



Дж. Иннис

Бомбейский ВЗРЫВ



Дж. Иннис

Бомбейский ВЗРЫВ

•

*Перевод с английского
М. Л. Стражгородской, Л. Н. Скрягина, М. В. Келер*



Ленинград „Судостроение“ 1989

John Ennis

Bombay Explosion

•

Bombay Jaico Publishing House 1960

ББК 39.42
И66 (англ.)
УДК 656.61.085.6

Рецензент, автор предисловия к русскому изданию и примечаний
канд. истор. наук В. Д. Доценко

Иннис Дж.

И66 Бомбейский взрыв: Пер. с англ.— Л.: Судостроение, 1989.—
Пер. изд. Бомбей (Индия). 1960.—112 с.: ил.
ISBN 5—7355—0134—8

Восстановлены трагические события 14 апреля 1944 г. в бомбейском порту, когда взорвался английский пароход «Форт Стайкин», груженный боеприпасами. Последствия взрыва и возникших при этом пожаров были катастрофическими, с большим числом человеческих жертв и огромными материальными потерями.

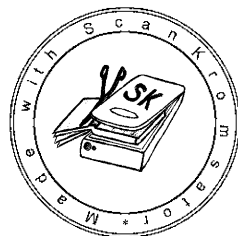
Описаны спасательные операции и рассмотрены просчеты в руководстве ими. Для широкого круга читателей.

И $\frac{2705140300-001}{048(01) - 89}$ КБ-21-16-88

ББК 39.42

Научно-популярное издание

Иннис Джон
Бомбейский взрыв



Заведующий редакцией *Д. В. Павлов*
Редактор *Т. И. Ильичева*
Технический редактор *Т. Н. Павлюк*
Корректор *Е. П. Смирнова*
Художественный редактор *Э. А. Бубович*
Художник обложки *Б. Н. Осенчаков*

ИБ № 1275

Сдано в набор 11.11.87. Подписано в печать 10.06.88. Формат 70×100¹/₁₆. Бумага тип. № 1. Гарнитура литературная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 9,1. Усл. кр.-отт. 18,69. Уч.-изд. л. 9,9. Тираж 100 000 экз. Заказ № 776. Изд. № 4232—87. Цена 50 коп.

Издательство «Судостроение», 191065, Ленинград, ул. Гоголя, 8.

Ленинградская типография № 2 головное предприятие ордена Трудового Красного Знамени Ленинградского объединения «Техническая книга» им. Евгении Соколовой Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 198052, г. Ленинград, Л-52, Измайловский проспект, 29.

ISBN 5—7355—0134—8

© Перевод на русский яз., издательство
«Судостроение», 1989

ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

В XX в. уже дважды регистрировались взрывы судов, груженных боеприпасами, последствиями которых были величайшие катастрофы с большими человеческими жертвами и огромными материальными потерями. Первая катастрофа потрясла мир в 1917 г., когда в канадском порту Галифакс взорвалось французское судно «Монблан», перевозившее на европейский театр военных действий в ходе первой мировой войны взрывчатые вещества. Не успели зарубцеваться раны «галифакской катастрофы», как в порту Бомбея в годы второй мировой войны произошла вторая по величине катастрофа века. На этот раз взорвалось английское судно «Форт Стайкин», доставлявшее в район военных действий боевую технику и боеприпасы. Об этой катастрофе и пойдет речь в книге английского журналиста Джона Инниса.

В зарубежной прессе неоднократно отражалась «бомбейская катастрофа», но это были в основном журнальные и газетные статьи, воспоминания очевидцев или же интервью с ними. И вот появилась книга Дж. Инниса, выгодно отличающаяся от массы других публикаций большим объемом информации, достаточно подробным описанием событий. Автор широко использовал официальные документы и воспоминания участников событий, с которыми ему удалось встретиться.

К достоинствам книги следует отнести то, что трагическая гибель судна показана не как обособленный и изолированный от внешнего мира эпизод, а в контексте с общим ходом исторических событий описываемого периода. Однако, говоря о роли человека, автор стремится обойти острые социальные проблемы, которые, по его мнению, стираются трудностями войны. Да, катастрофа объединила людей разных сословий и наций, но только лишь на время. Этот период характеризовался подъемом антианглийских выступлений в Индии и началом новой, решающей фазы борьбы за освобождение страны от колониального гнета.

Взрыв в Бомбее в очередной раз напомнил о той огромной роли, которую играет человеческий фактор. Никакие технические усовершенствования не могут заменить высокой ответственности каждого человека за вверенное ему дело вообще и каждого члена экипажа за безопасность вверенного ему судна и своевременную доставку грузов в порт назначения в частности. Виновниками же «бомбейской катастрофы» были люди. С самого начала мы видим, как они допускают одну за другой ошибки при обращении с боеприпасами, а затем жестоко расплачиваются за свою беспечность.

Будет не лишним привести пример из истории Великой Отечественной войны. В конце мая 1942 г. союзный конвой PQ-16, следуя из Англии в Архангельск, в результате атак немецко-фашистской авиации и подводных лодок потерял 6 транспортов из 35. В конвое шел и советский теплоход «Старый большевик». Во время одного из налетов вражеской авиации советское

судно было серьезно повреждено, на нем появились убитые и раненные, капитан был контужен, вышло из строя зенитное орудие, на баке возник сильный пожар. Объятое пламенем судно отстало от конвоя. Огонь приближался к взрывчатке. В любой момент могли сдетонировать 4 тыс. т боеприпасов. В подобных условиях иностранные экипажи без промедления покидали судно. Предложение англичан покинуть терпящее бедствие судно русскими было отвергнуто. Они мужественно продолжали бороться с огнем, отражая атаки авиации. Велико было изумление экипажей иностранных судов, когда они увидели догонявшее их судно «Старый большевик», обгоревшее, без трубы, но непобежденное. Весь его экипаж был удостоен государственных наград, а капитан И. И. Афанасьев, помполит К. М. Петровский и матрос Б. И. Аказенок были удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Вот что такое человеческий фактор!

В книге Дж. Инниса мы видим, как мужественно боролись с пожаром, часто рискуя жизнью, простые люди, а ответственные лица вначале проявили беспечность, а затем полнейшую растерянность...

В русском переводе книга издается впервые. Советскому читателю интересно будет познакомиться с многочисленными подробностями этой истории, проследить за поступками тех, кто находился на судне или вблизи него.

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ДЖАЙКО БУКС»

В этой книге описаны события, которые долгое время не предавались огласке. Джон Иннис с присущей ему страстью журналиста не только нашел нужные для книги факты, но и проинтервьюировал всех оставшихся в живых очевидцев катастрофы, которые знали, почему она произошла и как произошла, что позволило восстановить до мельчайших подробностей картину.

Дж. Иннис прослеживает роковой рейс «Форт Стайкина» со дня его выхода из Беркенхеда в Бомбей. Читатель видит нарастающее напряжение во время рейса парохода, героическую борьбу с пожаром и чудовищный взрыв глазами тех, кто был на судне, и тех, кто боролся с пожаром в охваченных пламенем доках Бомбея.

Многие из нас, вероятно, знают об этой трагедии по скудным сообщениям, которые просочились в печать того времени. В этой книге впервые подробно рассмотрены звенья цепи роковых обстоятельств, которые привели к катастрофе.

ОТ АВТОРА

Хочу искренне поблагодарить людей, которые помогли мне собрать материалы для этой книги, в особенности майора Оберста, капитана Харриса, господ Грина, Кэрнса, Кумбса, Гоу, Терри, Хейварда, Картера, Мохамеда Ваджудина, Стритинга, Дьюкса, Рэтти, Брэдли, Мюра, Грегори, Ройкрофта, представителей Ллойда, библиотекарей Дома Индии и отдела периодики Британского музея, а также представителей фирмы «Порт лайн». Благодарю и господина Эрика Райта, главного редактора «Рейнолдс ньюс». Он первый предложил написать серию статей о взрыве в Бомбее и сказал: «Из этого выйдет книга».

Глава I

В ДОКЕ ВИКТОРИЯ

Это случилось в пятницу 14 апреля 1944 г. Офицер британской армии капитан Бринли Томас Оберст, в чьем ведении находились склады боеприпасов и взрывчатых веществ бомбейского порта, поехал домой перекусить. Был жаркий весенний день — столбик термометра поднялся до отметки 31 ° по Цельсию. Бринли ехал на военном мотоцикле и наслаждался обдувающим его ветром. Квартира Оберста находилась в Колабе, примерно в 5 милях от порта. Дома его ждала жена. Она работала секретаршей в новозеландской страховой компании в Форте — деловом квартале Бомбея.

Специфика работы Оберста была такой, что его могли вызвать в порт в любое время суток, и военное начальство позаботилось о том, чтобы в квартире поставили телефон.

...Звонок раздался в 14 часов, когда Бринли заканчивал есть. Сняв трубку, он услышал взволнованный голос:

— Капитан Оберст? В доках горит судно!

— Какое? — спросил он.

— То, что в доке Виктория.

Капитану было известно, что два дня назад в этом доке ошвартовалось английское судно с грузом взрывчатых веществ. Его люди уже побывали на борту и, поскольку это было их работой, разъяснили грузчикам, как следует обращаться с тем или иным видом взрывчатки, уложенной в трюме судна. Пожар в любом месте дока, где бы ни находилось судно с таким грузом, мог быть опасен.

— Сейчас выезжаю, — сказал капитан.

В двух словах объяснив жене, что произошло, он схватил фуражку и выбежал из квартиры. Ударив ногой по педали стартера своей 900-кубовой «Индианы», Оберст помчался в контору. Сквозь рев мотоциклетного мотора он слышал звон колоколов пожарных машин.

У себя в конторе Оберст спросил:

— Какое судно горит?

— «Форт Стайкин», — ответил один из сотрудников.

Этот корабль и был загружен взрывчаткой. Оберст снова сел на мотоцикл, заднее сиденье занял младший офицер кондуктор Л. Тобин. В 14 ч 25 мин они были у причала № 1 дока Виктория.

Оставив мотоцикл на причале напротив горевшего судна, Оберст и Тобин быстро поднялись по трапу на борт «Форт Стайкина». Особых признаков пожара они не заметили. Несколько пожарных и матросов направляли пожарные рукава в открытый люк трюма № 2, который находился в носовой части судна напротив ходового мостика. Второй помощник капитана, 24-летний Норман Харрис, помогал пожарным вытянуть рукава через борт. Оберст подошел к нему:

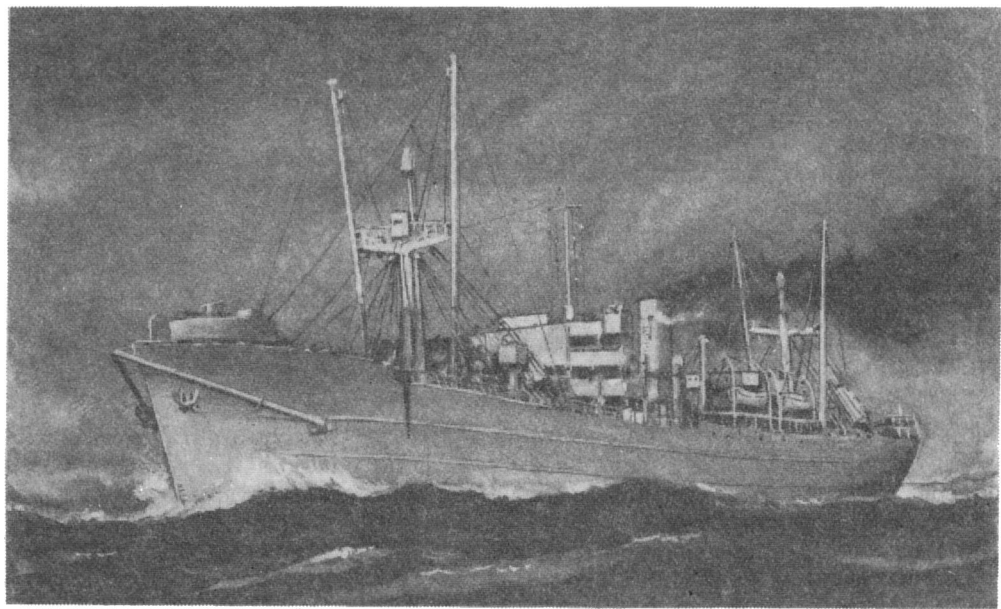


Рис. 1. Пароход типа «Форт Стайкин» (рис. Е. Войшвилло)

— Я отвечаю за боеприпасы и взрывчатые вещества в доках,— сказал Оберст,— и хотел бы посмотреть каргоплан судна.

— Пройдемте в мою каюту,— кивнул Харрис,— там вы сможете его увидеть.

Они вместе прошли в каюту второго помощника, где лежал развернутый каргоплан. Внимательно изучив его, Оберст отметил место взрывчатки в трюме и попросил Харриса показать на плане, где находится очаг пожара. Это была нижняя часть трюма № 2. Оберст почувствовал, как по спине пробежал неприятный холодок.

— Этот пожар нужно потушить немедленно,— сказал он,— если не потушим, судно взорвет все доки.

Глава 2



ПЕРЕХОД ДО АДЕНА

Пароход «Форт Стайкин» покинул Беркенхед утром 24 февраля 1944 г. День был холодный и туманный, не переставая моросил дождь — обычная для устья Мерси зимняя погода. Транспорт шел в группе из 20 судов, к которым добавилось еще несколько, вышедших из Белфаста и Глазго, когда конвой огибал северную часть Ирландии. Порт назначения «Форт Стайкина» держался в секрете. Его знали отдел торгового мореплавания Англии, представители портовых органов безопасности, конечно, экипаж судна и те, кто видели, как в Беркенхеде на судно грузили деревянные клетки с крупными буквами «Карачи» или «Бомбей».

«Форт Стайкин» преодолевал свинцовые воды Атлантики. Его капитан Александр Джеймс Найсмит стоял на мостике и размышлял о предстоящем.

Погода его не очень беспокоила. На первом отрезке пути — одиннадцатидневном переходе до Гибралтара — судно подстерегали шквалистые ветры, разводившие большую волну, и частые туманы, и было трудно удерживать свое место в конвое за старым пароходом «Беллерофон» компании «Блю фаннл». Третий день плавания выдался особенно тяжелым — из-за тумана видимость снизилась до нескольких метров, и воздух был наполнен гудками судов конвоя. Для этого времени года такая погода была обычной.

Капитан Найсмит знал, что его судно надежно. «Форт Стайкин» — одновинтовой пароход, работающий на угле, имел валовую вместимость 7142 рег. т и чистую 4261 т. Он был построен менее двух лет назад на верфях «Принс Руперт драй док» в Канаде и передан Великобритании по ленд-лизу правительством Соединенных Штатов. Пароход был одним из двадцати шести однотипных судов, построенных за счет канадских фондов ленд-лиза по стандартному проекту. Их названия начинались со слова «Форт». Вторую часть названия — Стайкин — этот пароход получил по названию реки в Британской Колумбии.

«Форт Стайкин» имел такую же конструкцию, как и триста пятьдесят четыре других судна более поздней канадской постройки, названия которых начинались со слова «Парк», шестидесять судов типа «Оушн», построенных на верфях США. Пароход длиной 132,3 м, шириной 17,1 м мог развивать скорость до 11 уз. «Океанской борзой» его, конечно, назвать было нельзя. Судно соответствовало классу  100 А1 Регистра Ллойда. Знак  означал, что оно строилось под наблюдением этого регистра, а число «100» и буква «А» показывали, что оно удовлетворяет всем требованиям Ллойда. Единица значила, что якоря и цепи вполне надежны и находятся в исправности. Как говорили, судно имеет стандарт «А1 у Ллойда», что уже давно считалось синонимом превосходства.

«Форт Стайкин» был первым судном, которым довелось командовать Найсмиту, а он, в свою очередь, стал его первым капитаном.

В апреле 1915 г., когда Найсмиту едва исполнилось шестнадцать лет, он поступил практикантом в компанию «Порт лайн». К 1928 г. он уже плавал вторым помощником капитана, а к 1933 г. был назначен старпомом. В мае 1942 г. «Форт Стайкин» совершал свой первый рейс, Найсмит шел на нем капитаном. Судно уже сделало четыре рейса, которые прошли спокойно, если не считать общесудовых тревог, когда акустики кораблей охраны улавливали неизвестные шумы под водой. Четвертый рейс судно совершило к восточному берегу Африки, в Момбасу, где был взят груз каучука, чая и меди в слитках.

Сейчас Найсмит шел в свой пятый, военный, рейс. Через месяц ему должно было исполниться сорок пять лет. Это был тихий и замкнутый человек высокого роста, худощавый и сутуловатый. У него были рыжеватые волосы и такого же цвета кустистые брови, голубые глаза и нос с едва заметной горбинкой. Худое лицо избороздили морщины.

Несмотря на то, что судно было надежным и погода не преподнесла неприятных сюрпризов, Найсмит все же чувствовал себя беспокойно. В этом рейсе его подстерегало, вероятно, немало капканов, расставленных людьми, которые были гораздо опаснее штормов и туманов. Война была в самом разгаре.¹ Командование начало подготовку к массированному удару, который позволил бы выбить японские войска из Бирмы. Найсмит знал, что основной груз, находящийся в трюмах «Форт Стайкина», будет использован для готовящегося наступления. Любой командир вражеской подводной лодки не мог и мечтать о лучшей цели, чем «Форт Стайкин».

Груз в трюмах судна был чрезвычайно опасен, поэтому судну отвели место в крайней кильватерной колонне транспортов, чтобы обезопасить дру-

гие суда, если произойдет самое худшее. На палубе находились разобранные и упакованные в клетки планеры, предназначенные для воздушного десанта. В трюмах, под пятью задраенными люками, были сложены двенадцать, так же разобранных и упакованных в ящики, самолетов типа «Спитфайер». Рядом стояли ящики со взрывчаткой и боеприпасами. Весь этот груз предназначался для Карачи. Еще 1395 т взрывчатых веществ, в том числе снаряды, торпеды, мины, сигнальные ракеты, зажигательные бомбы и фальшфейеры, должны были оставаться на борту до прихода судна в Бомбей.

В трюме № 2 груз был размещен в твиндеках таким образом, что свободной оставалась середина, наподобие шахты между верхним и нижним люками. В крыльях твиндеков с трех сторон от центра размещались ящики с 238 т инициирующих взрывчатых веществ категории «А»². С четвертой стороны в верхней части твиндека стоял принайтовленный к переборке стальной ящик размерами 1,5×1,2×1,2 м. Внутри него находилось тридцать одно деревянное гнездо, в каждом из которых лежало четыре слитка золота размерами 38×8×4 см и массой 12,7 кг каждый. Этот груз, оценивающийся почти в 1 млн фт. ст., предназначался бомбейскому банку.

Некоторое время английский банк покупал золото в Южной Африке по 17 шиллингов за унцию³, включая транспортные и страховые издержки. Теперь банк перепродавал южноафриканское золото в Индию по 320 шиллингов за унцию, чтобы возместить потери Британии из-за высокого курса обмена валюты в Индии.

Когда ценный груз прибыл в Беркенхед, Харрис расписался в его получении. Поняв, что своей подписью удостоверяет — золото прибыло в надлежащем порядке и состоянии, он улыбнулся. Проследив за тем, как слитки поместили в стальной ящик, он завинтил круглую, размером с суповую тарелку крышку, сдвинул вместе проушины, вдел замок и повернул ключ. Тут подошел старший помощник Вильям Хендерсон и, взглянув на ящик, заметил:

— У нас будет, за что отвечать!

Харрис кивнул и, вспомнив, что расписался за золото, добавил:

— Думаю, здесь можно кое-что придумать. Надо приварить крышку.

Немного успокоенный, Харрис отправился на поиски сварщика. После того, как ящик был принайтовлен к переборке, крышку накрепко приварили точечной сваркой по окружности через каждые 2,5 см.

Мысль о том, что придется взйти через океан золото, будоражила всю команду, и в первые два дня матросы ни о чем другом не говорили, как о намертво запаянном ящике, набитом недостижимым богатством, который находился среди тонн взрывчатки в верхней части трюма № 2. Шутки ради строились хитроумные планы: кто-то предлагал вскрыть ящик и поделить его содержимое, кто-то считал, что ящик надо поднять из трюма и контрабандой переправить в ближайший порт захода. Друг другу они доверительно излагали свои мечты о роскошной жизни, которую можно было начать, будь у них в руках такое богатство.

Об основном же грузе никто и словом не обмолвился. Деннису Брэдли, семнадцатилетнему матросу из Йоркшира, который нанялся на судно в Беркенхеде, казалось странным, что никто ничего не говорит о взрывчатке. Позже он решил, что эта тема для разговоров была запретной. Скорее же всего, команда не хотела шутить по этому поводу, дабы не искушать судьбу, ведь, как Брэдли слышал, среди моряков бытуют всякие суеверия. Он и сам был немного напуган и предпочитал не касаться этой темы, особенно после того, как увидел подводную лодку, занявшую место в середине конвоя⁴.

Конвой насчитывал пятьдесят торговых судов, сопровождаемых двумя авиатранспортом типа «Вулворт», переоборудованных из танкеров, не счи-

тая подводной лодки. Время от времени один из авианосцев поднимал сигнал FN («Фредди Натс»), что означало: «Не обращайтесь на мои маневры». Затем корабль сходил с курса и разворачивалось против ветра, чтобы дать возможность двум самолетам «Суордфиш» («Меч-рыба») подняться в воздух для патрулирования впереди по курсу.

В одну из штормовых ночей самолеты возвращались как обычно. Харрис, разговаривавший на мостике «Форт Стайкина» с Хендерсоном, повернулся в ту сторону, откуда доносился рокот моторов. Неожиданно он увидел вспышку, которая быстро погасла. Харрис вопросительно посмотрел на Хендерсона. Тот заметил:

— Лихо этот парень пропатрулировал!

На следующий день коммодорское судно конвоя сообщило, что произошло. Первый самолет сел благополучно. Второй завис над самой палубой, но в последний момент зыбь задрала нос авианосца, и биплан рухнул на палубу, объятый пламенем. Пилот и штурман погибли.

Разнообразие в жизни команды «Форт Стайкина» на пути в Гибралтар внесли незначительные события. В первый же день по выходе из Беркенхеда из трюма судна появился юноша и заявил:

— Я — «заяц»!

Его отправили к капитану, которому молодой человек сообщил, что его зовут Джон О'Хэйр и что живет он в Ливерпуле на Эскот-стрит.

— Как ты попал на борт? — спросил Найсмит.

— Я пробрался на пароход во время погрузки и спрятался в кубрике котельной команды, — ответил О'Хэйр.

Найсмит вздохнул:

— Ладно, раз уж так вышло, займись чем-нибудь полезным. Спустись в машинное отделение и доложи стармеху. У него найдется для тебя немало работы.

Парень отправился в машинное отделение, где Александр Гоу, высокий черноусый стармех, вручил ему охапку ветоши.

— Надо же было выбрать такое судно, чтобы ехать «зайцем»! — заметил Гоу, имея в виду груз взрывчатки.

Найсмит записал о безбилетном пассажире в судовом журнале. В тот же день там появилась еще одна запись: «Матрос Д. Грегори упал на главную палубу во время окраски передней стенки мостика. Признаков переломов нет. Освобожден от работы и отправлен на койку». Спустя два дня Грегори снова был в норме, и Найсмит отметил в судовом журнале: «Д. Грегори приступил к работе».

Прежде чем конвой достиг Гибралтарского пролива, он разделился надвое, и большая часть судов взяла курс на Западную Африку. Спустя несколько часов оставшиеся суда присоединились к другому конвою, который пришел из Соединенных Штатов. «Форт Стайкин» пристроился к нему, заняв место, как и прежде, в крайнем ряду. Судно вошло в Средиземное море, прижавшись к Североафриканскому побережью. «Форт Стайкин», как и другие суда, поднял в воздух аэростат заграждения.

Туманы, шквалы и сильное волнение остались позади, и команда, хотя еще и была начеку, наслаждалась изменившейся погодой. В конце погожего дня в семь часов вечера перед закатом солнца конвой вышел на траверз Алжира. Третий радист Дэнни Кэрнс, опершись на поручни правого борта, любовался панорамой проплывающего мимо города. Ему, как и Брэдли, было семнадцать, и этот рейс был для него первым. Когда он впервые поднялся на борт «Форт Стайкина» в Беркенхеде, то почувствовал себя одиноким. Казалось, ни у кого нет и минуты, чтобы перекинуться с ним словом. Теперь же, стоя на палубе и наслаждаясь теплом Средиземноморья, он был

счастлив. Ведь он подружился с третьим помощником Эдвардом Уэлчем и вторым радистом Джеймсом Патерсоном и, хотя по неопытности наделал множество ошибок, капитан Найсмит и старпом Хендерсон были терпеливы и добры, готовы всегда ответить на его вопросы.

Наступили сумерки, и Кэрнс отправился на спардек, где находилась его каюта, которую он делил с Патерсоном. Оказавшись впервые на судне, он был приятно удивлен, когда увидел свое жилище. Каюта была неплохо обставлена. Здесь имелись двухстворчатый шкаф, небольшой диван, письменный стол, кресло и двухъярусная койка с выдвижными ящиками внизу. Помимо общего освещения, у изголовья каждой из коек была лампа для чтения.

У Кэрнса еще оставалось время почитать перед вахтой. Он толкнул дверь каюты и вошел, но в ту же секунду услышал разносившиеся по коридорам звонки тревоги⁵. Кэрнс не представлял себе, что это могло означать, и несколько секунд простоял в нерешительности. Тут в каюту ворвался Патерсон и закричал:

— Бомбардировщики! Хватай спасательный жилет, каску и все самое ценное, что найдешь, и жми!

Кэрнс был уже достаточно осведомлен, чтобы понять, что означает «жми» — ему следует бежать в радиорубку и помогать старшему радисту Биллу Ройкрофту. Кэрнс взял стальную каску, спасательный жилет, кое-что из своих личных вещей и выбежал в проход. В особых случаях, как сейчас, ему разрешалось пользоваться капитанским трапом, но он по привычке вышел на палубу по внешнему трапу и поднялся на мостик. Добравшись до него, он успел рассмотреть в небе четыре бомбардировщика «Кондор» FB-200, которые пронеслись над «Форт Стайкином» на высоте 75 м. Он разглядел черные кресты на крыльях в косых лучах солнца. Кэрнс видел, как немецкие самолеты обстреливают из пулеметов соседнюю колонну судов. Потом он зашел в радиорубку и стал слушать по радиотелефону, как переговариваются корабли охранения. Из сказанных скороговоркой фраз он понял, что от двадцати до тридцати самолетов атаковали конвой⁶.

В последующие полчаса стоял невообразимый грохот — к орудиям конвоя присоединились береговые батареи Алжира. Орудия «Форт Стайкина» тоже не бездействовали. Судно было неплохо вооружено. На верхнем мостике, на каждом крыле, было по две скорострельные пушки системы «Эрликон». Еще две такие пушки стояли на кожухе машинного отделения, позади дымовой трубы. На корме размещались 4,7-дюймовое⁷ орудие и реактивная установка, которую команда окрестила «почтовым ящиком». Из этого «почтового ящика» одним нажатием на спусковой крючок можно было выпустить до двадцати четырех разрывных ракет.

Деннис Брэдли числился в одном из орудийных расчетов. Услышав сигнал тревоги, он схватил каску и спасательный жилет и побежал на свой боевой пост — орудийную площадку на машинном кожухе. Некоторое время он стоял у орудия в ожидании команды. Потом услышал, как кто-то сказал: «Подлодка скрылась». Брэдли понял, что подводная лодка сопровождения ушла под воду, как только коммодорское судно передало по радиации предупреждение об атаке. Сумерки быстро сменились темнотой, и хотя Брэдли еще мог различить очертания ближайших судов, атакующих самолетов в небе он так и не увидел.⁸

Командир орудийного расчета, матрос военно-морских сил приказал поднять до предела стволы орудий и открыть огонь. Брэдли вместе с другими выпускал в ночное небо очередь за очередью. Им приходилось снова туда-сюда, таская патроны с кранцев первых выстрелов к орудиям. Время от времени они спотыкались о какие-то предметы, разбросанные по палубе, чертыхались, но выяснять, что это такое, было некогда.

Вскоре орудия нагрелись, и командир расчета приказал прекратить огонь, чтобы дать стволам остыть. Пока артиллеристы стояли, наблюдая за разрывами снарядов, выпущенных с других судов, один из матросов обнаружил на палубе то, обо что они все время спотыкались. Это были боевые патроны, выскочившие из кранцев от вибрации из-за быстрой стрельбы.

В разгар отражения воздушной атаки коммодор⁹ приказал зажечь дымовые шашки. Найсмит, которого ни на минуту не покидала мысль о грузе, не стал терять времени и тотчас же передал приказ своим офицерам. Он пережил страшные минуты начала атаки, когда суда вели огонь по низколетящим самолетам. Растрелянные гильзы и раскаленные осколки металла, угрожающе лязгая, перекатывались по палубе «Форт Стайкина», и Найсмит соображал, выдержит ли сталь толщиной почти в сантиметр их удары.

— Видимо, на других судах не знают, что у нас в трюмах? — обратился он к Хендерсону и поморщился от громкого лязга.

— Узнают, если хоть одна из этих железок проломит палубу!

Как только поступила команда поставить дымовую завесу, матросы бросились на корму зажечь дымовые шашки. Ветер дул как раз с кормы, и вскоре тех, кто находился там у 4,7-дюймового орудия, заволочло густым дымом. Огонь пришлось прекратить, задыхающиеся и ослепленные матросы, спотыкаясь, отчаянно ругались.

— Швырни ты наконец за борт эту чертову штуку! — крикнул кто-то.

Один из матросов, набрав в легкие побольше воздуха, нырнул в дым и столкнул шашку в воду. Вытирая слезящиеся глаза кто носовым платком, ко рукам, матросы вернулись к орудию.

А тем временем Найсмиту пришлось пережить еще несколько неприятных минут. Стоя на мостике рядом с Харрисом, он наблюдал за тем, как Хендерсон и еще несколько членов экипажа пытались на баке зажечь вторую дымовую шашку — большую бочку для нефти с завинчивающейся крышкой. Один из матросов отвинтил крышку, а другой, взяв специальную длинную спичку, зажег ее и сунул в отверстие. Однако ничего не произошло. Найсмит нетерпеливо закричал:

— Зажигайте же, Хендерсон, зажигайте!

Матросы зажгли другую спичку. Прошло несколько мгновений, а потом вместо дыма наружу вырвался язык пламени.

Тем временем стемнело. Все суда конвоя зажгли дымовые шашки, на одном лишь «Форт Стайкине» полыхало пламя, и транспорт с боеприпасами превратился в светящуюся мишень. Хендерсон попытался сорвать с головы каску, но ремешок зацепился за ворот шинели. Наконец ему это удалось, и он накрыл каской отверстие в бочке. Через несколько секунд пламя исчезло, появился дым, сначала серый, потом густо-черный и снова серый.

Все это время стрельбы не было слышно. Теперь же на судах снова открыли огонь, и на палубу «Форт Стайкина» опять посыпались осколки. Хендерсон, стоя на открытом месте, чувствовал себя без каски голым. Он схватил ее с бочки, но выронил из рук — так сильно она нагрелась. Каска покадилась по палубе. Найсмит крикнул с мостика:

— И так довольно всякой всячины падает на палубу, а тут еще старпом кидает свою каску!

Шутка капитана разрядила напряжение.

Издав короткое шипение, бочка перестала дымиться. Хендерсон посмотрел, как она упала за борт, и вернулся на мостик, сетуя на то, что прожжет себе дыру в шинели.

Наконец вражеские самолеты улетели — вероятно, у них кончилось горючее. Они исчезли в направлении Марсея, не причинив ни одному судну

конвоя серьезных повреждений. Судам же удалось сбить пять самолетов. На следующее утро матросы «Форт Стайкина» увидели на трубе соседнего американского судна три силуэта самолета.¹⁰

Моряков конвоя удивило то, что немецкие самолеты атаковали хорошо вооруженные суда на такой небольшой высоте. К этому, последнему, этапу войны летчики уже хорошо понимали опасность коробочного аэростатного заграждения, которое могли выставить конвои, и атаковать корабли на такой высоте могли лишь японские летчики-смертники — камикадзе. В итоге моряки решили, что немцы совершили трагическую ошибку. Они летели над морем с намерением застать алжирцев врасплох и сразу же с наступлением темноты атаковать их батареи, летели навстречу заходящему солнцу и из-за его отблесков не заметили конвой, поэтому, чтобы избежать заградительных аэростатов, им пришлось резко набрать высоту.

Ошиблись они или нет, коммодор считал, что в ближайшие дни воздушные атаки могут повториться, и приказал конвою находиться в боевой готовности.¹¹

В ту ночь экипаж «Форт Стайкина» спал, не раздеваясь. Сразу после наступления темноты раздался сильный взрыв и снова зазвучал сигнал тревоги. Кэрнс уже лег спать, но тут же вскочил. Помня предсказания коммодора о новой атаке, он почти не раздевался и не вынимал из карманов вещи, которые захватил с собой в прошлый раз. Поэтому, когда секунд через двадцать зазвучал сигнал тревоги, он уже был готов и бросился в радиорубку, захватив каску и спасательный жилет. На этот раз он выбрал короткий путь — по капитанскому трапу.

Тьма снаружи была кромешная, и он чуть не переломал себе ноги на железных ступенях трапа. Ворвавшись в радиорубку, он увидел, что все улыбаются. Тревога оказалась ложной — взорвался один из аэростатов заграждения...

«Форт Стайкин» — судно, на котором всегда царил порядок. Капитан Найсмит был человеком последовательным, аккуратным и пунктуальным и требовал такой же пунктуальности от других, когда дело касалось ритуала приема пищи в столовой команды и обеденном салоне, который помещался в передней части спардека. В тот день, когда судно вошло в Средиземное море, сам Найсмит и его помощники перешли на летнюю, белую, форму одежды. Дважды в неделю он в сопровождении старпома и старшего стюарда проводил на судне инспекции, тщательно осматривая каюты, не забывал заглядывать даже под ковры, чтобы убедиться, что под них в спешке не замели мусор.

Тем не менее Найсмит был готов всегда прийти на помощь, к своим помощникам и команде относился дружелюбно. Кэрнс вскоре сам убедился в его доброте. С неведением человека, впервые вышедшего в море, Кэрнс поначалу неумышленно забредал в святая святых — на капитанскую палубу, находящуюся ниже мостика. На третий раз он там столкнулся с капитаном. Тот повел себя весьма тактично, осторожно намекнув Кэрнсу, что эта небольшая часть судна — его «вотчина».

Кэрнс и второй радист Джеймс Патерсон, полные юношеского энтузиазма, в свободное от вахты время проводили на мостике немало часов. Благодаря Найсмицу и веселому старпому Хендерсону они каждый раз узнавали что-нибудь новое из морской практики и навигации, из судовой жизни. Ни Найсмит, ни Хендерсон никогда не пытались уклониться от многочисленных вопросов, которые задавали молодые радисты. Капитан понимал — от внимания впередсмотрящих зависит безопасность перехода, и чем больше молодых острых глаз, тем лучше для судна.

Казалось, Найсмит прилагал все усилия, чтобы молодые офицеры чув-

ствовали себя непринужденно. Патерсон и Кэрнс были ответственными за судовую библиотеку, и дважды в неделю капитан наведывался к ним в каюту обменять книгу.

— Ну, радисты, читали последнее время что-нибудь интересное? — спрашивал он. В свободное от мостика время Найсмит у себя в каюте читал свои любимые детективы типа «Кто убийца?»...

У юга Сицилии большая часть кораблей конвоя повернула к северу: двенадцать судов, среди которых был и «Форт Стайкин», продолжили свой путь в Порт-Саид. Зайдя в Суэцкий канал, «Форт Стайкин» отдал якорь в Порт-Тауфике. С ошвартованных по его борту барж был принят уголь. Здесь команда рассталась с безбилетным пассажиром, который отправился на поиски новых приключений. Найсмит сделал запись в судовом журнале: «Джон О'Хэйр высажен на берег и передан в руки полиции Египта». Запись была датирована 27 февраля. Пока грузили уголь, вокруг судна собрались толпы нищих, которые вылавливали из воды куски хлеба, брошенные матросами.

