядания върху плитчини, сблъсквания, пожари и експлозии, гибел от загубване на устойчивост — това са основните видове корабокрушения. Съгласно със статистическите данни на Лойд през последните 3 столетия средно на година са загивали 271 кораба. Ако се вземат под внимание и случаите на гибел и по време на война, тази цифра ще се равнява средно на 398 кораба на година. През последните 150 години в мирно време са загинали общо над 40 000 търговски кораба. С отчитане на военните години — почти 60 000 кораба.

Както е известно Лойд води статистика на аварията и случаите на гибел на търговските кораби с вместимост, не по-малка 100 рег. Тона. Ако се вземат и корабите с по-малък тонаж, ежегодният брой на корабокрушенията възлиза някъде на около 500 и по такъв начин можем да твърдим, че през последните две хилядолетия човечеството е загубило около един милион търговски кораба. Тази цифра е по-леко да си представим така: в продължение на 2000 години всеки четвърт век хората потопяват наведнъж всичките си търговски кораби, намиращи се в експлоатация. А съгласно данните на Лойд в наши дни се намират експлоатация около 40 000 търговски кораба^[1].

Кои са главните причини за гибелта на корабите? Ако оставим настрана т.нар. непреодолими сили на морската стихия (урагани, щормове, мъгли, айсберги и др.) и се замислим над обстоятелствата около корабокрушенията, описани в тази книга, може да се направи изводът, че преобладаващото мнозинство от катастрофите по море са по вина на самите хора поради техни пропуски.

Като резултат от пропуските на човека в областта на корабостроенето и корабоплаването могат да се посочат погрешни инженерни решения при проектирането на кораба (пропуски при пресмятане на мореходните му качества) и на технологията на постройката му, неправилно товарене и разпределяне на баласта, претоварване на кораба, нарушаване на елементарните правила при превоз на опасни товари, нарушаване нормите и сроковете за експлоатация, неспазване и нарушаване правилата за предотвратяване

сблъскванията на море, липса на бдителност, съзнателни експлоатация на негодни за плаване кораби или на кораби с нискоквалифицирани екипажи, използване на остарели и неточни карти или други навигационни помагала.

Причините за гибел на търговските кораби в наши дни са извънредно разнообразни, многобройни и често буквално необикновени — като се започне от грешно употребена дума в командата или хвърлена на палубата угарка и се свърши с атакуване на кораба от риба-меч или попадане на мълния в танкер.

Съвременната наука и методите за експертиза позволяват да се установят точно причините за повечето катастрофи и да се направят съответните изводи. Често обаче заедно с кораба в океанската бездна потъва и тайната за неговата трагедия. В подобни случаи хората са склонни да отнесат катастрофата за сметка на „непреодолимите сили на морската стихия“ и на най-различните „непредвидими случайности на море“.

Но може би за страшния изход на произшествието с кораба е виновна фаталната случайност. Може би наистина се е оказала непреодолима разгневената стихия?

Не, за много от морските катастрофи, причините за които остават неизяснени, обяснението следва да се търси все пак в деянията на самите хора.

Съвременната статистика за аварии и гибел на корабите на море включва между многобройните параграфи и раздели за видовете и причините на произшествията с търговските кораби и една неофициална рубрика — „замислени корабокрушения“ или по-точно, „преднамерени случаи на унищожаване на кораби“. За нея западната капиталистическа преса предпочита да мълчи и точният брой на корабите, попаднали в тази рубрика, остава неизвестен.

Пример за „замислени корабокрушения“ е описаната вече гибел на клипера „Нортфлийт“, умишленият пожар на лайнера „Моро касъл“ и подпалването на „Ла Атлантик“ от собствените му притежатели. Именно такива случаи на унищожаване на собствения кораб от притежателя му запълват тази неофициална рубрика в статистиката за аварии и гибел на корабите в наши дни.

Жаждата за богатство, надпреварата за печалба, стремежът да се привлекат пътниците, отчаяната конкуренция са характерни за много

от собствениците на западните корабни компании. Историята на корабоплаването познава доста случаи, когато в резултат на недотам спортно съперничество някои предприемачи-корабопритежатели, чувствайки близкия финансов крах, прибягват до такова крайно средство като унищожаване на собственото имущество, за да се получи застраховката и по такъв начин „да се остане в играта“. Обект на застраховането били като правило (пък и продължават да бъдат) стари, бавноходни и носещи загуба океански лайнери, които отдавна би трябвало да отидат за старо желязо, но чиито собственици са решили да изстискат от тях последната печалба. Тези „плаващи ковчези“, леко ремонтирани и пребоядисани, се пращат в куриозни рейсове, които, както е известно, носят на собствениците си няколко пъти повече печалба от обикновените.

Потопяване на голяма дълбочина или умишлено предизвикан пожар на борда са двата основни начина на авантюристите за унищожаване на кораба и за заличаване на следите. Понякога корабът бил опожаряван даже и с пътници на борда...

Преди Втората световна война броят на пожарите на корабите от световния търговски флот възлязъл — по официални данни на асоциацията на ливърпулските застрахователи — средно на 530 за година и възможността чрез умишлен пожар да се получи солидна застраховка се оказала за отделни корабособственици единствената „оздравителна мярка“ в борбата с кризата.

Жадната за сензации западна преса пишела „с негодувание“ за тайнствените пожари и експлозии по големите кораби, без винаги да посочва истинската причина на пожара. Така например само през 1930 г. вследствие на умишлено предизвикани пожари изгорели четири лайнера със сумарно водоизместване почти 100 000 т. През февруари 1930 г. след серия силни експлозии при престоя му в Ню Йорк възникнал пожар на немския лайнер „Мюнхен“ с обща вместимост 13 500 рег. т. Лайнерът потънал при гасенето на пожара с вода и легнал на дъното. Няколко дни след този случай станал пожар на друг немски лайнер — „Европа“, с обща вместимост повече от 40 000 рег. т. Пожарът избухнал преди спускането на кораба от стапела в Хамбург. Изгорели напълно всички помещения на лайнера. По-късно корабът бил построен фактически наново. През юни 1930 г. избухнал пожар на английския лайнер „Бермуда“ с вместимост 19 000 рег. т, който се

намирал в пристанището Хамилтън на остров Бермуда. За няколко часа корабът бил напълно унищожен от огъня и потънал до кея. Лайнерът бил построен в края на 1927 г. Цената му по това време била около 1 млн. фунта стерлинги. Застрахователната премия, получена от собствениците за кораба, възлязла на 660 000 фунта стерлинги.

На 10 декември 1930 г. при престой в английското пристанище Блайт преди предаването му за старо желязо изгорял английският лайнер „Емпрес ъф Скотланд“ с обща вместимост 25 160 рег. т. Той бил построен през 1905 г. и преди появата на „Мавритания“ се смятал за най-големия кораб в света. Следствието показвало, че лайнерът бил запален умишлено, за да се получи застраховката.

Към умишлените пожари могат да се причислят също и диверсиите, извършвани от агентите на конкуриращите компании или на воюващите страни.

Друг надежден начин за отървяване от нерентабилния кораб, без да се загуби нещо при това, било потопяването му на голяма дълбочина или блъскането му в рифовете в някой затънтен район. Английският писател и поет Ръдиард Киплинг писал:

Що за корита съм карал! Прогнили. Дупка до дупка! И както шефът ми бе заповядал, ги потапах и блъсках на плитко.

Това са редове от неговата поема „Мери Глостър“. В нея се описва как сър Глостър — собственик на кораби и милионер, завещавайки състоянието си на своя син, лентяй и безделник, разказва на смъртния си одър от какво е започнал: от умишленото унищожаване на старите застраховани кораби на господарите си.

А ето един любопитен случай за рубриката „Замислени корабокрушения“ от по-близкото минало. В края на 1960 г. в управлението на пристанището Сиатъл (САЩ) и в местния филиал на едно застрахователно дружество дошло съобщението, че недалеч от залива е потънал рибарският кораб „Кейп Дъглас“. Както заявил капитанът му, който се бил спасил заедно с механика на гумена лодка, корабът се сблъскал през нощта с някакъв предмет, получил голяма пробойна и много бързо отишъл на дъното.

Застрахователното дружество възложило разследването на свой инспектор, който преди всичко се опитал да уточни мястото на катастрофата. Самолетът направил няколко кръга над залива и открил голямо петно нефт. Дълбочината на морето възлизала тук почти на 200

м. Хидролокаторът определил, че на дъното се намира кораб, който по своите очертания наподобявал много „Кейп Дъглас“.

За уточняване причините на гибелта спасителната компания решила да измъкне кораба на по-плитко място. Във водата хвърлили стоманено въже, краищата на което били вързани за мощен влекач и за спасителния кораб. Двата кораба тръгнали към мястото на аварията, като влачели въжето по дъното. Скоро „Кейп Дъглас“ се оказал сякаш впримчен в гигантско ласо. Операцията продължила 9 дни. „Кейп Дъглас“ изминал под водата около 5 мили и се озовал на 30-метрова дълбочина. Тук корабът бил изваден от водата с плаващ кран. Оказало се, че кингстонът на задбордната вода в машинното отделение е отворен, което неопровержимо показвало, че „Кейп Дъглас“ е потопен умишлено. Едновременно се установило, че капитанът на кораба, който бил и негов собственик, се намирал в тежко финансово състояние и се надявал, че като потопи кораба, ще получи застраховката и ще си куп нов кораб. На механика, който се съгласил да потвърди тази версия, той обещал 3000 долара.

След като разгледал делото, съдът осъдил капитана на пет години лишаване от свобода и да заплати 3000 долара глоба.

Интересното е, че разследването на гибелта на „Кейп Дъглас“ струвало на застрахователното дружество 35 000 долара, докато застрахователната оценка на кораба била всичко на всичко 8000 долара. След като застрахователното дружество отива на такива разходи, ясно е, че подобни случаи не са редки.

И днес телеграфът, радиото и вестниците продължават да информират човечеството за нови тайнствени експлозии в океана. Те избухват на борда на лайнери, които принадлежат на капиталистическия свят, свят на алчността и печалбата, свят, много точно описан от френския писател Жан Фревил. Неговият роман „Без грош“ държа такива редове: „Сега в света има само един господар — парите... Всичко се купува — човешката съвест, любовта, властта, щастието, известността. Навсякъде лъжа, измама, най-различни машинации, мошеничества. Или ти самият си стригана овца, или стрижеш другите. Или тебе те мамят, или ти мамиш. Тъй върви всичко. Подправят вината... Предизвикват пожари, потопяват кораби с екипажите — само и само да се получи застраховката. Всичко е фалш.

В Лиеж произвеждат китайски порцелан, в Париж — ориенталски килими...”

[1] По данни за 1980 — 73 800 кораба. ↑

**ГРОБИЩА НА КОРАБИ
ТАЙНИТЕ НА НОС ХАТЕРАС**

ДЮНИТЕ НА ВИРДЖИНИЯ ДЕЙР

Ако погледнете внимателно бреговата линия на източното крайбрежие на САЩ, ще видите, че от нос Хейри до нос Фиър на юг брегът е защитен от океана с тясна ивица суша. Източният ѝ край носи името нос Хатерас. Неговите координати са $35^{\circ}14'$ северна ширина и $75^{\circ}35'$ западна дължина. Самата ивица, която представлява дълга верига от слегнали се пясъчни острови, на американските морски карти се нарича „Външните плитчини“, а жителите на щата Северна Каролина, чието крайбрежие тя предпазва откъм Атлантика, я наричат „Дюните на Вирджиния Дейр“. Широчината на тази верига в различните места се колебае от 100 м до 2 мили. Атлантикът я разделя на няколко острова, най-големите от които са Хатерас, Боди, Окракок и Портсмът.