Приняв бункер, «Форт Стайкин» взял курс на Аден. Когда судно вышло в Красное море, Найсмит решил сделать калибровку радиопеленгаторов и заодно определить остаточную магнитную девиацию. Для этого судно должно было сделать две-три циркуляции, взяв пеленги по береговым ориентирам, а радисты тем временем проверяли точность работы радиопеленгатора. Матрос Джордж Грегори, тот, что падал с мостика, стоял у штурвала. Он думал, как непохожа эта циркуляция на безумный, полный тревог переход через Средиземное море, который они пережили всего несколько дней назад. «Это напоминает воскресную прогулку по озеру в нашем парке», — радостно думал он. Родом Грегори был из Блэкберна в графстве Ланкашир.

Выверив компасы, «Форт Стайкин» направился в Аден для пополнения запасов. В Адене судно стояло всего несколько часов. Пока шла погрузка угля, моряки искупались в зеленоватой воде залива.

В тот же день пароход «Форт Стайкин», получив дальнейшие инструкции, вместе с пароходом «Сити оф Эксетер» снялся с якоря. Вскоре суда расстались: «Сити оф Эксетер» пошел прямым ходом в Бомбей, а «Форт Стайкин» — через Аравийское море в Карачи.

Глава 3

В КАРАЧИ

Теперь, оказавшись без конвоя, плавание в котором давало некоторые гарантии безопасности, Найсмит повел судно зигзагами,¹² чтобы подводной лодке труднее было его атаковать. Часы в рулевой рубке звонили через определенные интервалы времени, и при каждом звонке рулевой менял курс от 10° влево до 15° вправо.

Так, одиноко «вальсируя» по курсу, «Форт Стайкин» без всяких происшествий пересек Аравийское море и 30 марта в 3 часа пополудни ошвартовался в Карачи. Команда была отпущена на берег. Некоторые моряки, взяв напрокат велосипеды, отправились осматривать город. Командному же составу судна отдыхать не полагалось. В порту их ждала работа потруднее, чем в море. По двенадцать часов в сутки с шестичасовым перерывом они следили за тем, как идет разгрузка. День и ночь они проводили в грохоте

паровых лебедек, отдыхая лишь в те короткие перерывы, когда докеры уходили обедать. Эту работу Харрис ненавидел. Его особенно раздражал диссонанс двух стоящих рядом лебедек, двигатели которых работали вразнобой.

Военное время наложило отпечаток на организацию работ. «Форт Стайкин» принадлежал отделу торгового мореплавания адмиралтейства, командный состав подбирала компания «Порт лайн», а эксплуатировала судно компания «Бибби лайн». В Карачи для этих двух компаний агентом являлась фирма «Форбс, Форбс, Кэмпбелл энд компани». Морские агенты уже имели копию каргоплана и сведения о грузе, который подлежал выгрузке в Карачи. А собственно разгрузкой парохода занялась в день прибытия судна в порт стивидорная фирма «Бригсток, Эдьюле энд компани».

Работа не прекращалась ни днем, ни ночью. В первый же день с палубы были выгружены клетки с разобранными планерами. Затем были сняты люковые крышки и начали выгружать огромные зеленые ящики с демонтированными «Спитфайерами». Все шло как обычно. 2 апреля капитан Найсмит записал в судовом журнале: «Камбузный юнга Фред Коллинз оштрафован на 10 шиллингов за неподчинение». На следующий день в 8 утра стивидоры выгрузили из трюмов последний груз, предназначенный для Карачи. Трюмы опустели, но ненадолго.

После разгрузки в чреве судна освободилось пространство в 8115 куб. м, которое почти незамедлительно было заполнено 8700 т хлопка-сырца в кипах, сотнями жестяных бочек со смазочным маслом, а также древесиной, металлоломом, серой, удобрениями, рисом и смолой.

С отвращением и тревогой наблюдали Найсмит и его помощники за тем, как вся эта странная смесь грузов, большая часть из которых была быстро-воспламеняющейся, заполняла трюмы судна, нагруженного взрывчаткой. Капитан пытался выразить протест грузоотправителям, но его убедили в том, что он должен доставить эту «смесь» в Бомбей. Время было военное, и Найсмит знал, что каждое судно обязано полностью загрузиться, куда бы оно ни следовало.

Найсмит и Хендерсон были ознакомлены с перечнем нового груза. Позже в него были занесены грузы, принадлежавшие фирме «Макиннон, Маккензи энд компани», которые заняли все оставшееся в трюмах пространство. А к трапу доставляли все новые партии груза, отправители которых наделись уговорить стивидорную фирму взять его на борт. Иногда представитель стивидорной компании вместе с капитаном и старпомом соглашались, но один раз Найсмит воспротивился.

Это произошло 7 апреля, когда Хендерсон, Харрис и Бригстон находились на палубе. Один из грузоотправителей подвез к борту семьсот пятьдесят бочек скипидара и намеревался разместить их поверх угля.

— Ну, это уже слишком,— возмущенно закричал Хендерсон человеку на пирсе.— Не вздумайте и близко подходить к судну с этими вашими бочками!

Хендерсон поспешил рассказать о скипидаре Найсмит, который сразу же согласился с его решением:

— Ни за что не принимать этот груз, даже если прикажет сам военный министр,— сказал он.

Хендерсон был как раз таким помощником капитана торгового флота, каким рисует его себе сухопутный обыватель. Этот 35-летний шотландец в чрезвычайной ситуации всегда действовал быстро и умело, беря дело в свои руки. Как и Найсмит, он поступил на службу в «Порт лайн» практикантом и с тех пор служил только в этой компании. Спустя пять лет, в 1930 г., он уже плавал четвертым помощником. Через год торговое судоходство охватил кризис, и многие из командного состава остались без работы. «Порт лайн»,

пытавшаяся сделать все возможное, чтобы не потерять своих лучших людей, укомплектовала экипаж парохода «Порт Гисборн» одними помощниками капитанов. Хендерсон выполнял обязанности боцмана, но к концу 1931 г. уже снова был четвертым помощником. В 1943 г. он получил должность старпома и в этой роли сделал один рейс на пароходе «Лоулендер», прежде чем пойти на «Форт Стайкине» в Бомбей. Несколько раньше он повстречался с девушкой из Австралии и женился на ней. Теперь его домом стал Сидней в Новом Южном Уэльсе.

Хендерсон имел веселый характер, никогда не терял чувства юмора, вызывал всеобщее к себе расположение. Сейчас, наблюдая за тем, как размещают новые партии груза, он был тише, чем обычно. Увидев, как грузчики втаскивают на борт упакованные в дерюгу кипы хлопка, он отозвал в сторону второго и третьего помощников:

— Вся эта хреновина, что мы грузим, меня беспокоит. Я раньше никогда не плавал на судах, которые перевозили бы хлопок, но знаю, что этот груз может быть очень опасным, особенно когда рядом взрывчатка.

Хендерсон повернул свое нахмуренное лицо к Харрису.

— У вас случайно нет какого-нибудь технического справочника, где написано про хлопок-сырец? Хотелось бы знать, насколько эта штука легко загорается.

— Кажется, есть, Джон, — ответил Харрис и отправился в свою каюту. Порывшись, он нашел учебник и тетрадь, исписанную им во время подготовки к защите диплома. Он внимательно пролистал книгу, но не обнаружил никаких сведений о свойствах сырого хлопка как груза. Зато когда он просматривал свои записи, ему встретилось несколько фраз, подтверждающих опасения старпома. Он вернулся к Хендерсону.

— Действительно, хлопок опасен. Когда он отсыревает, внутри него начинается химическая реакция. В результате выделяется водород, воздух вокруг нагревается и может произойти самовозгорание.

Теперь уже все офицеры «Форт Стайкина» чувствовали, какое это безумие — грузить хлопок вместе с другими быстровоспламеняющимися веществами на судно, уже забитое взрывчаткой. Их предчувствия полностью оправдались...

В портах США на протяжении десятилетий ежедневно перегружается большое количество хлопка. В 1942 г. правительством был выпущен справочник под названием «Размещение грузов на современных судах», написанный Джозефом Лемингом. О хлопке на судне в нем говорится следующее: «При погрузке необходимо, во-первых, размещать в трюмах по возможности наибольшее количество кип, а во-вторых — соблюдать правила пожарной безопасности, как при погрузке, так и в рейсе.

При погрузке хлопка необходимо использовать соответствующие подстилки и маты, и все железные покрытия в трюме должны быть закрыты мешковиной и матами.

Судно, перевозящее хлопок, должно быть снабжено системами парового и химического огнетушения, которые надлежит тщательно проверить и перебрать перед приемкой груза.

Во время погрузочно-разгрузочных работ должны быть наготове пожарные рукава, у трюмов поставлены бочки с водой и ведра. Необходимо вывесить таблички с надписью «Не курить», а офицеры судна должны строго за этим следить. Все камбузные дымоходы следует закрыть металлическими сетками и другими соответствующими материалами во избежание попадания искр на груз.

Находившиеся или находящиеся в соприкосновении с нефтью и маслами кипы хлопка весьма подвержены самовозгоранию. По этой причине хлопок

не следует размещать в трюмах, которые незадолго до этого были окрашены, и краска окончательно не высохла. По этой же причине хлопок нельзя размещать вблизи жирных и маслянистых грузов.

Отсыревший хлопок не подвержен самовозгоранию вопреки сложившемуся мнению. Такой хлопок может испортиться, если он уложен слишком плотно. Сырые кипы, а также кипы в поврежденной упаковке без стягивающих лент или же без маркировки грузить не следует.

Во время рейса рекомендуется закрыть все раструбы вентиляционных дефлекторов проволоочной сеткой во избежание попадания в трюмы небрежно брошенных горящих спичек, что может стать причиной большого пожара».

В Правилах правления страховщиков Нью-Йорка имеется раздел «Погрузка опасных грузов», в котором говорится: «Смазочные масла могут перевозиться в прочных бочонках или бочках на твиндеках над грузом хлопка, уложенного в нижнем трюме, или на нижней палубе при условии, что палуба не течет, имеет комингс с утками и шпигаты. Число бочек не должно превышать 250; они должны быть размещены ярусами в одном из концов палубы у переборки, не менее чем в трех футах ¹³ от комингса.

На судне, имеющем плотную палубу, низкие комингсы без уток и со шпигатами, разрешается перевозить 100 бочек или бочонков, которые должны размещаться в твиндеках над грузом хлопка в нижнем трюме или на нижней палубе (в одном из ее концов), ярусами, не менее чем в шести футах от комингсов.

Размещая груз, необходимо учитывать седловатость палубы судна. Груз масла должен быть размещен в нижней части палубы. В целях безопасности емкости следует хорошо закупорить, а крышки люков закрыть и задраить брезентом. Ни в коем случае нельзя использовать при такой укладке груза более двух отсеков на судне».

Под заголовком «Хлопок и динамит, порох и другие взрывоопасные вещества» в правилах значилось: «Эти взрывоопасные вещества никогда нельзя укладывать в одном трюме с хлопком; они должны храниться в соответственно изготовленном магазине, поставленном в противоположном конце судна от того места, где находится хлопок».

В разделе «Хлопок и смолы» также говорится о том, что эти грузы следует размещать в разных трюмах.

Несколько советов по перевозке хлопка были опубликованы также в «Календаре Ллойда» за 1928 г. Их автор, сюрвейер из Ливерпуля Джеймс Маккейб, дал несколько кратких советов по этому вопросу: «Любое соприкосновение хлопка с маслянистыми веществами очень опасно и может привести к самовозгоранию при достаточно высокой температуре.

В случае возникновения пожара в рейсе пар, несомненно, не дает ему распространиться. Известно множество случаев, когда благодаря этому суда, на борту которых возникал пожар, благополучно прибывали в порт назначения, как в Великобритании, так и на континенте.

По первой тревоге рекомендуется задраить люки, плотно закрыть все отверстия, после чего пустить из инжекторов пар в трюмы, где произошло возгорание».

Однако на «Форт Стайкине» в тот день никто не был знаком с этими ценными рекомендациями. Те, кто ведал погрузкой в доках, располагали несколькими брошюрами, выпущенными отделом торгового мореплавания адмиралтейства Великобритании, из которых можно было почерпнуть ряд сведений о грузах. Ни в одном из этих изданий, хотя и содержащих сведения о погрузке взрывоопасных веществ, не было ни слова премудрости о том, что хлопок нельзя укладывать рядом со взрывчаткой. Дело в том, что хло-

пок-сырец в кипах никогда не перевозили на судах Великобритании, его только получали.

Так или иначе, не дело старпома решать, какой груз перевозить на судне. Хендерсон сказал:

— Прежде чем мы выйдем в рейс, надо удостовериться, что все противопожарные средства в порядке.

Харрис собрал нескольких матросов и проследил за тем, как они проверили все противопожарное оборудование судна. Капитан решил провести дополнительные учения по борьбе с пожаром, как только судно выйдет в море.

Во время стоянки в Карачи во избежание возможного саботажа на судне постоянно несли строгую вахту. Для этого с помощью судовых агентов были наняты шесть гражданских вочманов — вахтенных, пятеро из которых охраняли трюмы, а один дежурил у трапа. Члены команды сменяли друг друга на стояночной вахте у трапа, а два человека из отделения торгового мореплавания адмиралтейства, в чьи обязанности входило обслуживание орудий в рейсе, несли вахту на палубе. На борту судна или поблизости от него постоянно находилось по крайней мере двое местных полицейских.

Несмотря на эти предосторожности, при желании всегда можно было бы подпортить одну из тысяч кип хлопка, облив ее маслом, прежде чем она попадет на судно. Джорджу Грегори представилась возможность лично удостовериться в том, что охрана в Карачи на все смотрит сквозь пальцы. Он был вне себя, когда один из грузчиков предложил ему краденый тюбик гибсоновской зубной пасты в обмен на пяток сигарет.

— Мы эту штуку везли из самой Англии, а у тебя хватает наглости теперь нам ее предлагать обратно! — кричал он. Еще несколько минут он поносил грузчика, пока тот не повернулся и не побрел прочь, запихнув тюбик пасты в карман.

Портовый люд Карачи знал, что груз хлопка может доставить немало хлопот. За шесть предыдущих лет здесь уже шесть раз горели суда, груженные хлопком. Последний пожар случился всего несколько недель назад на пароходе «Тереза Моллер».

В 1944 г. среди грузов, перегружаемых в Карачи, хлопок занимал первое место. До войны половина урожая этой культуры шла на экспорт, теперь же рынки сбыта оказались утраченными. Правительство Индии было вынуждено держать под контролем грузопотоки хлопка, для того чтобы предотвратить падение цен, по которым хлопок покупали у фермеров. Иначе им бы пришлось голодать. Карачи был портом для приема выращиваемого на севере страны хлопка, а в Бомбее находилась фабрика по его переработке. Если хлопок залеживался на складах Карачи, фермерские цены на него начинали колебаться, все больше хлопка скапливалось на фермах. На перевозку его по железной дороге из Пенджаба и Синда в Бомбей был наложен запрет. В сущности это было бы небольшое отвлечение потока груза хлопка с морских путей. Поэтому груз на борту «Форт Стайкина» имел для экономики Индии такое же значение, как груз взрывчатки для военных действий. И самое страшное было в том, что эти грузы — мирный и военный — были погружены в трюмы судна вместе и перевозились за один рейс.

Бригада докеров продолжала работать в поте лица. В трюм № 2, где находилось золото в окружении взрывчатки, грузчики попадали через центральный отсек, как через дымоход, и складывали кипы хлопка в нижний трюм. Когда были погружены все упакованные в мешковину кипы, докеры начали укладывать сверху древесину и металлолом. В центральном отсеке они разместили бочки со смазочным маслом, уложив их на луковые закрытия нижнего трюма.

К Хендерсону подбежал один из матросов, чем-то взволнованный.

— Одна из бочек течет, сэр,— сообщил он,— а несколько других в масле.

Хендерсон выругался и пошел посмотреть, в чем дело. Если масло падет на кипы хлопка, опасность возгорания увеличится. Поэтому он приказал настелить брезент, которым ранее были накрыты «Спитфайеры», поверх люковых закрытий нижнего трюма, между бочонками и кипами.

Харрис, которому поручили проследить за тем, чтобы приказание было выполнено, отнесся к делу со всей серьезностью. Видя, как судно начинается огнеопасным грузом, и чувствуя собственное бессилие, помощники капитана нервничали, ведь над ними довлел приказ, который приходилось выполнять без рассуждений. Однако даже в этом положении они делали все от них зависящее, чтобы уменьшить риск.

Итак, захватив брезент, Харрис спустился в трюм, хотя и не был обязан сам выполнять эту работу. Тем не менее, в 2 часа ночи он стоял на коленях на крышках люков в трюме № 2 и закреплял брезент. Куски были недостаточно широкими и не закрывали люков полностью, и Харрису пришлось крепить их внахлест. Таким образом, середина люков была покрыта двойным слоем брезента, а края — одинарным. И только после того, как работа, к общему удовлетворению Харриса и Хендерсона, была закончена, началась погрузка на нижние люки бочонков со смазочным маслом. Правила страховщиков Нью-Йорка разрешали грузить поверх кип хлопка не более 150 баррелей¹⁴, однако в трюм № 2 погрузили вчетверо больше — время было военное, приходилось рисковать.

«Форт Стайкин» с опасным грузом вышел из Карачи 9 апреля. В трюме № 1 находилось на настиле второго дна 9000 мешков серы массой 325 т и 1428 кип хлопка массой 268 т. Поверх серы были уложены мешки с удобрениями (рыбными), а поверх хлопка — 13 163 бревна. В твиндеках находилось 15 т боеприпасов категории «С» (сравнительно безопасной), другие воинские грузы, сушеная рыба и смазочное масло. Такой же груз занимал место на нижних люках.

На дне трюма № 2 от кормовой части почти до центра на высоту 2,4 м возвышались 187 т боеприпасов категории «В». Поверх боеприпасов, покрытых деревянными досками, были уложены 4100 кип хлопка массой 769 т. На них лежали 11 537 деревянных брусев слоем в 61 см. Сверху размещался груз металлолома (сорок две динамо-машины и ящики старых радиоприемников). Таким образом, верхний ряд груза в нижнем трюме был ниже уровня твиндека на 1,8 м. На твиндеках находилось 168 т взрывчатых веществ категории «А» (наиболее опасной), 1089 небольших бочонков со смазочным маслом и золотые слитки.

Вся нижняя часть трюма № 3 была занята бочками со смазочным маслом (3435 бочек массой 573 т). На твиндеках были уложены 58 т взрывчатых веществ категории «А» и 20 т грузов для английских военно-воздушных сил, в том числе чрезвычайно огнеопасный самолетный лак. На нижних люках стояли 214 бочонков смазочного масла.

Нижнюю часть трюма № 4 занимали 523 т взрывчатки и боеприпасов категорий «А», «В» и «С» и 2164 кипы хлопка массой 405 т. На твиндеках также размещались боеприпасы. На нижнем люке был уложен смешанный груз пищевых продуктов, в том числе 127 мешков сушеных фруктов.

На дно трюма № 5 погрузили мешки с рисом и семенами. Поверх них были уложены 1045 кип хлопка массой 196 т, а сверху — 12 306 брусев древесины, сушеные фрукты и смола. На твиндеках располагалось несколько кают команды. На нижнем люке находились 6220 небольших бочонков со смазочным маслом.

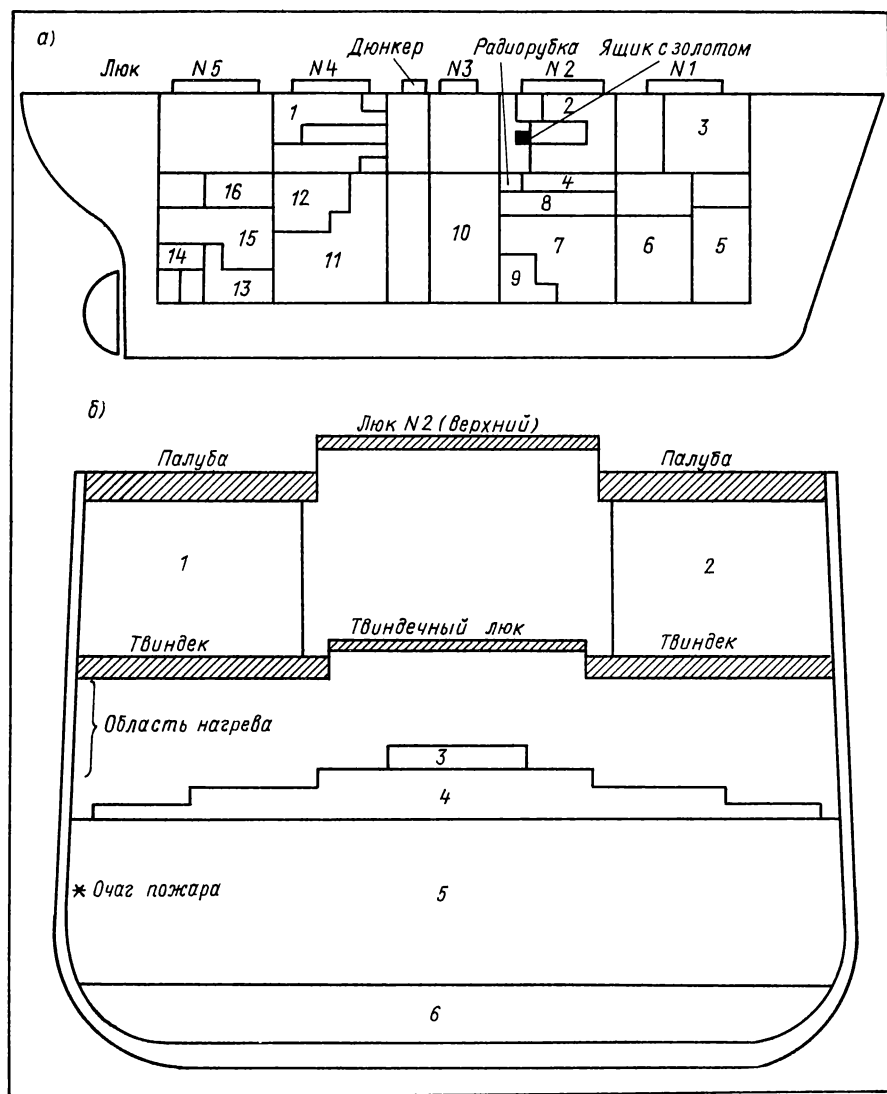


Рис. 2. Расположение грузов на пароходе «Форт Стайкин»:

а — продольный разрез

1 — взрывчатка класса «В» (162 т); 2 — взрывчатка класса «А» (168 т); 3 — боеприпасы (115 т); 4 — железо (3 т); 5 — 900 мешков с серой (325 т); 6 — кипы хлопка (1268 т); 7 — 4100 кип с хлопком (769 т); 8 — древесина (11 557 шт.); 9 — взрывчатка класса «С» (107 т); 10 — бочки со смазочным маслом (230 т); 11 — боеприпасы и взрывчатка (628 т); 12 — 2164 кипы с хлопком (405 т); 13 — 1776 мешков риса; 14 — зерно в мешках; 15 — 1045 кип хлопка (405 т); 16 — древесина (12 300 шт.);

б — поперечный разрез по трюму № 2

1, 2 — взрывчатка; 3 — железо (3 т); 4 — древесина (463 т); 5 — 4100 кип хлопка;

6 — боеприпасы и взрывчатка.

Найсмит сказал Хендерсону и Харрису:

— Почти все из того, что мы везем, или горит или взрывается. Единственное, что мы можем сделать, — это провести дополнительные пожарные учения.

Пожарные и шлюпочные учения Харрис организовал. От участия в них никто из команды не пытался отлынивать, каждый тренировался до тех пор,

пока твердо не запомнил места расположения и назначение всего противопожарного оборудования.

Харрис был связующим звеном между капитаном и командой, может быть поэтому он остро ощущал весь драматизм ситуации. Матросы не дураки и прекрасно понимали, какой опасности подвергаются. Но им пришлось верить свои судьбы в руки капитана. Иногда Харрис замечал, каким взглядом смотрит на Найсмита проходящий мимо матрос, и думал, какие чувства скрываются за этим взглядом. Капитан, сам муж и отец, знал, что у многих матросов есть жены и дети. Поэтому Харрис глубоко сочувствовал Найсмиту, на которого пало все бремя ответственности.

На пути из Карачи, когда подул порывистый ветер, один из матросов сказал Харрису:

— Одно хорошо, что мы об этом ничего не узнаем, не правда ли, сэр?

Харрис незаметно взглянул на сказавшего эти слова матроса и вдруг понял, как изменилось его отношение к команде, переросшее теперь в симпатию и даже восхищение.

Когда он впервые увидел команду в Беркенхеде, у него сложилось невысокое мнение о матросах. Впоследствии он понял — это произошло, вероятно, потому, что ему впервые довелось идти на судне, не принадлежавшем компании «Порт лайн», с командой, которую он не набирал лично, не знал каждого в лицо и по имени. Но трудности плавания, а также отношение Найсмита и Хендерсона к службе сплотили разношерстную группу людей в настоящий экипаж.

Капитан Найсмит нервничал из-за груза, но старался вести себя так, чтобы этого не почувствовали его помощники. Для них он по-прежнему оставался учтивым, тактичным, по-отечески добрым, каким все его знали.

Когда «Форт Стайкин» снялся с якоря в Карачи, Кэрнс нес вахту. Он находился в радиорубке, когда его позвал на мостик капитан и вручил сигнальный фонарь Морзе. Они приближались к конвою, в составе которого были танкеры и вместе с которым они должны были идти в Бомбей.

— Хочу, чтобы вы просигналили коммодору конвоя, — сказал Найсмит. Кэрнс растерялся.

— Боюсь, сэр, мне еще не доводилось пользоваться сигнальным фонарем. Я не понимаю азбуки Морзе.

Человек нетерпеливый выгнал бы новичка и послал бы за кем-нибудь, кто мог быстро принимать и передавать сигналы, но это было не в характере Александра Найсмита. Капитан показал, как надо направлять фонарь на судно коммодора, и помог юноше передать первый в жизни позывной сигнал.

«Форт Стайкин» вышел из Карачи 9 апреля. В тот день Найсмит записал в судовом журнале: «В момент отплытия на судне отсутствует кочегар. Считается дезертиром». На следующий день в вахтенном журнале появилась классическая запись, подтверждающая, что человек ушел с судна добровольно, забрав свои вещи. За два дня до этого Найсмит внес в вахтенный журнал фамилию другого члена команды, который, оставив на судне вещи, провел несколько часов на берегу и вернулся. Это было имя второго кока Александра Джоппа. Рядом с его фамилией Найсмит отметил: «Оштрафован на 10 шиллингов за самовольную отлучку». Но случилось так, что Джопп так и не смог выплатить штраф.

Глава 4

РАЗГРУЗКА

Выйдя из Карачи, «Форт Стайкин» присоединился к конвою танкеров, который шел из Персидского залива. Судно направлялось вдоль западного побережья Индии в Бомбей. Трехдневный переход прошел благополучно. Единственное, что по-прежнему вызывало беспокойство экипажа,— это груз.

Последние три дня плавания для офицеров были самыми трудными — в трюме № 1 из-за жары от рыбного удобрения исходило сильное зловоние. Ветер относил его в сторону спардека, где были расположены каюты капитана и помощников. Работали ли они, отдыхали или принимали пищу, все время их преследовал отвратительный рыбный запах. Поэтому они получили двойное облегчение, когда ранним утром 12 апреля судно добралось до Бомбея и стало на якорь на рейде в закрытой и усеянной островками бухте между островом Бомбей и материковой Индией.

В 9 ч 55 мин со стороны доков показалась шлюпка, которая вскоре подошла к борту «Форт Стайкина». На ней прибыли лоцман и офицер таможи бомбейского порта мистер А. Кануар. Капитан поприветствовал его и проводил в свою каюту. А. Кануар вручил ему экземпляр «Портовых правил и постановлений по докам». Найсмит подписал рапорт о прибытии, в котором указал, что на борту судна — груз взрывчатки.

Вскоре «Форт Стайкин» начали медленно вводить в доки, где о его опасном грузе никто и не подозревал. В соответствии с Международным сводом сигналов и пунктом 46 Портовых правил судно с опасным грузом на борту, входя в порт, обязано было поднять на ноке рея красный сигнальный флаг. В мирное время такой флаг поднимали всегда, а во время войны этого часто не делали. К 1944 г. капитаны судов, перевозящих боеприпасы, часто подвешивались в портах атакам вражеских самолетов. Поэтому, не желая показывать, что суда являются достойными мишенями, они с благословения всех причастных к этим перевозкам нарушали это правило, предпочитая хранить красный флаг аккуратно сложенным, подальше от посторонних глаз.

Итак, «Форт Стайкин» без красного флага на ноке рея ошвартовался у причала № 1 дока Виктория в бомбейском порту.

Бомбей — главный морской порт западной Индии — получил свое название по имени богини Мумба — покровительницы племени коли (исконных рыбаков и земледельцев), на заре христианства заселившего остров Бомбей. Позже название «коли» превратилось в «кули»: так стали называть наиболее низкооплачиваемые слои на Востоке. Остров, длиной 17,6 км и шириной 4,8 км, образовался в ходе осушения земель, когда были прорыты узкие каналы, разделившие эту часть суши на семь самостоятельных островков. Один из них по своей форме напоминает кисть руки: указательный и отставленный в сторону большой пальцы смотрят на юг, «запястье», соединенное дамбой с о. Солсетт, который, в свою очередь, соединен дамбой с материком, направлено на север.

Первыми европейцами, осевшими здесь, были португальцы, которым султан Бахадур-шах отдал острова Бомбей и Солсетт в 1534 г.¹⁵ Позднее жители Бомбея стали величать возникший город «Урс прима ин Индис» — «первый город в Индии», однако португальским переселенцам он казался последней дырой.

Все семь островков представляли собой пышные плантации кокосовых пальм, теснимые рыбацкими деревушками. Во время отлива у берегов обнажалось дно, покрытое слоем ила,— источник многочисленных болезней. Как

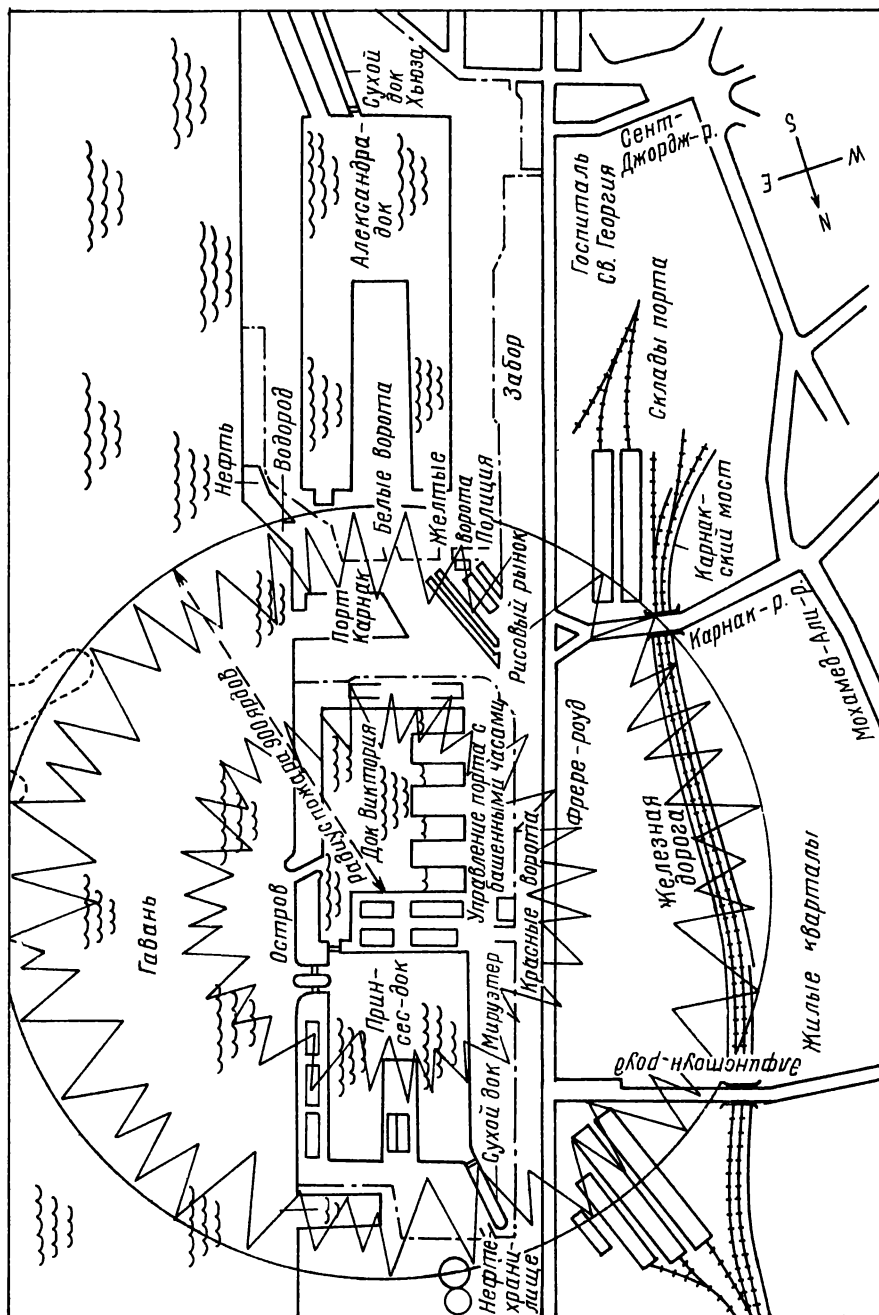


Рис. 3. План доков бомбейского порта. Очерчена площадь распространения пожаров

гласила бытовавшая тогда поговорка, жизнь человеческая исчислялась двумя сезонами муссонов.

Португальцы поделили земли на поместья — минораты, насаждая феодализм. Северную часть о. Бомбей они передали францисканцам и иезуитам. Васко да Гама так определил политику своих соотечественников в Индии: «Мы пришли сюда искать христиан и специй». Миссионеры искали христиан с большим рвением, чем миряне — специй. Местное население почти не оказывало содействия религиозным орденам, которые несли с собой ужас инквизиции, повинной в смерти более четырех тысяч человек, сожженных на кострах в Гоа ¹⁶ во второй половине XIV в. В конечном счете в руках иезуитов сосредоточились власть и богатство, они перестали подчиняться вице-королю в Гоа, у них даже появились свои вооруженные отряды для нападения на португальские корабли. Все это не осталось без внимания других морских держав, в частности Англии.

Англичане впервые пришли сюда на кораблях в 1626 г. Вместе с голландскими моряками они ограбили несколько рыбацких лодок. Затем на остров высадилось триста человек, которые подожгли все постройки, включая огромный помещичий дом. Обитатели дома успели убежать, захватив с собой все ценности. На следующее утро налетчики вернулись на свои корабли. Запасшись провизией, они снялись с якоря.

В руки пиратов, как и тех, кто следовал за ними в течение последующих тридцати девяти лет, попало нечто большее, чем сокровища: неоспоримые доказательства того, что эта далекая удобная гавань — ключ к завоеванию всей Индии. Заправила Ост-Индской компании пытались убедить Оливера Кромвеля в нецелимости Бомбея. Однако все оставалось по-прежнему вплоть до 1661 г., когда была восстановлена монархия и король Англии Карл II взял в жены инфанту португальскую Екатерину Браганскую. В качестве приданого он получил Бомбей.