Външните плитчини изменят непрекъснато своята форма, като в различните места стават ту по-тесни, ту по-широки. Понякога океанът неочаквано издълбава нови проливи във веригата, а старите затрупваме пясък. Постоянните проливи между островите на Външните плитчини са Орегон Инлет, Хатерас Инлет, Окракок Инлет и Бофорт Инлет.

От пръв поглед може да се стори, че на американците им е провървяло много: значителна част от източното крайбрежие с удобните заливи Албемаръл Саунд, Корнкайк Саунд и Памлико Саунд е защитена надеждно от свирепите вълни на Атлантика чрез спасителката верига, дълга няколкостотин мили. В действителност това далеч не е така — районът на дюните на Вирджиния Дейр заедно с носовете Хатерас, Лукаут и Фиър е едно от най-опасните места на земното кълбо. Безбройните плитчини, честите щормове, вълните, мъглите, теченията и т.нар. южна мъгла и мараня на Гълфстрийм правят плаването край тези брегове трудно и опасно.

От нос Хатерас на 12 мили в океана, почти до границата на континенталния шелф, се вдават обширни плитчини. На 3 мили югоизточно от носа се простира плитчината Хатерас с дълбочини, по-малки от 5 метра. Зад нея към океана се простира в същата посока

плитчината Даймонд, състояща се от две части — Интер Даймонд с дълбочина около 2 м и Аутър Даймонд с най-малка дълбочина 1 м.

Покрай нос Хатерас минава на север постоянното течение Гълфстрийм. Средната му скорост на това място е около 70 мили в денонощие. Върху плитчината Даймонд Гълфстрийм се сблъсква със северноатлантическото течение и когато настъпи щорм, вълните на това място, срещайки се една с друга, хвърлят пръски и морска пяна, смесени с пясък и миди, на тридесетина метра нагоре. Такова явление се наблюдава само тук.

Между западната граница на Гълфстрийм и Дюните на Вирджиния Дейр действат приливно-отливни течения със скорост до 0,5 възела. Близко до входовете на проливите между островите приливните течения вървят главно от морето към брега, а отливните — от брега към морето, дето достигат скорост 1 възел. В проливите скоростта на тези течения нараства до 3–4 възела, а по време на силните западни ветрове при малка вода — и до 5 възела.

В лоцията за района на нос Хатерас специално се подчертава, че при плаване в мъгла е необходимо изключително внимание, тъй като влиянието на Гълфстрийм и на течението, имащо голяма скорост около плитчината, се определя трудно и може да бъде допусната значителна грешка при изчислението. Ето защо при приближаването до нос Хатерас, когато корабоводителят не е уверен в точното местоположение на кораба, се препоръчва да се застане на котва на дълбочини, не по-малки от 50 м.

Сериозна опасност за плаването представлява и районът на нос Лукаут. Този нос, намиращ се на $34^{\circ}35'$ северна ширина и $36^{\circ}32'$ западна дължина, външно прилича на Хатерас — същата дълга пясъчна ивица, заобиколена с плитчини. Южно от него на 8 мили се простира плитчината Кейп Лукаут с група опасни банки с дълбочини от 0,5 до 6 м. При вълнение отгоре им се образуват буруни. Самото английско име на този нос, което на български може да се преведе като нос „Пази се“, сякаш напомня на корабоводителите за дебнещата ги тук опасност.

Предупреждението към мореплавателите се съдържа и в името на най-южния нос на това „гибелно място“. „Фиър“ на български се превежда като „страх“. Този нос се намира приблизително на 4 мили от прохода Корнкайк Инлет и представлява тясна слегнала се пясъчна

ивица от заблатения остров Смит, която ограничава от изток входа в река Кейп Фиър. В югоизточна посока от носа на протежение 18 мили се простира тясна плитчина с дълбочини, по-малки от 10 м, и с група от банки с дълбочини от 0,3 до 6 м. Районът около границата на плитчината откъм океана носи името Фрайинг Пан. Думите „frying-pan“ могат да се преведат като „врящия тиган“. Името си той е получил не случайно — толкова е силно по време на щорм месивото от вълни и пяна.

Също така опасни за мореплавателите са банката Плат и плитчините Уимбе и Роял Шол.

Районът на Дюнните на Вирджиния Дейр е известен и със своите променливи ветрове. От ноември до април те като правило преминават в щормове. Невъзможно е да се предскаже началото им. Често посред бял ден равномерният югозападен бриз преминава неочаквано към северен или северозападен ураганен вятър. Той вдига от дюнните пясък, който закрива слънцето. Почва да свири острицата. Студеният вятър огъва до пясъка крайбрежните дъбчета, акации и боровете-джуджета. Вятърът вдига тонове пясък, мидички и даже чакъл. И всичко това лети във въздуха, изкъртва стъклата в прозорците, затрупва градините и бостаните. Тогава започва своята атака към дюнните неуморният Атлантик...

Ураганите тук са обикновено явление, особено през зимата. Американските хидролози са установили, че даже при 8-бален щорм височината на вълните около Хатерас е средно около 13 м. Колко са сложни в този район хидрометеорологичните условия за плаване, говори следният пример.

На 7 октомври 1954 г. на 100 мили североизточно от нос Хатерас потънал с товар американският моторен кораб „Мормаккайт“ с вместимост 6000 рег. т. Метеоролозите установили, че в момента на гибелта на кораба вятърът духал от север—североизток със скорост 18 м/с. Скоростта на течението в североизточна посока възлизала на около 2 възела, скоростта на вятъра по отношение на водата — 19–20 м/с. В океана прииждали дълги вълни от тропическия циклон, разиграл се на 1300 мили югоизточно от нос Хатерас. Височината им възлизала на 3–4 м при период около 13 секунди. По същото време откъм юг от друг тропически циклон се разпространявали вълни с височина 1 — 1,5 м и период около 17 секунди. И въпреки че силата на

вятъра не надминавала 8 бала, се срещали вълни, високи 13–15 м. Една от тях наклонила „Мормаккайт“ така, че рудата в неговите трюмове се струпала към единия борд и корабът, като загубил устойчивост, се преобърнал.

За силата на тукашните щормове може да се съди дори по факта, че плаващият фар „Даймонд шолз“ — съвременен кораб с изцяло заварена конструкция и с мощно котвено устройство, ограждащ плитчината от изток и стоящ на 13 мили навътре в морето от източния край на плитчината, няколко пъти е бил откъсван от мъртвите котви и... прехвърлян през Дюните на Вирджиния Дейр в залива Памлико.

Един от най-силните в историята на коварния Хатерас щормове е отбелязан през септември 1944 г. — скоростта на вятъра достигала тогава 110 мили в час. В дневника на хидрометеорологичната станция на нос Хатерас се появила лаконичната, но убедителна бележка: „Не можем да напишем каквито и да е данни — всички прибори са отнесени от вятъра.“

Трябва да се отбележи, че по тези брегове почти няма надеждни котвени стоянки. Повече или по-малко подходящи за убежища на корабите са заливът Лукаут Байт, проходът Бофорт Инлет и устието на реката Кейп Фиър.

Когато на нос Хатерас настъпва лято и времето се оправя, моряците и рибарите не изпитват облекчение, защото тук започват да господстват 10-метровите вълни. Като правило те прииждат заедно с Гълфстрийма срещу устойчивия северозападен вятър.

Моряците се безпокоят от „южната мъгла“ не по-малко, отколкото от чудатостите на теченията, от щормовете и вълните край тези брегове. Това е особено състояние на атмосферата, при което даже при хубаво време и чисто небе хоризонтът се покрива с мъгла, влошаваща значително видимостта. Това още малко изучено явление се наблюдава преди полъха на североизточните ветрове и след стихването на южните щормови ветрове. Има сведения, че по време на „южната мъгла“ се засилва дрейфът на кораба към брега...

Южната граница на Дюните на Вирджиния Дейр граничи с т. нар. Бермудски триъгълник — район от Атлантика между Флорида, Бермудските острови и островите Виерж, който и до днес представлява загадка за метеоролозите и хидрографите.

Край нос Фиър и нос Хатерас щормовете, както и вълнението, започват внезапно и затова не е случайно, че този район е наречен напълно заслужено от моряците „южното гробище на Атлантика“.

ЮЖНОТО ГРОБИЩЕ НА АТЛАНТИКА

Първи с това гибелно място се запознали испанските конквистадори, устремили се след плаването на Колумб към бреговете на Новия свят в търсене на легендарната страна на златото Елдорадо. Следвайки на юг покрай източния бряг на Северна Америка, испанците разбрали за съществуването на мощно течение. Те избягвали срещата с него, като предпочитали да пътуват отначало край западния бряг на Африка до ширината на Канарските острови, след това да пресекат океана с попътния поток на екваториалното течение и да излязат право срещу бреговете на Уест Индия. Гълфстрийм испанците използвали на връщане, следвайки в неговия поток от бреговете на Флорида.

Като правило първата суша от континента Северна Америка, която те съзирали, бил нос Хатерас. Пак оттук техните кораби, връщайки се у дома, отбивали на изток в просторите на Атлантика. Почти два века всички сведения за Гълфстрийм испанците пазели под секрет, смятайки ги за своя професионална тайна.

Далеч не всички кораби на конквистадорите успявали да достигнат благополучно обетованите брегове на родната Кастилия. Не от един път постигнали испанците премъдростта на мощния Гълфстрийм и на изменчивите ветрове, не отведнъж нанесли те на своите „портолани“ коварната пясъчна ивица и прилягащите към нея плитчини. Повече от четири столетия тук загивали кораби...

По сведения на американските историци потъналата в небитието армада наброявала над 3000 кораба, при което точно са установени имената, местата и датите на крушенията на 2200 от тях. В наносните дюни на пясъчната ивица еднакво бързо изчезвали и излязните каравели на португалците, и тежките галеони на испанците, и мощните кораби на Уестиндийската компания, и стоманените океански параходи, на нашето столетие.

Районът на североизточното крайбрежие на Америка от нос Хенри до нос Фиър е най-голямото морско гробище на земното кълбо. В неговия мрачен списък могат да се срещнат кораби с едно и също

име, кораби от един и същи тип, кораби от различни класове и с различно предназначение — от броненосца до миночистача, кораби под флаговете на всички морски държави в света...

От време на време пълзящите пясъци на Дюните на Вирджиния Дейр оголват своите жертви — на бял свят излизат скелетите на загиналите тук преди векове английски нефове, френски полакри, американски клипери и шхуни, немски четиримачтови баркове. Тук навсякъде стърчат от пясъка мачти и рей на ветроходи, виждат се ръждясали, разядени от солта бордове и комини на параходи, есминци и подводници от последната световна война.

Остава да разкажем по-подробно за най-тежките корабокрушения, които говорят за неукротимия нрав на този „гълтач на кораби“.

1750 г., 18 август. Ураганът разхвърлял испанската ескадра на „Златния флот“ под командването на дон Хуан Мануел де Бонила. Всичките седемнадесет галеона с ценния товар били изхвърлени на дюните. От 2500 моряци се спасили 73-ма.