Португальцы, жившие в Индии, понимали, что тот, в чьих руках окажется Бомбей, сможет править всей страной. Португальский вице-король в Индии писал: «Мы потеряем Индию в тот же день, когда англичане поселятся в Бомбее», и советовал королю Португалии выкупить эту долю приданого инфанты. Король решил последовать совету, но цена, которую запросил Карл II, оказалась слишком высокой. Португальские поселенцы попытались отстоять северную часть Бомбея, ссылаясь на то, что это — частная собственность, но их прогнали силой.

В 1668 г. Карл II передал остров в собственность Ост-Индской компании за ежегодную ренту золотом на сумму 10 фт. ст. Город начал расти. Среди тех, кто поселился здесь, были парсы ¹⁷, из которых вышли многие известные в Индии инженеры, строители, торговцы.

Первые попытки внести вклад в развитие Бомбея предпринял Жеральдон Онжье, который в 1669 г. стал президентом штата Сурат. Он руководил постройкой форта и береговых укреплений, которые защитили город от нападений с суши и с моря, начал осушение заливаемых приливом болот, открыл больницу, учредил суд. Любопытно, что Ост-Индская компания внесла свой «вклад» в развитие колонии, направив туда из Англии... двадцать «нелюбимых горожанок». Но, видимо, местный климат неблагоприятно повлиял на их нрав, так как спустя некоторое время консул Сурата потребовал от правителя Бомбея взять под стражу некоторых женщин, которые, по слухам, вели себя скандально «по отношению к нации, религии и правительству», посадить на хлеб и воду и с первым же судном отправить обратно в Англию.

В 1750 г. в Бомбее были построены новые доки, но по-настоящему город начал развиваться лишь спустя пятьдесят лет. Толчок этому дали два не

связанных между собой события, имевших место в 1803 г.: страшнейший голод, который вынудил многих перебраться с материка в Бомбей в поисках работы, и ужасный пожар, от которого сильно пострадала старая густонаселенная часть города, известная под названием Форт.

Восстанавливая город, власти Бомбея расширили дороги через наиболее населенные кварталы Форта и убедили местные общины строить суда, дома и склады за его пределами.

В 50-х гг. XVIII в. в Индии была построена первая железная дорога, пролежавшая по дамбе, которая связала о. Солсетт с материком. Открылись судоходные компании. В 1840 г. был открыт первый банк в Бомбее, с которым уже к 1860 г. конкурировали пять крупных банков. В 1854 г. была построена первая хлопчатобумажная фабрика, к 1860 г. в строй вступили еще шесть предприятий. Это было начало хлопкового бума, который дал необходимые средства для дальнейшего развития современного Бомбея.

На протяжении всей истории своего существования Бомбей извлекал из войн прибыли. На правительственных ¹⁸ верфях строились суда, которые участвовали в нападении на Саварндраг в 1755 г., Визайдраг в 1756 г. и форты на Малабарском берегу в 1768 г., в афганской войне 1838 г., китайской войне 1840 г., второй бирманской войне 1852 г., крымской войне 1854 г., персидской войне 1856 г., второй китайской войне 1860 г., в афганской войне 1878—1881 гг., египетской войне 1882 г., третьей бирманской войне и походе на Суакин в 1885 г., втором походе на Суакин в 1896 г. и др.

Наивысшего расцвета Бомбей достиг в годы, когда на другом конце света — в Америке — шла Гражданская война. Большая часть южных портов Америки, из которых вывозился американский хлопок, была блокирована. В знак солидарности с североамериканцами, борющимися за освобождение рабов, рабочие Ланкашира предпочитали голодать, но не обрабатывать хлопок, который удалось вывезти из американских блокированных портов в Англию. Однако даже самые убежденные идеалисты не могли голодать бесконечно. Ланкаширцы были вынуждены искать другой хлопковый источник. Им стал Бомбей. И хотя этот хлопок с коротким волокном не мог сравниться с длиноволокнистым американским, но был лучшим из имеющихся тогда. В период между 1861 и 1865 гг. ланкаширцы заплатили бомбейским торговцам за хлопок на 81 млн фт. ст. больше, чем ранее. Среди бомбейских финансистов стала процветать спекуляция. Повседневная деятельность в городе почти прекратилась, поскольку даже правительственные чиновники проводили свое время на бирже.

С окончанием Гражданской войны в Америке многие потерпели крах. Хлопковый бум закончился. Однако самые матерые спекулянты успели нажить столько денег, что не знали, куда их деть. По предложению губернатора Бартла Фрере некоторые стали вкладывать свой капитал в инженерные и мелиоративные проекты. Благодаря этому и были построены библиотека, школа, общественные здания, маяки, городская башня с часами и главная европейская больница на Фрере-роуд. Не обладая хорошим вкусом, архитекторы того времени сыграли с городом злую шутку, загромоздив Бомбей помпезными зданиями, выполненными в псевдовосточном стиле, которые сохранились и по сей день.

В строительстве участвовали городские власти. Они подняли на новый уровень санитарное состояние города, учредили департамент здравоохранения, построили Кроуфордский рынок, улучшили водоснабжение города. Во второй половине XIX в. в северной части города продолжали строиться фабрики по переработке хлопка, и вскоре многочисленные дымовые трубы сделали этот район похожим на город хлопка — Ланкашир.

Вопросами судоходства стал заниматься созданный по образцу ливерпульского Портовый трест Бомбея. Он же организовал работы по осушению болот в восточной части острова и строительство новых доков.

Сооружение первого из них завершилось в январе 1880 г. Это был Принсес-док, названный так в честь принца Уэльского Эдуарда VII, который и заложил в нем первый камень. Акватория дока составляла 30 акров¹⁹ воды. Тогда вода еще не покрывала оставшиеся от бывшего леса на территории дока деревья.

Док имел 438 м в длину и 300 м в ширину, его стенки были высотой 11 м. От северной стенки к середине дока был сооружен мол длиной 210 м и шириной 72 м. Со стороны моря он имел два входа шириной 19,8 и 16,5 м. Принсес-док был оборудован пятьюдесятью пятью подвижными гидравлическими кранами. На конце мола стоял кран грузоподъемностью 30 т. Входные и шлюзовые ворота приводились в движение гидравлическим устройством. Суда заводились в док пятитонным гидравлическим шпилем. Вдоль причалов дока проходили трубопроводы с гидрантами для пожарных рукавов.

В торжественной церемонии открытия дока в первый день 1880 г. участвовала армада пароходов. Но торжество омрачилось тем, что входившие в док суда одно за другим наваливались на его стенки или сталкивались между собой. Страховые компании объявили о том, что в их страховых полисах не оговорены риски, связанные с авариями судов при входе в этот док, а судоходные фирмы отказывались заводить в него свои суда. Казалось, что Портовый трест Бомбея со своим доком прогорел, но спустя две недели пароход «Италия», принадлежавший фирме «Грэхэм энд компани», нарушил бойкот. Это произошло после того, как губернатор города сэр Ричард Темпл заверил фирму в том, что она не потерпит убытков в результате повреждений или задержки груза. «Италия» успешно разгрузилась и приняла на борт новый груз. Ее примеру последовали другие суда, однако две судоходные линии продолжали бойкотировать док еще в течение многих месяцев. В знак признательности Портовый трест предоставил в распоряжение «Грэхэм энд компани» два причала, разрешив ее судам бесплатно пользоваться доком в течение длительного времени, а впоследствии уменьшил для них плату.

К югу от Принсес-дока Портовый трест построил док Виктория, который был открыт в марте 1888 г. Он предназначался для судов с большой осадкой. При площади 25 акров воды ширина его составляла 300 м, длина — 381 м. Со стороны берега док имел три пирса длиной 120 и шириной 75 м каждый. Ворота шириной 19,2 м соединяли док Виктория с Принсес-доком и закрывались батопортом. Док был оборудован пятьюдесятью восьмью подвижными гидравлическими кранами. На южном молу имелся кран грузоподъемностью 100 т, который мог поднимать грузы на высоту 12 м.

К югу от дока Виктория был сооружен Александра-док, вошедший в строй в 1914 г.

В трех доках длина набережных равнялась 9,3 км, а длина причальной линии — 9 км. В район доков были проложены подъездные железнодорожные пути длиной 41,6 км, которые подходили к железной дороге Портового треста с западной и восточной сторон. Были построены транзитные склады с гидравлическими шпилями. На всей территории от доков до самой окраины беднейшего перенаселенного квартала раскинулись склады. Они заняли площадь в 127 акров и могли вместить 1 млн кип хлопка-сырца. Для жилья грузчиков порта было «возведено» пять кварталов барачных.

А чтобы тот, кто работал в доках, знал время дня, трест построил перед главными воротами высокую башню с часами. Она стоит при выезде на

Фрере-роуд — длинную прямую улицу, проходящую позади доков, названную в честь самого прогрессивного губернатора Бомбея.

В соответствии с законом Портового треста в обычное время судну с грузом взрывчатых веществ на борту не разрешалось входить в доки. Однако в пункте № 88 военно-оборонных постановлений Индии этот закон, как и многие другие правила и предписания, ввиду крайней необходимости военного времени был отменен. До 1939 г. опасный груз, если и прибывал в Бомбей на судах, то перегружался на лихтеры на внешнем рейде. В период войны суда приходилось разгружать в кратчайшие сроки. Выгрузка в лихтеры требовала больше времени, чем выгрузка непосредственно на причал. Кроме того, многие суда перевозили на палубах и люковых закрытиях трюмов тяжеловесные грузы, которые были не под силу судовым стрелам. Для того чтобы грузчики могли подобраться к взрывчатке, уложенной в трюмах, суда должны были подойти к стенке, где более мощные порталные краны выгружали палубный груз. Портовый трест уже указывал представителям правительства Индии на опасность подобной практики, однако это ни к чему не привело.

Чтобы обезопасить разгрузку судов в доках, все взрывоопасные вещества были классифицированы на три категории. Сравнительно безопасные грузы — категории «С» — могли выгружаться непосредственно на пирс и помещаться в склады в ожидании дальнейшей транспортировки по суше. Более опасные взрывчатые вещества — категории «В» — также можно было выгружать прямо на пирс, однако далее их следовало немедленно грузить в железнодорожные вагоны, не допуская их хранения на складе. Грузы категории «А» следовало перегружать только в лихтеры.

Майор Р. Хоукс от имени коменданта по выгрузке выдал капитану «Форт Стайкина» свидетельство «особой срочности». И вот утром 12 апреля 1944 г. транспорт шарового цвета из Беркенхеда медленно прошел сквозь 24-метровые ворота в док Виктория.

Суда, хлопок, разрушительный огонь и бессмысленная смерть — все это уже не раз фигурировало в длинной истории Бомбея. Через несколько часов все это должно было вновь повториться.

Утром фирма «Киллик, Никсон энд компани» сообщила бригадире стивидоров Шапурджи Десаи, что «Форт Стайкин», вероятно, будет разгружаться на пирс № 1 и для этого потребуются пять бригад докеров и пять кранов. О том, что на борту парохода опасный груз, компания еще не знала.

Пока судно швартовалось, Десаи отметил на причале места, где следовало поставить грузовые краны. После того как «Форт Стайкин» ошвартовался, Десаи поднялся на борт и познакомился со старпомом. Хендерсон ознакомил его с планом размещения грузов, из которого Десаи понял, что большая часть груза — взрывоопасные вещества. Но это не имело особого значения ни для него, ни для грузчиков. Десаи приказал им соблюдать осторожность, а о надбавке за выгрузку опасного груза и речи не было. Он поставил по бригаде грузчиков на каждый трюм. Те сняли брезент, открыли лючины и должны были выгружать кипы хлопка и взрывчатые вещества в лихтеры. Однако лихтеров не было до полудня 13 апреля, и, несмотря на свидетельство «особой срочности», весь взрывоопасный груз спустя сутки с момента швартовки все еще находился на борту.

Тем временем выгрузили бочки со смазочным маслом. Десаи сразу заметил, что многие из них были снаружи в масле, а некоторые протекли, хотя и не сильно. Когда все бочки, стоявшие на нижних люковых крышках трюма № 1, были выгружены, обнаружилось, что брезент, который Харрис прибил в Карачи, был весь пропитан маслом. Позже выяснилось, что то же

самое произошло и в трюме № 2. Однако не было заметно, чтобы масло просочилось сквозь брезент и попало на лежащие ниже килы хлопка.

Пока докеры занимались разгрузкой бочек с маслом, к Десаи подошли Найсмит и Хендерсон.

— Если вы не можете начать разгрузку взрывчатки, то, по крайней мере, избавьте нас как можно быстрее от этой вонючей рыбы,— сказал Хендерсон, показывая на трюм № 1.— Мы уже три дня мучаемся от этого зловония. Пока находились в пути, это еще было терпимо — дул хоть небольшой ветер, но здесь становится просто невыносимо.

Десаи повел носом, улыбнулся и сказал, что подумает о том, как ускорить выгрузку рыбного удобрения. Он переговорил с супервайзером фирмы «Киллик, Никсон энд компани» Кеки Годвалла, и оба решили взять дополнительную бригаду для работы в трюме № 1.

Новая бригада работала всю ночь, выгружая рыбное удобрение, и, наконец, избавила судно от зловония. Однако ускоренная разгрузка трюма № 1 имела и другое последствие, которое спустя несколько недель тщательно обсуждалось следственной комиссией.

Трюмы № 1 и № 2 разделяла переборка, по обеим сторонам которой проходил узкий трап с нижней палубы в мачтовую надстройку на главной палубе. В этой надстройке имелась внутренняя дверь, соединявшая верхние площадки обоих трапов.

Ведь если в течение всей ночи 13 апреля эта внутренняя дверь была открыта, то какой-нибудь утомленный работой грузчик мог подняться по трапу, пройти через дверь, спуститься незамеченным в нижнюю часть трюма № 2 и пробыть там столько времени, сколько нужно для того, чтобы успеть выкурить сигарету вопреки запрету. Нижний люк трюма № 2 в это время оставался закрытым...

Правила, касающиеся курения на судне, были весьма недвусмысленными и строгими, тем не менее их часто нарушали. В соответствии с правилами Портового треста курить запрещалось как в доках, так и на судах, за исключением специально отведенных мест. Годом раньше комиссар бомбейской полиции, ссылаясь на Управление бомбейскими доками, постановил следующее: «Никто не должен курить или зажигать спички либо какие-нибудь другие воспламеняющиеся предметы на любом из пирсов и причалов, а также на борту судов, находящихся в доках, и вообще где бы то ни было в доках за исключением специально отведенных мест».

Ответственные за соблюдение этих правил всегда ограничивались лишь тем, что просили нарушителей прекратить курить. За год с момента этого постановления число таких нарушителей составило 124. Двое из них отделились внушением, шестеро были переданы в руки военных властей, десять человек приговорены к однодневному, двое — к недельному, один — к полуторамесянному тюремному заключению. Остальные были оштрафованы. В сентябре 1942 г. правительство Индии предложило запретить даже носить спички и курево в доках или хотя бы конфисковывать спички при входе в них. «Очевидно, запрет повлечет за собой некоторые трудности,— говорилось в письме Комитета начальнику вооружения арсенала генерального штаба в Нью-Дели, — однако необходимо подчеркнуть, что подобные ограничения необходимы в доках, где боеприпасы и взрывчатка многих типов хранятся вблизи легковоспламеняющихся материалов и где при исполнении служебных обязанностей находится большое количество людей».

Однако конкретных мер так и не последовало, так и не появились на воротах бомбейских доков предупреждающие плакаты.

Итак, была ли открыта внутренняя дверь в мачтовой надстройке? Второй помощник капитана Харрис был убежден в том, что она заперта.

Эдвард Уэлч, третий помощник капитана, считал, что в течение всей ночи дверь оставалась открытой. Как он вспоминал позднее, ключи от нее были переданы бригадире стивидоров, чтобы тот смог попасть в трюм № 1, иначе для этого нужно было спускаться в трюм сверху по веревке.

У Хендерсона была другая забота — золото, миллион фунтов стерлингов. Он требовал прислать полицейскую охрану, но безуспешно, спрашивал супервайзеров, как быстро они выгрузят золото, но те ответили, что банк, которому адресован ценный груз, отказывается принять его в этом ящике.

— Они хотят, чтобы вы сначала отпаяли крышку с ящика в трюме и прислали золото в деревянных ящиках, — объяснил представитель стивидорной компании. Хендерсон возмущился:

— Можете им передать — пусть ждут свое золото. Никто не собирается орудовать паяльной лампой рядом со взрывчаткой! — заявил он.

Утром в четверг 13 апреля на борт поднялся сержант артиллерийско-технической службы из корпуса оружия Мак-Фи — один из людей капитана Оберста — и разыскал Десаи. Он сообщил бригадире стивидоров, какие взрывчатые вещества можно выгружать на причал. Затем он указал на вещества категории «А», которые надлежало спустить с правого борта в лихтеры, а не менее опасные вещества категории «В» подлежали перегрузке прямо в железнодорожные вагоны. Лихтеров не было до полудня, и спустя полчаса грузчики ушли обедать. Из-за этой задержки с лихтерами выгрузка взрывчатки категории «А» началась, как уже было сказано, только через сутки с того момента, как «Форт Стайкин» ошвартовался у пирса № 1.

Выгрузкой взрывчатки была занята половина грузчиков. Другая половина работала весь день, ночь и следующее утро, выгружая из нижней части трюма № 2 динамо-машины, радиоприемники, древесину и металлолом. В пятницу 14 апреля, когда наступило время обеда, был уже выгружен весь металлолом за исключением одного куска массой 3 т. Для этого требовалось два крана. Кусок лежал поверх древесины, под которой были уложены кипы хлопка.

Утром на борт «Форт Стайкина» поднялся представитель отдела торгового мореплавания и позвал старшего механика Александра Гоу, чтобы вместе с ним спуститься в машинное отделение и обсудить состояние двигателя. Гоу сообщил, что главному двигателю необходим ремонт, и представитель министерства дал ему на это разрешение. Нужно было заменить промежуточный золотник, который нередко отказывал на судах типа «Форт». Вскоре на судне появились слесари береговой службы и вместе с машинной командой начали разбирать двигатель.

Когда стрелки часов на портовой башне приблизились к половине первого, из трюмов показались покрытые потом, уставшие грузчики. Одни, расположившись в тени на палубе, развернули свертки с провизией, другие прилегли поспать, третьи отправились на берег. За ними последовали тальманы, служащие из артиллерийско-технической службы, слесари, работавшие в машинном отделении. Охраняли судно двое матросов из отделения вспомогательного флота, шестеро гражданских вахтенных и констебль бомбейской полиции — он стоял на причале у трапа. Матросы поделили судно на носовую и кормовую части и во время работы грузчиков патрулировали каждый свою зону, а также следили за тем, чтобы никто не отлынивал от работы и не курил в трюмах. Один из вахтенных находился у трапа, остальные по одному стояли у трюмов. Те двое, патрулировавшие судно, думали, что во время перерыва вахтенные остаются на посту, однако последние считали себя в это время свободными и поднялись из трюма наверх вместе с грузчиками и принялись за свою снесь. Один из них оставался у трапа, второй решил перекусить на палубе.

Вахтенных нанимали в бомбейских доках и платили им весьма любопытным образом. Всякий раз, когда требовалась целая бригада, об этом извещали старшего вахтенного, который находился на службе у судовых агентов. В городе он набирал бригаду из друзей и родственников на условиях поденной работы. Затем агенты проверяли, не числится ли кто-нибудь в черном списке и, если в нем не оказывалось никого из набранных людей, нанимали с оплатой 15 анн (около 1 шиллинга и 4 пенсов) в день. Система эта была рассчитана на то, чтобы вахтенные смотрели за сохранностью грузов стоимостью в тысячи фунтов стерлингов. В противном случае старший вахтенный терял место, а вместе с ним его друзья и родственники, которые уже никогда не смогли бы заработать по 15 анн в день. Не стоит говорить о том, что несение таких вахт не всегда проходило должным образом. Никто из вахтенных не потрудился заглянуть на «Форт Стайкине» во время перерыва в трюм № 2. А заглянуть надо было...

Помимо «Форт Стайкина» в доке Виктория стояло еще десять судов. Кроме того, там были землечерпалка, землесос, водоналивное судно и буксир. Неподалеку от пирса, у которого стоял «Форт Стайкин», в Принсес-доке было еще девять больших судов. Во время перерыва люди, находившиеся на них, начали поглядывать в сторону «Форт Стайкина».

Однотипный пароход «Форт Кревье» был ошвартован у причала № 11 на расстоянии по воде около 400 м от «Форт Стайкина». Старпом парохода «Форт Кревье» Урзуриага как раз закончил свой ленч и в 12 ч 30 мин вышел на палубу выкурить сигарету. Он стоял у поручней, глядя через заливную солнцем воду в сторону «Форт Стайкина». Вдруг что-то похожее на легкий дымок заструилось из одного дефлектора вентилятора трюма № 2. Заинтересовавшись этим, он пошел за подозрной трубой. Наведя ее на «Форт Стайкин», он убедился — это действительно был дым.

Немного позже третий помощник «Форт Кревье» Д. Прайтер и матрос первого класса Джонсон также заметили дым.

В 12 ч 30 мин матрос первого класса парохода «Иран», ошвартованного у пирса № 9, направляясь на ленч, также обратил внимание на дым. Для большей уверенности второй раз он посмотрел в бинокль. Ему показалось, что дым идет из люка трюма № 2.

Спустя час, в 13 ч 30 мин, помощник инспектора бомбейской городской полиции Критчелл увидел дым со своего поста, находившегося у Зеленых ворот при входе в док Виктория, недалеко от того места, где стоял «Форт Кревье». Дым был довольно жидкий, и Критчеллу даже не пришло в голову, что на судне может быть пожар. Он вернулся к своим обязанностям и о дыме больше не думал.

Глава 5

«СООБЩЕНИЕ НОМЕР ДВА»

Тот, кто с расстояния 400 м заметил дым, поднимающийся из чрева «Форт Стайкина», не счел нужным поднимать тревогу. «Ведь если на судне и в самом деле пожар, — рассуждали они, — то на борту об этом так или иначе знают».

Однако, как ни странно, те, кто находился рядом, дыма не замечали. Когда на башенных часах была половина второго, грузчики и гражданские

вахтенные возвратились с обеденного перерыва. Люди снова спустились в трюмы, заработали краны на причале.

Те, кто был в трюме № 2, знали, что дальнейшая разгрузка невозможна — трехтонный кусок металла все еще лежал на древесине и кипах хлопка. Они пытались вытащить металл, но им удалось лишь немного приподнять его, и он снова сел на место. Было решено пока оставить металл в покое и выгружать бревна, не придавленные его весом. Через верхний люк и узкую щель между грузовыми местами в нижний люк опустили строп. Люк был открыт не полностью — несколько крайних лючин оставались на месте, чтобы грузчики могли на них стоять во время разгрузки. Грузчики, находившиеся на дне нижнего трюма, застропили несколько бревен и подняли их наверх. Операцию повторили трижды. Спустя 15 минут после возобновления работ бригадир грузчиков Мохамед Таки, заметив в трюме дым, поднимавшийся по левому борту, закричал. Его крики услышал Каллу Кан. Он тоже увидел дым, струившийся из-под бревен, на которых стоял. Это его удивило, поскольку никакого жара не чувствовалось. Сквозь дым, там где бревна уже убрали, виднелись кипы хлопка. В это же время дым заметил и Самандар Кхан, вахтенный, дежуривший в трюме № 2. Ему показалось, что дымятся кипы хлопка, находящиеся под большим куском металла, и он решил, что дым появился, когда этот кусок пытались поднять наверх. Другие впоследствии утверждали, что дым поднимался в трюме из разных мест.

Дым заполнял заваленный грузом трюм, и люди начали выбираться на палубу, предупреждая об опасности тех, кто был наверху. У верхнего люка несколько матросов ремонтировали один из спасательных плотов и проверяли состояние неприкосновенного запаса в нем. Услышав крики, они решили выяснить в чем дело. Причина суматохи была непонятна. Грузчики объяснялись между собой на местном диалекте, который представлял собой сложную смесь разных языков, так называемый бомбейский бэт. Но тут матросы заметили дым, медленно струившийся из люка. Ветер, дувший с моря, относил его в сторону города.

— Черт побери, внизу пожар! — закричал один из матросов. Он вылез из спасательного плота и поднял тревогу.

Тальман А. Бхадал стоял у верхнего люка, когда из трюма выбрались грузчики и бросились к трапу. Услышав крики «Пожар!», он вместе со всеми побежал с судна. Нужно было найти телефон, чтобы сообщить компании «Лэндинг Купер» о случившемся и спросить, как быть с лихтерами, стоявшими у борта «Форт Стайкина». Сначала он бросился к двухэтажному зданию склада № 1, который находился напротив причала, где стоял «Форт Стайкин». Чтобы добраться до телефона, надо было подняться по лестнице. Однако пробиться сквозь толпу не смог. Тогда Бхадал побежал к складу «А», где был телефон, позади склада № 1, однако здание было заперто. Он бросился вдоль причала к складу «Б», откуда наконец позвонил.

Старший механик парохода Александр Гоу находился у себя в каюте, делая записи в машинном журнале, когда до него донеслись крики о пожаре. Он бросился в машинное отделение и запустил насосы, зная, что они требуются для подачи воды в пожарные магистрали.

Второй помощник капитана Харрис писал письмо у себя в каюте, когда услышал, как кто-то крикнул: «Огонь в трюме № 2!». Заглянув в соседнюю каюту, где жил Хендерсон, он сообщил старпому, что случилось. Потом выскочил на палубу, бросился к одному из пожарных рукавов, который на всякий случай держали наготове, подсоединил его к стояку, проходившему сквозь палубу около двери своей каюты, и вместе с матро-

сами протянул к люку трюма № 2. Из задней части нижнего трюма по левому борту валил дым. Туда и направили струю воды. Рукав был недостаточно длинным, чтобы можно было спуститься с ним на твиндек и направить струю воды прямо в очаг пожара. Двое матросов, чинивших спасательные плоты, тут же прибежали на помощь с пожарными рукавами и направили струи воды в трюм.

По установившимся правилам безопасности на случай пожара в доках имелась аварийная передвижная насосная установка. Обслуживающая ее пожарная бригада в полном составе находилась на пирсе, где шла разгрузка судна. Крики стоявших на палубе у поручней людей и сбегающие по сходням грузчики не остались незамеченными для начальника этой бригады. Он тут же отдал приказ и вместе с помощником бросился к двум пожарным рукавам, намотанным на барабаны насосной установки. Вместе с несколькими пожарными они побежали к пароходу, раскатывая на ходу рукава. У трапа образовалась пробка, пожарным пришлось с силой пробиваться сквозь толпу охваченных паникой людей, которые бежали навстречу.

Начальнику пожарной бригады никогда до этого не приходилось иметь дело с пожарами на судах. Пробившись сквозь толпу и оказавшись на площадке трапа, он вспомнил, что инструкция предписывала в случае возникновения пожара на судне, имеющем на борту взрывчатку, немедленно сообщить об этом в диспетчерскую пожарной части. Он повернулся к своему помощнику, тяжело дышавшему у него за спиной:

— Беги обратно и позвони в диспетчерскую, — сказал он. — «Сообщение номер два!» Передай им: «Сообщение номер два!»

Отдав рукав одному из пожарных, помощник начал пробиваться назад по забитому людьми трапу. Это заняло несколько минут. Он бросился к складу № 1 и поднялся по лестнице к телефону. Нужно было набрать номер 290. Но, сняв трубку, он увидел, что телефонный аппарат без диска. Следовало дожидаться, пока телефонистка соединит с нужным номером. Он не стал ждать, бросив трубку на рычаг, выскочил со склада и побежал к посту пожарной тревоги, который находился в 150 м от склада «А». Разбив стекло, он нажал кнопку: зазвонил пожарный колокол.

Если бы он дозвонился в диспетчерскую пожарной части, то передал бы «сообщение номер два», означавшее, что на судне возник серьезный пожар. А разбив стекло и включив колокол, он тем самым дал знать диспетчерам — случился обычный пожар. Стрелки часов на башне дока показывали шестнадцать минут третьего. Прошло полчаса с того момента, как грузчики впервые заметили в трюме № 2 дым, и час сорок пять минут с тех пор, как с судна «Форт Кревье» увидели дым, струившийся из дефлекторов вентиляторов «Форт Стайкина». Диспетчерская пожарной части, получив неполную информацию, выслала к месту пожара всего две машины.

Тем временем на борту судна царил оптимистическое настроение. Начальник пожарной бригады добавил к трем пожарным рукавам, которыми орудовали члены команды, еще два из имеющихся в его распоряжении. Он был уверен, что скоро они справятся с этим, как ему казалось, незначительным пожаром.

Старший помощник капитана Хендерсон через люк вглядывался в заполненный дымом трюм.

— Было бы неплохо, если бы кто-нибудь смог проникнуть вниз и посмотреть, достигает ли вода огня, — сказал он.

Вместе с одним из пожарных он перелез через комингс люка и стал спускаться вниз к лючинам, которые все еще закрывали с одного края люк твиндека. Скоб-трапа там не было, и им пришлось спускаться по опущенному вниз концу. Хендерсон надеялся, что оттуда они смогут точнее направ-

лять струи воды. Тем временем дым гущался. Он заполнил все углы трюма, и невозможно было ничего разглядеть. Кашляя и отплевываясь, они снова поднялись на палубу. Пожарные по-прежнему лили воду вслепую.

Спустя восемь минут после того, как помощник начальника пожарной бригады поднял тревогу, к борту судна подкатили две пожарные машины. Командовавший ими офицер Мобарак Сингх направил в трюм еще шесть пожарных рукавов. Кто-то сказал ему о взрывчатке, и он тут же послал в диспетчерскую пожарной части уже запоздалое «сообщение номер два». Когда его там получили, было 14 ч 30 мин.

Вот тут-то, спустя пять минут, и появился капитан Бринли Оберст, офицер управления вооружений, ответственный за взрывчатые вещества в доках. Он подъехал вместе с унтер-офицером кондуктором Тобином на мотоцикле. Оберст прошел ко второму помощнику капитана, и тот показал ему каргоплан. Тогда-то Оберст и заявил, что если пожар не будет быстро потушен, пароход взорвет все доки.

— Я лучше переговорю с капитаном, — сказал Оберст.

Харрис, заметив на палубе Найсмита и Хендерсона, подвел к ним Оберста. К ним присоединился Александр Гоу. Пока они разговаривали, на борт поднялся старший офицер спасательной службы Бомбея, капитан третьего ранга Дж. Лонгмайр узнать, может ли он быть чем-нибудь полезен.

Оберст, изучив судовой коносамент, в котором были подробнейшим образом перечислены все взрывчатые вещества, имеющиеся на борту, посмотрел на Найсмита:

— Ситуация чрезвычайно опасная, капитан. На вашем судне столько же взрывчатки, сколько в ста пятидесяти немецких снарядах «Фау-2»²⁰. И когда она взорвется, а я вас уверяю, что так оно и случится, если пожар не потушат, все доки будут уничтожены. Вообще говоря, если бы я видел ваш каргоплан до того, как вы пришли в док, я бы посоветовал перегрузить взрывчатку в лихтеры на внешнем рейде.

Найсмит озабоченно потирал подбородок. Хендерсон возразил:

— По-моему, пожар не такой уж сильный. За последние полчаса в трюм залили порядочное количество воды. Думаю, скоро мы с этим покончим.

Оберст усомнился в словах Хендерсона. Он объяснил, что если в трюме резко повысится температура, то взрывчатка категории «А», уложенная на твиндеках, взорвется.

— Единственный способ спасти доки — это затопить судно, — заявил он.

Найсмита, лицо которого приняло жесткое выражение, повернулся к стармеху и спросил:

— Вы можете затопить судно?

Гоу отрицательно покачал головой:

— Нет, сэр. Я не могу затопить трюмы, открыв кингстоны, поскольку на льяльной магистрали стоят невозвратные клапаны. И после небольшой паузы Гоу добавил:

— Я могу затопить машинное отделение и кочегарку, но сомневаюсь, что это потопит судно. И, конечно, во второй трюм вода поступать не будет.

Судовые погреба, где хранилось сравнительно небольшое количество боеприпасов, были оснащены клапанами затопления, однако льяльные магистрали, проходящие по обоим бортам трюма, служили только для откачки воды. Давление воды в трубах препятствовало открытию невозвратных клапанов.

В ходе этого разговора подошел Лонгмайр. Он также настаивал на том, чтобы Найсмита затопил свое судно, хотя теперь было ясно, что сделать это

можно только пробив днище. Кто-то предложил взять швартовы на береговые шпили и выбирать их, креня судно до тех пор, пока вода не хлынет в открытые люки. На это Найсмит возразил:

— Здесь недостаточная глубина. — «Хорошо им выдавать свои бредовые идеи», — думал он. Как и все остальные, капитан хотел спасти и доки и свое судно.

— Пожалуй, свяжусь-ка я лучше с сюрвейером Ллойда, — сказал Найсмит и направился к телефону, но дозвониться так и не смог.

Хотя никто из присутствующих этого не знал, затопление «Форт Стайкина» у пирса № 1 дока Виктория дела не меняло. Между двумя и четырьмя часами пополудни уровень воды в приливном док-бассейне поднимался с 7 до 8 м. Если бы судно было затоплено в два часа, оно погрузилось бы на 1,2 м, прежде чем коснуться дна. Твиндеки находились в 8,7 м от киля, и, следовательно, между двумя и четырьмя часами уровень воды не мог быть достаточным, чтобы полностью затопить нижний трюм.

Из присутствующих только один Оберст точно знал свойства и мощность взрывоопасного груза на борту, однако он считал, что не имеет права приказывать кому-либо принять решение, которое, по его мнению, было верным, чтобы предотвратить катастрофу. Он мог распоряжаться взрывоопасным грузом только *после* того, как тот выгружен, но пока груз на борту судна, его дело — лишь дать совет, так предписывали правила правительства Индии. Обычно когда он или его люди поднимались на борт транспортов со взрывчаткой, назойливые вахтенные и представители стивидорных компаний недвусмысленно давали им понять, что их здесь просто терпят. В последнее время часто представителей его службы просили покинуть судно из-за настойчивых замечаний, которые те делали грузчикам по поводу того, как они обращаются с опасным грузом. Правила, по которым ему приходилось действовать, во многом осложняли Оберсту жизнь. Незадолго до этого существовало, например, правило, согласно которому бомбы надлежало грузить только в закрытые железнодорожные вагоны. Исключений не было сделано и для тех бомб, которые по размеру не проходили в двери вагонов. В таких случаях бомбы большого размера следовало грузить с помощью крана на открытые платформы, накрывать их брезентом и выставлять круглосуточную вооруженную охрану. Все шло нормально до тех пор, пока к Оберсту не подошел один железнодорожный чиновник-индеец с уставом, открытым на той странице, где говорилось, что бомбы надлежит грузить только в закрытые вагоны.

— Капитан, — сказал чиновник, — не положено грузить бомбы на открытые платформы. На что тот лишь пожал плечами:

— А что я могу сделать?

Чиновник ушел и доложил обо всем своему начальству.

Пока шло разбирательство (а дело дошло до правительства), в доках десять дней простоял спецсостав, груженный взрывчаткой, что обошлось весьма недешево. Кроме того, груз представлял большую потенциальную опасность, не говоря уже о том, что войска на передовой, теснимые японцами, остались без боеприпасов. В конце концов была принята поправка, которая разрешала грузить бомбы большого размера в открытые вагоны. Оберсту и железнодорожному чиновнику-индийцу пришлось вклеить узенькие полоски бумаги с поправкой в перечень правил, и состав наконец был выпущен из доков.

Когда в диспетчерской пожарной части получили «сообщение номер два», переданное Мобараком Сингом, к «Форт Стайкину» помчалось еще восемь пожарных машин. Как только они выехали, диспетчер позвонил домой начальнику пожарной службы Бомбея Норману Кумбсу. Это был сорокашестилетний улыбчивый человек высокого роста с орлиным профилем. Он

прибыл на судно в 14 ч 25 мин, вскоре после того, как подъехали восемь пожарных машин. На нем был тропический костюм; переодеться в форму, которую ему доставили из штаба, не было времени.

Кумбс направился к верхнему люку трюма № 2, куда из тридцати двух пожарных рукавов лили воду. Он перегнулся через комингс, но пламени не увидел. Щель между грузовыми местами в центре твиндека была заполнена серым дымом, в лицо пахло жаром. Кумбс понял, что с палубы невозможно увидеть, куда попадают струи воды. Он вызвал добровольцев из числа своих людей, которые должны были спуститься вниз и выяснить ситуацию.

Вызвались двое: Мобарак Сингх и Артур Рейнольдс, офицер пожарной службы Портового треста, прослуживший десять лет в пожарной бригаде города Бристоля. Они надели дымовые маски. К комингсу пожарные приставили лестницу, которая упиралась на лючины у края твиндечного люка. Сингх и Рейнольдс перелезли через комингс и исчезли в дыму.

Казалось, вода, бьющая из тридцати двух пожарных рукавов, должна была защищать их от жара, но он был невыносимым. Не добравшись до твиндека, они вылезли из трюма на палубу.

Харрис сказал Хендерсону:

— Надо убрать из первого трюма детонаторы.

Хендерсон кивнул.

— Чертовски трудно будет их поднимать, но все-таки придется послать туда людей и попытаться это сделать. Отодвиньте эти штуковины от задней переборки, иначе они скоро нагреются.

Харрис собрал всех незанятых членов команды и повел их в трюм № 1. Оберст прислал на помощь несколько своих людей. За час они передвинули в сторону от переборки 25 т детонаторов. Температура в трюме с каждой минутой повышалась, дышать становилось все труднее. Вдруг они услышали серию громких хлопков.

— Что это может быть? — спросил кто-то.

Харрис пожал плечами и нагнулся за следующим ящиком.

— Ты знаешь это не хуже меня, — сказал он.

Оба понимали, что взрываются патроны, уложенные под кипами горящего хлопка. Огонь, очевидно, продолжал распространяться. Было без четверти три. К переборке между двумя трюмами нельзя было прикоснуться. Люди двигали тяжелые ящики с чрезвычайной осторожностью. Они знали, что малейший резкий удар может привести к взрыву. Но вот чьи-то усталые потные пальцы соскользнули — ящик с детонаторами рухнул на настил трюма. Бежать не было времени. Люди застыли вокруг ящика, широко открыв глаза. Кто-то начал вслух отсчитывать секунды, остальные присоединились: один, два, три, четыре... Они досчитали до десяти. Ничего не произошло. Побледневшие потные лица смотрели друг на друга без всякого выражения. Напряженные мышцы расслабились. Потом все отошли от ящика, и работа возобновилась.

Через несколько минут один из них потерял от жары сознание. Харрис вынес его на палубу, где лишился сознания сам, но всего на мгновение. Он взял себя в руки, отказался от помощи и вернулся в трюм.

В толпе, суетившейся у двух носовых люков, Оберст не мог найти Кумбса, которого трудно было узнать в гражданской одежде. Кумбс же и не подозревал о том, что на судне находится эксперт по взрывчатым веществам. Помощники капитана обсуждали вопрос о заdraивании люков трюма № 2 и пуске туда пара. Они надеялись, что пар поглотит кислород в трюме и сдержит огонь. Пар можно было подать, но Гоу считал, что это не поможет.

— Поздно говорить об этом. Было бы неплохо заdraить нижний трюм, но туда уже невозможно попасть. Если заdraить только верхний люк, то

останется чертовски большое пространство, которое пар не заполнит. Думаю, из этого ничего не получится.

Кумбс послал записку в штаб пожарной бригады, требуя прислать еще пять насосов. Одновременно он связался со своей диспетчерской и сказал, чтобы полковник Д. Сэдлер, генеральный управляющий доками, прибыл на судно. Сэдлер приехал, когда часы на башне показывали 14 ч 50 мин. К этому времени Кумбс пришел к тому же выводу, что и Оберст с Лонгмайром. Из-за того, что в трюм были залиты десятки галлонов ²¹ воды, судно получило сильный крен на правый борт. Поэтому команде пришлось завести дополнительные швартовы, чтобы удержать судно у причала. Жар возле люка трюма № 2 становился нестерпимым. Кумбс поинтересовался у подошедшего Лонгмайра:

— Почему они не топят судно?

Лонгмайр пробормотал, что капитан Найсмит не готов взять на себя такую ответственность. Кумбс рассвирепел:

— Хотелось бы, чтобы он на что-то решился!

Ни тот, ни другой не знали, что глубина под килем «Форт Стайкина» для этого недостаточна.

Старший радист судна Билли Ройкрофт вышел из каюты посмотреть, как идет тушение пожара. Его окликнул кто-то из артиллерийско-технической службы:

— Эй, радио! Где твоя антенна?

— Нет. Зато ноги есть! — отвечал Ройкрофт.

Даже сейчас на борту еще находились люди, считавшие пожар небольшим происшествием. Офицер пожарной службы Артур Рейнольдс, который незадолго до этого пытался проникнуть в трюм № 2, взглянув через поручни левого борта, заметил своего приятеля Лесли Холла, тоже офицера пожарной службы, который работал в одном из филиалов компании «Барма шелл ойл».

— Что тут творится? — крикнул Холл.

— Ничего особенного, — ответил Рейнольдс, — из трюма идет дым, но скоро мы с ним покончим. Так что ничего страшного.

— Как насчет завтрашнего вечера? — спросил, улыбаясь, Холл.

— С удовольствием! — ответил Рейнольдс, помахал на прощание и направился в трюм.

Холл ушел проверять свои посты — огромные резервуары с нефтью, что стояли к северу от доков. Вечером следующего дня он собирался устроить в своем домике вечеринку. Рейнольдс и Роберт Эндрюс, еще один офицер портовой пожарной службы, были в числе гостей. О пожаре на «Форт Стайкине» Холл больше не думал.

Полковник Сэдлер, прибыв на судно, прошел к люку трюма № 2 и посмотрел вниз — там все было в дыму. Потом он явился к капитану и заявил, что твердо убежден: судно надо вывести из дока на внешний рейд. Найсмит, которому теперь предстояло обдумать еще одно предложение, повернулся к стармеху:

— Один из котлов под паром, — сказал Гоу, но машина в ремонте и золотник среднего давления снят.

Сэдлеру стало ясно, что судно не сможет выйти из дока своим ходом. Единственный выход — вытащить его на рейд с помощью буксиров.

Кумбс, услышав о предложении Сэдлера, пришел в ужас. Повернув мрачное потное лицо к управляющему доками, он сказал:

— Если вы это сделаете, судно взорвется. Трюм тушат больше тридцати рукавов, и все они подсоединены к насосам, которые стоят на причале. Если вы сдвинете судно с места, все мои рукава придется отсоединить, останется только три судовых.

Однако полковник Сэдлер продолжал настаивать на своем плане вывода судна на рейд. Он подошел к представителю судоходной фирмы «Киллик, Никсон энд компани» Д. Стюарту Брауну и сказал:

— Хотел бы я вытащить это судно на глубину,— и, помолчав, добавил:— Хотя и боюсь, что как только мы станем это делать, оно взорвется, не дойдя до глубокой воды.

Лонгмайр и Найсмит согласились с Кумбсом в том, что было бы безрассудно убирать пожарные рукава. Сэдлер отправился на склад № 2 звонить по телефону. Кумбс вызвал двух офицеров пожарной службы и приказал доставить еще насосы. Он недостаточно серьезно оценивал ситуацию и верил, что его люди справятся с огнем. За предшествовавшие пять лет в бомбейских доках произошло не менее шестидесяти пожаров на судах, в среднем по одному в месяц, и всего лишь одно судно выгорело полностью. На пятнадцати из них в трюмах был взрывоопасный груз.

Пожары на судах в Бомбее стали обычными, поэтому капитан С. Вильсон, заместитель управляющего Портового треста по охране, когда в 14 ч 30 мин один из служащих вручил ему записку о пожаре на «Форт Стайкине», решил, что можно ничего не предпринимать. В записке ничего не говорилось о взрывоопасном грузе на судне.

В 14 ч 50 мин докмейстер дока Виктория Никольсон сообщил Вильсону о взрывчатке на борту и сказал, что пожар серьезный. Вильсон немедленно позвонил капитану порта:

— Надо послать в Викторию на первый причал все водолеи, которые у вас есть.

Положив телефонную трубку на рычаг, Вильсон отправился на судно. Когда в 15 ч 00 мин он поднялся на борт, Хендерсон рассказал ему об обсуждавшемся плане затопления судна у причала. Вильсон считал, что это не поможет. Он думал: «Надо как можно быстрее подвести к борту водоналивные суда, чтобы увеличить объем заливаемой в трюм воды».

Вскоре к борту «Форт Стайкина» подошел первый водолей «Дорис», потом второй, «Пэнуэлл». К действовавшим пожарным рукавам прибавились еще девять: три — с «Дорис» и шесть — с «Пэнуэлла».

Теперь палуба «Форт Стайкина» и пирс были забиты людьми, облеченными властью. Здесь находились капитан «Форт Стайкина» и его помощники, Кумбс и старшие офицеры пожарной службы, полковник Сэдлер, капитан Вильсон, капитан третьего ранга Лонгмайр, лейтенант спасательной службы военно-морских сил Индии Э. Кондлифф, капитан Б. Т. Оберст, капитан Т. Рэйер и капитан Д. Хаффенден, оперативный офицер службы безопасности. И у каждого из них имелись соображения по поводу того, что надо сделать. Однако каждый считал себя не в праве принять командование и приказывать другим.

Многие из них, вероятно, считали, что еще есть время обсудить, какой вариант лучше. Более того, все эти люди так и не провели обсуждения, чтобы принять окончательное решение. Они ходили по судну, натываясь на членов экипажа, солдат, пожарных и пожарные рукава, напоминающие щупальца гигантского спрута, тянувшиеся из горящего трюма.

Однако на судне находились два человека, которые могли взять на себя командование и отдать конкретный приказ, но с ними никто даже не проконсультировался. За два года до этого, в апреле 1942 г., правительство Индии пришло к выводу, что правила Портового треста и местные постановления не дают никому полномочий приказывать выбросить горящее в доках судно на мель или затопить его в случае необходимости. В июне 1942 г. к Оборонным правилам Индии был добавлен еще один подпункт, который гласил: «В случае, если в каком-либо из портов Британской Индии судно

загорится или же получит повреждения в результате пожара или каких-либо других причин, любое лицо, уполномоченное Центральным правительством и считающее, что такое судно представляет угрозу для других судов или эффективности работы порта, имеет право потребовать, чтобы владелец такого судна или капитан затопил его или выбросил на мель в месте, которое оговорено в указании».

Отдать подобный приказ могли уполномоченные лица: коммодор индийских военно-морских сил и старший морской начальник Бомбея.

Еще в 14 ч 45 мин капитан Лонгмайр сделал попытку дозвониться до коммодора. На складе № 1, где снова была толпа, пробиться к телефону оказалось невозможным. Лонгмайр отправился на склад № 2, где он наконец добрался до аппарата, но дозвониться не смог. Он вернулся на судно и взял на себя командование группой матросов, которые по приказу Найсмита заводи́ли дополнительные швартовы. В результате ни коммодор, ни старший морской начальник ничего не знали о пожаре, пока об этом не узнал весь город сразу. Но тогда было уже поздно что-либо предпринимать, кроме как собирать обломки.

Когда время перевалило за три часа, на судне столкнулись три различные точки зрения. Однако среди спорящих не было того, кто бы имел желание или (а это в обстановке военного времени было первостепенным) право их рассудить.

Понятно, что Найсмит хотел спасти судно, а Сэдлер — уберечь доки. Кумбс, не привыкший иметь дело с горящими судами, которые уплывают из-под его струй, хотел, чтобы «Форт Стайкин» остался там, где стоял, а его люди продолжали делать свое дело. Оберст, который научился смотреть на свои боеприпасы, как на неотвратимо действующие, хотел, чтобы другие поняли, какой это будет взрыв, когда он произойдет.

Глава 6

В ЭТО ВРЕМЯ В ГОРОДЕ...

В городе за Фрере-роуд жизнь тем временем неторопливо текла своим чередом под жарким весенним солнцем. Термометр показывал в тени 31°, воздух был наполнен влагой. Если в доках бриз, дующий с моря, делал жару терпимой, то в городе нечем было дышать. Дождей не было с осени и не предвиделось до начала муссона, т. е. до середины июня. Деревянные постройки, казалось, готовы были вспыхнуть, как солома, от малейшей искры.

По Кроуфордскому рынку — торговому центру Бомбея — расхаживали женщины в легких хлопчатобумажных и шелковых сари, делая покупки. Некоторые стояли в очереди в ожидании автобуса или трамвая. Кто-то в шутку сетовал, что вообще вряд ли доберется до места назначения, если ему удастся сесть в автобус.

Служащие в учреждениях спасались от жары, обмахиваясь рычажными опахалами, в более современных зданиях гудели электрические вентиляторы. Бомбей, с его разноязыким и темпераментным населением, всегда находился в авангарде индийского движения за независимость. Многие жители, интересующиеся политикой, все еще продолжали обсуждать последнее решение городского муниципалитета Бомбея, контролируемого конгрессом, «показать фигу» британским правителям.

В августе 1942 г. в Бомбее состоялась сессия Комитета партии Индийский национальный конгресс²² (ИНК), на котором выступили Махатма Ганди и Джавахарлал Неру. Сессия завершилась принятием резолюции, призывающей к немедленному выдворению британских властей из страны и санкционированию кампании массового неповиновения граждан в случае, если они не подчинятся этому требованию.

Власти отдали приказ об аресте всех членов рабочего Комитета ИНК, которые принимали участие в заседании, а сам Комитет был объявлен вне закона. На следующий день, в обычное для подобных дел время, за два часа до рассвета, комиссар бомбейской полиции явился в Бирла-хаус, где находился Ганди, и заявил, что у него имеется ордер на арест лидеров Конгресса. Ганди попросил о получасовой отсрочке. Он съел свой обычный завтрак, состоящий из козьего молока и лимонного сока. Затем подошли друзья Ганди. Все вместе они спели любимый гимн и прочитали главы из Корана. После этого Ганди направился к машине комиссара полиции. Шею обвивали гирлянды цветов, надетые членами его семьи.

В это же время были арестованы Неру и другие лидеры, в том числе местного, бомбейского, Комитета ИНК. Среди них были мэр Бомбея Юсуф Али, присяжный поверенный, и председатель местного Комитета Наджиндас Мастер. Специальным эшелоном арестованные были доставлены в Пуну и заключены в тюрьму Йеравада. Ганди изолировали от остальных и поместили в резиденцию Ага-Хан, которая находилась в руках правительства.

В полдень толпа народа забросала камнями здание бомбейской полиции и попыталась его поджечь. В ответ был открыт огонь — пятерых человек убили, двадцать получили ранения. Во многих районах был введен комендантский час. В течение недели на улицах возводились баррикады, перекрывавшие движение. Несколько раз солдаты и полиция открывали огонь, в результате чего двадцать три человека были убиты и сто сорок один ранен. Правительство издало указ, предусматривающий за участие в восстании, поджог или нанесение ущерба наказание плетьюми.

Спустя двадцать месяцев муниципалитет Бомбея собрался на заседание, чтобы избрать нового мэра. И вновь был назван все еще находящийся за решеткой Н. Мастер. Очевидно, прошло немало времени, прежде чем он смог приступить к своим обязанностям.

Богатые индийцы и европейцы проводили время в своих привилегированных клубах или сидели в садах у своих домов на Малабарском холме, наслаждаясь ароматом цветущего бело-розового чумпака и малиновой бугенвиллеи.

По рынкам между узкими, извилистыми рядами лавок шатались солдаты — европейцы, азиаты, американцы — в поисках сувениров для своих жен, сестер и подружек. Они приценивались к тончайшей работы статуэткам, благовонным палочкам фимиама, пестрым шелкам. Они щупали покрытую эмалью медную посуду, резные изделия из черного дерева, инкрустированные шкатулки из сандала. Они бродили по базару Завери, прикидывая, хватит ли у них денег на золотые и серебряные украшения, которые они там видели.

Большая часть военных лагерей находилась на побережье, рядом с окаймленными пальмами пляжами. В одном из лагерей в местечке Голливуд-Саут-Сиз свободные от службы люди купались в теплом море и нежились на солнце. Они читали газеты, в которых сообщалось об освобождении советскими войсками сердца Крыма — Симферополя, об отречении от трона короля Италии, о ходе войны в Бирме, куда многих из них скоро должны были перебросить.

Однако для многих в Бомбее война была чем-то отдаленным, при-

носившим прибыль. Правда, в снабжение продуктами питания были введены некоторые ограничения, и английские дамы работали, не без удовольствия, в столовых или организациях Красного Креста. В остальном все шло как обычно. Война, разрывавшая человеческие сердца в других районах земного шара, Бомбея почти не коснулась.

Тремя годами раньше, когда стало ясно, что Япония скоро вступит в войну, в Бомбее была учреждена Организация по противовоздушной обороне. Эта организация росла и расширялась, в нее вступили семнадцать тысяч мужчин и женщин. У нее были свои «скорая помощь», спасательная и вспомогательная пожарная службы (последняя располагала ста двадцатью насосами). Еще двести двадцать девять передвижных насосных установок находились на фабриках, заводах, а также в распоряжении нефтяных и железнодорожных компаний.

К ноябрю 1943 г. правительство Индии пришло к выводу, что можно больше не опасаться вражеских авиационных налетов, кроме разве случайных, со стороны моря. Бомбей был официально объявлен «белой зоной» для Организации по противовоздушной обороне. Правительство Индии писало властям Бомбея: «Все, что следует оставить, помимо необходимых противопожарных средств на случай воздушного налета, — это небольшие подвижные службы, спасательную и аварийную».

Городские власти Бомбея имели на этот счет свою точку зрения. Они считали, что нет причины сохранять подвижные спасательную и аварийную службы, и они должны быть упразднены полностью, так как в Бомбее существуют частные службы «скорой помощи», которые в случае необходимости помогут аварийной и пожарной спасательной службам вместе со службами городского инженерного департамента.

Представители Бомбея в Национальном совете обороны пришли в ужас. Они считали, что с моральной точки зрения подвижные спасательную и аварийную службы ликвидировать нельзя. Однако власти Бомбея твердо стояли на своем. В последнем письме правительству Индии они сообщали: «Уже в течение длительного времени общеизвестно, что намечается ликвидация, и мы пока не слышали никаких серьезных возражений».

В тот жаркий полдень губернатор города сэр Джон Колвилл председательствовал на ежегодном губернальном собрании ассоциации службы «скорой помощи» госпиталя Св. Георгия. Вступительная часть его речи представляла собой набор тривиальностей, какие обычно произносят в подобных случаях. Он «с удовольствием вспоминал» парад 3-го и 16-го округов, которые инспектировал в январе прошлого года; на него «произвел большое впечатление не только размах мероприятий, но и великолепие, с которым держались все отряды, и воодушевление, охватившее участников». Далее шло. «высокий уровень», «вклад в деятельность ассоциации», «за последний год ассоциацией проделана огромная работа...». Потом он привел цифры, свидетельствующие о количестве пациентов, доставленных в госпитали машинами «скорой помощи».

Покончив с набором штампов в адрес преданных сотрудников «скорой помощи», губернатор сказал, что не хватает медсестер, работающих на полставки. Далее он отметил, что ход войны изменился, что мощная армия союзников отвела от Индии угрозу с Запада и остановила волну наступления Японии с Востока. В тот момент сэр Джон ничего не подозревал о новой «угрозе с Запада», со стороны «Форт Стайкина». Он продолжал:

— Следовательно, Бомбей — город, которому теперь ничего не угрожает, и у нас нет больше стимула, который бы благоприятно сказался на деятельности ассоциации. Но сегодня, имея основания для благодарности, мы не должны иметь оснований для благодушия...

На заводах в Кохиноре рабочие получали зарплату, из которой высчитывали добровольные пожертвования в фонды индийского Красного Креста и «Утешения солдат».

В бомбейском районе Махим капитан индийского медицинского корпуса Д. Алим сочетался браком с мисс Х. Мулджи, дочерью адвоката.

Почетный доктор Б. Амбедкар, член лейбористской партии правительства Индии, в тот день отмечал свою пятьдесят первую годовщину. Представители касты неприкасаемых явились в это утро в его резиденцию в Дадаре, чтобы отдать дань уважения.

В Коттон-Грине люди ликвидировали следы пожара, который произошел накануне: команды двенадцати пожарных машин боролись с огнем, охватившим кипы хлопка, в течение более трех часов.

В Пареле на футбольном поле железнодорожников «Бхойвада юнайтед» победила со счетом 1 : 0 команду спортклуба «Маккаби» в четвертьфинале Харвудской футбольной лиги. Команда промышленной школы Дэвида Сэсуна сыграла вничью с командой спорт-клуба «Ансер»...

Во время коротких стоянок «Форт Стайкина» в портах третий помощник капитана Эдвард Уэлч, второй радист Джеймс Патерсон и третий радист Дэнни Кэрнс всегда, когда была возможность, уходили в увольнение на берег вместе. Так они сделали и в первый день своего пребывания в Бомбее. Однако 14 апреля Уэлч стоял на грузовой вахте, а Патерсон решил из-за жары после полудня поспать. Кэрнсу же надоело находиться на судне. В половине второго он зашел к себе в каюту, чтобы захватить полотенце и купальные трусы. Оказавшись за пределами дока, на Фрере-роуд, он сел в автобус, идущий на противоположный конец острова, в Брич-Кенди, где находился роскошный плавательный бассейн. Там он пробыл до полудня.

Крейсер военно-морских сил Великобритании «Сассекс» вернулся из восьмимесячного плавания в конвоях в Индийском океане и стоял на ремонте в сухом доке Хьюза, расположенном у южной оконечности Александра-дока позади пирса Баллард. Накануне половина команды получила пятидневное увольнение на берег. Радостные матросы переехали во временный армейский лагерь, находившийся за городом. До полудня 14 апреля четверо матросов крейсера отправились на осмотр города. Это были старший кок Вильям Стритинг из Лондона, старший кок Чарльз Смит из Саффолка, кок Роберт Холл из Дарема и старший помощник баталера Реджинальд Бартон, тоже лондонец. Во время своего предыдущего посещения Бомбея Стритинг зашел в лавку индийского татуировщика и выколол себе на обоих плечах по орлу, терзающему змею. Предплечья у него уже были украшены татуировкой, которую ему сделали в Чатеме: на левом — матрос держал два флага, на правом — девиз «Верен до гроба, Дорис». Дорис — имя его жены, оставшейся в Англии, где у него родилась дочь, которую он еще не видел. Стритингу было двадцать два года, четыре из них он прослужил на флоте.

Побродив по Кроуфордскому рынку, четверо молодых моряков отправились на базар Завери. Они проголодались и решили заглянуть в китайский ресторанчик, находившийся, как они слышали, на другой стороне улицы у кинотеатра «Метро синема». Они заказали еду — незатейливый обед английского военнослужащего за границей во время войны: бифштексы, яйца и приправы.

Тем временем на «Сассексе» их товарищи, число которых на время уменьшилось, продолжали, несмотря на жаркий день, жить обычной корабельной жизнью. Сержант Х. Картер из морской пехоты был одним из тех, кто остался на борту. Он с группой матросов занимался погрузкой припасов...

На бомбейском золотом рынке цены продолжали стабилизироваться. Цены на бирже после некоторой стабильности начинали падать. На хлопко-

вом рынке цены также понижались, торговля шла вяло из-за того, что покупатель вел себя сдержанно по простой причине — хлопок был в избытке. Спекулянты считали, что правительство обязано было купить часть хлопка, скопившегося на складах Бомбея, чтобы хоть как-то стабилизировать цены. В конце концов, решили они, правительство и так достаточно покупает его, помогая этим самым фермерам.

Наслушавшись всех этих разговоров, специальный корреспондент газеты «Таймс оф Индия» написал в тот день статью, которая, как он надеялся, поправит положение хлопковых дельцов. «Те, кто контролируют закупку хлопка на портовых рынках, не замечают одного существенного фактора, — писал он. — Для доставки хлопка в Бомбей используется транспорт. Спрашивается, какой смысл в этом, если правительство собирается купить хлопок и «заморозить» его на портовых рынках? В дальнейшем следует распланировать все так, чтобы привлекать меньше транспортных судов...». Несколько абзацев статьи были посвящены людям, плававшим на местных парусных судах, которым было уже по сто лет и которые были известны под названием «сельские».

Для помощника инспектора бомбейской полиции Вильяма Грина, небольшого роста, щуплого человека, с необычайно твердым характером, пятница 14 апреля выдалась удачной. Он служил в полиции без двух дней вот уже двадцать пять лет и чувствовал, что с него хватит. За долгую службу был восемь раз ранен — то палками, то камнями, то битыми бутылками — во время подавления волнений, которые часто происходили между индусами и мусульманами, чьи отношения никогда не заходили дальше перемирия. 16 апреля 1919 г., отслужив в 8-м королевском гусарском полку, Грин поступил на службу в бомбейскую городскую конную полицию. Свое первое ранение он получил спустя два года, во время так называемых «мятежей принца Уэльского». Принц посетил Индию, и индийцы выступили, дав тем самым понять, что он им неугоден. Во время мятежей несколько человек были убиты, Грина, в то время сержанта, сбили с лошади. Его спас помощник инспектора, индеец, и Грин всегда считал, что обязан ему жизнью. Это событие с тех пор поселило в нем симпатию и уважение к индийцам.

Теперь, в возрасте пятидесяти лет, Грин уже не состоял в конном взводе полиции. У него была тихая работа в отделе лицензий на общественную землю, куда обращались владельцы автомобилей, повозок, карет и даже воловьих телег. Эта работа была менее опасной и оставляла массу свободного времени, которое он посвящал любимому занятию — оккультным наукам. И тем не менее, ему не терпелось уйти в отставку.

Утром 14 апреля он не пошел на службу в отдел лицензий, а вместо этого отправился на прием к хирургу. Тот внимательно осмотрел Грина и выдал ему сертификат, освобождающий от работы в полиции по состоянию здоровья. Грин довольный явился в полицейский участок Кроуфордского рынка, где находился отдел лицензий. Первым делом он взял полицейский журнал и своим наклонным разборчивым почерком сделал запись, свидетельствующую о том, что 14 апреля он уходит в отставку по инвалидности. Потом, не снимая полицейской формы — белого кителя с синим воротом, белых брюк и шлема с желтым тюрбаном, — он отправился в казармы Колабы. Явившись в кабинет майора, он сообщил ему, что хотел бы работать в комиссии войск военной полиции. Майор выслушал его, подробно расспросил о службе в полиции и армии и пообещал дать рекомендацию для этой работы. Грин шел к центральному выходу из казарм и думал о том, какой у него выдался счастливый день...

Прямо за Фрере-роуд, у южной оконечности Александра-дока,

находился госпиталь Св. Георга, или Главный европейский госпиталь. Жизнь в нем текла своим чередом. Персонал лечил, а пациенты лечились под грохот, доносящийся с трех сторон — со стороны доков, железнодорожного вокзала Виктория и складов железной дороги Карнак-Бендер. Еще с 1909 г. администрация госпиталя думала о перемещении его в более тихий район, однако время шло, шум становился все сильнее, а госпиталь оставался на прежнем месте.

Мисс Флоренс Кетчелл, маленькая дружелюбная женщина, прозванная «цыганкой», несмотря на этот шум, охотно работала здесь с 1933 г. Лет десять она была старшей операционной сестрой, а теперь ее назначили помощницей сестры-хозяйки. Утром 14 апреля в 7 ч 45 мин она начала свой первый обход. Днем у нее было свободное время, однако из-за жары она никуда не пошла, а отправилась к себе в комнату, чтобы отдохнуть перед следующим обходом, который начинался в 16 ч 45 мин.

В доках кули разгружали суда. Матросы драили палубу, начищали до блеска медные части, красили борта и занимались ремонтом. Под палящим солнцем работа продвигалась медленно. Они лениво обсуждали, как проведут вечер после работы. Можно было просидеть часа четыре в кинотеатре и посмотреть индийский фильм типа «Курбани», реклама которого гласила: «Видели ли вы когда-нибудь свекровь, жертвующую собой ради глупой невестки?» Можно было пойти на Хэмфри Богарта в фильме «Где-то в Сахаре», на Бэтт Дэвис в «Вахте на Рейне», на Кармен Миранду в фильме «Девушки, которых он бросил» или на Роберта Тейлора в «Батаане». Можно было отправиться на улицу, где девушки из окон завлекают мужчин, в конце концов можно было просто отдохнуть за большим стаканом холодного спиртного...

На Фрере-роуд у ворот дока ожидали пассажиров, направляющихся в сторону города, ветхие двухместные фаэтоны, запряженные тощими лошаденками, которые стояли, позвякивая колокольчиками. На примыкающих к докам улицах, укрывшись в тени, прямо на земле спали нищие и безработные кули. Многие были в окружении своего оборванного семейства.

Бомбей — это город живущих на улице. Его благополучие привлекало сюда каждый день, особенно во время войны, новых переселенцев с материка, где зачастую царил голод. Перепись населения, проведенная в 1931 г., показала, что из полутора миллионов жителей Бомбея почти одна треть ютилась в комнатах по шесть и более человек, более пятнадцати тысяч — по двадцать человек в комнате. В 1944 г., когда население Бомбея достигло уже двух миллионов человек, положение с жильем стало еще хуже. Тысячи бедных индийцев, не имевших крыши над головой, утешались мыслью, что ночевать на тротуаре прохладнее и полезнее для здоровья.

В Принсес-доке, в 300 м от «Форт Стайкина», у причала кормой во входу в док стоял одновинтовой норвежский теплоход «Белрэй» валовой вместимостью 2904 рег. т, длиной 94 и шириной 14 м. Это было необычное судно, одно из тех, названия которых имели приставку «Бел». Они были предназначены для перевозки тяжеловесных грузов, таких, как локомотивы, которые на палубах других судов перевозить было опасно. «Белрэй» имел просторные трюмы, широкие люки с усиленными закрытиями, на которых можно было размещать крупные грузы. Для таких грузов предназначалась одна длинная палуба. Двигатели располагались в корме. Узкий ходовой мостик в носу занимал минимум места. Судно имело крепкие короткие мачты со стальными штагами и мощными лебедками, приподнятыми над палубой. Суда типа «Бел» могли принять на борт девять паровозов, девятнадцать тендеров, три 40-метровые баржи, 10-метровый 6-тонный катер, размещавшиеся на главной палубе, два 25-метровых 100-тонных буксира и 25-метровую

50-тонную баржу — на баке. До того как начали строить суда этого типа, подобные грузы перевозили в разобранном виде и собирали в порту назначения.

За три дня до этого на «Белрэй» из английских военно-морских казарм был прислан матрос первого класса Рой Хейвард, сын лондонского виноторговца. Это был хорошо сложенный молодой человек с массивным подбородком. Он служил в отделении торгового мореплавания адмиралтейства, где занимался укомплектованием вооруженных торговых судов артиллеристами. Будучи орудийным наводчиком и старшиной подразделения, он провел утро у артиллеристских установок с матросами Смартон и Стейнсом. Особенно внимательно Хейвард изучил установленное на корме скорострельное 4-дюймовое ²³ орудие американского образца, которое было ему еще незнакомо. Хейвард хотел изучить его устройство и принцип действия перед выходом в море.

После ленча трое матросов продолжили работу на правом борту, где были установлены скорострельные пушки системы «Эрликон» ²⁴. Отсюда была отчетливо видна торчащая из-за здания склада № 1 носовая часть «Форт Стайкина», стоявшего по другую сторону широкого пирса. Матросы видели дым и суету, а потом и появившиеся пожарные машины. Хейвард проявил к происходящему определенный интерес, так как в первые дни бомбардировки Лондона он состоял во вспомогательной пожарной службе.

Большинство в доках не обратило особого внимания на пожар, вероятно, потому, что теперь моряки не были столь суеверными, как в старину. Во всяком случае нет никаких свидетельств того, чтобы кто-то из многочисленного морского люда в эти минуты вспомнил о том, что 14 апреля — один из самых черных дней в истории мирового судоходства. Именно в этот день тридцать два года назад «Титаник» столкнулся с айсбергом...

Глава 7

ВЗРЫВ

Все это время огонь оставался невидимым для пожарных. И вдруг с пугающей очевидностью пламя предстало взорам людей, однако не тех, кто был на палубе, а тех, кто находился на пирсе.

Один из пожарных, Х. Дэйарам, водитель передвижной насосной установки, которая находилась на пирсе, пока шла разгрузка, стоял, наклонившись над пультом управления. Вдруг он почувствовал сильный жар. Было без нескольких минут три. Подняв голову, он увидел, что на небольшом участке бортовой обшивки судна, чуть выше уровня его роста, серая краска борта начала пузыриться. Потом пузыри начали лопаться, а краска, мгновенно твердея, отскакивала от борта. На Дэйарама посыпались хлопья застывшей краски. Они со стуком ударялись о машину. Пока на его крики бежали люди, жар, исходивший от обшивки борта, стал еще сильнее, и Дэйараму пришлось податься назад.

Весть о происходящем дошла до Кумбса. Он понял, что по раскаленному пятну можно наконец точно определить очаг пожара. Стало также ясно, что ни одна из струй воды многочисленных пожарных рукавов не попадает в цель. Струи, бившие из рукавов, образовывали почти прямую линию, и пожарные могли направлять их только по диагонали узкой шахты на

грузы между верхним и нижним люками трюма. Струи воды не достигали до цели всего несколько футов. Теперь же можно было прорезать отверстие в борту, достаточное для того, чтобы в него вошел пожарный ствол, и направить струю воды точно в центр очага пожара.

Кумбс тут же приказал своему помощнику Гарольду Палмеру, который прошел специальную подготовку по газорезке, доставить аппарат к борту. На аварийном пожарном прицепе, стоявшем на причале, такой аппарат был.

Палмер пробрался через спутанные пожарные рукава, сбежал на причал и снял с прицепа аппарат. Он созвал группу пожарных, и они быстро соорудили из досок козлы, которые по высоте как раз доходили до уровня пятна на борту. Палмер занялся газовыми баллонами, один из пожарных-индийцев взобрался на козлы. Встав на колени, он попытался поджечь газ, идущий из сопла горелки. Не прошло и минуты, как газорезательное оборудование было залито водой, попавшей на козлы из работающих рукавов. Спички намокли, и артиллерийскому капитану Рэйеру пришлось взобраться на козлы с новым коробком. Когда наконец загоревшаяся спичка была поднесена к соплу горелки, вместо тонкой струи огня оттуда вырвалось облако густого черного дыма.

— Не та смесь! — крикнул пожарный Палмеру.

Палмер, стоя у баллонов, попытался получить нужную смесь, но безуспешно. Раскаленное пятно тем временем увеличивалось, и вскоре оно достигло 3 м в диаметре, став вишневым.

Было ясно, что газорезательный аппарат неисправен, и несколько человек из тех, кто наблюдал за происходящим, бросились искать другой. Сержант Тач из отдела безопасности уже бежал к телефону. Дозвонившись в производственный отдел Мазагаонских доков, он попросил прислать на «Форт Стайкин» газорезательный аппарат. И только потом он сообразил, что такой аппарат есть в распоряжении пожарной бригады.

Казалось, в этот день невезение преследовало людей по пятам. Не прошло и десяти минут, как заместитель управляющего доками К. Мартенш позвонил в Мазагаонские доки и отменил приказ, так как видел, как выгружали газорезательный аппарат пожарной бригады.

Заместитель управляющего ушел с судна звонить по телефону и не увидел, что попытка запустить второй аппарат также закончилась неудачей. Он отказался от аппарата, который, быть может, оказался исправным.

В 15 ч 14 мин пожарные попытались раздобыть еще один аппарат. На этот раз они передали по переносному телефону приказ Кумбса на центральный пост пожарной бригады позвонить на фирму «Эллок, Эшдаун энд компани» и попросить прислать на место пожара газорезательный аппарат. Спустя пятнадцать минут полковник Сэдлер велел Мартеншу снова позвонить в Мазагаонские доки и попросить немедленно прислать все имеющееся газорезательное оборудование и людей.