1837 г. Върху плитчините на нос Лукаут загива с екипажа си американският барк „Мексико“, а в крайбрежните дюни на остров Окракок, в подножието на кулата на фара изчезва английският ветроходно-колесен параход „Хоум“, пътуващ от Ню Йорк за Чарлстън. Броят на жертвите от втората катастрофа е над 100 души.

1850 г., 24 юли. Върху плитчината Даймонд намират по време на щорма последното си пристанище бриговете „Маргет“, „Океан“, „Беле“, „Мери Елън“ и шхуната „Райсър“. По-голямата част от екипажите им загива.

1862 г., 30 декември. По време на щорм на две мили от нос Хатерас потъва влаченият на буксир „Монитор“ — корабът, станал прототип на появилите се по-късно броненосци. Същият „Монитор“, който по време на Гражданската война в Северните американски щати излязъл победител в дуела с „Вирджиния“^[1] — бронираната батарея на конфедератите. Щормът погубил победителя от легендарния двубой на Хемптънския рейд. Влекачът смогнал да спаси по-малко от половината екипаж.

1871 г., 27 януари. При мъгла английският параход „Кенсингтън“ се сблъсква близо до Чикамакомико с американския тримачтов барк

„Темплар“ И двата кораба отиват на дъното, отнасяйки със себе си над 150 души.

1877 г., 24 ноември. По време на щорм потъва близо до нос Хатерас американската парна фрегата „Хурон“. Брой на загиналите — над 100 души.

1878 г., 31 януари. По време на щорм в най-северната част на Външните плитчини американският параход „Метрополис“ е изхвърлен върху крайбрежните дюни. В неравната борба загиват 85 души. Спасяват се само трима.

1889 г., 23–24 октомври. По време на силен щорм в яките прегръдки на Дюнните на Вирджиния Дейр попадат наведнъж шест американски шхуни. Само малцина от най-силните плувци успяват да се доберат до сушата.

1890 г., 1 октомври. Английският товарен параход „Гленрат“, пътувайки с дървен материал от Южна Америка за Антверпен, близо до нос Лукаут на пълен ход се удря в потънал по-рано тук кораб и отива на дъното. Част от екипажа загива.

1899 г., 16–18 август. Над Хатерас преминава ураган със страшна разрушителна сила. Корабите, заварени близо до Дюнните на Вирджиния Дейр, се опитват да излязат в открито море, но без успех. В плаващите пясъци на Външните плитчини намират гибелта си шест големи шхуни и баркентината „Присцила“. Човешките жертви са много.

1919 г., 30 юли. Английският товарен параход „Клан Гордън“, натоварен с варели нефт от Ню Йорк за Дайрен, по време на щорм се преобръща с кила нагоре на 140 мили югоизточно от нос Хатерас.

1924 г., 12 март. Щормът край Хатерас застига внезапно американския товарен параход „Сантяго“. Вълните отнасят брезента и люковите закрития на втория трюм. Параходът, напълнил се с вода, потъва с 25 души от екипажа. Десет души успяват да се спасят с лодка.

1936 г., 26 декември. Гръцкият товарен параход „Маунт дирфис“, натоварен с хромова руда, се оказва край нос Фиър върху плитчината Фрайинг Пан. Час и половина след това вълните пречупват корпуса на кораба на две. Част от екипажа загива.

1951 г., 5 октомври. Американският моторен кораб „Саутърн айлз“, натоварен с желязна руда, се пречупва на две от силното

вълнение на 250 Мили югозападно от нос Хатерас. Спасяват се с лодка само 7 моряци.

Не е необходимо да продължаваме тази мрачна хроника. Ще добавим, че един от най-силните щормове през последния половин век премина над Хатерас в 1952 г. Той причини много разрушения по брега и изхвърли върху ивицата на Външните плитчини три съвременни товарни моторни кораба — американския „Саутърн“ и панамските „Миджет“ и „Омар Бабун“.

„Погребалният списък“ на Хатерас се попълнил значително по време на двете световни войни за сметка на търговските кораби, потопени от кайзеровите и фашистките подводници на Германия. През лятото на 1918 г. немските субмарини потопили в този район девет кораба: четири товарни парахода, един танкер, барк, шхуна и плаващия фар „Даймонд шолз“. Танкерът „Мирло“ се натъкнал на мина, поставена от тях.

Когато започнала Втората световна война, командването на военноморския флот на САЩ не си мръднало пръста да вземе поне елементарни мерки за охраната на този важен за морските комуникации район. За това недоглеждане Щатите и особено техните съюзници се наложило скъпо да платят.

Още от самото начало на 1942 г. „вълчите глутници“ на нацистките подводници излезли на лов за военните транспорти на американците и съюзниците край носове Хатерас, Лукаут и Фиър. Обикновено подводниците дебнели жертвата си през нощта, а денем лежали на перископна дълбочина на дъното близо до Външните плитчини. В курортите на Флорида фашистите се чувствали не по-зле от американците — екипажите на немските подводници се печели на пясъка, къпели се и даже устройвали спортни състезания по дюните... През първите пет месеца на 1942 г. немците пратили на дъното близо 50 големи транспорта.

Командването на военноморския флот на САЩ се стреснало едва тогава, когато посред бял ден една от немските подводници изплавала на повърхността и разстреляла с оръдието си плаващия фар „Даймонд шолз“.

Жителите по крайбрежието на щата Северна Каролина били обзети от ужас. Американската преса надала вой за „терора на

немските субмарини“, като предсказвала стоварването на немски десант по източния бряг на Щатите...

През май 1942 г. бреговата охрана на САЩ минирала подстъпите към Върншните плитчини откъм океана, като поставила 2635 мини. За борба със субмарините американците хвърлили стотина преследвачи на подводниците и започнали да патрулират крайбрежните води с хидросамолети. И въпреки всичко резултатите от подводната война пред вратите на „южното гробище на Атлантика“ не били в полза на американците. От януари 1942 г. до края на войната германските субмарини успели да потопят 31 танкера, 42 транспорта, два пътнически кораба, без да се броят малките кораби. В този списък за съжаление попаднал и съветският товарен моторен кораб „Ашхабад“ (с капитан А. П. Яскевич), торпедиран на 29 април 1942 г. близо до нос Лукаут. Целият му екипаж бил спасен.

Специалистите от американската противолодъчна отбрана не смогли да изравнят резултата. Те потопили всичко на всичко три немски подводници: на 14 април 1942 г. край нос Негз — „U-85“, на 9 май 1942 г. край нос Лукаут — „U-352“ и на 7 юни 1942 г. до нос Хатерас — „U-701“.

[1] Известен и с предишното си име „Меримак“ ↑

АДМИРАЛ КОЛИНЗ СВИДЕТЕЛСТВА

Моряците, на които често се налага да минават край нос Хатерас, знаят, че освен обикновеното и мъртвото вълнение, мъглите и многобройните плитчини този район на океана крие още една трудност за корабоплаването. Това е „маранята на Гълфстрийм“. Тя се наблюдава при щорм. Водата от топлите струи по повърхността на мощното течение започва да отделя изпарения, които, стелейки се по вълните, намаляват видимостта като при гъста мъгла.

През февруари 1958 г. злополучното съчетание на щорма, породил извънредно силно вълнение, със снежната буря и с „маранята на Гълфстрийм“ не само донесло гибелта на италианския товарен параход „Бонитас“, но и станало причина пристигналите спасители да не могат да помогнат въобще на хората. Ето как станало това.

Италианският товарен параход „Бонитас“ с обща вместимост 5656 рег. т и дължина 120 м бил на рейс от бразилското пристанище Маракаибо за Балтимор с товар манганова руда. На 17 февруари на подстъпите към Хатерас корабът попаднал в силно вълнение. Поради прекомерното огъване на корпуса върху вълните параходът получил няколко пукнатини по ребрата и обшивката в района на първия и втория трюм. Корабът започнал да пропуска вода и да потъва бавно с носа си...

Ето как описва по-нататъшните събития около това печално произшествие неговият очевидец — американският контраадмирал от запаса Дейл Колинз.

По това време моторният кораб „Президент Адамс“, командван от мен, по пътя си от Ню Йорк за Панама беше настигнат край Хатерас от същия щорм. Около 2 ч след обяд на 18 февруари получихме от капитана на „Бонитас“ Марини следната молба за помощ: „XXX DEI CDU Бонитас. Молим всички кораби, намиращи се наблизо, да ни се притекат незабавно на помощ, течове в трюмовете. Засечете нашия радиосигнал, тъй като се съмняваме в

координатите си. Капитанът. По счислението нашето място е 34°03' северна широчина, 74°00' западна дължина...“

Картата показва, че „Бонитас“ се намира на 25 мили западно от „Адамс“. По-късно се изясни, че в този момент нашият кораб се е намирал най-близо от всички до „Бонитас“.

Нашият план за действие беше напълно ясен — незабавно да се притечем на помощ. В 14 ч и 10 мин „Адамс“ измени курса си на западен и се насочи към получените координати. Преди това ние пътувахме на юг с 19-възлов ход, с вятър и вълнение откъм десния борд. По новия курс вятърът и вълнението се оказаха почти право по носа и корабът, подложен на силно килово клатене, започна да забива нос. Вълните, без да се разбиват, налитаха върху носовата палуба. За да избегнем повредите, се наложи да намалим хода до 12 възела. След като пътувахме в западна посока два часа, успяхме да приемем ясен сигнал за радиопеленгане от „Бонитас“. Но този радиопелеиг показваше, че „Бонитас“ се намира откъм противоположната страна от линията на нашия първоначален курс. Веднага след радиопеленга последва сигналът за бедствие SOS, с който се даваха и координатите: „182142 1 MT SOS от «Бонитас»“. Корабът потъва повече и повече. Готвим се да напуснем. Мястото е 34°00' северна, 72°40' западна. Капитанът.“

Новите координати съответстваха на данните от радиопеленга. Но в такъв случай „Бонитас“ се оказваше приблизително на 67 мили източно от мястото, съобщено преди това, и приблизително на 165 мили южно от нос Хатерас. Загубихме два часа от така необходимото ни време заради това, че пътувахме в противоположна посока. Ще успеем ли въобще?

Веднага изменихме курса и тръгнахме към новото място, посочено от „Бонитас“. На този източен курс вятърът и вълнението се паднаха откъм кърмата. Сега стана възможно да увеличим хода до 20 възела, макар че високите попутни вълни предизвикваха силно бордово

клатене и пликане. В 17 ч установихме радиовръзка с „Бонитас“.

По-нататък стана следното.

17.26 — „Президент Адамс“ извести италианците, че ще пристигне при тях след около три часа.

17.45 — американският кораб получи още едно съобщение: „До «Президент Адамс» от «Бонитас». Бързайте, бързайте.“

17.13 — Аз предадох на капитан Марини: „Виждаме сигнал на радара, но не знаем вие ли сте това, ще ви съобщим след 10–15 минути.“

След това между двата кораба последва размяна на радиограми: „Президент Адамс“: „Виждате ли друг кораб?“ „Бонитас“: „Не, не.“

„Президент Адамс“: „Корабът на радара не сте вие. Дайте ра-дио-пеленг.“

„Бонитас“: „Моля ви, видяхте ли ни на радара?“ „Президент Адамс“: „Да, струва ни се, че на радара сте вие, на 20 мили.“

„Бонитас“: „Моля, побързайте.“

19.53 — „Президент Адамс“ предаде в етера: „Виждаме вашите сигнали. Сега сме на 9 мили от вас.“

След това нашият кораб запита „Бонитас“ дали смята да спусне лодките си и колко човека има на борда. Капитан Марини отговори, че екипажът се състои от 27 души и е много трудно да се използват лодките при такова вълнение. След няколко минути той уточни, че целият екипаж ще се качи в лодката от левия борд, и ни помоли да включим прожектора.