Эта группа с оборудованием выехала из доков. Но прибудет она на место пожара слишком поздно, и это обернется для людей трагедией.

Будь газорезательное оборудование исправным, можно было прорезать отверстие в обшивке толщиной чуть меньше 10 мм борта «Форт Стайкина» за десять минут, не более.

С того момента, как стрелки часов на башне бомбейских доков показали 15 ч 30 мин, время, отведенное судьбой «Форт Стайкину», стало истекать. Тридцать два пожарных рукава, извивающихся змеями по палубе парохода, залили в трюм № 2 уже более 900 т воды. Палуба левого борта так нагрелась, что стоять на ней было невозможно. Раскатанные по палубе пожарные рукава могли каждую минуту загореться. Кумбс заставил людей подложить

под них деревянные доски, а сами рукава поливать водой. Попадая на палубу, вода закипала, и капитан Оберст восхищался отчаянной терпеливостью пожарных-индийцев, которые несмотря на это стояли на комингсах люков, направляя стволы рукавов в задымленный трюм и не обращая внимания на кипящую воду, 10-сантиметровый слой которой уже бурлил у них под ногами.

Люди, находившиеся на судне и на причале, недоумевали, почему столько воды не может «сдержат» пожар. В действительности же, вода, вступая в реакцию с огнем, лишь способствовала его росту.

Пламя уже полыхало в верхних штабелях хлопковых кип, лежавших вплотную к левому борту. По мере того, как вода вливалась в трюм, кипы начинали всплывать. В твиндеке между ними и взрывчаткой было свободное пространство высотой более 2 м. Уровень воды медленно поднимался. Огонь, до которого она не могла добраться, распространялся все выше, под ним всплывало все больше хлопка, приближая пламя к боеприпасам. Вскоре огонь уже бушевал прямо под погребом со взрывчаткой...

Тем временем работа в доках повсюду шла своим чередом. Даже тогда, когда пожар уже бушевал вовсю, никто не подумал о том, что надо поднять красный флаг на мачте парохода — сигнал Международного свода сигналов, предупреждающий о том, что на судне — опасный груз. Не была объявлена общая тревога, по которой все, кроме пожарных, были обязаны покинуть доки. Фактически такой тревоги в бомбейских доках и не существовало. Одно время правила пожарной безопасности, разработанные Портовым трестом, гласили, что в случае пожара на судне, стоящем в доках, дежурный в гидравлическом отделении должен включить на две минуты сирену. Однако это был сигнал, свидетельствующий о начавшемся пожаре, а не предостережение об опасности. Так или иначе, сирены Портового треста теперь были связаны с сиренами воздушной тревоги, и человек в гидравлическом отделении с октября 1939 г. больше не мог соблюсти действующие правила. «Форт Стайкин» мог предупредить всех об опасности серией коротких повторяющихся гудков, однако об этом никто и не подумал.

Итак, не ведая о нависшей над ними опасности, люди в доке Виктория и Принсес-доке продолжали работать. Моряки, корабельные плотники, механики, матросы лихтеров, грузчики — все делали свое дело, изредка отрываясь, чтобы взглянуть, как продвигается борьба с пожаром. По Фрере-роуд у входа в доки в ожидании моряков, а следовательно, и заработка, шатались нищие, уличные торговцы, артисты и проститутки. Кормой к «Форт Стайкину» (1) был ошвартован пароход «Джалападна» (2). Молодой матрос с этого судна, которому наскучило смотреть на пожар, отправился вниз читать книгу. На причале собрались толпы докеров и матросов с других судов, чтобы поглазеть, как тушат огонь.

Стоящий у пирса № 1 дока Виктория «Форт Стайкин» был окружен судами. Позади кормы у него, как уже говорилось, был отшвартован английский пароход «Джалападна». На траверзе «Джалападна» с южной стороны вдоль западной стенки дока находились три одинаковых бассейна, образованных пирсами. В средних бассейнах стояло по два судна, ошвартованных лагом. В первом бассейне стояло английское судно «Барода» (3), рядом с ним — «Эль-Хинд» (4). В следующем бассейне находились панамский пароход «Норс трейдер» (5) и английский пароход «Джалавиджайя» (6). В дальнем бассейне, у самой южной стенки дока, стояло панамское судно «Иран» (7). По этой же стенке стоял английский пароход «Форт Кревье» (8), а в углу дока, образованном южной и восточной стенками, — землечерпалка «Спотболл» (9), принадлежавшая Портовому тресту. В линию вдоль восточной стенки дока были ошвартованы египетский пароход «Род

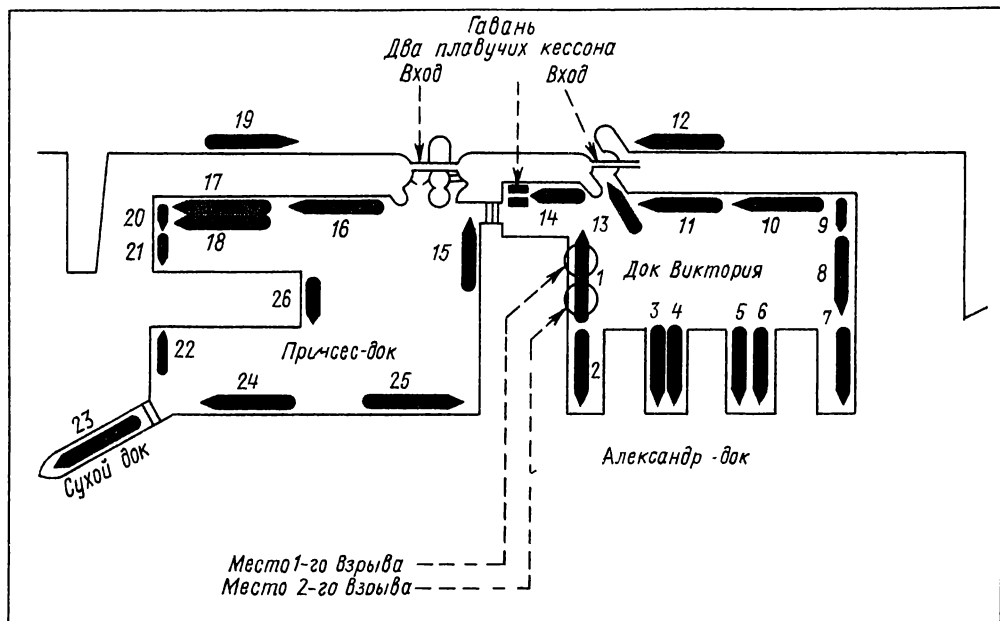


Рис. 4. Доки до взрывов. Схематически показано расположение судов в доках

эль Фараг» (10) и голландский пароход «Дженерал Ван дер Хейден» (11). У этой же стенки рядом с воротами дока находился голландский теплоход «Тиномбо» (14), стоявший бортом к носу «Форт Стайкина».

По другую сторону пирса у южной стенки Принсес-дока и параллельно «Форт Стайкину» был ошвартован пароход «Кингьян» (15). Вдоль западной стенки в одну линию стояли английские суда «Эмпайр индус» (24) и «Чангон» (25). Английский пароход «Блэйрклова» (23) находился в сухом доке Мируэтер, который врезался в сушу из северо-западного угла дока. У северной стенки, к западу от длинного центрального пирса Принсес-дока, была ошвартована землечерпалка «Мурхен» (22). В центре дока находился еще один земснаряд «Келура» (26), стоявший у конца пирса. К востоку от него у северной стенки дока стояли два траулера — «Лакнау» (20) и «Пешавар» (21). К югу от них у западной стенки Принсес-дока были ошвартованы норвежские теплоходы «Браганза» (17) и «Белрэй» (16). Борт о борт с «Браганзой» стоял английский теплоход танкер «Капса» (18). Норвежский пароход «Грациоза» (19) находился за пределами дока, у его восточной стенки. С внешней стороны западной стенки дока Виктория был ошвартован голландский пароход «Дженерал Ван дер Светен» (12). В общей сложности вокруг горящего «Форт Стайкина», имеющего на борту боеприпасы, находились 24 судна, не считая небольших портовых и водоналивных судов, одно из которых стояло по носу «Форт Стайкина» (13).

В 15 ч 45 мин загорелось несколько ящиков со взрывчаткой. Из пространства между ящиками, находившимися по сторонам узкой шахты, между нижним и верхним люками трюма № 2, вырвался столб густого дыма. Пожарные начали задыхаться и вынуждены были отступить. Пламя поднялось над комингсами.

До этого момента уверенный в своем плане отвода «Форт Стайкина» на внешний рейд полковник Сэдлер взглянул на пламя и воскликнул:
— Теперь слишком поздно!

Горящие ключья хлопка взлетали вверх, представляя угрозу для других судов. Сэдлер спустился с трапа и собрал часть своих людей. Вместе с ними он поднялся на борт небольшого судна, принадлежавшего Портовому тресту, и попытался отвести его в соседний Принсес-док. Кумбс на правом борту «Форт Стайкина» и Палмер на левом снова собрали людей и приказали им продолжать гасить пожар. Опять пожарные побежали к люку, взяли рукава и направили струи воды на стенки ящиков с боеприпасами, лежавшими на твиндеках.

В течение пяти минут пожар то затихал, то разгорался с новой силой, и с каждым разом, когда он снова разгорался, пламя взмывалось все выше. В 15 ч 50 мин из трюма на высоту мачты взметнулся огромный язык пламени.

— Уходите! — кричал Кумбс, и пожарные бросились прочь.

Палмер и все его люди на левом борту перелезли через поручни и попрыгали на причал. Высота составляла несколько метров, и некоторые приземлились неудачно, переломав себе руки и ноги. Чтобы спустить с борта насосы, Палмер снова собрал людей. Все они кашляли от дыма, которого наглотались. Несколько минут ушло на то, чтобы помочь пострадавшим отползти от судна. Когда начали передвигать насосы, несколько пожарных рукавов соскользнуло с поручней и упало на пирс. Падающие с парохода горящие обломки и искры повсюду вызывали пожары. Палмер заставил пожарных лить воду на загоревшееся здание склада № 1, которое стояло рядом. Кумбс и группа пожарных, находившихся на правом борту, попрыгали в воду. Одни плыли к берегу, другие — к буксирам, лихтерам и мелким судам, которых в доке было множество. Кумбс вплавь добрался до ближайшего буксира и взобрался на борт. Буксир доставил его на голландское судно «Дженерал Ван дер Хейден», которое он использовал как мост. С него он попал на причал, туда, где находился склад № 4. Теперь он оказался в 100 м от горящего «Форт Стайкина» на конце пирса с внешней стороны дока. С одной стороны было открытое море, с другой — док-бассейн. Кумбс был отрезан от основной группы пожарных воротами дока шириной 24 м и проходом, тянувшимся по дамбе в Принсес-доке. У входа в док на конце причала он увидел загоревшийся от искр высокий штабель кип хлопка. Он собрал несколько своих людей, которые оказались вместе с ним на буксире, и все принялись, не имея теперь под руками пожарных рукавов, вручную растаскивать кипы. Кумбс взобрался наверх штабеля и начал сбивать кипы вниз ногами, чтобы их можно было быстрее гасить.

Когда язык пламени первый раз взметнулся из трюма «Форт Стайкина», капитан Найсмит отдал приказ «Покинуть судно!». Некоторые члены экипажа сумели захватить свои личные вещи. Они сбежали по трапу, держа над головой чемоданы. Второй помощник Харрис с гордостью отметил про себя, что никто из экипажа не оставил судна раньше, чем прозвучал приказ покинуть борт. Он крикнул матросам:

— Зайдите за склады, которые прикроют вас от судна!

Харрис и еще несколько человек, наглотавшись дыма, пошатываясь, сошли на пирс, оставив свои вещи на обреченном судне. Найсмит и Хендерсон стояли у трапа, наблюдая за тем, как люди покидают «Форт Стайкин». Они осмотрелись в последний раз. Затем, когда на судне, казалось, уже никого не осталось, сошли на берег. Но Найсмит снова поднялся на борт, на этот раз один, чтобы убедиться, что на борту действительно нет никого из экипажа...

Теперь в доке среди толпы людей царила полная неразбериха. Те, кто покинул «Форт Стайкин», пытались уйти подальше от судна. На них напирала толпа людей, привлеченных зрелищем пожара, подобного кото-

рому они еще никогда не видели. Моряки и грузчики на других судах столпились у поручней и тоже с любопытством смотрели на пылающее судно. Ситуация усугублялась еще тем, что полицейские, дежурившие у ворот дока, сперва удивились такому количеству людей, которые сразу пытаются покинуть док, затем вспомнили о приказе и стали требовать, чтобы каждый показывал при выходе пропуск. Увидев, что у Красных ворот, ближайших к «Форт Стайкину», — затор, оперативный офицер безопасности капитан Хаффенден приказал дежурному помощнику инспектора выпускать всех без пропуска и никого не впускать.

Капитан Оберст находился рядом с Найсмитом и Хендерсоном в 10 м от люка в корме, когда из него взметнулся на высоту мачты адский язык пламени. На некоторое время в трюме № 1 люди вынуждены были прекратить работу по перекалыванию ящиков с детонаторами из-за нестерпимой жары. К тому же беспорядочно лежащие на палубе пожарные рукава мешали им свободно передвигаться от трюма до трапа.

После команды Найсмита покинуть судно Оберст сошел на причал вместе с капитаном и старпомом. Потом, уверенный в том, что судно каждую минуту может взлететь на воздух, побежал к выходу из дока, и вот тут он совершил то, что впоследствии считал самой большой глупостью в своей жизни. На бегу Оберст вспомнил, что на причале у борта «Форт Стайкина» остался его мотоцикл — «Индиана». Столкнув мотоцикл с подставки и заведя его, он покатил к воротам. Там он встретил своего приятеля, капитана Отто Эрнста, офицера морской пассажирской службы. Они посмотрели на горящее судно, потом на толпу любопытных, состоявшую в основном из грузчиков-индийцев. Не обращая внимания на уговоры полицейских уйти в безопасное место, они продолжали наслаждаться бесплатным спектаклем.

— Судно рванет в любую секунду, — сказал Оберст, — помоги мне разогнать этих бестолочей.

Они вдвоем, Оберст — на мотоцикле и Эрнст — на велосипеде, подъехали к толпе и закричали, чтобы все убиралось из доков. Эрнст уговаривал грузчиков на местном диалекте, затем попытался воздействовать на толпу бранью. Оберст тем временем проехал мимо судна и вернулся на дорогу, пролежавшую позади склада № 1. Он ехал, намеренно вклиниваясь в толпу, задевая и сбивая людей, при этом старался выглядеть человеком, охваченным паникой, чтобы посеять ее среди докеров и заставить их покинуть доки. Эрнст на своем велосипеде также проехал мимо «Форт Стайкина», который теперь был похож на гигантский факел.

Поднявшись на судно, капитан Найсмит еще раз обошел его. Он заглянул в тщательно убранные после его последней «инспекции» каюты на спардеке, последний раз оглядел свою каюту и вышел оттуда, ничего с собой не взяв. Все документы — его дневник, папка с письмами, судовый журнал, судовая роль и каргоплан — были уложены в его служебный портфель, который захватил с собой казначей и старший стюард Чарльз Булливант. В эту минуту Булливант вместе с Харрисом, четверьмя членами команды и инспектором судоходной фирмы «Киллик, Никсон энд компани» А. Джексоном уже садился в такси.

Укрываясь от жара из горящего трюма, Найсмит пошел на корму. Перегнувшись через комингс, он заглянул в открытые люки трюмов № 4 и № 5. Первый из них был забит взрывчаткой категории «А». Следовало закрыть крышки люков еще до того, как огонь вырвался из-под контроля, но все были заняты работой в носовой части судна, и об этом никто не подумал. Теперь уже было слишком поздно. Найсмит торопливо прошел через жилые помещения матросов в верхней части трюма № 5 и, удовлетворенный тем,

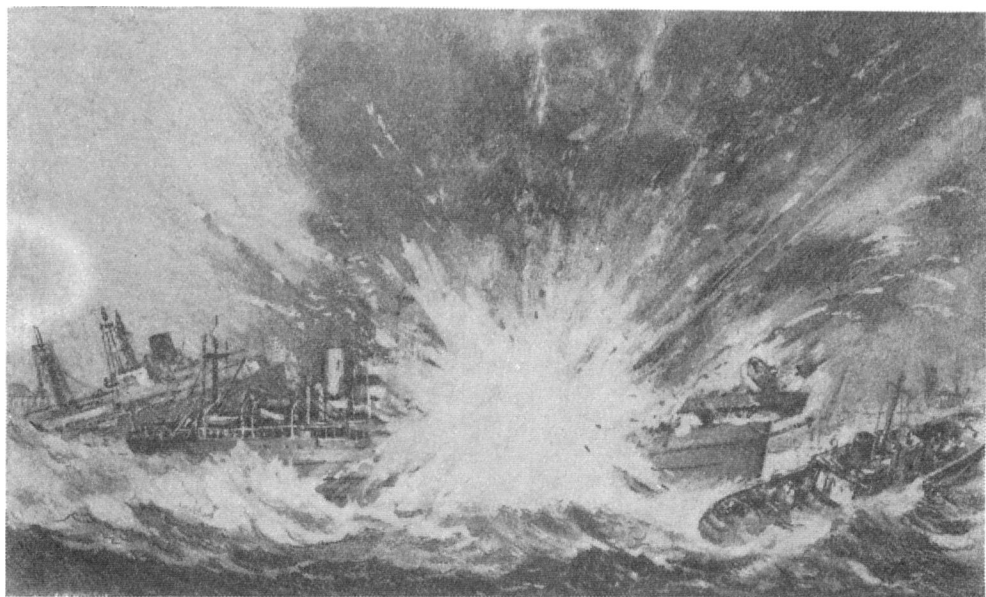


Рис. 5. Первый взрыв (рис. Е. Войшвилло)

что на судне никого не осталось, а также тем, что он, как и полагалось капитану, последним покидает судно, вернулся к трапу. Оказавшись на пирсе, Найсмит догнал Хендерсона и сюрвейера С. Стивенса. Все трое пошли вдоль борта судна к выходу из доков.

В это время в ворота дока въехали две автомашины. Прокладывая дорогу сквозь толпу людей, они приблизились к «Форт Стайкину». Одна из них оказалась машиной начальника противопожарной службы. За рулем находился шофер Кумбса Мохамед Сиддик. Он уехал, когда все побежали из доков, и за воротами стал спрашивать, где Кумбс. Кто-то сказал, что тот все еще на судне, и Сиддик вернулся, чтобы разыскать своего шефа. Машину он развернул капотом к трапу.

На второй машине находились специалисты с газорезательной аппаратурой, которых К. Мартенш попросил прислать из Мазагаонского дока еще полчаса назад. Они подъехали к Палмеру и его пожарным, которым офицеры противопожарной безопасности Портового треста Рейнольдс и Эндрюс помогали тушить пожар.

В этот момент огромные обломки раскаленного металла, крушившие все на своем пути, взлетели вверх. Пылающие бочки со смазочным маслом крутились в воздухе, сопровождаемые шлейфами из огня и искр, подобно громадному фейерверку. Горящие кипы хлопка взлетали вверх и падали на суда и склады, вызывая пожары. «Форт Стайкин» взорвался. От взрыва образовалась сильная приливная волна, которая приподняла «Джалападму», вместимостью почти 4000 рег. т и длиной 135 м, ошвартованную по корме «Форт Стайкина», и подняла ее корму из воды на 20 м. Эта волна развернула судно на 90° и положила его кормой на крышу склада № 2 высотой 17 м. Исковерканная взрывом «Джалападма», выхваченная из воды, легла поверх склада, ее носовая часть уткнулась в док-бассейн и «смотрела» в сторону воды.

За доками, в городе, люди, работавшие на фабриках, в магазинах, учреждениях, изнемогали от жары. Было то время дня, когда она достигла

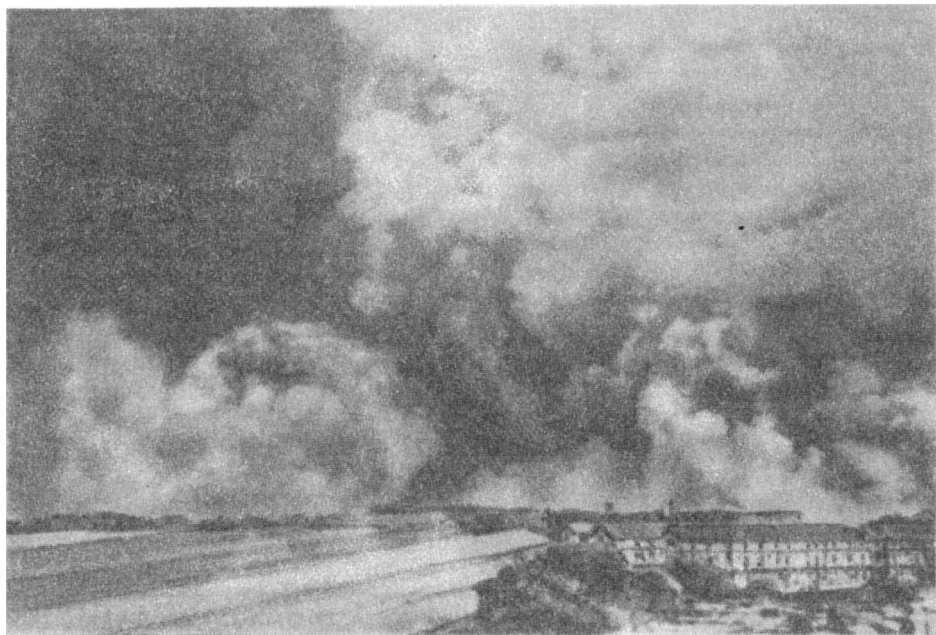


Рис. 6. Клубы дыма над портом

наивысшей точки. Многие нетерпеливо посматривали на часы, мечтая об окончании работы и вечерней прохладе, как вдруг здания задрожали и закачались, перегородки в конторах рухнули. Когда произошел взрыв, все поняли, что сегодня — необычный день в истории Бомбея. Осколки стекла дождем сыпались из окон. Люди бежали к окнам, взбирались на крыши и смотрели на огромный столб дыма, который поднимался со стороны доков и расплывался исполинским грибом в раскаленно-синем небе.

На город падали раскаленные добела куски металла, некоторые из них пролетели по воздуху расстояние более мили. Они падали куда попало, не выбирая жертвы.

Капитан Сидни Келли находился в четверти мили от доков — он шел со своим приятелем по Фрере-роуд. Металлический обломок разрезал пополам его спутника. Капитан, который вообще не пострадал, онемев от ужаса, стоял и смотрел на изуродованное тело.

Недалеко от забора доков стояли три девушки — члены женской команды английских военно-морских сил. Когда произошел взрыв, две из них не пострадали, а третья исчезла. Спустя несколько часов люди, ехавшие на грузовике по дороге вдоль железнодорожных путей по другую сторону Фрере-роуд, заметили что-то белое. Они подошли посмотреть, что это такое, и увидели молодую морячку, которая была тяжело ранена в голову. Она лежала почти в 300 м от того места, где стояла до взрыва.

Капитан Найсмит, его помощник Хендерсон и Стивенс как раз дошли до кормы «Форт Стайкина», когда произошел взрыв. Стивенс пролетел несколько метров и упал. И, пока не миновала взрывная волна, он лежал не двигаясь. Потом медленно поднялся на ноги. Одежды на нем не было — ее сорвало взрывом. Нагой, покрытый копотью, он дотащился до складов, которые теперь были разрушены и полыхали. Там он увидел пожарных: некоторые из них были мертвы, другие ранены. Стивенс попытался оказать помощь одному из них, получившему сильные ожоги, но сам был настолько

слаб, что у него ничего не вышло. Шатаясь, он побрел к воротам дока. С тех пор ни он, ни кто другой Найсмита и Хендерсона не видели.

Мохамеда Сиддика убило сразу после того, как он подъехал к трапу судна. Машина, привезшая газорезательную аппаратуру, была искорежена. Тот, кто в ней находился, либо погиб, либо был тяжело ранен.

В тысяче миль от Бомбея, в Шимле, у подножия Гималаев, находилась метеостанция. В момент взрыва маятник сейсмографа качнулся: световой луч отразился на фотобумаге сейсмографа, и на обычно прямой линии появилась заметная волна. Вечером, когда метеорологи проявляли пленку, они обнаружили, что земля в Шимле дрожала.

Это был день, когда все перемешалось: людская отвага и людские ошибки. Одна мелкая оплошность накладывалась на другую. Все это в итоге обрекло находившихся в районе доков людей на гибель. Часы на башне доков отсчитывали время совершаемых ошибок, и вот ход их стрелок остановил взрыв. Они остановились в 16 ч 06 мин. Так они стояли еще долгие месяцы, показывая время величайшего и самого разрушительного взрыва, который когда-либо знало человечество²⁵.

Глава 8

ПОСЛЕ ВЗРЫВА В ПОРТУ

Сквозь завесу черного дыма и копоты светилась докрасна раскаленная корма «Форт Стайкина». Из двадцати четырех судов, стоявших в двух доках, одиннадцать загорелись, четыре тонули или уже лежали на дне, остальные либо были на мели, либо накренились. Все суда сорвало со швартовов, многие получили пробоины от столкновений, вызванных приливной волной от взрыва. Лишь одно судно в сухом доке Мируэтер осталось неповрежденным.

Ворота дока были раскрыты, во многих местах пробиты и заклинены. Три подвесных моста над двумя входами в доки и переходной пешеходный мостик между ними были повреждены взрывом и частично сдвинуты с места. Мост над входом в док Виктория получил такие повреждения, что не подлежал восстановлению.

Гидравлические приводы управления воротами и мостами валялись в ямах, заваленных камнями, горящим хлопком и пеплом. Мачты и такелаж двух затонувших судов торчали из воды по обе стороны от выхода из дока. Акватория обоих доков была усеяна от края до края кипами хлопка, всевозможным судовым грузом, плавали трупы.

Горели обломки навесов, складов и контор, разрушенных до основания. Груды исковерканных кусков стали и камней завалили дороги и железнодорожные пути. Повсюду видны были порталные краны, наклонившиеся под невероятным углом, одни из них повалились на причал, другие рухнули в воду. Тяжелые стальные вагоны были смяты и отброшены в сторону, словно игрушки капризным ребенком. Горящие кипы хлопка разлетелись в разные стороны далеко вокруг. Там, куда они падали, тут же занимался огонь. От них под рельсами загорались шпалы, превращаясь в кучи раскаленного пепла. Отлитые из лучшей стали гидравлические магистрали лопнули от колебания почвы, вызванного взрывом. Электростанции полыхали,

водопровод был выведен из строя. Однако почти все это стало известно лишь на следующий день.

А в ту пятницу 14 апреля к вечеру оставшиеся в живых беспорядочно брели в город. Люди шли, останавливаясь лишь для того, чтобы помочь тем, кто был ранен серьезнее, чем они сами.

Тех, кто находился за пределами доков, взрыв поначалу удивил, а затем заставил действовать. Вильям Грин, помощник инспектора полиции, ушедший утром в отставку, увидел облако черно-бурого дыма и услышал грохот взрыва, выходя из штаба военной полиции в Колабе, куда он только что обратился с просьбой о назначении на должность. Поблизости он заметил военный грузовик, в который забирались солдаты, и бросился к машине.

На поле у казарм двадцать два человека из Восточного Йоркширского полка играли в футбол. Один из них, Ричард Мюр, сначала почувствовал, как дрогнула земля, а потом прохладное дуновение ветра. Как и все остальные, он тотчас забыл об игре и побежал с поля.

В четверть пятого в Брич-Кенди, вдали от доков, третий радист «Форт Стайкина» Дэнни Кэрнс вышел из плавательного бассейна. На таком расстоянии он не слышал взрыва, но, сев в автобус, чтобы вернуться на судно, увидел огромный столб дыма, который показался ему похожим на огромное облако в чистом небе.

На борту крейсера «Сассекс» группа сержанта Картера отдыхала от погрузки провизии. Услышав взрыв, моряки недоуменно переглянулись. Их корабль стоял в сухом доке Хьюза, находившемся к югу от Александра-дока, на расстоянии мили от места взрыва. Прежде чем они успели понять, чем вызван грохот, прозвучал приказ: «Всем наверх!». Вместе с остальными членами команды они побежали строиться на шканцах. Там командир корабля произнес короткую речь:

— На одном из судов в другом доке, — сказал он, — произошел несчастный случай. Все, кто не несет вахту, должны пойти туда и узнать, нельзя ли чем помочь. Сержант Картер влился в поток людей, устремившихся к трапу.

Когда произошел взрыв, три кока с «Сассекса» — Вильям Стритинг, Чарльз Смит и Роберт Холл — и их приятель баталер Реджинальд Бартон наворачивали бифштексы в китайском ресторанчике напротив «Метро синема». Их жующие челюсти застыли на секунду, они молча посмотрели друг на друга, один из них произнес:

— Корабль! — И все бросились к двери, забыв заплатить за свой недоеденный обед.

В небе висел огромный дымовой гриб. Стритинг воскликнул:
— Смотрите, птицы!

Над исполинским грибом, кружась в горячем, поднимавшемся вверх воздухе, летала плотная стая чаек.

Глава 9

ВТОРОЙ ВЗРЫВ

Видимо, потому, что Oberst весь день ждал взрыва, для него он прозвучал не громче тех, что слышал за время обучения на офицера-артиллери́ста. Его подбросило вверх с сиденья мотоцикла, и Oberst упал на

кучу досок, затем скатился со штабеля и припал к стене, чтобы защититься от летящих обломков. Ясный, жаркий день сменился тьмой, освещаемой лишь светом горящих бочек: они кружились в высоте, разбрызгивая, как в огромном фейерверке, струи горящего масла. Пыль, которая десятилетиями скапливалась на навесах и складах, смешавшись с дымом, поднялась в небо и затмила солнце. Она застилала глаза Оберсту, набиваясь в рот, ноздри, легкие. В его тело вонзились сотни осколков, колено было разбито, на одно ухо он не слышал.

Когда Бринли Оберст встал, темень сменилась сумерками. Рабочий-индеец, страшно обожженный, взглянул на него и окликнул:

— Саиб! — Затем попытался шагнуть к Оберсту, но упал.

Подойдя к нему, Оберст увидел, что тот мертв. Вокруг него лежали еще тела. Поначалу ему показалось, что все они — индийцы. Потом он понял, что кожа их обгорела, поэтому он и принял их за индийцев.

Как во сне, Оберст побрел вдоль разрушенных навесов, увидел кем-то брошенную небольшую автомашину, сел за руль. Ключ зажигания все еще торчал в щитке. Оберст повернул его и нажал на стартер. Машина не завелась. Он попробовал еще раз.

Майор Хаммонд из корпуса вооружений наклонился к дверце машины, заглянул внутрь и узнал Оберста:

— Как вы считаете, что вы сейчас делаете?

— Пытаюсь завести машину, — пробормотал Оберст, еще раз нажимая на стартер, — может, удастся увезти кого-нибудь в госпиталь.

— Я бы на вашем месте этого не делал, — произнес Хаммонд, — у автомобиля нет мотора.

С трудом выйдя из машины, Оберст подошел к капоту. Мотора не было. Автомобиль оказался одной из странных «жертв» взрыва.

На палубу парохода «Форт Кревье», с которого около половины первого увидели дым над «Форт Стайкином» и не обратили на него внимания, дождем посыпались осколки. Кипа горящего хлопка упала на одну из его спасательных шлюпок и подожгла ее. Члены команды бросились тушить пожар, но, как только они его потушили, к носу «Форт Кревье» прижало полыхающий от носа до юта лихтер...

Услышав приказ покинуть «Форт Стайкин», Деннис Брэдли, семнадцатилетний моряк, вместе с другими членами экипажа побежал на корму — там находились их жилые помещения. Одни сразу бросились с судна на берег, оставив свое имущество. Другие, как заметил Брэдли, наспех побросали в беспорядке в свои мешки самое ценное и поспешили к трапу.

Брэдли было проще — большинство его вещей уже было упаковано в вещевой мешок и чемодан. Он взвалил мешок на спину, взял чемодан, и, шатаясь от тяжести, побрел по палубе. Одет Брэдли был в шорты и башмаки на босу ногу. По пути он встретил капитана Найсмита.

— Сразу же идите на берег, — приказал Найсмит, а затем, когда Брэдли уже прошел мимо, спросил:

— Есть кто-нибудь там, внизу?

Брэдли был уверен, что он последний, и ответил:

— Не думаю, сэр.

Идя к трапу, Брэдли успел заметить, что капитан намерен воочию убедиться, пусты ли жилые помещения команды. Члены экипажа остановились внизу у судна. Казалось, им не хотелось оставлять его. Брэдли подошел к одной из групп. Они видели, как Найсмит сошел на берег, остановился и начал говорить о чем-то с Хендерсоном. Потом они вдвоем снова поднялись на борт, где пожарные все еще пытались погасить пламя, вырывавшееся из трюма № 2.

— Капитан собирается уничтожить секретные документы, — со знанием дела сказал один из моряков. — Во время войны они всегда обязаны это делать, прежде чем покинуть судно.

Тут вдруг пламя с потрескиванием, напоминающим маленькие взрывы, взметнулось из трюма до мачты. Пожарные прыгнули с борта на причал, а стоявшие моряки бросились врассыпную.

Брэдли подхватил свою тяжелую ношу и быстро пошел к воротам дока, которые находились на расстоянии 300 м от кормы «Форт Стайкина», но растерялся, не зная, что делать и куда идти. Он еще не достиг ворот доков, когда судно взорвалось. Раздался оглушительный грохот, и чудовишной силы ветер закружил по углам складских навесов. Брэдли почувствовал, что его оторвало от земли и понесло по воздуху. Ему казалось, что он еще летел, когда в затылок что-то ударило, видимо, кирпич. Он потерял сознание, очевидно, еще находясь в воздухе.

Через несколько минут моряк очнулся и понял, что лежит под вагоном. Шорты, живот и ноги были в грязи, пыль набилась в глаза, рот и уши. Откашливаясь и протирая глаза, он выбрался из-под вагона и поднялся на ноги. Брэдли осмотрел себя — раны были небольшие. Ныли шейные позвонки, левая рука была слегка обожжена, грудь оцарапана, очевидно, его протащило по земле, когда забросило под вагон. Кровь смешалась с покрывавшей его тело грязью.

Во мгле Брэдли стал искать мешок и чемодан, но они пропали. Неподалеку лежал европеец средних лет. Брэдли окликнул его, но тот не отозвался. Посмотрев повнимательнее, юноша понял, что человек умер от раны на голове.

Внезапно Брэдли почувствовал дикое, непреодолимое желание выбраться из доков, уйти подальше от взорвавшегося парохода. Он собрал все силы и пробежал последние метры до ворот доков, где был остановлен полицейским-индийцем:

— Покажите пропуск, — сказал тот.

Потрясенный, Брэдли оттолкнул полицейского и миновал ворота, потом повернул налево на Фрере-роуд и побежал, побежал до полного изнеможения. Ему казалось, что он видел Харриса, второго помощника, садящегося в автомобиль с одним из радистов, но ошибся — Харрис с Джексонсом, инспектором фирмы «Киллик, Никсон энд компани», и Чарльзом Булливантом в то время подъезжали на такси к конторе «Тернер, Моррисон энд компани» — бомбейских агентов компании «Порт лайн». Брэдли окликнул людей, садящихся в машину, но они не услышали его. Он заметил, как автомобиль объехал опрокинутую повозку, у которой в дышле лежал мертвый буйвол, а рядом — недвижимый возница.

Отдышавшись, Брэдли немного успокоился. Он решил направиться в Клуб моряков, где надеялся найти остальных членов команды «Форт Стайкина». Но не успел пройти по Фрере-роуд и 100 м, как его нагнал бежавший с криком индеец. Он был страшно обожжен: кожа на одной кисти свисала клочьями, создавалось впечатление, что на руку надета большая, не по размеру, перчатка. Группа индийцев остановила пострадавшего и завела его в придорожное кафе. Брэдли ничем не мог ему помочь и потому пошел дальше, в сторону клуба моряков...

В доке Виктория Oberst увидел британского офицера, лежавшего в нескольких метрах от уже ненужной ему машины, и узнал в нем полковника Эрика Бейна, директора управления движением судов. Брэдли вспомнил, как полковник поднимался на судно, когда пожар только занялся, — он вместе с майором совершал обычную инспекционную поездку.

— В чем дело? — спросил тогда Бейн Oberst.

— Пожалуйста, отойдите в сторону, сэр. Судно вот-вот взорвется,— сказал в ответ Оберст.

Бейн и майор отошли метров на пятьдесят и остановились, наблюдая за происходящим.

Сейчас Оберст увидел, что полковник был серьезно ранен в голову. Он встал над ним на колени и обнаружил, что тот еще дышит.

— Надо попытаться побыстрее доставить его в госпиталь,— сказал Оберст Хаммонду.— Смотрите, даже мозг виден...

Вдвоем они подняли полковника и понесли его через ворота дока на Фрере-роуд. Там они нашли небольшой автомобиль, кем-то брошенный, но с заведенным мотором. С помощью еще одного подоспевшего человека они положили полковника на заднее сиденье. Незнакомец сел сзади, поддерживая Бейна, а Оберст с Хаммондом заняли передние сиденья.

Придя в себя, Хаммонд обнаружил, что потерял свою фуражку. Видимо, это очень его беспокоило, поскольку он беспрестанно говорил об этой фуражке...

Джордж Грегори, моряк из Блэкберна, стоял на вахте у трапа, когда раздалась команда покинуть судно. Он тут же побежал к воротам доков и был уже на Фрере-роуд, когда раздался взрыв. Сперва ему показалось, что он попал в безвоздушное пространство, затем на него обрушилось нечто вроде песчаной бури — поток раскаленного песка и мелких обломков стремительно пролетел со свистом. Потом он услышал звон, будто одновременно разбивались сотни окон.

Грегори бежал по Фрере-роуд в сторону юга. Он видел армейского капитана, покрытого пылью с головы до пят, регулировавшего движение транспорта. Остановив старый грузовик «Карье» на литых шинах, он попросил индуса-водителя подбросить его в госпиталь. Вместо этого, непонятно почему, водитель просто вылез из кабины и поплелся куда-то в сторону. Через несколько минут военный грузовик отвез Грегори в госпиталь «Дж. Дж.», расположенный на северной окраине Бикуллы и названный в честь сэра Джемсэтия Джиджибоя, одного из первых парсов, посвященных в рыцари в начале XIX в.

Госпиталь напомнил Грегори бойню. Вдоль коридоров лежали искалеченные люди. Через дверь операционной был слышен визг пилы, перепиливающей кость. Но он находился еще в таком сильном шоке от взрыва, что все видимое и слышимое до него не доходило...

Когда Вильям Грин, только что вышедший в отставку пятидесятилетний младший инспектор, услышал грохот взрыва и увидел в небе столб дыма, то, движимый жизненной привычкой бросаться навстречу опасности, побежал к военному грузовику, стоявшему на поле казарм Колабы.

— Нам лучше поехать и посмотреть, что происходит,— прокричал он водителю, подтянулся и залез в кузов, уже забитый солдатами и несколькими штатскими.

Пока они ехали по Фрере-роуд, Грин видел помятые, оставленные людьми трамваи, оборванные во многих местах трамвайные провода.

Грузовик остановился у Рисового рынка на открытой площадке между северным концом Александра-дока и южным дока Виктория. Грин прыгнул на землю. Неподалеку он увидел спасательную партию. Люди разбирали обломки рухнувшей стены склада. Грин присоединился к ним. Через несколько минут спасатели освободили людей, оказавшихся в ловушке, из развалин обрушившегося склада.

Как только спасенные вышли, со стороны разрушенных доков послышалось несколько несильных взрывов. Потом рвануло где-то совсем рядом, гораздо сильнее. Спасатели вместе со спасенными разбежались в

поисках укрытия. Грин помчался к железнодорожным линиям Портового треста, которые проходили вдоль западной части Александра-дока, параллельно Фрере-роуд...

Сидя рядом с капитаном Оберстом, который вел машину по Фрере-роуд к госпиталю Св. Георга, майор Хаммонд сказал:

— Жаль, что я потерял фуражку.

Осторожно управляя автомобилем, объезжая упавшие трамвайные провода, Оберст взглянул на Хаммонда — он недоумевал, почему человек, покрытый сажей с головы до пят, без рубашки, мог быть так огорчен потерей фуражки. А потом понял, что Хаммонд страдает от пережитого больше, чем он сам...

Норман Кумбс, шеф пожарных, все еще стоял на груде кип хлопка на восточном причале дока Виктория, когда в сотне метров от него взорвался пароход.

Дым рассеялся, и его взору предстали разрушения. Черные от копоти остовы зданий темнели на фоне неба там, где только что стояли грузовые склады. Доковые краны причудливо изогнулись, сорванные со швартовов и разбросанные по всей акватории доков суда горели.

Вдруг Кумбс обнаружил, что на нем нет брюк. Остались только поясная часть с двумя карманами, висевшими на бедрах, словно кобуры пистолетов у шерифа из ковбойского фильма. Спина была обожжена, на теле — многочисленные ссадины от мелких осколков. Он сполз с груды хлопка на причал. У одного из пожарных поверх обычных брюк были надеты водонепроницаемые. Их-то Кумбс и одолжил у него.

Он медленно пошел вдоль стенки дока к Рисовому рынку, находившемуся с внутренней стороны северной части Александра-дока. Кумбс увидел остатки пятнадцати подвижных насосов пожарной бригады и вспомогательной пожарной службы. Разбитые вдребезги машины валялись вперемешку с камнями, их искореженные колеса остались без шин.

На Рисовом рынке пожарные встретили сэра Бенегала Рама Рау, председателя Портового треста, который видел взрыв с крыши своей конторы. Он тут же поехал к месту происшествия и постарался подогнать машину как можно ближе к разрушенному доку, пока дым и огонь не перекрыли дороги. У него было такое чувство, будто раненые пожарные вышли из ада. Часть из них он посадил в свой автомобиль. Остальные забрались в грузовик, который подогнал американский солдат. Он не знал дороги в госпиталь, поэтому сэр Рау поехал вперед.

Кумбс сел в машину, которую вел помощник комиссара полиции. Тот рассказал, что в штабе полиции на Кроуфордском рынке создается центр по спасению людей и борьбе с пожаром.

— Нам лучше сразу поехать туда, — сказал Кумбс.

Шеф полиции вырулил на Фрере-роуд...

Оберст ехал по Фрере-роуд в «реквизированной» машине и обогнал майора Арчи Стюарта, который шел с группой раненых. Как только автомобиль поравнялся с ними, Стюарт крикнул:

— Эй, у вас горят задние колеса!

Оберст остановился, наполовину высунулся из окна и взглянул на задние колеса — тормозные колодки дымились. Он сел на место и, посмотрев вниз, обнаружил, что ехал с неотданным ручным тормозом. Оберст хмыкнул, отпустил рычаг и снова повел машину к госпиталю...

Сержант Картер с крейсера «Сассекс» вместе с остальными мчался сперва вокруг южной, а затем вдоль западной части Александра-дока к месту взрыва.

Навстречу им бежали толпы людей, среди них были и полицейские.

Картеру показалось странным, что люди бегут не в том направлении, но он тогда еще ничего не знал о силе взрыва.

Толпа, бежавшая навстречу, состояла из людей, которые оказались поблизости от эпицентра взрыва. Люди были в шоке. Потом многие, успокоившись, повернули обратно и пошли на помощь пострадавшим.

Подбежав ближе к южной части дока Виктория, Картер увидел первые следы разрушений, вызванных взрывом. Он бежал по краю огненного кольца, образованного горевшими складами и пакгаузами. Картер подошел к площадке, на которую выходили склад зерна, магазин и длинный ряд контор. Склад почти весь был обхвачен пламенем. Люди, взяв в руки пожарные рукава, уже было принялись за работу, но вода из стволов едва струилась. Он отделился от своих товарищей с «Сассекса» и подошел к двум морякам и солдату морской пехоты. Они заметили, что на втором этаже горит квартира, а внизу, на первом,— гараж с автомобилем.

— Давайте выкатим эту машину и посмотрим, можно ли ее завести,— предложил Картер,— все равно она сгорит, если ее оставить.

Все вошли в гараж. Картер через открытое окно автомобиля опустил ручной тормоз. Четверо вытолкнули машину на дорогу. Картер сел за руль и стал искать ключ зажигания...

Матрос первого класса Рой Хейвард работал с двумя своими товарищами у кормового орудия над шлюпочной палубой «Белрэя». Краем глаза он следил за пожаром. Тревога охватила его, когда пламя взметнулось до клотиков мачт «Форт Стайкина», когда прыгнули за борт пожарные, водолеи и лихтеры на полном ходу стали отходить прочь от горящего судна. Через несколько минут он обратил внимание на то, что пламя стало темно-желтым. В прошлом Рой был пожарным в Лондоне, опыт подсказывал ему: в неожиданном изменении цвета пламени таится опасность.

— Ложись! — закричал он своим помощникам. И, не теряя времени, даже не взглянув, послушались ли они его, упал плашмя у станины орудия. В это время раздался взрыв.

«Белрэй» находился всего в 300 м от «Форт Стайкина». Лежа под орудием лицом к палубе, Хейвард чувствовал, как под ним бешено раскачивается и трясется судно. Потом раздался рев, который, казалось, стоял несколько минут. Рой судорожно передернул плечами, чтобы стряхнуть со спины кусок горящего хлопка. Потом подождал, пока рев стих и тряска судна прекратилась. Встал, ошалело посмотрел в сторону кормы. Его взору представало черное выгоревшее поле в том месте, где у причала № 1 только что стояли пакгаузы. Спускаясь на палубу, он увидел на площадке разорванное на две части тело Стейнза, девятнадцатилетнего матроса, который работал вместе с ним.

На судне повсюду начались пожары, горели чехлы всех спасательных шлюпок.

Рой Хейвард услышал крики «Пожар!» и увидел, что несколько индийцев, рабочих и моряков, как-то странно ползли к трапу. Сперва он не понял, почему они ползут, но тут ужас охватил его — почти все они лишились ног.

Хейвард поднял человека с оторванной ногой и понес его с судна. По пути он встретил капитана «Белрэя».

— Надо ли выбросить боеприпасы из главного погреба за борт, сэр? — спросил Хейвард.

Капитан оглядел горевшее судно:

— Думаю, не стоит делать этого сейчас,— ответил он.

Хейвард доложил капитану о смерти одного из комендоров, потом отнес раненого на причал и огляделся: две стены склада остались целыми. Хей-

вард решил, что это — наиболее безопасное место, и оставил раненого там. Затем вернулся на судно и взял другого пострадавшего.

Снова и снова он совершал свою ужасную миссию милосердия — поднимался на судно и спускался на причал, прижимая к себе изуродованных людей, которые обнимали его за шею и без конца повторяли: «Саиб, о саиб!».

Когда он в очередной раз поднялся на судно, ему сказали, что на шлюпочной палубе сильный пожар. Кто-то из матросов вытащил откуда-то пожарный рукав, но никто не сумел им воспользоваться. Хейвард перехватил ствол и потащил рукав на шлюпочную палубу.

— Ничего серьезного, — крикнул он остальным.

Ему удалось быстро загасить огонь. Спустившись со шлюпочной палубы, Рой Хейвард обнаружил, что на судне, кроме него, осталось лишь четверо раненых. Он взял одного из них и отнес на конец причала. Там Хейвард увидел грузовик, на который матросы грузили раненых, находившихся у уцелевших стен. Он оставил человека, которого нес, и поспешил за остальными. Тут ему попалась ручная тележка. Хейвард уложил в тележку двух оставшихся пострадавших и покатил к грузовику. Там он передал раненых на попечение матросов, а сам вернулся за последним несчастным, который потерял обе ноги. Хейвард поднял калеку и отнес к грузовику. Но, когда он пришел туда, машина уже уехала. Хейвард увидел малолитражку «Моррис-8», стоявшую неподалеку, добрался до нее и открыл дверцу: ему предстояло выполнить нелегкую задачу — уложить на сиденье изуродованного человека...

Оберст въехал в ворота госпиталя Св. Георга. Там он с помощью Хаммонда и незнакомца вытащил раненого Бейна из машины. Они пронесли его сквозь толпу людей. Медсестры отделяли раненых от умерших, тут и там ходили священники. Мужчины и женщины, примчавшиеся из города на помощь пострадавшим, разносили чай и сигареты.

Бейна забрали врачи, но он умер той же ночью...

В критический момент жизни в людях проявляются доселе неведомые им самим, порой невероятные качества. Вот и эта катастрофа заставила сотни людей бежать или ехать туда, откуда был слышен взрыв, потрясший город. Многие из них и не подозревали, что способны на геройство, а тут, движимые желанием сделать что-то для других, особенно для раненых, стали оказывать им помощь. Те, кого привело сюда любопытство, а не сочувствие, играли роль зрителей.

Первоначально почти все, кто не получил ранение или не был в состоянии шока, стремились убежать. Но, даже движимые инстинктом самосохранения, многие останавливались, чтобы протянуть руку помощи тем, кто пострадал больше, чем они сами...

Одна группа людей, которая находилась близко к центру взрыва, убежать не смогла.

В 100 м от носа «Форт Стайкина», стоявшего у причала № 1, протянулась набережная, которая, в сущности, была островом, образованным двумя входами в док Виктория и Принсес-док, соединенными проходом между собой.

В нормальных условиях с «острова» к восточным стенам каждого дока и на широкую часть причала, общую для каждого док-бассейна, можно было пройти по подвесным мостам над воротами доков и соединительному проходу.

Но силой взрыва все три моста поднялись на угол 45° и заклинились в таком положении. Люди на «острове», окруженные пламенем, оказались, словно судно на мели. Навес, занимавший половину длины этого причала, был разрушен и пылал.

Контора докмейстера, стоявшая на конце этого причала вблизи от

входа в Принсес-док, рухнула в объятия пламени. Главный конторщик Гокхейл погиб под ее обломками...

Когда стало ясно, что на горящем судне больше ничего нельзя сделать, капитан Уилсон, заместитель главного хранителя доков, прошел по мосту через соединительный проход. Когда судно взорвалось, он стоял перед конторой докмейстера, разговаривая с капитаном Девисом, докмейстером Принсес-дока. С другой стороны этого здания стоял Мохамед Ваджудин, бертмейстер. Он беседовал со своим коллегой Бедекаром.

Когда раздался взрыв, Ваджудин взглянул на Бедекара, который растерянно показывал на свой живот, где расплывалось большое кровавое пятно. Ваджудин схватил Бедекара под руку, и они побежали вместе с толпой ко входу в Принсес-док. Тут все увидели, что висячие переходные мосты были заклинены в поднятом положении. Людей со всех сторон окружало ревящее пламя: с одной стороны горели здания, с другой — груды хлопка, выброшенного взрывом с «Форт Стайкина». Охваченные паникой, люди стали прыгать в воду. Те, кто умел плавать, доплыли до другого берега, те, кто не умел, тонули.

Тут Ваджудин нашел выход из положения. С помощью одного ласкара²⁶ он привел шлюпку-четверку. Посадил в нее обезумевших от паники людей и велел им грести. Надо было пройти всего каких-нибудь 25 м до западного причала Принсес-дока. Вот люди добрались до него и, толкаясь, выпрыгивали из лодки и бежали, бежали, чтобы спасти свою жизнь. В спешке никто из них не подумал послать шлюпку назад за остальными, которые остались отрезанными от пути к спасению.

Ваджудин сбросил ботинки, стянул с себя брюки и нырнул в воду. Он хотел доплыть до шлюпки, привести ее назад и взять еще одну партию людей. В воде он почувствовал, что не может плыть из-за ожогов и кровоточащих ран. Кое-как он выкарабкался из воды и, задыхаясь, лег на горевший причал. Тут он увидел знакомого ласкара Шри Юнуса Ахмеда.

— Я слишком слаб, чтобы плыть, — обратился к нему. — Ты бы не смог сплавить на тот берег за шлюпкой?

Ахмед сразу согласился. Он прыгнул в воду и поплыл к «четверке». Это было ужасное плавание. Поверхность воды была сплошь усеяна обломками, многие из которых горели на сильном ветру, везде плавали трупы. Но, несмотря на это, Ахмед плыл. Он добрался до шлюпки, влез в нее и начал грести назад, к «острову».

Ваджудин собрал оставшихся людей и повел их к «четверке». Он хотел взять с собой капитана Уилсона, но, похоже, тот его не слышал. Он стоял неподвижно, словно окаменев. «Как статуя», — подумал Ваджудин. Капитан не отвечал и не двигался. Ваджудин один спрыгнул в «четверку», где уже сидело человек двадцать — двадцать пять. Они отгребли от горящего «острова»...

В госпитале Св. Георга на Фрере-роуд от взрыва разбились почти все оконные стекла, часть черепицы обрушилась с крыш. Так в нем узнали о катастрофе, разразившейся, как гром среди ясного неба. В это время мисс Флоренс Кетчелл, помощница сестры-хозяйки, одевалась в своей комнате в доме медсестер, чтобы после отдыха выйти на дежурство. Она побежала прямо к главному зданию и увидела, что из окна вылетели стекла, сорванные с петель двери покосились, латунные дверные болты толщиной около двух сантиметров погнулись, словно шпильки для волос. К счастью, в госпитале никто из пациентов и медперсонала не пострадал.

Мисс Кетчелл вошла в приемный покой. Уже через несколько минут после ее прихода стали приходить первые раненые. Во время взрыва они находились неподалеку от госпиталя. Мисс Кетчелл начала оказывать пер-

вую помощь этим немногочисленным и сравнительно легко пострадавшим. Потом стали поступать тяжелораненые — сперва по одному, по двое, а затем непрерывным потоком: вступила в действие городская служба «скорой помощи»...

Четверо молодых матросов с «Сассекса», те, что обедали в ресторане, как только прогремел взрыв, побежали к докам. Они решили, что он произошел именно на их корабле, и беспокоились о судьбе товарищей, оставшихся на борту. Через несколько минут четверка свернула на Фрере-роуд, где увидела толпы людей, которые, не выйдя еще из шокового состояния, бежали из порта...

Подполковник Уайтхед, исполнявший обязанности начальника военного района в Бомбее, почувствовал, что здание его конторы в Колабе задрожало. Он выскочил на балкон и увидел поднимавшийся к небу дым, а затем вместе с майором поехал выяснять, в чем дело. Куда ехать, они толком не знали, и, ориентируясь на облако дыма, доехали до перекрестка Фрере-роуд и Карнак-роуд. Здесь они увидели оборванные трамвайные провода, пожары по обе стороны дороги, покрытых копотью людей, спешивших уйти подальше от доков. Уайтхед по телефону вызвал две роты Восточного Йоркширского полка, приказав им прибыть к Южным воротам дока Виктория.

В штабе полиции, находившемся в километре от дока Виктория, шло совещание комиссара полиции Батлера с заместителями. Когда прогремел взрыв, полицейские решили, что японцы совершили авианалет или начали артобстрел.

— Это не бомба, а судно с боеприпасами, — сказал один из заместителей комиссара, когда все выбежали на балкон.

Батлер послал несколько человек узнать, что случилось в доках, остальным приказал собрать как можно больше полицейских чинов и образовать кордон между Карнакским и Элфинстоунским мостами. Задача кордона — следить, чтобы публика не мешала проведению спасательных работ и движению.

Капитан второго ранга Фаркьюхар, начальник казарм военно-морских сил, услышав взрыв, сразу же приказал организовать спасательные отряды и послал к месту происшествия все имевшиеся в его распоряжении машины «скорой помощи». Туда он направил и своего заместителя, капитана третьего ранга, и приказал взять с собой рассыльных, чтобы иметь связь.

Капитан второго ранга Д. Мэрфи, который возглавлял группу военных моряков, безуспешно пытался дозвониться до своего начальства. Он был знаком с полковником Сэдлером, поэтому решил набрать номер конторы Портового треста. На этот раз он дозвонился, но на другом конце провода какой-то человек говорил на индийском диалекте, которого Мэрфи не знал. После долгой паузы в трубке на ломаном английском языке произнесли:

— Полковник Сэдлер говорит послать немного помощь.

В этот момент полковник был уже убит при попытке вывести судно из доков.

Мэрфи отправился в контору старшего офицера английских военно-морских сил, однако там ему никто не смог объяснить, что произошло и чем он может помочь. Мэрфи разбил людей на группы. Одних он послал охранять имущество, за которое отвечал, другим велел приготовить все противопожарное оборудование и перенести его по возможности ближе к огню.

Капитан Х. Бейкер, начальник базового склада английских военно-воздушных сил, знал, что на складах находились люди. Он хотел выяснить, что с ними случилось, но не мог подъехать к складам достаточно близко. Вернувшись на базу, капитан обзвонил все подразделения военно-воздушных сил Бомбея и попросил дать ему сведения о наличии людей, машин

«скорой помощи», пожарных насосов и транспорта. В течение десяти минут все подразделения, кроме двух, дали ему информацию. Два подразделения, которые не отвечали, были уже на пути к месту катастрофы...

В подчинении подполковника Б. Джеймса в полевом военном лагере находились две тысячи человек. Из окна своего кабинета он увидел языки пламени, услышав перед этим грохот взрыва. Он забежал в кабинет своего первого заместителя, чтобы дать приказ никого не выпускать из лагеря и быть в полной готовности. Но помощник опередил его: этот приказ он уже передавал по телефону.

Майор Р. Фэрроу, командующий американскими военнослужащими в Бомбее, решил, что раз они находятся в британском порту, то британские власти и должны распоряжаться ими. Поэтому он отправил всех солдат и все оборудование в их распоряжение. Однако поначалу четкой координации не было, и американцы сами проявили инициативу.

После взрыва прошло немногим более получаса. Те немногие оставшиеся в живых очевидцы катастрофы, которые точно знали ее причины, считали, что судно полностью взорвалось, с ним все кончено, и единственное, что оставалось делать, — это спасать раненых и тушить пожар.

Однако дело обстояло иначе. За завесой дыма в доке Виктория светились раскаленные до вишневого цвета обломки «Форт Стайкина».

Когда взрывоопасный груз, уложенный в верхней части трюма № 2, загорелся и взорвался в 16 ч 06 мин, большая часть носовой части судна оказалась срезанной взрывом по заднюю переборку второго трюма. Как бы проскользнув по воде вперед на 10 м, она затонула. Все, что находилось в этой части судна выше уровня твиндека, разлетелось в разные стороны на большое расстояние. Баковое орудие упало на железнодорожный вагон, тот, под который взрывом забросило капитана корпуса вооружений Т. Джила. Когда он выбрался наружу и посмотрел на орудие, то не поверил своим глазам: казалось, орудие аккуратно установили на вагон для перевозки.

Далеко от места швартовки нашли и становой якорь «Форт Стайкина». Он пролетел над Принсес-доком и повис на такелаже стоявшего там судна.

Все беды Бомбея могли бы на этом и закончиться, если бы и оставшаяся часть корпуса «Форт Стайкина» затонула. Но кормовая часть судна, не потеряв плавучести, неповрежденной оставалась на воде. Из горевших соседних трюмов ревущее пламя перекинулось в трюм № 4, люк которого так и не задраили, когда тушили пожар в трюме № 2. Поэтому кормовая часть судна взлетела на воздух через 34 минуты после первого взрыва. В трюме № 4 находилось 784 т взрывчатых веществ, в том числе много зажигательных бомб. Иными словами, в этом трюме взрывчатки было вдвое больше, чем в трюме № 2. Второй взрыв был еще более разрушительным. Первый был направлен в основном горизонтально и сровнял с землей лишь стены и постройки в доках вокруг судна. Правда, шальные осколки раскаленного металла разлетелись почти на милю вокруг. Второй взрыв, происшедший в более глубокой части трюма судна, взметнулся почти на километр ввысь. Когда он достиг верхней точки своей траектории, масса металла, дерева, горящих кип хлопка, пылающих бочек и зажигательных бомб, поднимавшаяся вверх, упала на землю и разлетелась более чем на 2 км вокруг. Они накрыли сотни забитых товарами складов за доками и скучившиеся домишки бедноты на окраине основных жилых кварталов города.

Какой-то артиллерийский капитан в это время задним ходом разворачивал свою машину. Обернувшись, чтобы посмотреть через заднее стекло на дорогу, он увидел вспышку второго взрыва, нагнулся на сиденье и накрыл голову руками. Но ударная волна бросила его автомобиль вперед,

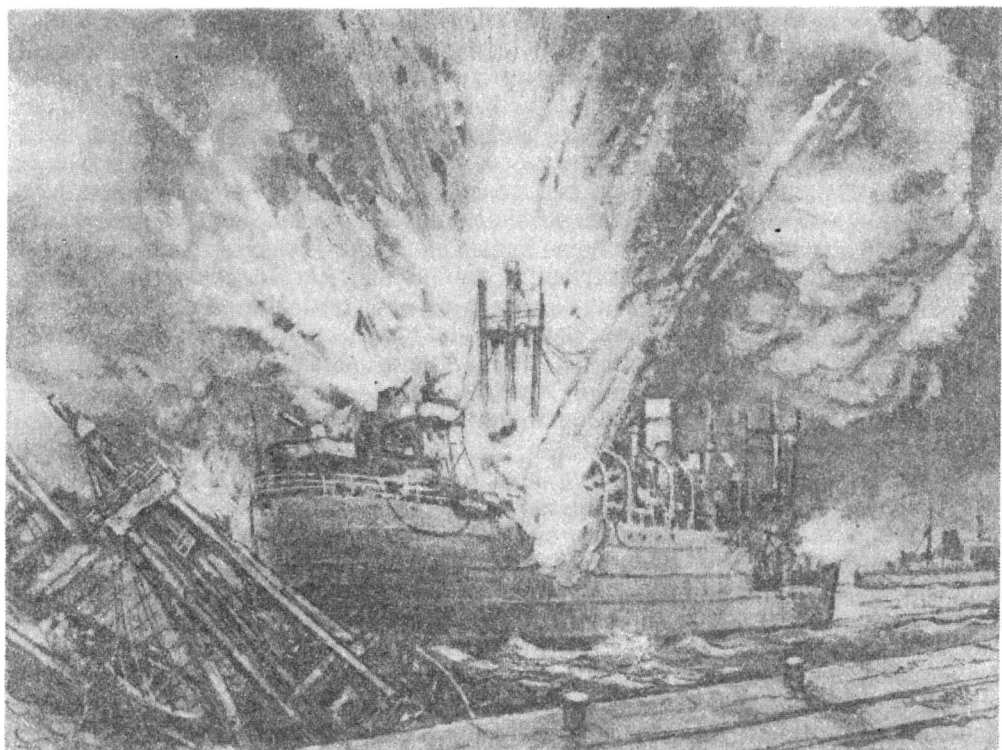


Рис. 7. Второй взрыв (рис. Е. Войшвилло)

плотно прижав его к железнодорожной платформе. Что-то тяжелое упало на крышу машины, прогнув ее настолько, что она едва не достигла верха переднего сиденья. Капитан же отделался разбитым носом.

Деннис Брэдли все еще шел по Фрере-роуд к клубу моряков, когда раздался второй взрыв, который показался Брэдли слабее первого, возможно, потому, что он находился дальше от судна. Казалось, прошли минуты, прежде чем вокруг него начали падать всевозможные осколки, среди которых были снаряды от «Эрликонов». Некоторые из них разрывались, ударяясь о твердую поверхность дороги.

Брэдли почувствовал себя в опасности и стал искать укрытия. Прямо перед собой на середине дороги он увидел раку — памятник для поклонения. Брэдли нырнул под эту каменную плиту на колоннах. За ним последовали и другие пешеходы.

Из этого укрытия, где вскоре стало тесно, Брэдли повсюду видел горящие здания. Уже второй раз за день он почувствовал непреодолимое желание как можно скорее убежать отсюда. Вдруг в кювете он увидел велосипед, а рядом с ним — его владельца, увы, мертвого. Брэдли выбежал из укрытия, схватил велосипед, сел на него и покатил прочь отсюда.

Грохот рвущихся снарядов все усиливался. Бегущий из дока Виктория бывший помощник инспектора полиции Вильям Грин был уже у развилки железнодорожных линий, когда на «Форт Стайкине» произошел второй взрыв. Грина подняло на воздух, затем он упал плашмя на рельсы. Тюрбан сдуло. Грин был весь в синяках и ссадинах, но цел. Кружилась голова, но боли он не чувствовал. Он осмотрелся, но не увидел никого из тех людей, которые только что бежали рядом с ним. Грин знал, что всего в нескольких

метрах от Александра-дока был полицейский участок. Он направился туда в надежде позвонить и вызвать помощь.

Норман Кумбс, шеф пожарной бригады, находился в машине, которую вел помощник комиссара полиции, когда раздался второй взрыв. Они проехали уже километра полтора и были на Пэлтон-роуд, когда их тряхнуло. Водитель потерял управление. Они остановились, выскочили из машины и в изумлении увидели на небе еще один, но уже более высокий, чем прежде, гриб дыма...

Лесли Холл, шеф пожарных компании «Барма шелл ойл», провел утро в организации дружеской встречи вечером следующего дня. Услышав первый взрыв, он вскочил в машину и поехал по направлению к докам. Когда Лесли подъехал к воротам, раздался второй взрыв. Он был свидетелем того, как через ворота мчались люди, как кусок обшивки парохода величиной с кухонный стол с лязгом рухнул прямо перед капотом автомобиля...

Сержант английской морской пехоты Картер, возглавляя аварийную партию с крейсера «Сассекс», все еще пытался завести найденную им машину, как вдруг ему показалось, что под ним земля поднимается. Инстинкт самосохранения говорил ему, что надо побыстрее выбраться из автомобиля. Но его попутчики, стоявшие у машины, так прижались к дверцам, что открыть их он не смог. Тут Картер пожалел, что у него на голове не стальная каска, а берет. Он закрыл голову руками и прижался лицом к рулю. Прошло секунд восемь, прежде чем Картер услышал удары от посыпавшихся осколков, которые, казалось, никогда не кончатся.

Ни Картер, ни его спутники, однако, не пострадали. Вокруг них полыхали новые пожары, падали стропила и балки стоявших вокруг складов.

Картер еще раз попробовал завести автомобиль, но не смог этого сделать без ключа зажигания. Пришлось идти пешком...

Матрос и оружейный наводчик первого класса Рой Хейвард с теплохода «Белрэй» все еще пытался втащить в «Моррис-8» человека, которому первым взрывом оторвало ноги. Когда раздался грохот второго взрыва, Рой затолкал раненого под машину и сам нырнул туда же. Там они лежали до тех пор, пока не перестали падать осколки. Рой вылез из-под автомобиля, и вновь стал укладывать в него потерпевшего. Теперь вся его одежда, даже трусы и фуфайка под комбинезоном, на ногах носки и кожаные сандалии, были пропитаны кровью тех людей, которых он выносил на руках с судна. Ему удалось найти водителя, и машина с несчастным помчалась в госпиталь, а Хейвард стал искать товарищей с корабля...

Старший кок с «Сассекса» Вильям Стритинг и его друзья, с которыми он пошел в увольнение, мчались по Фрере-роуд по направлению к докам. Едва они пробежали арку, как прогремел второй взрыв. Пришлось вернуться в это укрытие, чтобы переждать опасность. Выйдя оттуда, они увидели подехавший армейский автомобиль. Ветровое стекло было разбито, а у офицера, сидевшего за рулем, была кровь на лице и шее. Машина остановилась. Офицер велел Стритингу и его друзьям встать на дорогу и не пропускать машины, следовавшие в доки. Четверо моряков принялись за дело. Они отгоняли любопытных и пропускали в доки только кареты «скорой помощи», грузовики со спасательными партиями и автомобиль с американскими репортерами...

Мисс Флоренс Кетчелл все еще обрабатывала легкие раны в перевязочной, когда раздался второй взрыв. Было без двадцати пять. Она почувствовала, как какая-то неведомая сила осторожно подняла ее в воздух и пронесла в открытую дверь приемного покоя, где так же аккуратно поставила на ноги. Ее накрахмаленная докторская шапочка исчезла, а в том месте, где шапочка была прикреплена к волосам, голова немного кровото-

чила: шпилька вырвала с корнями несколько прядей. Мисс Кетчелл повела себя именно так, как должна была себя вести помощница сестры-хозяйки. Она немедленно приказала младшей медсестре принести свежую шапочку и заколку, чтобы прикрепить ее к волосам...

Оставив тяжелораненого полковника Бейна на попечении медсестер, Оберст вышел на улицу и остановился во внешнем садике госпиталя. Тут он услышал второй взрыв. Что-то тяжелое, металлическое просвистело в воздухе и воткнулось в асфальт дорожки сада. Написав на листке свое имя и номер домашнего телефона, Оберст обратился к санитару в штатском:

— Будьте добры, позвоните моей жене. Скажите, что я жив-здоров, пусть не беспокоится. — Едва договорив это, Оберст потерял сознание.

Очнулся он в британском военном госпитале в Колабе, недалеко от своего дома. Врач перевязал ожоги и наложил швы на голову и запястье. В тот же вечер жена пришла навестить его, а к полуночи Оберст уже был у себя дома. Из окна он видел, как горевшие парусные суда уносило течением в море, а потом, когда наступал прилив, все еще горевшие суда возвращались к острову. Они напоминали флотилии огненных кораблей викингов.

Зашел сержант Мак-Фи. Вдвоем они выпили бутылку неразбавленного виски. Миссис Оберст с удивлением заметила, что обоих мужчин трясло.

И еще годы спустя Оберст нередко просыпался от собственных криков, преследуемый ночными кошмарами, в которых огонь все-таки добирался до него. Он всегда помнил, как пожарные-индейцы выполняли свой долг, поэтому, когда в его присутствии кто-нибудь унижал индейца, страшно злился и становился на его защиту.

Деннис Брэдли, семнадцатилетний матрос с «Форт Стайкина», подъехал к главному входу клуба моряков на найденном велосипеде, куда, был уверен, устремится большая часть экипажа. Благодаря своей находке он прибыл в клуб первым.

Две помощницы хозяйки стояли на верхней ступеньке около двери. Они с брезгливостью посмотрели на этого грязного юнца без рубашки. Одна спросила:

— Тебе чего?

Брэдли ответил:

— Я хотел бы выпить чаю.

Женщина обратилась к своей приятельнице.

— По-моему, лучше позвать падре.

Измученный парень сел на ступеньки. Пришел священник, которому Брэдли рассказал о том, что случилось, и спросил, не приходил ли кто-нибудь из его команды. Священник ответил, что нет, быстро принес Брэдли чашку чая, а затем проводил его в ванную.

Вскоре стали подходить другие члены экипажа «Форт Стайкина». Священник вел их в комнату, в которой он хранил одежду, приготовленную, видимо, для подобного случая. Один кочегар не смог найти себе подходящей рубашки, тогда священник, примерно такого же телосложения, как и кочегар, снял свою рубашку и отдал ее ему, а сам кого-то послал домой за другой.

Жена священника перевязывала тех, у кого были небольшие травмы. Забинтовав обожженную руку Брэдли, она хотела повесить ее на повязке. Брэдли решил, что это уж чересчур, но не решился перечить этой очаровательной женщине...

Дэнни Кэрнс, третий радист «Форт Стайкина», ехал на втором этаже автобуса из бассейна в Брич-Кенди в сторону доков, когда прогрехотал второй взрыв. Все стекла в автобусе вылетели, Кэрнса швырнуло на пол.

Водитель остановил машину, чтобы все пассажиры вышли, а сам развернулся и погнал обратно в город.

Пришлось пойти к докам пешком, где, как подозревал Кэрнс, и произошёл взрыв. Он знал о характере груза на своем судне и чувствовал, что без «Форт Стайкина» дело не обошлось.