20.28 — „Бонитас“ предаде: „Много ни е трудно да спуснем лодката.“

20.45 — италианският радист изчука: „Възможно, можете да спуснете вашата лодка, защото няма възможно, няма възможно, можете спуснете...“

Това бе последното съобщение, предадено по радиостанцията на потъващия параход. Връзката по радиото с „Бонитас“ се прекрати.

Когато беше получено това последно съобщение, „Адамс“ и „Бонитас“ се намираха на четири мили един от друг. Сега, когато „Адамс“ намали хода и вече се приближаваше към „Бонитас“, вълните сякаш станаха още по-големи. Беше ясно, че да се спускат на вода чиито и да са лодки в дадените условия ще бъде много опасно. Вземайки под внимание силното вълнение и нощната тъмнина, на „Адамс“ подготвихме запитване до „Бонитас“ дали ще може да издържи до разсъмване. Но това съобщение остана неизпратено — точно в 21,00 се показва изцяло осветеният, но вече напуснат от хората „Бонитас“. Той беше вляво по носа на разстояние една миля от „Адамс“.

Неочаквано вълнението рязко се увеличи, вятърът хвърляше в очите заслепяващи парчета сняг. Те се смесваха с подхванатите от вятъра изпарения на океана и закриваха хоризонта. За да може лодката на „Бонитас“ да ни забележи, включихме палубните светлини и прожекторите. От всеки борд бяха спуснати въжени стълби, товарни мрежи, въжета. Моряците от „Адамс“, притискани от вятъра към заледената палуба, бяха готови на бака и на юта да вдигнат лодката на борда. Скоростта беше намалена до минималната така, че да се запази управляемостта. Корабът безумно се клатеше върху вълните. Товарът по палубата (тръби и машинно оборудване) започна да „играе“ — разхлабиха се верижните връзки. Това движение на палубния товар правеше пребиваването на хората край руданите за вдигане на лодката трудно и опасно.

„Адамс“ се намираше откъм подветрената страна на „Бонитас“. Виждаха се огньовете на червените ракети, изстрелвани от лодката, а тя самата биваше отнасяна встрани от кораба. И въобще как тя е успяла да устои на това страшно вълнение? Тя ту се издигаше на самия гребен на вълната, ту пак пропадеше в бездната между две вълни...

Силното вълнение пречеше да се види върху екрана на локатора на „Адамс“ ехо от лодката — четиримилната

скала на екрана бе пълна със смущения от вълните.

Изведнъж през издигащите се над водата изпарения и лапавицата от „Адамс“ забелязахме лодката на „Бонитас“. Двадесет и седем души в оранжеви спасителни ризи гребяха в нея като обезумели... Изглеждаше, че лодката всеки момент ще се преобърне във врящата вода. Нищо не помагаше — нито горивото, нито машинното масло, нито рибената мас, изливани от нас зад борда. Ураганният вятър и откъсващите се през цялото време гребени на вълните разплискваха маслото и не му даваха да ги покрие със спасителната си ципа.

В този драматичен и напрегнат момент лодката се намираше на около 200 фута от десния борд на „Адамс“. Беше мъчително болно да се гледат измъчените хора, които се бореха за живота си. Мнозина от пътниците плачеха, без да се срамуват от сълзите си, екипажът с възгласи ободряваше намиращите се в лодката. В един момент изглеждаше, че лодката ще пристане тъкмо до борда на кораба. След това, когато от лодката до борда на „Адамс“ оставаха около 100 фута, поради огромните вълни корабът тежко се наклони на борд и малко се отстрани от нея, а вълните отново я отклониха от нас и въпреки нечовешките усилия на гребците тя се скри от погледа зад вилнеещата завеса от сняг и изпарения.

В това време доложиха, че „Бонитас“ продължава дрейфа си срещу „Адамс“ и че се намира на по-малко от 800 ярда от нас. Ако не изменяхме курса, след 10 минути корабите трябваше да се сблъскат. Дадохме на машината „пълнен напред“ и се магнахме от мястото, където в тъмнината хората се бореха за живота си. По-късно капитан Марини казваше, че след като този опит се провалил, всички се смятали вече за покойници. Те не се надявали да зърнат още веднъж спасителните светлини, а някои от тях изоставили намерението си да останат на този свят.

„Адамс“ се отдалечаваше бързо от потъващия „Бонитас“ и направи широк кръг надясно. Курсът ни беше

прокаран така, че да се върнем на същото място на безопасно разстояние от „Бонитас“ и да се опитаме да пресечем курса на лодката, която още дрейфуваше, отнасяна от вятъра. „Адамс“ силно се клатеше от борд на борд и беше много трудно да го управляваме. Приблизително след половин час от кораба забелязахме бял проблясък — капитан Марини пускаше вече белите ракети, тъй като червените били свършили.

Решихме да качим лодката на борда на „Адамс“ при каквито и да е обстоятелства. Дадохме „пълен назад“ на машината и корабът започнала се доближава до лодката. Да се върви „пълен назад“ при силно попятно вълнение е, разбира се, не много правилна маневра от гледна точка на добрата морска практика. Но ситуацията оправдаваше риска.

Лодката се удари в десния борд на кораба приблизително на 50 фута от кърмата. Отгоре към нея полетяха различни въжета, но преди да успеят да ги закрепят, лодката бе отнесена към кърмата — към винта и кормилото. Неочаквано „Адамс“ отново силно се наклони на десния си борд от удара на огромна вълна. Вълната, която се удари о борда, се стовари върху почти заляната с вода лодка и я преобърна. За щастие умахме преди това да спрем винта. Сега под кърмата плуваха 27 човека. Зад борда веднага полетяха спасителни пояси и въжета.

Мнозина успяха да се хванат за тях, но вълнението ги отблъсна от борда. Някои се опитваха да се задържат за перото на кормилото и лопатите на винта, когато те се оголваха от водата. Старпомът Шей, командир на аварийната команда, започна да спуска дежурната лодка. При такова вълнение това беше доста опасна работа. Лодката едва не се пречупи на две, когато, малко преди да докосне водата, една вълна я удари по дъното. Лодката се насочи към кърмата, за да извади плуващите от водата, но освен двама, които успяха сами да се качат по въжетата на кърмата, и още един, който се беше омотал в мрежата до борда, всички бяха отнесени встрани от кораба.

Джовани Барбара — огняря на „Бонитас“, намерихме в мрежата с главата надолу, потапящ се във водата поради клатенето при всяко накланяне на кораба към борда. Качиха го в лодката, а по-късно и на борда на кораба. Да се търсят от лодката хора сред яростните вълни беше безполезна работа. Екипажът на лодката се качи на кораба по щормтраповете и мрежите. Наложихме се да зарежем лодката, тъй като при такова силно вълнение беше невъзможно да се докара тя под талите.

На кърмата измъкнаха още двама души. Първият от тях се оказа капитан Марини. Той беше успял да се задържи за вързалното въже. Вторият беше Алфонсо Контеси — юнгата. Имаше и още един — висок на ръст и набит. По-късно разбрахме, че това е главният механик. Изтеглиха го почти до перилата и когато вече му протягаха ръце, той шумно въздъхна, пусна въжетото и изчезна във водата.

Тримата спасени били ужасно изтощени и се били нагълтали със солена вода.

Когато лодката се преобърнала, на мястото на драмата пристигнал американският военен кораб „Хартли“. Цялата нощ заедно с „Адамс“ той продължил търсенето на хората. По-късно към тях се присъединил катерът от бреговата охрана на САЩ „Чачала“, два военни и няколко търговски кораба.

Скоро след полунощ на 18 февруари „Бонитас“ изчезнал от екрана на локатора на „Адамс“. След като капитан Марини го напуснал, той се задържал на повърхността още пет часа.

Заедно с военните кораби „Адамс“ продължил търсенето и на 19 февруари. Вълнението не утихвало, макар снеговалежът и отделянето на пара от водата да престанали. По вълните плавали голям брой отломки от „Бонитас“. В 10 ч сутринта „Адамс“ намерил два трупа с нагръдници, плаващи с лицето надолу. Имайки само една работна лодка, капитанът не рискувал да я спуска, за да вдигне телата на борда. Катерът от бреговата охрана намерил останалите трупове. Около 5 ч след обяд на 19 февруари радиостанцията на американския есминец

„Лестер“ съобщила, че са спасени старпомът и един машинист от „Бонитас“. Двамата останали живи, след като прекарали във водата 16 часа, държейки се за преобърнатата лодка. И така — спасени 5, загинали 22.

КОЛОНИСТИ-РАЗБОЙНИЦИ, СЪКРОВИЩА И ФАРОВЕ

Първи, които успели да се установят на земите зад нос Хатерас, били англичаните. Те десантирали на носа за първи път през 1584 г. Това станало, след Асато един от придворните — сър Уолтър Рейли, успял да уговори кралица Елизабет I да се изпрати експедиция на Хатерас. В състава на тази експедиция влизали два военни галеона, командвани от Филип Амадас и Артър Барлоу. След като изследвали Външните плитчини и посетили заливите Памлико и Албемаръл и остров Роанок, англичаните след два месеца се завърнали в устието на Темза, като докарали със себе си двама индианци, картофи и тютюн.

На другата година, твърдо решен да основе колония на остров Роанок, Уолтър Рейли изпратил на Хатерас доведения си брат Ричард Гринуил, комуто и възложил командването на пет кораба. През август 1585 г. експедицията дебаркирала на остров Роанок, близо до южния вход на залива Албемаръл. Тук се заселили 108 души, главно разорени дворяни и търсачи на приключения, мечтаещи да намерят в Новия свят богатство и слава. В историята на усвояването на Северна Америка това била първата английска колония.

Експедицията на Ричард Гринуил била организирана изключително лошо — колонистите нямали даже достатъчни продоволствени запаси. Към пролетта на следващата година гладът довел англичаните до крайност и не се знае как би завършила тази авантюра, ако не бил английският „кралски пират“ Френсис Дрейк. В 1586 г. след поредния грабителски набег срещу испанските колонии в Южна Америка неговата флотилия случайно се отбила в залива Албемаръл за ремонт на корабите. Останалите живи колонисти Дрейк великодушно прибрал на корабите си и ги докарал до бреговете на забуления в мъгла Албион.

На другия ден, след като корабите на Дрейк напуснали залива Албемаръл, на остров Роанок пристигнали корабите на Гринуил с припасите, изпратени от Уолтър Рейли. Заварил колонията опустяла, Гринуил, за да запази владението за брат си, оставил в нея петнадесет души. По-късно се изяснило, че те били убити от индианците.

В началото на 1587 г. Рейли повторил опита си да основе колония близо до нос Хатерас. През юли същата година в залива Албемаръл пристигнали с три английски кораба около сто и петдесет колонисти. Новия си лагер англичаните нарекли Вирджиния. Тук на 18 август 1587 г. жената на единия от преселниците — Елеонора Дейр, родила дъщеря. В чест на основаната колония детето било кръстено Вирджиния. Това бил първият европеец, роден в Новия свят. Оттук и името на Външните плитчини — Дюните на Вирджиния Дейр.

Изтекли няколко месеца, провизиите свършили и губернаторът на колонията Джон Уайт — дядо на Вирджиния Дейр, се отправил с кораб за Англия да иска помощ. Сражението на англичаните в Ламанша с Непобедимата армада задържало завръщането му на остров Роанок до август 1590 г. Когато Джон Уайт най-сетне пристигнал в залива Албемаръл, той заварил селището на колонистите празно.

Известно е, че преди да отпътува от острова, Уайт се договорил с колонистите, че ако те по някакви причини бъдат принудени да напуснат Роанок и да се преселят на друго място, ще издълбаят на едно дърво името на новото си местожителство, а ако бъдат принудени да напуснат острова поради притеснения от страна на индианците, ще издълбаят допълнително на дървото кръст под името на новото място на колонията.

Джон Уайт намерил на посоченото дърво издълбана с нож думата „Кроатан“. Той предполагал, че това е името на новото място на заселване на колонистите, останали на Роанок. Но къде бил този „Кроатан“. Джон Уайт не знаел и въпреки продължителните търсения не успели да намерят следите на колонистите. Оттогава „Кроатан“ и съдбата на изчезналата колония стават загадка. Това е една от тайните на Хатерас, която напразно се опитва да разреши вече не едно поколение европейски и американски историци.

Англичаните смогнали да се закрепят окончателно на острова Роанок едва в 1663 г., 56 години след основаването на колонията в Джеймстаун — първата постоянна колония на Великобритания в Новия свят.

На остров Роанок англичаните развъждали добитък, ловели риба, занимавали се със земеделие, изварявали маста от китовете, изхвърлени на плиткото. Но главен поминък на колонистите от Хатерас станал грабежът на корабите, претърпели корабкрушение. Те се

хранели с техните провизии, от отломките им си строели къщи сгръвали се с рома, изваден от корабните трюмове, и пълнели сандъците си с ценностите, взети от затъналите в пясъците кораби. Колонията Роанок процъфтявала с всяка измината година. Броят на жителите в колонията бързо растял — корабокрушенците се принуждавали да остават из тези краища и да започнат нов живот. Американците казват, че повечето семейства в щата Северна Каролина водят потеклото си от потомците на корабокрушенците от Хатерас. До ден днешен там могат да се намерят къща, хамбари и ограда от тиково, от червено дърво, от орех или даже от палисандър.

Плячкосването на корабите станало традиционен поминък на жителите на нос Хатерас. В този занаят с особена алчност се отличавали обитателите на остров Окракок. Хората от континента говорели за тях, че ако по пътя за гробището се чуел бойният вик „Кораб на дюните!“, те тутакси захвърляли ковчега с покойника на сред пътя и се втурвали към мястото на корабокрушението.

До 1678 г. по тези далечни брегове не съществували каквито и да е закони за имуществото, изхвърляно на брега. То просто ставало собственост на този, който успявал да го обсеби. Така било, докато губернаторът на Северна Каролина не учредил специална длъжност „надзирател на морското имущество“, в задълженията на когото влизало да „намира, регистрира и съхранява всички изхвърлени на брега кораби, кехлибар и други дарове на морето“. Но какво можел да направи този чиновник със своята малобройна служба, щом при корабокрушение жителите се превръщали в алчна тълпа от грабители и мародери? Понякога английската корона се принуждавала да праща за Хатерас ескадри от военни кораби за охраняване на ценната плячка в заседналите на плитко испански галеони от „златния“ и „сребърния“ флот. Мнозина колонисти, натрупали прилично състояние от грабеж на обречените кораби, се прехвърли в Англия и новината за лесната печалба, достъпна всекиму край коварния Хатерас, се разпространила по света. Към Дюнците на Вирджиния Дейр като към „обетована земя“ започнали да се стичат от всички краища на Новия и Стария свят преследваните и отхвърлените от обществото — моряци-бегълци от „корабите на Нейно Величество“, престъпници, жертви на религиозните преследвания.

А броят на корабокрушенията всяка година се увеличавал. Преки виновници за това били самите колонисти. По времето на Рейли и Уайт Външните плитчини били покрити с гъсти гори от дъб, бор и кедър, които не позволявали на пясъчните дюни да се местят свободно по външния край на ивицата. Колонистите обаче изсекли повечето от тези гори, а пожарите, възникващи по вина на човека, и стадата домашни свине лесно погубвали останалата част от старите и новите гори. Към края на XVII в. дърветата в района на Хатерас се броели на пръсти. Така пълзящите пясъци станали пълновластни господари на Външните плитчини.

Някъде в началото на XVIII в., а може би и по-рано, тези места се харесали на пиратите и районът на нос Хатерас, с неговите удобни проливи и лагуни, скрити от океана зад пясъчните дюни, станал свърталище на такива крале на „джентълмените с късмет“ като Едуард Тийч, известен в историята с прякора „Черната брада“, Калипсо-Джек, чието истинско име било Джон Ракхам, Стейд Боне и жена-та-пиратка Ан Боне — негова съпруга, същата, която едно време била любовница на Калипсо-Джек. Преданието гласи, че когато този „некоронован крал на Карибско море“ се хванал в мрежата, поставена от английския флот, и бил качен на ешафода в Порт Роял, тя, прощавайки се с него под примката, казала: „Ако се бе сражавал като мъж, сега нямаше да се люлеееш на бесилката като куче.“

Тук, на остров Роанок, Едуард Тийч ремонтирал корабите си, устройвал диви оргии и заравял своите съкровища. Той правел това по доста оригинален начин. Като се върнел от морето, Тийч отивал с един от омразните му моряци навътре в острова. Главатарят на пиратите носел две дисаги със скъпоценни камъни (камъните били неговата слабост), а морякът мъкнел по-тежкия чувал със златото и лопатата. Черната брада избирал подходящо място и заповядвал на моряка да изкопае ямата. Морякът започвал да копае, а главатарят, като се настанявал по-удобно, запалвал лулата си. Когато морякът, след като свършел работата си, излизал от ямата, Тийч стрелял в тила му, хвърлял в ямата скъпоценния багаж и блъскал в нея и трупа на моряка. След като заровел ямата, пиратът отбелязвал мястото по избраните ориентири и се завръщал на кораба си. Ако шайката му предпазливо питала къде е спътникът му, главатарят постоянно отговарял: „Потъна в блатото.“

Смъртта настигнала Тийч през ноември 1718 г. близо до нос Хатерас. Бригът на Черната брада се оказал притиснат в залива Памлико от английска кралска фрегата. По време на жестоката абордажна схватка Тийч излязъл на дуел с командира на наказателната експедиция Джордж Майнард. Пиратът нямал късмет — pistolетът му засякъл, а сабята се счупила. Лейтенант Майнард надвил Тийч и за назидание на другите пирати окачил главата му под бушприта на фрегатата си като носова фигура.

След Едуард Тийч на Хатерас често пирували и други, не така известни „рицари на черепа с костите“ — Бартоломео Робертс, Якоб де Сорес и Монбарс.

И в наши дни пиратските съкровища на Хатерас притеглят към себе си иманярите като магнит. Те пристигат в Северна Каролина да изпитат щастието си, като се поровят в пясъка. И някои действително намират сред останките на погребаните в дюните кораби златни и сребърни монети на тристагодишна възраст. И макар сега потомците на корабокрушенците вече да не владеят изкуството да управляват велбот в прибоя и вече не им се случва да чуват ударите на чукчето при разпродажбата на изхвърленото от морето имущество, трудно е да се намери тук къща, в която да не се съхраняват реликви от отминалите корабокрушения.

На онези от пришълците, които не успяват да намерят златни монети в пясъка, се налага да се задоволят с морските раковини. Но повече от всички тук се обогатяват собствениците на пансионни, къмпинги и мотели във Вирджиния Бийч, Окракок, Кити Хаук, Ейвън , и Керолайн Бийч.

Почти всяко лято по Дюните на Вирджиния Дейр разпъват своите биваци експедициите на подводните археолози и на ловците на потънали ценности — те търсят тук останките от флагманския кораб на експедицията на Ричард Гренуил, който заседнал на плиткото и изчезнал в пясъците в пролива Окракок през юни 1585 г., когато колонистите се опитвали за първи път да дебаркират на остров Роанок.

До ден днешен е безуспешно търсенето и на галеоните от испанската ескадра, командвана от дон Хуан Мануел де Бонила. Както вече се каза, тази ескадра била разпръсната от ураган през 1750 г. Много от корабите ѝ намерили своя гроб по Външните плитчини. Испанските хроники свидетелстват, че особено много съкровища били

натоварени на галеона „Нуестра де Солидад“, който изчезнал в пролива Драм, и на „Ел Салвадор“, потънал близо до пролива Топсел. Дълги години експедициите търсят следите на испанския галеон, командван от Лукас Васкес де Айлон. Известно е, че този кораб на съкровищата е потънал близо до нос Фиър.

Досега няма никакви утешителни резултати и от търсенето на затрупания от пясъците американски ветроходно-колесен параход „Сентрал Америка“. През септември 1857 г. този кораб, пътуващ от Хавана за Ню Йорк, бил настигнат от щорм близо до Хатерас. Той потънал на дълбочина 20 метра, отнасяйки към морското дъно 423 пътници и около три тона злато...

Когато говорим за жертвите на коварния Хатерас, следва да отбележим, че тук вероятно биха загинали много по-малко кораби, ако американците своевременно били оградили тези гибелни плитчини с фарове и навигационни знаци. Но едва през 1794 г. американският Конгрес издал указ за постройката на фар на остров Окракок, за да посочва на корабите безопасния път през едноименния пролив. В 1823 г. той бил заменен от друг фар с по-съвършена конструкция. Третият по брой фар бил построен през 1870 г. непосредствено на нос Хатерас. До ден днешен той се смята за най-високия американски фар (кулата му има 268 стъпала). Неговият огън е монтиран на височина 208 фута над морското равнище и се вижда от 23 морски мили.

Да се оградят с плаващ фар от изток Външните плитчини, лежащи непосредствено до нос Хатерас, се оказало трудна задача. Първият плаващ фар „Нос Хатерас“ загинал по време на щорм през август 1827 г. Същата участ постигнала на 31 декември 1862 г. плаващия фар „Фрайинг Пан шолз“, ограждащ плитчината със същото име.

През 1966 г. плаващият фар „Даймонд шолз“ бил заменен с т. нар. „Тексаска кула“ — платформа с кула, монтирана върху стоманени опори, забити в морското дъно на 55 м. Този фар с видимост 20 морски мили се обслужва от четирима души. Когато около носа започва сезонът на щормовете, те прехвърлят апаратурата на фара на автоматичен режим на работа и слизат на брега.

Повече от сто години вече по Дюните на Вирджиния Дейр функционира спасителна служба. Сега нейните станции са обзаведени с най-съвременно оборудване, включително радиолокатори и

вертолетите. Стотици хора, изпаднали в беда край тези опасни брегове, дължат спасението си на тези станции.