Повернув на Фрере-роуд, радист обнаружил сотни людей, бежавших ему навстречу. Какой-то солдат остановился:

— Уматывай отсюда! Весь город сейчас взорвется,— возбужденно проговорил он.

Но Кэрнс пошел дальше, пока не наткнулся на полицейский кордон. Он попытался выяснить у полицейского, что случилось, но тот лишь знал, что взорвался какой-то корабль, и посоветовал обратиться в ближайшую контору порта.

Около конторы Кэрнс застал группу клерков, обсуждавших взрыв. Кэрнс спросил, не знают ли они, какое судно взорвалось, и объяснил, что сам с судна, которое стоит в этой части дока.

— С какого ты судна, парень? — спросили его.

— С «Форт Стайкина»,— ответил Кэрнс.

— Парень, ты сегодня — один из счастливейших людей в Бомбее,— сказал человек, и направил Кэрнса в клуб моряков, находящийся за ближайшим поворотом.

Идя туда, Кэрнс подумал, что в живых остались, видимо, лишь трое: он и еще двое, ушедших в увольнение на берег во время перерыва на ленч. Но, войдя в клуб, первыми, кого он увидел, были Эдвард Уэлч, третий помощник капитана, и трое матросов с «Форт Стайкина». Грязные, оборванные, измученные, сидели они на полу у лестницы, ведущей в зал.

— Слава богу, кто-то еще жив,— произнес Кэрнс, и сел на пол рядом с Уэлчем, который сообщил, что в другой комнате есть еще моряки с их судна. Через десять минут пришли Джеймс Патерсон, второй радист, и несколько моряков.

К восьми часам вечера налицо была вся команда, кроме капитана Найсмита, старпома Хендерсона и второго кока Александра Джоппа...

Вскоре после первого взрыва Бурджорджи Мотивала, семидесятилетний парс, гражданский инженер в отставке, работавший в бомбейской красильной компании, разрешил членам своей семьи поглядеть на столб дыма с балкона квартиры, находящейся на четвертом этаже дома на Гиргаум-роуд. Но затем, опасаясь за них, он велел всем уйти в дальнюю часть дома.

Когда прогремел второй взрыв, он попросил всех спуститься на первый этаж, и сам помог своему управляющему, пожилому человеку, сойти с четвертого этажа вниз. Уходя, Мотивала заметил, что каменная кладка балкона была повреждена, и решил, что это — от взрыва.

Спустя некоторое время около своего дома он увидел четырех рабочих с огромным обломком железа:

— Откуда это? — спросил Мотивала у них.

— Взрывом выбросило на улицу,— ответили рабочие.

Мотивала подумал, что летевший осколок повредил его балкон, и решил взглянуть.

Он медленно поднялся на четвертый этаж и, точно, увидел в углу балкона кусок металла. Около него валялись обломки кирпичной кладки и дерева. Он взглянул вверх и понял, что кусок этот сначала пробил железную гофрированную крышу, затем балкон на шестом этаже, повредил пол гостиной, а уж потом отскочил на его балкон.

Мотивала взял этот обломок металла. На нем были выбиты номер Z-13256 и клеймо английского банка. Это был золотой слиток, из тех, что

везли в заваренном стальном ящике на «Форт Стайкине». Мотивала отнес это сокровище в полицию, где сказали, что ему положена награда. Как оказалось, весил он 12,6 кг, цена его составила 90 тыс. рупий, или 6750 фт. ст.

— Я отдам по меньшей мере половину денег тем, кто пострадал в катастрофе,— сказал он.

К тому времени, когда мистер Мотивала получил награду в 999 рупий, он изменил свое решение и отдал все деньги в фонд помощи.

Глава 10

БОРЬБА С ПОЖАРАМИ

Хаос в организации борьбы с пожаром на борту «Форт Стайкина» привел к катастрофе. Подобный же хаос царил впоследствии и при решении задач, которые возникали повсюду. Не существовало даже какого-либо заранее разработанного плана на случай трагедии, подобной той, которая обрушилась на Бомбей 14 апреля 1944 г. Из-за отсутствия такого плана взявшие на себя руководство и понимавшие его необходимость не могли твердо овладеть ситуацией и скоординировать действия тысяч добровольцев. В итоге многие задачи были решены, но решены грубо, нерационально. Поодиночке или группами люди брались за инструменты, оказавшиеся под рукой, и неумоимо, подчас героически, работали там, где оказались.

Позднее, комментируя это, журнал «Бомбей фри пресс джорнел» писал: «Символом того, как город встретил катастрофу, представляется одинокая фигура человека, который держит в руках пожарный ствол, но который толком не знает, как им пользоваться».

Зачастую эта «одинокая фигура» выполняла очень нужную работу. Однако зачастую же, не в силах оценить относительную важность тысяч происшествий, происходивших одновременно, человек даром растрачивал свою энергию, орудуя пожарным стволом, который был крайне необходим в другом месте.

А шестьдесят восемь опытных пожарных остались фактически без насосов после того, как в пожарных частях побывали армейские офицеры и «реквизировали» запасные насосы, передав их солдатам, которые едва знали, как с ними управляться.

Многие из пожарных-добровольцев были озадачены тем, что в насосах после кратковременного пользования давление воды вдруг падало. Почти все они брали воду из доков, опуская всасывающий патрубок прямо с причала. Но очень быстро напор воды ослабевал, и вода текла струйкой. Люди посчитали, что это происходит из-за того, что им приходится сосать воду со слишком большой глубины. На самом деле насосы без труда могли качать воду с глубины до 6 м, а в аварийных случаях и более. В действительности даже при низшей точке отлива расстояние между поверхностью воды и уровнем причала составляло меньше 4 м.

Опытный пожарный у насоса мог бы без труда определить причину неожиданного падения давления. Вода в доке была сплошь покрыта плавающим хлопком. Его пряди проходили через фильтры всасывающего патрубка, и в конце концов он засорялся. Результат был трагическим. Пожар бушевал в нескольких метрах от неиссякаемого водохранилища. Между огнем и водой стояли люди; которые хотели работать, у них было оборудование, предназна-

ченное для того, чтобы залить огонь водой, не хватало только знаний и опыта. Зато знания и опыт были у шестидесяти восьми пожарных, которые ломали голову над тем, где начать поиски отнятых у них насосов.

Мистер Йенгар, секретарь министерства внутренних дел, впоследствии докладывал комиссии по расследованию катастрофы: «Фактически не оказалось ни одного ответственного лица, которое законным образом могло бы собрать все имеющиеся в Бомбее силы — пожарную бригаду, армию, флот, гражданскую полицию и т. д. — и сказать им: „Делайте то-то и то-то“. Вот если бы взрыв был делом рук врага, офицер гражданской обороны действовал бы по заранее разработанному плану, известному под названием „Кодекс мер предосторожности при воздушных налетах“». Как оказалось в действительности, ответственный за осуществление этого кода, удовлетворившись тем, что взрыв был вызван не вражескими действиями, не предпринял никаких мер по собственной инициативе, хотя и был готов оказать помощь, когда понадобится.

Вокруг того места, где стоял «Форт Стайкин», бушующее пламя образовало огненное кольцо радиусом 900 м, в котором оказались док Виктория и Принсес-док. В нем же находился западный район порта по другую сторону Фрерс-роуд, где в сотнях складов горели всевозможные товары стоимостью в миллионы фунтов стерлингов. В северном конце порта огненная полоса захватила часть нефтехранилищ компании «Барма шелл ойл». С южной стороны огонь поглотил Рисовый рынок и распространился на открытое пространство, разделяющее доки Виктория и Александра-док. С западной стороны, там, где начинался город, огонь прорвался в глубь улиц, на которых теснились жилые дома местных жителей.

Огонь распространился на три четверти мили вдоль железной дороги, проходившей между складами и жилой частью города и принадлежавшей компании «Грейт индиан пенинсула рейлвей». Пожары бушевали и в районе железнодорожных складов Карнак-Бендер и Вади-Бендер.

Часть огненного круга приходилась на море, где пылали сорванные с якорей суда местного флота. Они представляли смертельную опасность для остальных судов, стоявших на внешнем рейде с другой стороны доков.

Задачу, которая встала перед Бомбеем, можно приблизительно разделить на пять пунктов:

- сдержать огонь в районе эпицентра взрыва — в доке Виктория и Принсес-доке, где, возможно, быстрые действия могли бы спасти суда, которые горели не сильно;

- остановить пламя, быстро распространявшееся в районе складов, чтобы предотвратить дальнейшее их разрушение и гибель хранящихся в них ценных товаров;

- в северной части Принсес-дока и в районе железнодорожных складов в Вади-Бендер предотвратить распространение огня в сторону близлежащих нефтехранилищ;

- потушить пожары, уже охватившие жилые дома на окраине города, пока ветер не раздул их дальше;

- ликвидировать огонь в Александра-доке (внутри дока стояло три судна, груженных взрывчаткой, а с внешней стороны — танкер с бензином. На причалах в пяти складах хранились тонны взрывчатых веществ, их необходимо было перевезти в безопасное место).

Кроме перечисленных пяти задач, была еще одна, очень важная, не терпящая отлагательства: спасение сотен раненых людей, находившихся в огненном кольце.

Двое людей приложили всемерные усилия, чтобы создать централизованную организацию и взять на себя руководство: подполковник Уайтхед, кото-

рый в отсутствие генерал-майора Албана исполнял обязанности командующего британскими войсками, и Батлер, комиссар полиции Бомбея. В штабе полиции у Кроуфордского рынка они организовали штаб действий.

Сразу после взрыва, когда было несколько минут шестого, они созвали там совещание, на котором присутствовал и Кумбс, начальник пожарной бригады. Прежде чем принять решение, он позвонил в диспетчерскую пожарной бригады и узнал все сведения о районах пожаров. Сообщение из диспетчерской убедило Кумбса в том, что он и оставшиеся с ним люди должны сконцентрировать свои усилия на складах, находившихся к западу от доков, и на стоящих за ними домах. Главной задачей было не дать огню распространиться на город, где иссушенные солнцем постройки готовы были вспыхнуть, как солома. Сильный ветер с моря гнал огонь в сторону города.

— Я проведу своих людей с восточной стороны Мохамед-Али-роуд и создам огнезащитную полосу между доками и городом,— заявил Кумбс и обратился к Батлеру: — Я не считаю распространение пожара в Александра-доке большой опасностью. Док отделен очень широким причалом. Это довольно прочный камень, между двумя доками — высокие стены, а на пустые и загораться-то особенно нечему. По-моему, военные моряки смогут справиться с пожаром в этом районе, если вы попросите их.

Батлер сказал, что попросит военных моряков заняться пожаром в Александра-доке, и затем спросил:

— А как насчет нефтехранилищ в северной части Принсес-дока?

Кумбс знал, что у шефа пожарных компании «Барма шелл ойл» Лесли Холла была сильная бригада.

— Позвоните в «Барма шелл ойл» и попросите их приехать,— сказал он.

Кумбса подчиненные любили. Он возглавлял бригаду много лет; за это время постепенно заменил офицеров-европейцев индийцами. У него была хорошая репутация: пожарные знали, что Кумбс никогда не заставит их делать работу, которую не сможет сделать сам. К тому же он понимал, что его присутствие на горящих улицах принесет больше пользы, нежели сидение в этом наспех организованном штабе. Первоначальное состояние шока, вызванного взрывом, у Кумбса стало проходить, и его многочисленные порезы и ожог на спине начали беспокоить. И прежде чем возглавить тушение пожара на месте, он решил навеститься в госпиталь Св. Георгия, чтобы перевязать раны, и зайти домой умыться и переодеться. Он все еще был в водонепроницаемых штанах, которые одолжил, после того как собственные брюки сорвало с него взрывной волной.

Кумбс уже собрался уходить, как заговорил Уайтхед:

— У меня есть несколько военных пожарных насосов, куда их послать? Кумбс обернулся в дверях:

— Отправьте их в штаб пожарной бригады. Там собирают сведения о всех пожарах, они направят насосы туда, где нужнее всего.

Однако в тот вечер ни один пожарный насос так и не попал в штаб пожарной бригады.

После того как были перевязаны раны и надета чистая одежда, Кумбс почувствовал временное облегчение. Он зашел в диспетчерскую пожарной бригады, где встретил муниципального комиссара М. Бхата и инженера-гидравлика Э. Надиришаха. Кумбс проверил по схеме дислокацию пожарных средств, а затем вместе с двумя служащими отправился осматривать места пожаров. Они полыхали в районах Сэндхерст-роуд-ист, Фрере-роуд, Клайв-роуд, Шолапур-стрит, Пуна-стрит, Арджил-роуд, Масджид-Бендер-роуд, Нарси-Ната-стрит и Карнакского моста. В каждом из этих районов работали пожарные насосы. Во время осмотра Кумбс встретил губернатора Бомбея

сэра Джона Колвилла, который сообщил, что собирается в восемь часов провести совещание в здании комиссариата полиции.

Кумбс поехал на это совещание. Председательствовал Колвилл. Среди присутствовавших были Батлер и Уайтхед. Но никто из собравшихся не знал, что к этому времени удалось сделать в Александра-доке и каково положение дел в разрушенных доке Виктория и Принсес-доке.

В основном все говорили о создании защитной зоны, чтобы предотвратить распространение огня через Мохамед-Али-роуд в глубь города. Уайтхед договорился с представителями армии о выделении необходимого количества взрывчатки для сноса жилых домов и строений в восточной стороне Мохамед-Али-роуд. Кумбс тем не менее был против того, чтобы взрывать дома:

— Дайте нам время, пожарная бригада борется с огнем, а если мне понадобится взорвать, я попрошу это сделать.

Похоже было, что Кумбс забыл о том, что Уайтхед и Батлер считают себя ответственными за ликвидацию последствий катастрофы. Хотя он понимал, что с точки зрения закона это — дело городских властей, а он как начальник пожарной бригады юридически отвечал за борьбу с огнем, независимо от того, кто тушил пожар — пожарные, солдаты или матросы.

Губернатор, проводивший совещание, не дал распоряжений взрывать здания. Он оставил решение на усмотрение Кумбса, который должен был связаться с Батлером, если все-таки сочтет необходимым взрывать дома.

У муниципального комиссара Бхата, когда он уходил с совещания, сложилось впечатление, что люди, с которыми он разговаривал, не считают себя ответственными. Ему показалось, что это просто неофициальная встреча старших офицеров и должностных лиц. Если не считать того, что подполковник Уайтхед направил в некоторые районы армейских офицеров и солдат, ни он, ни Батлер не взяли на себя полностью руководство по борьбе с пожарами хоть в каком-нибудь районе, а ведь повсюду по-прежнему царила обстановка неразберихи. По-прежнему суетились добровольцы. Не найдя никого, кто знал что-нибудь о существовании штаба, они все делали по собственной инициативе. И хотя в распоряжении Батлера и Уайтхеда были полицейские, солдаты и пожарные, работавшие в Александра-доке, не они командовали людьми, которые уже начали выводить суда из этого дока на внешний рейд. Этой работой руководили сэры Бенегал Рама Рау, председатель Портового треста, и А. Рэттрей, коммодор индийского флота.

Правда, ни комиссара полиции Батлера, ни подполковника Уайтхеда нельзя было винить за отсутствие общего руководства. Все полицейские, находившиеся у Батлера в подчинении, были при деле. Уайтхед был солдатом, как и сотни других солдат в Бомбее, он добровольно пошел на борьбу с огнем. И если для рядового вполне естественно было приложить свои физические силы в этом деле, для младшего офицера — организовать работу и руководить ею, то для командующего было само собой разумеющимся предложить свой опыт для координирования и организации всей операции. Так же, как многие солдаты вынуждены были работать в доках и на складах без необходимых инструментов, так и Уайтхеду пришлось попытаться работать без нужных ему средств — элементарной организации и связи.

Солдаты сделали много, но, имея они еще несколько пожарных насосов, могли сделать еще больше. Подполковник тоже сделал немало, однако будь у него заранее имевшийся, хорошо вымуштрованный штаб, сделал бы гораздо больше.

Самым серьезным просчетом в организации борьбы с огнем было то, что Принсес-док и док Виктория, являвшиеся центром общего пожара, были брошены на произвол судьбы. Уже потом ни у кого не вызывало сомнений,

что продуманные и правильно скорректированные действия, предпринятые в этих доках, могли бы спасти множество судов от полного выгорания. Однако такой попытки сделано не было. Пожар продолжал распространяться.

Казалось, что эта последняя ошибка, как и все происшедшее в тот день, была роковой, будто зловещая рука судьбы вознамерилась довести трагедию ошибок до самого конца.

Сразу же после взрыва многие морские и армейские офицеры направились в доки. Приказа идти туда им никто не давал. Они сделали это прежде всего из любопытства, желания узнать, чем вызван взрыв. К тому же, будучи офицерами, они понимали, что и начальство непременно захочет выяснить, что произошло. Проведя «оценку ситуации», они доложили о своих наблюдениях.

Полковник Дей, заместитель начальника службы вооружений, был в числе тех старших офицеров, кто первым побывал в доке Виктория. Впоследствии он писал в своем отчете: «Первое известие о пожаре пришло в мою резиденцию в 15.50 от капитана Лича из службы вооружений. Я уже выходил из дома, как раздался первый взрыв,— это произошло приблизительно в несколько минут пятого. Я направился прямо к мосту Карнак, где полиция сформировала что-то вроде пикета. Поскольку ехать на машине было небезопасно, я оставил ее у моста. Пешком добрался до дока Виктория через Красные ворота, которые находятся напротив склада № 6. Первое впечатление было, что большая часть дока — слева, справа и в центре — горит. На одном из судов пожар начинался на корме, другое, стоявшее на противоположной стороне акватории бассейна, пылало от носа до кормы, пламя достигало верха мачты. Это было примерно в 16.20. Все еще раздавались несильные разрывы, видимо, оружейных снарядов и мин.

Предварительная оценка была такова, что какие-либо действия людей в доке Виктория бесполезны, там никого не найти и работать в нем чрезвычайно опасно. Вернувшись к мосту Карнак примерно в 16.30, пожарных машин не увидел, прошел к противоположному концу моста, очевидно, самому удобному месту сбора пожарных и спасательных отрядов. Здесь стояло несколько морских офицеров. Позже, не помню точно когда, прибыла пожарная установка военно-морских сил. Ее поставили с таким расчетом, чтобы тушить пожар в доке Виктория с северного конца моста Карнак и Фререроуд.

Беглая оценка ситуации показала, что нужно немедленно предпринимать действия по спасению Александра-дока. В 16.30—16.35 прибыли первые машины «скорой помощи» и, насколько я помню, передвижная насосная установка».

Сэр Бенегал Рама Рау вместе с главным инженером Портового треста К. Терри шел с Рисового рынка к доку Виктория, как вдруг огонь преградил им дорогу. Они были вынуждены остановиться. Видя перед собой в нескольких метрах пламя и плотный дым, Рама Рау с тревогой подумал об Александра-доке. Он отвез раненых пожарных в госпиталь, а затем направился в Александра-док и приказал всем судам выходить на внешний рейд.

Коммодор индийского военно-морского флота А. Рэттрей попытался прорваться к доку Виктория и Принсес-доку. На машине попасть к Принсес-доку было невозможно: дорогу завалило обломками. Вскоре после второго взрыва он прошел через док Виктория и увидел, как полыхали суда, многие из них оказались сорванными со швартовов. Ветер гнал огонь в его сторону, и Рэттрей понял, что подойти ближе к судам не удастся. Прошло уже полчаса после второго взрыва. Рэттрей считал, что пожар слишком сильный, чтобы потушить его могли одним-двумя брандспойтами. Он знал, что в Александра-доке стоят суда, груженные взрывчаткой, и поспешил туда.

Капитан второго ранга П. Кэртис, дежурный офицер индийских военно-морских сил, быстро пришел к выводу, что попасть в доки невозможно, и решил взглянуть на них с моря. Он отправился на правительственную верфь, расположенную к югу от торговых доков. Оттуда была видна гавань и горящие в ней парусные суда местного флота. Кэртис решил организовать вывоз из дока боеприпасов на моторных барказах и сам отправился на внешний рейд на одном из них. Море было усеяно плавающими обломками и хлопком. По радиотелефону он приказал четырем катерам выйти на рейд на перехват горящих парусных судов, которые представляли опасность для судов, стоявших у внешних причалов доков. Потом Кэртис осматривал доки со стороны моря и решил, что в Принсес-док еще можно попасть, а вот в док Виктория — нельзя: он был сплошь окутан дымом и оттуда непрерывно доносились негромкие разрывы.

Капитан второго ранга А. Фаркьюхар, начальник военно-морских казарм, также пытался проникнуть в док Виктория, но не смог этого сделать из-за густого дыма.

Каждый из этих людей пришел к одинаковому выводу: попасть в Принсес-док и док Виктория невозможно. Вероятно, в то время и в тех местах, где они пытались это сделать, так оно и было. Однако вскоре положение изменилось. Но рассказы этих и других людей способствовали формированию всеобщего мнения. В результате оба дока были брошены на произвол судьбы. Сочтя, что положение спасти уже нельзя, никто в штабе не предложил еще раз попытаться выяснить, не изменилась ли в доках ситуация.

Однако были люди, считавшие, что есть смысл послать в Принсес-док и док Виктория пожарные расчеты, но они и понятия не имели, что существует какой-то штаб, и не знали к кому обратиться.

В тушении пожара на «Форт Стайкине» принимали участие сто пятьдесят шесть пожарных, офицеров и рядовых. Из них шестьдесят пять были убиты, восемьдесят — ранены, и только одиннадцать человек не пострадали. Среди погибших были Гарольд Палмер, помощник старшего офицера пожарной бригады, Роберт Эндрюс и Артур Рейнольдс, пожарные офицеры Портового треста. Оба они досконально знали расположение и устройство доков. Полковник Сэдлер, генеральный управляющий доками и железными дорогами Портового треста, также был убит. Погибли Мартенш, заместитель управляющего доком Виктория и Принсес-доком, Никольсон, докмейстер дока Виктория, и Скалли, суперинтендант корпуса спасательных работ. Это были люди, знаний и опыта которых так не хватало в ту длинную ночь, которая была впереди.

Глава 11

В АЛЕКСАНДРА-ДОКЕ

Большая часть воинских частей подъехала к месту катастрофы с юга. Они оказались у южной линии огня, которая проходила вдоль северного участка набережной длиной примерно 300 м между Александра-доком и доком Виктория.

Офицеры, командовавшие этими частями, понимали, что проще продвигаться вперед и что если они сосредоточат свои усилия на менее пострадавшем Александра-доке, то, возможно, удастся спасти часть оборудования

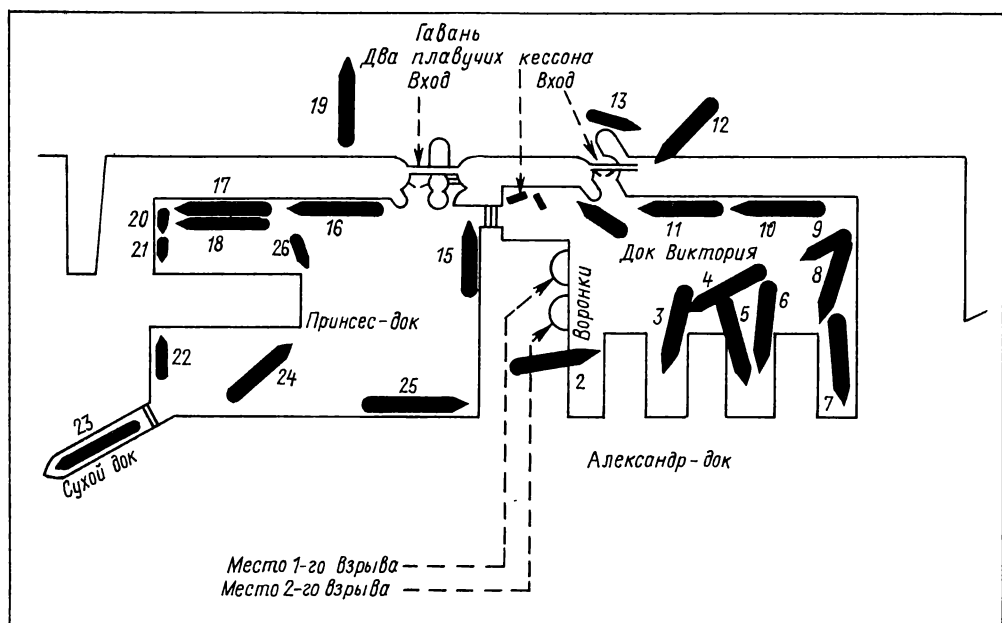


Рис. 8. Доки после взрывов. Схематически показано расположение судов в доках после взрывов

и имущества. Большинство людей в городе лишь слышали грохот двух мощных взрывов и гадали, не случится ли что-нибудь еще. Истинную причину катастрофы в числе немногих в Бомбее знал Кумбс. Но он, как и некоторые другие, считал, что этот док находится в относительной безопасности.

Ветер гнал огонь в сторону доков. При таких обстоятельствах было разумнее вывезти из Александра-дока все что цело, ибо кто знал, что еще произойдет!

В Александра-доке стояло шестнадцать торговых судов, на борту трех из них были взрывчатка и боеприпасы. Еще больше боеприпасов хранилось в складах: на складе № 2 — 2250 ящиков, на складе № 3—3125, № 5—31305, № 6—2113, и на складе № 7—305 ящиков. С внешней стороны дока, у причала № 18, стоял танкер, груженный бензином. В юго-восточной части бассейна, в сухом доке Хьюза, находился крейсер «Сассекс».

Заместитель управляющего доками Л. Уолш был у себя в кабинете, близ склада № 6, когда прогремел первый взрыв. Оконные стекла разлетелись вдребезги. Зная, что на складах хранятся боеприпасы, он выбежал узнать, не начался ли пожар. Однако большая часть складов повреждена не была. Уолш заметил матросов, бегущих с судов на берег, и среди них М. Мурдешвара, помощника управляющего доками. Вместе с ним они перебежали от судна к судну, крича:

— Держите пар! Вам придется выводить судно на рейд!

Так они пробежали полмили по всему доку, заглянув и на склады. Проверив последний склад № 2 с боеприпасами на юго-западной стороне, они помчались назад, чтобы попасть в док Виктория, и почти добежали до ворот, когда раздался второй взрыв. Уолш ринулся в какую-то лавку, нырнул под прилавок и сидел там до тех пор, пока на землю не перестали падать обломки.

Мурдешвар распластался на земле, потом заполз под военный грузовик, стоявший у ворот. Он лежал там, а сверху градом сыпались металлические осколки. Выбравшись наружу, он не увидел Уолша и пошел назад через Рисовый рынок к полицейскому участку около Желтых ворот Александра-

дока. Там полицейские стали давать ему разноречивые советы. Один из них предостерегал, чтобы он не ходил в Александра-док, так как возможны еще взрывы. Мурдешвар подождал несколько минут, пока дым рассеется, и, не обращая внимания на полицейских, зашагал в док. Удаляясь, он слышал, как они говорили проходящим мимо:

— Ищите укрытия. Похоже, с минуты на минуту рванет еще раз!

Мурдешвар подумал о том, что, пожалуй, все же стоит рискнуть. У Желтых ворот он встретил Уолша. Вместе они бросились к доку, так как знали — новый взрыв может оказаться небезопасным для боеприпасов на складе. Поначалу они почувствовали себя растерянными и беспомощными — на огромной территории дока кроме них никого не было, а опасность могла подстерегать за каждым углом. Но через несколько минут они, видимо, разобрались в ситуации и поняли, что им ничего другого не остается, как браться за дело. Они молча направились к складу № 6, напротив которого, как они знали, было ошвартовано одно из судов с боеприпасами. Мурдешвар был ответственным за его разгрузку. Приблизившись к судну, они не увидели ни одного грузчика. На палубе и причале лежали застропленные ящики с боеприпасами.

— Тут, кроме нас, ни одной души, — сказал Мурдешвар. — Придется эту чертовщину убирать самим.

Однако у склада № 5 они увидели матросов, которые тушили огонь на барже. Кто-то крикнул им:

— С той стороны склада пожар!

Они бросились туда и, достигнув задней стороны огромного, похожего на ангар, здания, обнаружили сравнительно небольшой пожар. С помощью еще нескольких человек им удалось с ним быстро справиться. Но, оглядевшись, все застыли в изумлении: на рельсах железной дороги Портового треста, которая проходила за складами вдоль всех доков, за складом № 5 стоял товарный состав. Весь день рабочие грузили в него боеприпасы. Услышав первый взрыв, они все побросали и разбежались. И теперь состав, нагруженный уже на треть — а это было видно сквозь широко открытые двери вагонов — стоял брошенный.

— Нужен локомотив, чтобы оттащить его отсюда, — сказал Уолш.

Они пересекли железнодорожные пути и очутились за составом с боеприпасами. Неподалеку стоял локомотив, машинист сидел в кабине. Окликнув его, Уолш рассказал о грозящей опасности.

Паровоз подъехал к стрелке, откуда он мог попасть на путь, ведущий к складу № 5.

Машинист и железнодорожный обходчик, которого тот взял себе в помощники, сцепили локомотив с составом. Уолш тем временем обнаружил еще вагоны с боеприпасами у склада № 2. Он указал на них машинисту. Тот с помощником отвел этот состав вокруг дока и поставил в безопасное место, на станцию у пирса Баллард. Потом они снова повели локомотив в опасную зону, чтобы оттащить от склада остальные вагоны, также забитые боеприпасами. До сих пор никто не знает имен этих железнодорожников-добровольцев, которые хладнокровно выполняли опаснейшую операцию в то время, как другие разглагольствовали о возможности третьего взрыва.

Уолш и Мурдешвар обогнули с южной стороны Александра-док, миновали сухой док Хьюза и оказались у входа в шлюз, ведущий в открытое море. Несколько стоявших здесь барж загородили выход из дока. Было ясно, что для вывода судов из дока его ворота нужно освободить, поэтому они организовали перешвартовку барж. Здесь они встретили сэра Бенегала Рама Рау и коммодора Рэттрея, которые тоже обсуждали возможность вывода судов из дока.

— Предупредите всех капитанов, чтобы они имели достаточное давление пара, — сказал сэр Бенегал Рама Рау и добавил: — Примерно через час военные займутся очисткой складов. Я хочу, чтобы вы помогли им всем, чем можно.

Мурдешвар отправился предупредить капитанов, чтобы их механики развели пары.

Человеком, который взял на себя руководство операцией вывода судов из доков, был докмейстер Александра-дока Р. Винт. Он был ответственным за док в отсутствие старшего докмейстера. Когда раздался первый взрыв, Винт как раз подавал флажный сигнал одному из судов, чтобы оно входило в док. Он тотчас опустил флаги на половину фала, чтобы судно не приближалось, а сам отправился в свою контору. Там он увидел старшего докмейстера, который велел Р. Винту швартовать судно у пирса Баллард, а сам поехал на своей машине в док Виктория.

Винт вернулся и поднял флажный сигнал «до места». Судно ошвартовалось у причала, который ему указали. Тут прогрехотал второй взрыв. Опасаясь, что и он не последний, Винт просигналил лоцману, чтобы тот выводил судно назад, на внешний рейд.

У причала № 18 с внешней стороны дока стоял груженный бензином танкер. Винт подумал, что неплохо бы отвести и его от причала, где плавало множество горящих обломков, но не смог разыскать лоцманов. Один из докмейстеров, А. Томсон, вызвался помочь ему, и хотя не был опытным лоцманом, но искусно провел танкер сквозь армаду горящих парусных судов и поставил его на якорь на внешнем рейде.

Теперь перед Винтом встала новая трудная задача — снять со швартовов шестнадцать судов и через шлюз вывести их в безопасное место в открытом море. Не хватало большей части ласкаров Портового треста и экипажей буксиров. Но в конце концов это не имело большого значения. Работа заняла девятнадцать часов, из которых большая часть пришлась на темное время суток. Мрак рассеивали отблески пожара в доке Виктория, а у шлюза — мощные прожектора крейсера «Сассекс». Как только возникала необходимость в людях, тут же, словно из-под земли, появлялись добровольцы. Руководство на себя взяли бертмейстеры Портового треста. Ошвартовав одно судно, они переходили на следующее. Концы на причале принимали солдаты и штатские. Матросы с «Сассекса» взяли на себя роль экипажей четырех буксиров. Винт восторгался тем, как люди, не имея опыта, демонстрировали неожиданное мастерство: в темноте выводили суда из шлюза. Он подавал им обычные сигналы свистком. Большинство из этих любителей-буксировщиков и понятия не имели, что означают эти свистки, но каким-то образом понимали сигналы и делали как раз то, что требовалось в данный момент. Таким образом, все прошло довольно гладко, если не считать некоторых неприятностей.

Когда раздался первый взрыв, В. Хендерсон, директор судоремонтных мастерских торгового флота Индии, работал в доке с пятью своими сюрвейерами. Двое из них получили ранения. Отправив их в больницу, Хендерсон собрал остальных и пошел узнать, могут ли они чем-нибудь помочь. Чуть позже половины девятого они встретили подполковника Уайтхеда.

— Я бы хотел, чтобы вы собрали как можно больше людей и вывели из Александра-дока все суда с боеприпасами, — сказал Уайтхед.

Хендерсона удивляло, почему руководить этими операциями должен военный человек, и спросил Уайтхеда о его полномочиях. Тот ответил, что «его попросили поработать».

Хендерсон быстро, как смог, собрал своих людей — экспертов в деле швартовки — в Александра-доке. Но тут он понял, что работа уже сделана,

правда в основном людьми неопытными. Хендерсон и его помощники могли посоветовать, какие суда выводить в первую очередь, какие — потом, но не было координирующей власти, и некому было изложить свои соображения. И хотя он даже лично разговаривал с Уайтхедом в штабе полиции, так и не почувствовал, что побывал в руководящем центре, который занимается устранением последствий катастрофы.

Сразу же после первого взрыва кто-то из должностных лиц Портового треста сделал ошибку, приказав всем контролерам складов Александра-дока отправляться по домам. Одновременно с ними ушла большая часть грузчиков и рабочих порта. На складах хранились 39 398 ящиков с боеприпасами. Чтобы перевезти их в безопасное место, надо было вынести эти тяжелые ящики со складов, погрузить в грузовики, увезти подальше и выгрузить, чтобы отправить машины за следующими партиями ящиков.

Это трудное задание выполняли военные. В соответствии с приказом Уайтхеда они начали прибывать в док после 18.00. Подполковник приказал Восточному Йоркширскому полку и солдатам полевого лагеря образовать живую цепь между Александра-доком и доком Виктория. Их задача была — предотвратить распространение огня на юг. До того, как прибыли солдаты, Уайтхед узнал о боеприпасах на складах. Он послал письменное сообщение подполковнику командующему полевым лагерем Б. Джеймсу, в котором приказывал взять под контроль Александра-док, вынести боеприпасы со складов, погрузить в машины, которые должны вскоре были прибыть. В случае, если огонь подберется к людям, следовало не раздумывая сбросить ящики в море. До того, как появились грузовики, прибыли шестьсот военнослужащих США, многие на джипах, следом за ними — пятьсот военнослужащих английских военно-воздушных сил.

Прибывшие первыми солдаты столкнулись с полицией: та не захотела пропускать их в доки без пропусков. Старший офицер позвонил в штаб полиции, и его соединили с комиссаром Батлером. Офицер пожаловался на отношение полицейских к солдатам. В результате комиссар издал приказ, чтобы военнослужащих беспрепятственно пропускали в Александра-док, а ворота Принсес-дока и дока Виктория были распахнуты настежь. Подразумевалось, что войти в этот ад могли только люди с добрыми намерениями.