В наши дни районът на Хатерас е едно от най-забележителните и романтични места в САЩ. Едни ги примамват съкровищата и реликвите от отшумели корабокрушения, други се опитват да намерят следите на първата върху територията на САЩ колония и да разгадаят тайната на думата „кроатан“. Хиляди американци всяка година идват на нос Хатерас, за да посетят археологическия музей Рейли и дома-музей на братята Райт. Именно тук, на Външните плитчини, близо до селището Кити Хаук от хълма Кил Девил, на 17 декември 1903 г. човек за първи път се издигнал във въздуха със самолет. И въпреки че полетът на Орвил Райт продължил само 12 секунди, това място се смята за люлка на авиацията. Уйщбър и Орвил Райт не случайно избрали дюните на Външните плитчини за експеримента, за който те се готвили от 1900 г. Силният насрещен вятър откъм океана им осигурил успех. В памет на това събитие тук е издигнатobelisk, който се вижда от морето на много мили.

ОСТРОВЪТ НА ПРИЗРАЦИТЕ

САМУР, САБЯ ИЛИ ПЯСЪК?

Остров Сейбъл... Постоянно обвит в мъгли, оваян с морски легенди. Дълги години събирах за него всичко, даже най-незначителните сведения, които успявах да срещна, рових се в древните лоции, карти, в старинните книги по история на географските открития, на корабоплаването и пътешествията. И въпреки че не можах да стъпя на този остров, но да го видя, макар и за малко, ми провървя.

...Това стана случайно, когато през лятото на 1966 г. ми се наложи да летя от Мурманск за Куба. Нашият самолет, след като мина над южното крайбрежие на Гренландия, трябваше да прелети над Сейбъл — преди да измени курса си на юг и да влезе в трасето, водещо покрай източното крайбрежие на Канада и САЩ за Хавана. Помолих летците да ми покажат острова. Когато наближихме Сейбъл, командирът на лайнера ТУ-114 — четиридесетгодишен ветеран на въздушния флот, любезен и симпатичен човек, ме покани в кабината. Беше ясен слънчев ден и за мое щастие под самолета нямаше облаци.

През широките квадратни илюминатори на кабината от височина осем хиляди метра видях в застиналата синева на океана остров — тясна пясъчна ивица, напомняща турски ятаган. Покрай южния ѝ бряг отчетливо се виждаше широката бяла лента на прибоя. В дясната част на острова блесна на слънцето продълговато езеро, металните покриви на пет-шест постройки и десетина алуминиеви къщички, приличащи на хангари. С бинокъл можеше да се различи радиомачтата, два фара с ажурна конструкция и кацнал вертолет.

След 5 минути Сейбъл остана зад гърба ни и под крилото на самолета, както и преди, се виждаха само причудливо играещите на слънцето отблясъци от вълните на Северния Атлантук. Така стана наяве моето запознанство с „Острова на хилядата загинали кораба“.

Без преувеличение Сейбъл може да се нарече най-удивителният, най-тайнственият и най-коварният остров от всички, нанасяни някога от човешка ръка върху картата на земното кълбо. В продължение на почти пет века той всявал страх и ужас в сърцата на мореплавателите и

накрая си извоювал толкова мрачна слава, че започнали да го наричат „острова на корабокрушенията“, „смъртоносната сабя“, „острова на хилядата загинали кораба“ и „острова на призраците“.

Досега никой не знае кой точно е открил това злополучно парче суша, прокълнато от не едно поколение мореплаватели. Норвежците твърдят, че първи на него са се натъкнали викингите, които още преди Колумб са прекосявали океана до Северна Америка. Французите смятат, че първооткриватели на Сейбъл са рибарите от Нормандия и Бретан, които още в самото начало на XVII в. ловували вече треска и палтус по плитчините на Нюфъндлънд. Най-сетне англичаните, които след французите присъединили острова към своите някога обширни владения, заявили, че островът е открит от техни китоловци, заселили се по бреговете на Нова Шотландия и Нюфъндлънд. Някои британски географи, когато говорят за това, се позовават на самото име на острова — първото значение на думата „sable“ в английския език е „самур“. Странно е защо така са го нарекли. Самури на този остров никога не са се въдели. Може би поради това, че островът върху картата наподобява скачащ самур? Някои лингвисти са склонни да приемат името на острова като историческа грешка. Те предполагат, че някога островът се е изписвал на английските карти като „sabre“ и че някой картограф по грейка е сменил буквата „г“ с „1“. При това като аналогичен пример за историческа грешка-куриоз те посочват думата „зенит“ („zenit“), която някога в древността при същото си значение се е писала „zenit“. Казват, че преписвачът на древната латинска книга поради невнимание, без да схване фигурата на буквата „т“, я превърнал в „п“. Ако това действително е така, думата „sabre“, която в превод означава „сабя“, приляга като никоя друга на този действително наподобяващ ятаган остров. Второто значение на думата „sable“ (с поетичен нюанс) е „черен“, „мрачен“, „печален“, „страшен“. Може би английските географи от миналото, когато са наричали острова с това име, са имали предвид епитетите на второто значение на думата „sable“? Тогава това е напълно обяснимо и логично.

Повечето от съвременните географи и историци са единодушни в мненията си, че Сейбъл е открит от френския пътешественик Лери при плаването му през 1508 г. от Европа за „Земята на бретонците“ — полуострова, който по-късно англичаните нарекли Акадия, а още по-късно — Нова Шотландия. Възможно е привържениците на тази

версия да са прави. Мореплавателят Лери дал на новия остров френското име „sable“, точно отразяващо характера на острова. На френски думата „sable“ значи пясък!

Но кой знае, може би още преди Лери първооткриватели на коварния остров случайно да са били португалските и испанските конквистадори, изпитали тук горчивината на корабокрушението... Във всеки случай върху древните карти на Педро Райнел — известен португалски географ от началото на XVI в., остров Сейбъл се наричал 1 Санта Круз — Свети кръст.

Да разкажем за самия остров.

СЕВЕРНОТО ГРОБИЩЕ НА АТЛАНТИКА

Може би най-удивително е това, че Сейбъл през цялото време се движи. Това е остров-скитник, изменящ непрекъснато своите размери, конфигурация и координати. Върху картите от XVI в, издадени във Франция, Англия и Италия, дължината му се колебае от 150 до 200 мили, а вече в 1633 г. холандският географ Йохан Ласт, описвайки Сейбъл в атласа си, съобщава: „...островът има периметър около четиридесет мили, морето тук е бурно и плитко, заливи няма, островът се ползва с лоша слава като място на постоянни корабкрушения“.

Сейбъл е разположен на 110 мили югоизточно от Халифакс, близо до континенталната плитчина, тъкмо в района, където топлият Гълфстрийм се среща със студеното Лабрадорско течение. Това е довело до образуването на гигантската плитчина от пясък, чакъл и раковини, която някога се е простирала като сърп до нос Код. Геолозите смятат, че Сейбъл не е нищо друго освен подаващия се над водата връх на този сърп.

Проточил се от изток на запад на 24 мили, по широчина Сейбъл няма и една миля. Повърхността на острова е заета от две почти успоредни пясъчни вериги, които под въздействието на вятъра се трансформират в дюни и хълмове, изменящи постоянно своето положение и форма. На места повърхността на острова е покрита с тревиста растителност. Най-високата точка на острова са хълмовете Ригинг Хилз с височина 34 м. На четири мили от западния край на острова е разположено полусоленото езеро Уолъс с дълбочини 1,5–4 м. Океанските вълни проникват в него, като се прехвърлят през дюните.

Под непрекъснатото въздействие на теченията и вълните на Атлантика западният край на острова постепенно се размива и изчезва, а източният се напластява и увеличава. Всяка година край източния край на острова се образуват нови пясъчни плитчини и островът по такъв начин непрестанно се измества на изток, отдалечавайки се постепенно от Нова Шотландия. Изчислено е, че през последните двеста години Сейбъл е „изминал“ в океана почти десет морски мили.

Известна е даже скоростта на неговото преместване: 1/8 мили (около 230 м) на година.

Учените през миналия век предполагали, че след като островът се отдалечава от брега към по-голямата дълбочина, би следвало след няколко години той съвсем да изчезне от повърхността на океана. Но това не станало. По-скоро обратното — в сравнение с миналото столетие Сейбъл е увеличил размерите си. Последните измервания показват, че сега той е с две мили по-дълъг, отколкото преди 75 години.

Сейбъл се намира по трасето на корабите, пресичащи Северния Атлантик — най-оживения и напрегнат морски път в света, и представлява голяма опасност за тях. Тъй като височината на Сейбъл над океанското равнище не надминава 34 м, откъм морето той почти не се вижда. Само в ясни дни от палубата може да се различи тясната пясъчна ивица на хоризонта.

Канадските рибари твърдят, че крайбрежните пясъци на острова приемат цвета на океана като хамелеони. И често капитаните, заблудили се из тези води, тръгвали през острова, водейки корабите си към сигурна гибел.

Опасностите дебнат мореплавателите главно край източния и западния нос на острова. От нос Ист Пойнт на 3,5 мили североизточно се точи съхнеща пясъчна ивица, над която при щорм се появяват „зайчета“. От ност Уест Пойнт също такава съхнеща ивица се простира на две мили северозападно, а на запад-северозапад от нея на 19 мили се е ширнала плитчината Уест Бар. Край северния край на тази плитчина при щорм се наблюдава вълнение, насочено срещу вятъра. Границите и релефът на плитчината Уест Бар непрекъснато се менят. Успоредно на северния бряг на острова, на разстояние 4 кабелта от него, тук-там се простират пясъчни наноси с малки дълбочини, над които по време на щорм свирепствуват буруни.

Времето в района на Сейбъл е много неустойчиво, а условията за плаване близо до острова — едни от най-трудните. Гъстите мъгли успешно съперничат с мъглите на Ламанша, а жестоките щормове тук са обикновено явление. През септември и октомври над Сейбъл бучат почти без прекъсване седембални ветрове, а зимните, още по-силни щормове, бушуващи от ноември до март, скриват острова от очите ту с проливни дъждове, ту със снежни виелици. Опитайте да съзрете от

корабния мостик пясъчния сърп по време на щорм зад дъждовната завеса, когато наоколо танцуват петнадесетметрови вълни.

Около острова постоянно кипи бялата пяна на буруните и само лете, през юли, когато бесът на океана стихва, до острова (само откъм северната му страна) може да се стигне с лодка.

Щормът на Сейбъл като правило се предшества от необикновено ослепителния изгрев на слънцето. Но дявол знае откъде се появява пелената от оловносиви облаци, която покрива слънцето, небето става почти черно и ето вече в дюните тънко засвирва вятърът. Той набира сила, започва да фучи, грабва пясък от върховете на дюните и го подгонва през острова към океана... Заради този бръснещ пясис на острова няма нито едно дърво и даже храст. Само в долината между двата реда дюни расте хилава трева и див грах.

Приливното течение край Сейбъл се движи на север със скорост 1–1,5 възела, а отливното, насочено на юг, преминава над плитчините по източния и западния край на острова със скорост до 2 възела. При това тези течения са измамни — под влиянието на вятъра скоростта и посоката им на движение се менят.

Главната опасност, която дебне моряците край Сейбъл, са пълзящите пясъци на неговите плитчини. Това е „тресавището на океана“, което може да се наблюдава единствено още на Гудуинските пясъци и близо до Хатерас. Пясъците на коварния остров буквално поглъщат корабите, попаднали в техните обятия. Достоверно известно е, че параходи с водоизместване 5000 т и дължина 100–120 м, след като се окажат върху плитчините на Сейбъл, изчезват напълно от погледа за два-три месеца. Моряците са кръстили този остров „гълтач на кораби“.

Веднъж в края на миналия век известният американски учен, изобретателят на телефона Александър Грехъм Бел, бил свидетел на това, как пред очите изчезвали кораби в пясъците на Сейбъл. Той бил потресен от разигралата се на 4 юли 1898 г. близо до Сейбъл драма, когато след сблъскване потънал френският параход „Ла Бургон“. Ученият смятал, че една част от хората в парахода са се добрали до Сейбъл и очакват там помощ. Бел организира за своя сметка спасителна експедиция, пристигнал на острова и най-внимателно го претърсил. За негово огорчение спасили се от катастрофата там нямало. В очакване на парахода Бел прекарал няколко седмици на острова. Ученият станал очевидец на погребението на огромния

американски четиримачтов барк „Крофтън хол“. Бел писал през юли 1898 г.: „Баркът заседна на плитчината през април тази година. Великолепният кораб изглеждаше невредим, ако не се смята това, че корпусът му се беше пропукал по средата. Днес пясъците погълнаха напълно жертвата си.“

Историята на Сейбъл е истински летопис от човешки трагедии, това е непрекъснатата верига от събития, свързани изключително с корабокрушения и престъпления от всякакъв род. По запазилите се в спасителната станция на острова документи пазачът на фар Джонсън нанесъл на картата местата и датите на гибелта на корабите от 1800 г. насам. Ако се пресметне броят на корабите, затънали завинаги в пясъците край острова, ще получим, че всеки две години тук са търпели корабокрушение средно три кораба. А какво е било преди 1800 г.? Историческите документи, като многобройните томове на „Летописи на корабокрушенията“, различните морски хроники и други източници, ни позволяват да съдим, че още преди началото на XIX в. Сейбъл е представлявал гигантско гробище на Северния Атлантик, при това може би не по-малко от „гълтача на кораби сър Гудуин“.

Тук под многометровия слой пясък почиват острогърдестите лодки на смелите викинги, неугледните караки и галеони на испанците и португалците, гулетите на рибарите от Бретан, здравите кораби от бор на нантакетските китоловци, английските шмаки и кутери от Гул, тежките тримачтови кораби на Уестиндийската компания, изящните американски клипери... Цялата тази потънала в небитието армада от кораби е притисната отгоре от тежките корпуси на параходите.

Движещият се и изменящ през цялото време своята форма Сейбъл е оставал постоянен от времето на древните викинги само в едно — в своята непримирима вражда към преминаващите край него кораби. Причините, поради които корабите се оказвали край бреговете на опасния остров, били различни — едни от корабите се натъквали на него, след като се заблуждавали в мъглата, други били изхвърлени върху плитчините му от течението, трети не го забелязали в дъжда и най-сетне по-голямата част от корабите намерили тук последното си пристанище по време на щорм.

За силата на щормовете край Сейбъл може да се съди дори от следния факт. През август 1926 г. край острова в един и същи ден загинали американските шхуни „Силвия Мошер“ и „Сейди Никъл“.

Първата се преобърнала на плитчината и екипажът ѝ загинал. Втората била прехвърлена от вълните от единия край на острова по широчина до другия, където също се преобърнала и по-късно била затрупана от пясъците. Въобще 1926 година се оказала нещастна за моряците и доста „урожайна“ за „гълтача на кораби“. В годишното „меню“ на Сейбъл освен двете шхуни попаднали и два парахода — канадският „Лабрадор“ и английският „Харолд Каспър“. Първият се оказал в желязната прегръдка на острова, след като се заблудил в мъглата. Вторият, следвайки от Англия за Ню Йорк с товар въглища, бил изхвърлен на 11 февруари от щорма върху плитчините на Сейбъл, където затънал в пясъците.

След всеки щорм Сейбъл изменя неузнаваемо релефа на бреговата си линия. Преди около сто години продължителните щормове промили в северната част на Сейбъл проток, като в острова се образувал голям вътрешен залив, който дълги години служел на рибарите за убежище. Но веднъж поредният силен щорм затворил входа на залива и в него като в капан останали завинаги две американски шхуни. С течение на времето този затворен залив се превърнал във вътрешно сладководно-солено езеро с дължина 7 мили. То се нарича Уолъс. Сега служи за летище на хидросамолетите, които доставят на острова пощата и продуктите.

Понякога след извънредно силни и продължителни щормове пясъчните плитчини и дюни на острова, премествайки се под въздействието на океанските вълни, откриват пред погледа останките на изчезнали преди столетия кораби. Така например преди четвърт век „възкръснал“ от пълзящите пясъци здравият още корпус от индийско тиково дърво на американски клипер, изчезнал безследно преди сто години. Изминали три месеца и над корпуса на възкръсналия кораб израснали дюни с височини 30 метра...

Сейбъл е един от „най-добросъвестните“ и щедри доставчици на уникални експонати за несъществуващия музей на романтични реликви от миналото. Сегашните обитатели на острова намират в дюните след силен вятър ръждясали котви, мускети, саби, абордажни куки и голям брой старинни монети... През 1963 г. пазачът на фара намерил в пясъка човешки скелет, бронзова тока от ботуш, цев от мускет, няколко куршума и дузина златни дублони, изсечени през 1760 г. По-късно намерили и дебела пачка банкноти — английски фунтове

от средата на миналия век, на сума около десет хиляди. До нея се търкалял старинен ботуш с разсипали се навън кости...

Златните монети тук не са рядкост. Морските хроники от миналото посочват имената и датите на гибел на корабите, които са возели на борда си злато във вид на кюлчета и монети.

Пресмятанията показват, че стойността по съвременния курс на ценностите, скрити в пясъците на Сейбъл, възлиза на почти 2 милиона фунта стерлинги. И то само ако се смятат корабите, за които са запазени сведения, че в момента на гибелта си са били с ценен товар на борда.

РОБИНЗОНОВЦИ-КАТОРЖНИЦИ И ЕЗДАЧИ-СПАСИТЕЛИ

Първите заселници на Сейбъл били корабокрушенци — за тях това безплодно парче суша, станало причина за нещастieto им, се превръщало в убежище. От останките на корабите, разхвърляни из гробището, нещастниците си строели жилища. За свое учудване първите робинзовци съзрели крави в долината на острова. Животните били оставени там от французина Лери през 1508 г., когато той посетил Сейбъл за първи път. Те се разплодили и подивели. Моряците, претърпели бедствие, можели да се хранят и с морски видри, за които и досега местните пясъчни плитчини си остават любимо място. Полусоленото езеро на острова било пълно с риба, а по бреговете му гнездели морски птици.

Трагедията на моряците, попаднали на Сейбъл, се задълбочавала от това, че те нямало откъде да чакат помощ — корабите избягвали да се приближават до страшния остров даже когато виждали над него дима от сигналните огънове. На какво можели още те да разчитат? На чуждата трагедия? На това, че поредният обречен кораб ще им донесе със своите останки предмети от първа необходимост, и главното — няколко фунта готварска сол? Да, вероятно и на това.

Понякога Сейбъл се оказвал свърталище на пиратите от Северния Атлантик... Вероятно „джентълмените с късмет“ са заравяли тук своите съкровища, палели са по дюните на острова лъжливи сигнални огънове, за да примамят в капана корабите на търговците. Ще си остане вечна тайна колко престъпления са били извършени тук и колко престъпници е укривал Сейбъл. И до ден днешен мнозина суеверни жители на Нюфъндлънд и на Нова Шотландия смятат Сейбъл за място, прокълнато от бога, и за свърталище на зли духове и призраци. Те така го и наричат „The Ghost Island“ („Острова на призраците“).

В края на XVI в. Сейбъл неочаквано се превърнал в каторга. През 1598 г. на него се появили 48 криминални престъпници. Те били стоварени от френския кораб на маркиз Де ла Рош, който възнамерявал

да основе колония на Нова Шотландия. След силен и продължителен северозападен щорм в океана корабът протекъл. Така и без да се добере до целта, Де ла Рош обърнал обратно към бреговете на Европа. Като съзрял острова, маркизът не измислил нищо по-добро от това, освен да се освободи на „Сейбъл“ от „излишния товар“. За да не умрат каторжниците от глад, той им оставил 50 овци. За нещастниците си спомнили едва след седем години. Изглежда, угризенията на съвестта са накарали френския крал да ги помилва. През лятото на 1605 г. корабът, изпратен на Сейбъл, докарал в Шербург единадесет души — обрасли, загубили човешки облик, облечени с овчи кожи. Останалите загинали, без да могат да понесат тежките несгоди. Удивителното е, че петима от върналите се в родината помолили краля да им разреши да се върнат на Сейбъл. Кралят не само се съгласил, но и заповядал да ги снабдят с всичко необходимо. Така била образувана малка френска колония. И когато през 1635 г. един кораб, завръщащ се от Кънектикът за Англия, претърпял корабкрушение на Сейбъл, екипажът му бил спасен и докаран на американския континент от тези френски робинзоновци.

Минали години. В Европа все по-често пристигали вести за твърде честите корабкрушения край остров Сейбъл. Мореплавателите изисквали от своите правителства да се построи фар и спасителна станция на острова. Но нито Франция, която владеела по това време Сейбъл и загубила тук в 1746 г. два кораба от експедицията на Анвил, нито Англия — „повелителката на моретата“, нито Холандия — никой не искал да си губи времето с толкова миниатюрна територия. Ако не бил случаят, не се знае колко време още Сейбъл би останал „на тъмно“.

В началото на 1800 г. английските власти в Нова Шотландия намерили сред рибарите ценни вещи — златни монети и дреболии, географски карти с герба на Йоркския херцог, книги от личната му библиотека и даже неговите мебели. Просто душните рибари наричали тези вещи „нещата от Сейбъл“. Оказало се, че те ги получавали срещу риба от заселниците на „Острова на пясъците“. Това разтревожило англичаните. При това от Нова Шотландия не се завърнал в Лондон корабът „Френсис“. А с него се превозвали личните вещи на Йоркския херцог!

Английското адмиралтейство предположило, че след гибелта на „Френсис“ хората, намиращи се на борда му, са се добрали до Сейбъл, но са били убити от неговите робинзоновци. И ето подготвили за острова наказателна експедиция. Изяснило се обаче, че никой не е убивал хората от загиналия кораб. Всички те загинали и островитяните не могли с нищо да им помогнат — на острова нямало даже една спасителна лодка.

Не минало и година от гибелта на „Френсис“ и в пълзящите пясъци загинал английският кораб „Принцеса Амелвд“. От над двестата души екипаж, офицери и войници никой не се спасил. Пристигналият на помощ друг английски кораб също така загънал в пясъците на острова и всички, които се намирили на него, също загинали. Трите загубени на Сейбъл кораба свършили работа — англичаните най-сетне поставили фар и създали спасителна станция на опасния остров. Нейните служители се задължавали да оказват помощ на корабокрушенците и да опазват имуществото от разбойниците по море. А в самата Англия по това време били окачени обявления, забраняващи комуто и да било освен спасителите под заплахата от смъртно наказание да се заселва на острова без разрешение на правителството.

Това, което през 1802 г. гордо се наричало „спасителна станция“, представлявало здраво скован сайвант на 150 метра от брега. В него върху дървени плазове лежал обикновен китоловен велбот. Редом се намирала конюшната — но жребците не били специално докарани на острова! Конете живеели тук дълго преди това. И сега те са около триста на брой на острова. Никой точно не знае откъде са дошли. Една от версиите е, че това са потомци на кавалерийските коне, които доплували на острова от един френски кораб, загинал върху плитчините на Сейбъл в края на XVIII в, а другата версия е, че те били докарани на острова от някой си Томас Хенкък, чичо на знаменития Джон Хенкък — известен американски патриот от времето на Войната за независимост.

Конете на Сейбъл наподобяват по-скоро едри понита, отколкото коне. Те са много диви, издръжливи, живеят в табун, като се хранят с острица, див грах и с някакви цветя, които растат само на Сейбъл.

Ежедневно четирима спасители на коне обикаляли острова покрай линията на прибоя, пътувайки от различните му страни един

срещу друг. Те се взирали да видят ветрило в мъглата, следели океанът да не е изхвърлил останки от кораб. Ето те забелязват кораб, търпящ бедствие близо до острова. Наблюдателите на галоп препускат към сайванта и вдигат тревога. Дежурните гребци впрягат четирите понита, които теглят вече велбота към водата. Като преодоляват изкусно първите три вълни на прибой, гребците се устремяват натам, където корабът е изпаднал в бедствие. В същото време останалите спасители, включително пазачът на фара, вече препускат към местопроизшествието по сушата.

След това от загиващия кораб на острова прехвърлят въже — само така можело да се изтръгнат от пастта на Сейбъл хората, изпаднали в беда.

И в наши дни в английските лоции, описващи района на Нова Шотландия, е запазено многозначителното признание: „В случай че корабът се окаже върху плитчините близо до остров Сейбъл, екипажът следва да остане на борда, докато не се окаже помощ от спасителната станция. Практиката показва, че всеки опит за спасяване с корабните лодки завършва с човешки жертви“.

В летописа на корабокрушенията са регистрирани само осем кораба, които са успели да се изтръгнат от железните обятия на Сейбъл и да избягнат Гибелта. Но историята на остров Сейбъл познава и единствен случай, когато помощта на спасителите се е оказала излишна.

Това се случило през 1846 г. Американската рибарска шхуна „Арно“ под командването на капитан Хигинс ловяла риба близо до „Острова на пясъците“. Врълетелият неочаквано през нощта шквал разкъсал повечето ветрила и едва не преобърнал кораба. На разсъмване капитанът разбрал, че течението и вятърът са отнесли „Арно“ върху плитчините на Сейбъл. Останало да се надяват само на котвите. Пуснали ги, като отдали от всеки клюз по 100 сажена въже. Към обяд норд-вестът преминал в девйгбален щорм. Над плитчините океанът кипял като вода в котел. Шхуната я отнасяло към смъртоносните буруни. Хигинс, без да разчита на зоркостта и бдителността на спасителите от Сейбъл, решил да си опита късмета. За да не възникне паника на кораба, той заключил екипажа в трюма. На бака до всеки борд оставил двама опитни моряци, които завързал за перилата, за да не ги отнесат вълните. Самият Хигинс се вкопчил в щурвала. Шхуната

с невероятна бързина се носела към брега. Завързаните моряци изливали във водата бурета с рибена мас, която вятърът подгонвал пред носа на кораба към острова. Моряците често използвали и още използват този древен и надежден начин за изглаждане гребените на вълните, за да се омекоти ударът им. Буруните прехвърлили шхуната през пясъчния риф на острова и тя се оказала в безопасност в подножието на дюните, заливани от прибоя. Спасили се всички, но шхуната загинала — на другия ден връхлетял щорм и останките от „Арно“ се скрили в пясъчната утроба на Сейбъл.

През 1852 г. на острова била построена нова, по-голяма сграда на спасителната станция, а дървеният велбот бил заменен с железен. През 1893 г. било изградено ново здание, но силният щорм за една нощ го разрушил до основи — наложило се да се строи още веднъж, този път по-сигурно.

По-лошо било положението на Сейбъл с фаровете. От 1802 г. дървената сграда на единствената фарова кула се извисявала в средната част на острова. През 1873 г., когато въпреки многобройните ремонти и укрепвания кулата окончателно грохнала, фарът бил заменен с два нови фара с ажурна желязна конструкция. Източният фар служил благополучно около стотина години, а западният се наложило да бъде заменян шест пъти — шест пъти ненаситният Сейбъл „поглъщал“ своите фарове. Хората знаели, че островът упорито пълзи на изток, „зарязвайки“ своя западен край с фара под водата, но те просто не успявали да го преместят на друго място. Така се и наложило шест пъти да се докарват от континента материали за новите фарови кули.

СЕЙБЪЛ ДНЕС

Както и преди, край острова всеки ден преминават стотици търговски кораби под всички флагове на планетата. Капитаните, когато нанасят курса върху картите, се стараят да се разминат та по-голямо разстояние с острова. И макар в наши дни Сейбъл да не представлява такава опасност както преди, моряците не обичат да се приближават до него. А все пак?

Два фара изпращат в нощта от двата края на острова предупредителни лъчи. В ясно време светлината им се вижда на 16 морски мили. През цялото денонощие в етера се разнасят ясните предупредителни сигнали на радиофара. Благодарение на него фактически се прекратили корабокрушенията край бреговете на острова. Последната жертва — големия американски параход „Манхасънт“, островът погълнал през 1947 г.

Сега Сейбъл принадлежи на Канада. Както и преди, той е населен — населението му обикновено възлиза на 15–25 души. Това са специалисти и работници от Канадския департамент по транспорта, които обслужват хидрометеорологичния център на острова, радиостанцията и фаровете. В техните задължения влиза също спасяването на хората и оказването на помощ при корабокрушение. За целта те са получили специална подготовка и имат на разположение най-съвременни спасителни средства. Канадските специалисти живеят на острова със семействата си. Управителят на острова и началникът на радиофара заемат два двуетажни котеджа, останалите са настанени в т. нар. каравани, наподобяващи къмпинг-ремаркета. Тези жилища са проектирани така, че да устояват срещу разрушаващото действие на бръснещия пясък. На Сейбъл има и дизелова електростанция.

Преди няколко години тук бе построен голям склад, ковачница, дърводелна, общежитие за корабокрушенците (ако има такива) и хангар, в който лежат върху релсите метални велботи, Готови всеки миг за спускане във водата. За тези съдове не са страшни никакви вълни; те са непотопими и са толкова устойчиви, че практически е

невъзможно да се преобърнат. Но дори това и да се случи, залялото от вода корабче е така конструирано, че отново застава на равен кил.

От старите постройки на Сейбъл се е запазило само зданието на старата спасителна станция, своего рода забележителност на острова. Станцията е изградена от корабни мачти, стени и рей, изхвърлени от океана на острова. Към стените на това здание са приковани „паметни дъски“ с имена на кораби. Дъските също са изхвърлени на острова. Това са сякаш съхранилите се пасторти на жертвите на „гълтача на кораби“.

До ден днешен на Сейбъл живее стадо от триста диви понита. С опитомените наблюдатели всеки ден обикалят крайбрежието на острова. Те гледат не е ли изхвърлил океанът яхта или рибарски кораб на плитчината, не се ли търкаля на пясъка бутилка или пластмасов плик със записка в него — за изучаване на морските течения. Обикалящите острова често намират в пясъка доста любопитни находки. По такъв начин всяко семейство на Сейбъл притежава прилична колекция от морски реликви. Както и преди, в пясъка се намират старинни златни монети.

Съвременните робинзоновци от Сейбъл са се научили да създават на острова бостани и даже овощни градини. Основният проблем е да се опазят растенията от бръснещия пясък. Те имат кучета, котки и кокошки. Ако времето позволява — нещо много рядко — жителите на острова се къпят и излизат с велботите в океана за риба.

Всяка събота обитателите на остров Сейбъл се събират поред в къщичката на едно от семействата, настройват радиотелефонната станция и разговарят с роднините си от Канада и САЩ.

Въпреки че Департаментът по транспорта, в чието подчинение се намира Сейбъл, се е постарал да създаде максимални битови удобства за жителите му, работата им е трудна и опасна. Метеорологичните условия тук са толкова сурови, че хората често получават нервни разстройства от пренапрежение. Продължителните ураганни щормове често не им позволяват да излизат със седмици от постройките. Но за тях това не е най-голямата трудност при пребиваването на острова. Въпросът по-скоро опира до психичното, а не физическото напрежение. И наистина не е леко да се живее на отделен, вечно покрит с мъгли и разтърсван от щормове остров. Но още по-трудно е през цялото време да съзнаваш, че живееш не на обикновен остров, а

на остров-горище. Човешките черепи и кости, срещащи се често в пясъка, карат жителите на острова да си спомнят, че под краката им почиват останките на десетки хиляди жертви на корабокрушенията. Кому е приятно това?

Именно постоянните размисли за човешките трагедии в миналото често водят на Сейбъл до нервни разстройства. Преди двадесетина години се наложило да бъде изпратен на континента пазачът на фара. По време на вахта той неотстъпно бил преследван от призраците от шхуната „Силвия Мошер“, загинала трагично в буруните на прибой край острова през август 1926 г. Старият пазач се оказал тогава очевидец на драмата. Заедно с другите жители на острова той направил всичко възможно за спасяването на тези хора, но те загинали пред очите му. И оттогава всяка нощ започнали да му се привиждат страшни картини — моряците от шхуната един след друг скачат през фалшборда в кипящите вълни, газят до гърдите във водата и протягат ръце към него...

Да, не е лека работа да се бориш със стихията и да оказваш помощ на хората, претърпели поражение в двубоя с „гълтача на кораби“. Но в наши дни спасителите от Сейбъл, снабдени с мощна радиостанция, велботи и вертолет, могат не само да помогнат на хората край бреговете на острова, но и да излязат на помощ в океана.

Сега намиращият се на Сейбъл вертолет може да окаже голяма помощ на загиващите в морето. Колко жалко, че тази забележителна машина бе изобретена толкова късно! Колко човешки живота би могла да спаси тя край Сейбъл!

Ако през 1935 г. на Сейбъл имаше вертолет, не би се случила драмата с норвежкия параход „Спек“, който излязъл на 14 декември същата година от Глазгоу с товар въглища за Бостън. На 26 февруари радиостанцията на острова уловила в етера едва доловимия сигнал за бедствие SOS. В него се съобщавало, че корабът, след като получил пробойна от айсберг, потъва по време на щорм съвсем близо до Сейбъл. Велботите, изпратени към мястото на разигралата се трагедия, не успели да окажат никаква помощ на норвежците. Закъснели и корабите, получили от „Спек“ предадения сигнал за бедствие... Така заедно с целия си екипаж загинал един голям кораб.

В наши дни великият „гълтач на кораби“ практически е обезвреден. От 1947 г. до днес не е отбелязан нито един случай на

гибел на голям кораб в пълзящите му пясъци. Но както и преди, моряците зорко се взират в мъглата, когато преминават покрай опасния остров. Нито за минута не замлъква суровото предупреждение на радиофара: „Вие преминавате край остров Сейбъл — гробището на Северния Атлантик.“

ЗАСЛУГИ

Имате удоволствието да четете тази книга благодарение на *Моята библиотека* и нейните всеотдайни помощници.

МОЯТА БИБЛИОТЕКА



<http://chitanka.info>

Вие също можете да помогнете за обогатяването на *Моята библиотека*. Посетете **работното ателие**, за да научите повече.