Однако при передаче приказа что-то произошло — он так и не попал в руки заместителя комиссара полиции по докам В. Годвина. Он лишь слышал, что можно пропускать машины «скорой помощи». Поэтому Годвин издал приказ, по которому в доки запрещалось пускать кого-либо без пропусков, кроме тех, кто был в составе бригад, следующих на грузовиках для работы. И еще довольно долгое время полицейские у Желтых ворот продолжали требовать пропуска даже у офицеров, возглавлявших строй людей в военной форме. Эти стражи порядка ничего не знали о причине взрыва и лишь предполагали, что это — либо результат вражеской атаки, либо диверсия. Того же мнения некоторое время придерживались и жители Бомбея.

Каким-то образом весть о взрыве дошла и до японцев. В тот же вечер они хвастливо объявили по радио, что это их рук дело.

Полицейские считали, что угроза распространения пожара на Александра-док была небольшой, если, конечно, туда не проникнут саботажники и не «помогут» огню. В конце концов, благодаря «мудрости высокого начальства», военнослужащие были пропущены в док и начали перегружать боеприпасы в грузовики.

Поначалу у места погрузки собралось так много людей и машин, что они просто толкались в беспорядке. Подполковник Джеймс, который прибыл на место, чтобы взять на себя руководство, увидел, что люди просто толпятся у склада № 6, ближайшего к воротам дока, буквально наступая друг другу на

ноги. Он прошел к складу № 5 и обнаружил, что там боеприпасов еще больше. Джеймс отобрал нескольких толковых парней, работавших на складе № 6, и послал туда, тогда дело пошло на лад.

Прибывали грузовики — американские, военных моряков, армейские, летчиков. Их было так много, что образовалась пробка. Инициативу проявил молоденький лейтенант-американец, и вскоре все машины выстроились в линию: транспорт был готов к погрузке. Всякая дискриминация — классовая, национальная, расовая — была забыта в ту долгую ночь. Джеймс был поражен тем, как сплоченно и быстро работают люди. Он обратился к американскому сержанту-негру по имени Пэттон:

— Мне нужно двенадцать человек, — но не успел дойти до конца склада, как пришлось вернуться — сержант Пэттон уже построил людей. Его ждали три негра (включая Пэттона), трое белых американцев, двое моряков-англичан, двое индийских солдат и двое солдат-британцев.

Поначалу Джеймсу было не по себе: постоянно сообщали о вновь обнаруженных боеприпасах на других складах, в вагонах, на судах. В конце концов он разыскал представителя Портового треста, который сообщил ему точно, где еще есть боеприпасы.

К тому времени, как стемнело, слаженно работало уже больше тысячи человек, из дока постоянным потоком выезжали грузовики. Каждого преследовала мысль, что в любую минуту может прогреметь еще один взрыв, который покалечит или убьет его. Позднее подсчитали, что добровольцы в Александра-доке вручную перетащили 2 тыс. т боеприпасов.

Однако время шло, и других взрывов не было. Возник вопрос: продолжает ли существовать опасность для судов, которые остались в Александра-доке. В полночь один из тех, кто отвечает за вывод судов из дока, подошел к сэру Бенегалу Рама Рау:

— Не думаете ли вы пересмотреть приказ о судах, сэр? — спросил он. — Ветер переменился, и судам, кажется, больше не грозит опасность.

Однако сэр Бенегал не мог пойти на такой риск.

— Лучше подождем, — ответил он. — Я знаю, это вызывает некоторые неудобства, но все суда смогут вернуться в док завтра утром.

Коммодор Рэттрей согласился с сэром Бенегалом, и работа по выводу судов продолжалась.

Несомненно, в этом был смысл. Сильные пожары бушевали в районах Карнак-Бендер и Рисового рынка, расположенных на открытом пространстве между доком Виктория и Александра-доком, но отделенных от второго дока высокой стеной. Между этой стеной, ближайшей к северо-восточному углу Александра-дока, и стеной огня находилось несколько нефтяных резервуаров, а совсем неподалеку — огромное количество баллонов с водородом, принадлежавших английским военно-воздушным силам. Резервуары были новыми, а потому, как позднее выяснили, пустыми. Однако никто из тех, кто руководил борьбой с огнем, этого не знал, и никто точно не мог сказать, что случится с баллонами, если до них доберется пламя.

Группа военных моряков притащила к Рисовому рынку пожарный насос, чтобы тушить сложенные там кипы хлопка. Ближайший источник воды — док, однако путь к нему преграждала высокая стена. И моряки оказались в затруднительном положении. Им пришлось кирками проделать в стене пролом, чтобы протянуть через него пожарные рукава.

Официально контроль над происходящим должен был осуществлять муниципалитет Бомбея. Предполагалось, что военные будут добровольно помогать штатским и выполнять их приказы. Однако временами об этом забывали или понимали все неправильно. Офицер полиции приказал группе моряков прекратить тушение пожара и отправиться растаскивать склады. Офицер,

который командовал моряками, решил, что это — нелепый приказ, и вслух об этом сказал, затем велел своим людям не обращать внимания на полицию и продолжать тушить пожар.

За пределами Александра-дока, по другую сторону Фрере-роуд, возле железнодорожного моста Карнак, горело несколько зданий. Большая группа военных и штатских боролась с огнем. Ими руководили два офицера — майор Хинд и капитан Грин. К офицерам подошел третий механик торгового флота, норвежец Томсон Тормедер. Он указал на одно из неповрежденных зданий, стоящее близко к другому, которое горело:

— Этот дом может взорваться в любую минуту — там динамит.

— Откуда ты это знаешь? — спросил его Хинд.

— Я работаю на берегу уже два месяца и знаю, что где. Там динамит.

Его слова услышали люди, тушившие пожар. Некоторые стали боязливо отодвигаться от огня, но дом не взорвался. Офицеры арестовали норвежца — он был приговорен к одному году тюрьмы строгого режима за «распространение ложных слухов».

Несколько солдат, вызванных Уайтхедом, так и не дошли до Александра-дока. Рядовой Ричард Мюр, только что вернувшийся с футбольного поля, ехал из казарм в Колабе на одном из грузовиков вместе с солдатами Восточного Йоркширского полка к месту пожара. Пока они ехали по улицам города, все было как обычно, лишь кое-где стояли группы людей, смотревшие на столб дыма. Потом, примерно в миле от дока, все резко изменилось. Навстречу бежали толпы обезумевших людей, страх и ужас были написаны на их лицах, они кричали и жестикулировали. Паника передавалась и тем, кто вначале вел себя спокойно, в результате и эти люди тоже помчались куда-то, истошно крича.

Потом Мюр почувствовал запах гари и вскоре увидел дым, который несло в их сторону. По обе стороны дороги стали появляться дома с разрушенными стенами и сорванными крышами. Чем ближе к докам, тем больше попадалось горящих зданий. Мюр видел, что огонь уже бушевал на складах. Грузовик притормозил, чтобы объехать два поврежденных трамвая, вернее, просто искореженные каркасы, без сидений, с выбитыми стеклами. Один из трамваев занесло, и он боком придавил к стене человека, труп так и остался стоять...

Грузовик остановился, и Мюр вместе с другими прыгнул на землю. Во главе их небольшого отряда был офицер, но ни он, ни кто другой — никто не знал, что делать, с чего начать, все только путались. Казалось, поблизости нет никого, кто дал бы им указания. Было удивительно тихо, слышалось лишь потрескивание огня. Неподалеку они увидели якорь «Форт Стайкина», который повис на такелаже одного из судов в Принсес-доке, часть якорь-цепи свисала вниз.

Поначалу группа Мюра с энтузиазмом принялась за расчистку большого зернового склада. Его тяжелые двери заклинило, люди взбирались по стенам и через небольшие высокие окошки проникали внутрь. Потом дело пошло хуже: надо было подтаскивать тяжелые мешки с зерном к окнам и сбрасывать их вниз. Стемнело, а они все еще работали. Но даже после нескольких часов изнурительного труда они едва могли составить представление о содержимом склада.

Прибыла группа американцев.

— Выводите отсюда своих людей, — приказал американский офицер майору, который руководил группой Мюра. — Мы будем взрывать одну из стен.

Утомленные солдаты-англичане выбрались через окна наружу и с восторгом наблюдали, как американцы закладывают взрывчатку. После взрыва

образовалась брешь, через которую их грузовики смогли въехать в здание склада. Мюр взглянул на майора, желая узнать, как тот себя ощущает после демонстрации «трансатлантической сообразительности»: ведь теперь вывозить мешки с зерном можно было в десять раз быстрее, чем раньше.

Лишь когда склад опустел, Мюр смог наконец выпить чашку чая с бутербродом. Пищу привезла полевая кухня. Поев, он обнаружил, что растерял весь свой отряд. Поэтому он отправился в Александра-док и работал там уже как «одинокый рыцарь». Мюр выносил боеприпасы со складов. Потом он и еще несколько человек отправились на другой склад, к которому уже подобралось пламя: горели упакованные ящики. К счастью, они были не тяжелые, и солдатам удалось вынести большую их часть.

На рассвете следующего дня Мюр перекусил в столовой. Затем он присоединился к группе, которая шла тушить горевшие дома, в которых он с удивлением обнаружил людей — они были до того напуганы, что боялись выйти наружу. Солдаты стали убеждать их, что на улице все будут в большей безопасности, но пару раз им пришлось даже применить силу.

Вскоре Мюр услышал, что йоркширцев отзывают. Прежде чем уехать с ними, он успел взглянуть на «Джалападму», почти целиком выброшенную взрывом на причал. На пути в Колабу он ломал голову, как, черт побери, ее смогут оттуда снять.

Глава 12

В ТУ НОЧЬ

За все годы службы в пожарных войсках Фредилис никогда не видел ничего подобного: поток сообщений о загораниях, который хлынул в диспетчерскую, когда он был на дежурстве, оказался таким мощным, что 50 страниц регистрационной книги были заполнены всего за два часа с момента первого взрыва. Но Фредилис знал, что многие вызовы ложные. Сотрясение от взрыва привело в действие сигнальные устройства на улицах. Они подняли по тревоге местные пожарные станции. Правда, вреда фальшивые вызовы не принесли: пожарные расчеты по пути встречали множество загораний и сразу же их ликвидировали.

Через некоторое время местные пожарные подразделения, отправив на вызов свою технику, сообщения о загораниях стали передавать в центральную диспетчерскую. Фредилис понимал, что только там смогут принять нужные решения.

Вскоре после первого взрыва помощнику шефа пожарных Назиру Хусейну удалось сквозь сотни звонков прорваться по телефону к Фредилису: — Отправляйте все машины, как только они понадобятся, — сказал он ему. — Оставьте только пару на случай, если пожар начнется в городе.

Фредилис поставил три пожарных расчета в разных точках Бомбея. Остальные, а их было сорок шесть, он послал на улицы, в район между складами к западу от Фрере-роуд и плотными жилыми районами за железнодорожными линиями компании «Грейт индиан пенинсула рейлвей».

Хусейн подъехал к пожарной бригаде на Арджил-роуд в районе складов вскоре после второго взрыва. Пожарники безнадежно смотрели на рукава, которые бездействовали из-за малого напора воды. Хусейн позвонил в свою диспетчерскую:

— Свяжитесь с отделом водоснабжения — пусть увеличат нам давление.

Но сделать это было не так-то просто. Во время второго взрыва кусок «Форт Стайкина» (искореженный металлический обломок длиной 6,5 м) вылетел из дока и упал на Фрере-роуд. Он прошел асфальт и врезался в дом, разрушив при этом стену. А именно в том месте под тротуаром находилась самая большая водная артерия города — труба диаметром 60 см. Обломок пропорол ее насквозь. Мистер Надиршах, муниципальный инженер-гидравлик, уже выехал на место аварии и принимал срочные меры. Он закрыл заслонки на трубе с юга и с севера, изолировав разбитую часть трубы. Водоснабжение было переведено на запасную, 22-сантиметровую трубу, проложенную параллельно главной, поэтому пока подача воды в район складов была прекращена. Хусейну пришлось направить пожарные расчеты на Мохамед-Али-роуд — к горящим зданиям.

Надиршаху пришлось несладко в ту ночь: ему также трудно было обеспечивать пожарных водой, как тем тушить пожары. На Машид-сайд-динг-роуд лопнула 15-сантиметровая труба. В этом месте водоканалы были завалены раскаленными обломками, и водопроводчики не могли до них добраться. Горящие здания и склады рушились, водопроводные трубы в них лопались и вода уходила под обломки. Надиршах пытался брать воду из других магистралей, чтобы подать ее в район складов и жилых окраин города, но не всегда напор был достаточным. По крайней мере он и его помощники смогли обеспечить водой пожарные машины, но и для этого нужно было приложить невероятные усилия.

Пожарные, работавшие у домов и складов, встретились с сильным «противником». Большинство загораний произошло от раскаленного металла или от клочьев горящего хлопка, которые незамеченными падали на крыши зданий. Они тлели там, пока сильный ветер не раздувал их в пламя. Это само по себе создавало пожарным трудности, кроме того, им приходилось тушить огонь, который во всех этих случаях шел сверху вниз, а не наоборот. Из-за упавших на крыши раскаленных кусочков металла и горящего хлопка выгорали целые кварталы домов. Жители этих районов, видя, что пожары продолжают вспыхивать, хотя второй взрыв уже давно прогремел, были уверены, что все это — дело рук хитрых японских диверсантов. Многие думали, что это второй Пёрл-Харбор. В тот вечер вокзалы были забиты беженцами с детьми, несущими жестяные сундуки, кувшины с водой, узлы с бельем и одеждой.

Многие пожарные, отрезанные от своего штаба и окруженные огнем, которого они и врагу бы не пожелали, уже не ждали приказов и действовали по своей инициативе. Один из них, руководитель группы железнодорожной пожарной службы района Барода и Центральной индийской железной дороги, Д. Станислаус, потушил восемь пожаров в той зоне, за которую он отвечал: товарные склады в Карнак-Бендере. Когда он стоял со своей бригадой у двух пожарных машин, к ним подбежал сержант военной полиции:

— Там пригодились бы ваши насосы,— сказал сержант, указывая пальцем на горящий склад.— Если вы дадите их нам, мы потушим огонь, подбирающийся к товарному складу.

Станислаус понял ход его мыслей, и хотя у него не было права одалживать машины компании кому-либо, он передал ему их вместе с расчетами. Время торопило, и некогда было спрашивать распоряжения начальства.

— Спасибо,— поблагодарил сержант, повернулся, чтобы проводить бригады.— Как только смогу, pošлю сюда военную пожарную машину.

Эти два пожарных насоса оказались хорошим подкреплением для тех, кто тушил огонь у Карнакского моста на складах.

Через несколько минут после первого взрыва начальник одного пожарного подразделения из Форта помчался по Фрере-роуд — его вызвали в диспетчерскую пожарной бригады города. По пути он быстро погасил большой пожар на этой улице, на противоположной стороне от доков. В это время прогремел второй взрыв. Упали два огромных раскаленных куса стали: один — на насос, другой — прямо на его шлем. Заместитель начальника поднял бесчувственное тело шефа и положил на машину.

Через несколько минут шеф пришел в сознание.

Насос был поврежден, но работал. Все близлежащие здания горели, некоторые рухнули. На дороге лежали трупы.

Понимая, что каждую минуту могут обрушиться горевшие дома, и им практически нечего здесь делать, он повел свою машину по Мохамед-Али-роуд. Там им кто-то сказал о пожаре на соседней улице, который может распространиться на город. Они не успели погасить этот пожар, как им сообщили о другом. Команда поехала туда. Так она и колесила от одного пожара к другому, не добравшись до начальства, но ликвидировав несколько загораний.

Двести индийских солдат Аджмерского полка прибыли в район складов после десяти часов. Они бросились в горящие склады и спасли часть их содержимого. В одном из складов хранились зерно и бочки с нефтью. От жары бочки взорвались, реки пылающей жидкости понесли огонь к соседним постройкам. Всю ночь солдаты вытаскивали из склада мешки с зерном и неповрежденные бочки. Часть из них они поставили во дворе штаба полиции на Кроуфордском рынке.

Тридцать солдат послали освобождать склад, в котором хранились 13 864 покрышки для военных автомобилей, колеса и камеры, принадлежавшие компании «Дженерал моторс». Склад уже горел, но эти тридцать человек спасли все до единого колеса, покрышки и камеры.

Многим полицейским этого района пришлось выполнять свои прямые обязанности примерно в течение двух часов после того, как раздался первый взрыв. В шесть минут пятого инспектор Донгр сидел, читая газету, но тут его выбросило из кресла. Оконные рамы соскочили с петель, черепица полетела с крыши кухни. Он вышел из дома. На Фрере-роуд Донгр помог разместить раненых в грузовики, затем повел своих подчиненных спасать женщин и детей. Как только последний человек был отправлен в безопасное место, они поехали в район складов. На каждом перекрестке Донгр поставил по человеку для предотвращения хищений. Всю ночь он проверял посты. Эти люди следили за загораниями, многие из которых они потушили водой прямо из ведер.

Полицейским патрулям помогала добровольная организация «Акали Дал», членами которой были в основном сикхи. Эта организация образовалась около двадцати лет назад. Ее кредо — в случае необходимости оказывать помощь любому, кто в ней нуждался. Двадцать членов «Акали Дал» с нарукавными знаками появились на улице в шесть часов и направились в район горящих складов. Они выискивали все, что могло загореться, и складывали это в кучи на улицах подальше от огня. На пути им попала хижина торговца кастрюлями, сделанная из бамбука и мешковины. Она могла вспыхнуть и поджечь другие строения. Члены «Акали Дал» разобрали хижину и перенесли ее на другое место. У многих домов они поставили стражей с палками, и если кто-либо и залезал в дом, то тут же сообщали в полицию. Поздно вечером они приготовили еду и раздавали ее прохожим. Так им удалось накормить шестьдесят проголодавшихся полицейских и пожарных.

Некоторым военнотружущим, которые ринулись к зоне пожара, пришлось пройти немалый путь. Сержант Рональд Дьюкс служил в учебном

центре взаимодействия родов войск на о. Мадх. Он уже вернулся с учений, когда прозвучал первый взрыв.

Ему и еще одному сержанту было приказано взять с собой стальные каски и ждать на дороге два легких американских танка типа «Хани». Прибыв к месту пожара, они стали расчищать дорогу от обломков, чтобы по ней смогли проехать санитарные и пожарные машины. На Фрере-роуд они увидели одно из орудий «Форт Стайкина», вклинившееся в асфальт. Заведя за него трос, они попробовали сдвинуть его с места, но не тут-то было! Пришлось оставить его там. Позже орудие оттащили бульдозером.

Пожарные и спасатели оценили танки. Их подгоняли к складам, с их помощью открывали запертые двери, чтобы быстрее попасть внутрь и успеть спасти содержимое.

Многие склады уже были обречены на гибель от огня. Яркое голубое пламя взметнулось над складом, в котором хранились пиво и спиртные напитки для войсковых столовых. Сгорел в пламени и склад, в котором находились сундуки с личными вещами сотен офицеров, служивших в других районах Индии и Бирмы. Во многих из них были сувениры, собранные за долгие годы службы на Востоке.

В течение получаса после второго взрыва старший кок «Сассекса» Вильям Стритинг исполнял обязанности регулировщика на дороге. Он задерживал частные машины и пропускал только пожарные и санитарные. С ним были двое его приятелей. Третьего отправили ближе к докам. Наконец Стритинг и его друзья решили, что и без них хватает полиции, регулирующей движение транспорта, и поэтому отправились к докам. Проехала «скорая», которую вела женщина. Они вскочили на подножки машины и ехали, прижавшись к дверцам. Машина везла стальные каски, которые женщина по одной вручала каждому встречному водителю других машин «скорой помощи», сновавших, как челноки, между доками и больницей.

Моряки нашли своего товарища, и уже вчетвером стали помогать женщинам и детям выбираться из доков, вытаскивать тюки с вещами, показывать им наиболее легкую дорогу из опасной зоны. Периодически они забирались на крыши, чтобы затушить небольшие пожары, вызванные горящими обломками. Потом моряки присоединились к группе спасателей, которые вытаскивали из домов все, что могло загореться, выбрасывали в окна мебель и постельное белье. Зайдя в магазин, они стали помогать хозяину-американцу двигать тяжелый деревянный прилавок. Как только они сдвинули его с места, со стен на них поползли огромные тараканы. Чтобы вытащить прилавок на улицу, им пришлось разбить большую стеклянную перегородку, разделявшую магазин на две части. Здесь Стритинг чуть не пострадал: магазин торговал содовой водой, от жары несколько бутылок разорвалось, и осколок стекла порезал ему ногу.

Позже, проходя по территории доков, четверо матросов увидели поблизости от огня множество стоявших бочек с нефтью. Они принялись откатывать их в безопасное место. Это была каторжная работенка, ведь ближайшее безопасное для бочек место находилось на возвышении.

Справившись с этим, они отправились обратно к складам, где их встретил морской офицер и повел под арочным сводом в один из складов.

— Осторожно, смотрите под ноги, — сказал он, и в то же мгновение ему на голову упал обломок кирпича. К счастью, он не нанес серьезной травмы. Офицер попросил матросов раздобыть где-нибудь пожарные рукава, и они отправились к ближайшей пожарной станции.

Единственный пожарный, находившийся там, подозрительно взглянув на них, спросил:

— Что вам нужно?

— Рукава,— ответили моряки.

— Никаких рукавов вам не будет,— сказал пожарный.

Его стали уговаривать, объяснять, как необходимо борющимся с огнем людям дополнительное оборудование.

— Ладно,— смиловился пожарный.— Возьмите несколько, но напишите расписку.

Стритинг уже достаточно повидал на пожаре и знал, что ему не уследить и за одним рукавом, не говоря уже о дюжине. Осмотревшись, матросы увидели рукава и взяли столько, сколько смогли унести, да еще прихватили ручную тележку, на которую сложили тяжелую ношу.

— Пойдите, за эти вещи вы должны расписаться,— закричал страж оборудования.

— У нас нет времени,— крикнул в ответ Стритинг, и матросы покатали тележку по Фрере-роуд. По пути им пришлось обогнуть труп лошади с оторванной задней ногой. Подъехав к складам, они вывалили рукава на землю, подсоединили их к насосам, и поняли, что взяли старые: из тысячи мелких дырочек во все стороны крохотными фонтанчиками била вода, напор был слишком слаб. Матросы встали сапогами на пожарные рукава, надеясь, что от этого объем последних станет меньше и вода полетится сильнее. Потом поняли, что даром тратят время, и отправились искать выход своей энергии в другом месте. И нашли: надо было вытаскивать мешки с зерном с одного из складов. Трудились до тех пор, пока здание не опустело, а затем устало поплелись в город, чтобы продолжить свой отпуск в лагере отдыха. Было уже утро.

После второго взрыва сержант морской пехоты Картер с крейсера «Сассекс» и еще трое матросов шли вдоль складов. Неожиданно они увидели индийца, который двигался, неся две пригоршни золотых безделушек и украшений. «Грабитель»,— решил Картер, но пока думал, что предпринять, индеец словно во сне подошел к полицейскому и вручил ему золото. Ошарашенный полицейский взял драгоценности, не сказав ни слова.

Потом Картер заметил плачущую индианку с грудным ребенком на руках. До пояса она была обнажена, лицо и грудь залиты кровью. Картер показал ей, как выйти из доков.

Затем они повстречались с морским пехотинцем по имени Льюис, и все вместе повернули с площади налево, нашли кем-то брошенную машину, пытались ее завести, но безуспешно. За углом они наткнулись на паровой каток, который, похоже, был неповрежден. В 2 м от него они заметили труп крупного мужчины в белоснежной полотняной форме. Картер предположил, что это — либо полицейский, либо пожарный и, по-видимому, европеец. Человек лежал на спине. На одежде не было ни капли крови, но от лица осталась лишь нижняя челюсть. Внутренняя сторона черепа, блестящая и розовая, напоминала нутро морской раковины.

От столь ужасного зрелища друзья содрогнулись. Им было ясно, что человек находился не более чем в 50 м от них, когда его убило.

— Ему уже ничем не поможешь,— сказал Картер,— пойдём.

Они обогнули еще один угол и вышли на Фрере-роуд. Неподалеку стоял пустой грузовик.

— Давай попробуем его завести,— предложил Картер.

— А ты умеешь водить машину? — спросил Льюис.

— Сумею, если только она заведется,— ответил тот.

Они залезли в машину, и Картер сел за руль. Грузовик завелся с первой же попытки, и все поехали к докам.

Не проехав и 30 м, они увидели лежавшего на дороге человека. Картер остановил машину и выпрыгнул. Это был мужчина, ему оторвало одну ногу

и ступню другой, но он был в сознании и стонал. Моряки осторожно положили раненого в кузов и решили отвезти его в госпиталь. Пришлось повернуть назад, в город.

Еще дважды они останавливались и подбирали тяжелораненых индийцев. Дорога была завалена обломками, по обе стороны ее полыхали дома, оборванные трамвайные провода кольцами лежали на проезжей части. При въезде в город Т. Льюис схватил Картера за локоть:

— Я только что видел трех бежавших человек, вдруг из них посыпались голубые искры, и они рухнули.

— Это от трамвайных проводов,— с грустью сказал Картер,— их убило током.

Неожиданно Картер заметил, что полицейский на дороге неистово машет им руками, показывая, чтобы грузовик повернул направо. Картер крутанул руль, и машина резко вывернула. У него даже дыхание перехватило, когда грузовик переезжал через скрутившуюся в кольца груды проводов, но потом он сообразил, что шины служат неплохими изоляторами. Еще некоторое время они ехали по направлению к городу.

— Эй, Серж, этот чертов грузовик горит! — изумленно закричал Льюис.

— Всего-то? — спросил Картер,— это не должно нас волновать.

Правда, через несколько минут они почувствовали, что им жарит спины — оба были без рубашек.

— Попробуем где-нибудь встать и разгрузиться,— сказал Картер. Вскоре за перекрестком на углу он увидел пожарную станцию, остановился, выпрыгнул из машины и побежал внутрь здания.

— Мой грузовик горит, я не могу дальше ехать,— прокричал Картер,— а в кузове несколько раненых. Можете вы отвезти их в госпиталь?

Четверо пожарных вышли из здания и пригнали машину. Увидев трех раненых, они отпрянули назад. Картеру и Льюису пришлось самим перегружать их из грузовика в машину. Пожарные поехали в госпиталь.

Морские пехотинцы вернулись к грузовику. Пламя уже лизало борта и заднюю часть кабины. Они пошли пешком и встретили двух британских моряков.

— Нам нужен транспорт,— обратился к ним Картер.

Вчетвером они обыскали улицы, наконец нашли. Один из матросов тут же сел за баранку, другой, по пути оглядевшись, воскликнул:

— Эй, это же полицейская машина!

— Значит, мы стянули то, что надо,— ухмыльнулся Картер.

Четверо поехали назад к докам. На Фрере-роуд стоял полицейский кордон, но они миновали его, не останавливаясь, а лишь прокричав «Королевский флот!»

Было решено, что лучше всего выдать себя за вспомогательную единицу «скорой помощи», и машина стала кружить в поисках пострадавших. А ехать за ними далеко не надо было. Время от времени они въезжали в зону пожаров, браво выкрикивая «Королевский флот!», когда их кто-нибудь пытался остановить. За каждую езду матросы привозили трех-четырех раненых и передавали их тем, кто стоял за кордоном. Когда они возвратились в третий раз, женщина, сидевшая за рулем «скорой», окликнула Картера.

— Ну как там? — спросила она.

— Мясной рынок,— ответил Картер.

— Наши пять машин «скорой» стоят тут уже два часа, а полиция не пропускает через кордон,— сказала женщина, посмотрев через плечо на кольцо полицейских.

— Нас они не останавливают,— сказал Картер.

— Значит,— лукаво произнесла женщина,— я могу пристроиться к вашей машине сзади и проехать?

— Конечно, следуйте за нами,— ответил тот.

Она побежала к своей «скорой», села за руль и подвела ее капотом к заднему бамперу машины Картера. Матросы и пехотинцы закричали:

— Королевский флот!

Кордон полицейских раздвинулся, и «скорая» проскочила быстрее, чем он сомкнулся снова.

В следующем рейсе Картер смог помочь армейским офицерам высокого ранга, которым нужно было попасть в район аварии и выяснить ситуацию. Один из офицеров спросил Картера, не возьмет ли он их с собой.

— Хорошо. Впрыгивайте и держитесь важно,— ответил Картер.

Офицеры залезли в машину, и их провезли в доки.

Всего эти четверо ездили восемь раз. В три часа ночи матросы решили, что больше нет сил. Один из них — стюард с американского транспорта типа «Либерти» — пригласил на судно своих новых друзей помыться. Когда Картер и Льюис вернулись на «Сассекс», то узнали, что их сочли пропавшими без вести.

Около доков унтер-офицер Т. Льюис из Южного Уэльса обнаружил брошенный среди огня грузовик с боеприпасами. Шины сгорели, ветрового стекла не было. Льюис скинул с водительского сиденья осколки, сел за руль и отвел грузовик в безопасное место, сознавая, что груз каждую минуту может взорваться.

Капитан второго ранга Л. Эдвардс из Кройдона вел с собой группу моряков торгового флота. Они раздобыли восемь автомашин и организовали челночную связь доки—госпитали.

Полковой старшина Д. Робертс из Гламорганшира вывел из разрушенного здания семнадцать индийских солдат и отвел их в безопасное место, хотя сам был ранен — во время взрыва на него обрушился потолок кабинета, в котором он работал.

Унтер-офицер лазарета Билл Дей из Ист-Лондона вместе с одним моряком участвовали в спасательных работах. Вдруг они увидели, как ранило двух водителей «скорой помощи». Шоферы не могли больше ездить, и моряки взяли их работу на себя — всю ночь они доставляли раненых в госпитали.

Группа индийцев под командованием Найка Ваида Бакша из индийского армейского корпуса вооружений вытаскивала со склада бутылки с кислотой. Сосуды разбивались, кислота из них вытекала на неповрежденные бутылки, люди жгли себе пальцы, но продолжали работать до тех пор, пока последняя целая бутылка с кислотой не была вынесена со склада.

Бизнесмен из Бомбея Али Мохамед Меклаи остановил такси, объехал на нем несколько аптек и закупил на свои деньги лекарств, бинтов и других медикаментов столько, сколько мог унести в руках, причем одни аптекари отдавали медикаменты по себестоимости, другие бесплатно. Таксист пытался отказаться от платы, но Меклаи все-таки заплатил ему. Он отвез все медикаменты в главный госпиталь города, где их распределяли, по мере спроса, по другим госпиталям. Эта миссия заняла у Меклаи семь часов.

Госпиталям Бомбея пришлось тяжело. Уже через несколько минут после первого взрыва стали поступать пострадавшие. Некоторых доставили мертвыми. Не раз санитары приносили на носилках лишь туловище и голову человека, который все еще был жив. Вскоре коридоры были заполнены ранеными, лежавшими на полу на матрацах с клеенкой. Приходили помочь, чем могли, добровольцы: бедные и богатые, индийцы и европейцы. Некоторые могли принести лишь чай и сигареты, но для раненых это значило больше,

чем услуга. Ведь и в обычное время глоток воды в апреле в Бомбее мог спасти жизнь.

В госпиталь «Дж. Дж.» подполковник Д. Шах открыл две только что выстроенные палаты, которые предполагали ввести в строй только в следующем месяце. Медсестры и санитары бросились в кладовые, вытащили оттуда новые кровати и матрацы и расставили тесными рядами в двух пустых комнатах. За первые часы поступило двести шестьдесят четыре пациента, еще шестьдесят девять — за ночь.

Госпиталь Св. Георга, расположенный на противоположной стороне от Александра-дока на Фрере-роуд, принял триста семьдесят одного пострадавшего за первые два часа. Из них ста сорока легкораненым оказали помощь и отправили домой. Семерых доставили мертвыми, девять умерли в госпитале, остальные были оставлены на лечение.

Подполковник Р. Моррисон, суперинтендант госпиталя Св. Георга, как только начали развиваться события, сразу же понял, что ему понадобится больше свободных кроватей, чем имелось. Он сделал обход и определил, кого из пациентов можно выписать домой.

— Отправляйтесь-ка пока домой и возвращайтесь, когда все кончится, — говорил он пациентам, которым должны были сделать несложные операции.

Приехали врачи из американского военного госпиталя и сказали, что все их запасы медикаментов, инструменты полностью в его распоряжении.

Поначалу мисс Флоренс Кетчелл занималась легкими травмами. К пяти часам перед операционной уже образовалась очередь из пострадавших, которым требовалась хирургическая помощь. Мисс Кетчелл проработала операционной сестрой десять лет, поэтому она встала за третий операционный стол вместе с хирургами, доктором Купером и майором Пуллером. Час за часом делали они операции, главным образом останавливая сильные кровотечения. Санитары разделились на две группы: одни вносили пациентов в операционную, другие — увозили прооперированных в палаты. После того как трое простояли над операционным столом девять часов, поток тяжело-раненых ненадолго прекратился. Хирурги пытались отойти от стола, но каждому из них пришлось массировать колени — они не гнулись.

Умерших из госпиталя Св. Георга увозили в городской морг. В воскресное утро их насчитывалось девяносто семь. В жару трупы стали разлагаться. Городские мусорные машины увезли их в крематорий. Еще когда Бомбей объявили «белой зоной» в схеме предупреждения воздушных налетов противника, секция местного отделения противовоздушной обороны, и прежде всего служба питания, была полностью расформирована. Вечером в день взрыва руководители пожарной бригады поняли: впереди долгая «рабочая» ночь, а людям негде даже напиться, утолить голод. Пожарные обратились к полиции с просьбой организовать передвижные столовые. Из полиции позвонили руководителю противовоздушной обороны мистеру Мистри. Он достал старый список добровольцев и разослал посыльных, чтобы собрать их; нашлись и фургоны-столовые. К девяти часам пожарникам и спасателям уже раздавали напитки и еду. Позже Кумбс говорил, что его люди не могли бы работать без питья, которое привезли догадливые добровольцы.

Тем временем Фредилис продолжал собирать всех пожарных, которые были свободны от службы или в отпуске. В два ночи он выслал последнюю пожарную машину. Таким образом, у горящих домов и складов работали сорок шесть пожарных расчетов. Оставшись без машин, Фредилис остаток ночи занимался организацией доставки на места горючего, масла, пожарных рукавов и передач сообщений другим службам.

В Бомбее были и другие пожарные насосы. В течение той трагической ночи они лежали без дела во дворах фабрик в каждой части острова. Двести двадцать девять пожарных насосов находились в собственности частных компаний. Некоторые фирмы — «Барма шелл ойл», «Стандарт-вакуум ойл компани», «Грейт индиан пенинсула рейлвей», «Дженерал моторс» и другие — сами выслали восемнадцать пожарных машин с расчетами. Пожарное оборудование этих фирм находилось в доках или поблизости от них, и они задействовали его по собственной инициативе. Однако в спешке и растерянности никто из руководства не подумал об общем вызове остальных пожарных расчетов, находящихся во владении предприятий. Таким образом, двести одиннадцать пожарных расчетов без дела простояли на территории фабрик.

Причины этого в определенной степени крылись в общей расслабленности местных сил противовоздушной обороны, начавшейся вслед за объявлением Бомбея «белой зоной». Первоначально пожарные насосы, находившиеся во владении частных фирм, входили в организацию противовоздушной обороны, хотя и были куплены фирмами. Для реквизиции этих пожарных машин имелись основания. И власти Бомбея уведомлением № 504-C11 от 23.09.1942 г. давали право в случае крайней необходимости вызывать пожарные расчеты, находившиеся в частном владении. К несчастью для Бомбея, в этом уведомлении значилось: «...в случае крайней необходимости при нападении противника». А так как взрывы не были следствием атаки врага, то буква закона и взяла верх над его духом. Вот почему пожарные насосы остались лежать там, где и лежали.

Глава 13

В ЭПИЦЕНТРЕ КАТАСТРОФЫ

В эпицентре катастрофы, в доке Виктория и Принсес-доке, сотни людей ожидала долгая ночная работа. Они готовы были помочь, но в доки-то их так и не пропустили. Дорогу туда им закрыли приказы начальства, полицейские кордоны, страх перед пожаром и дымом и дальнейшими взрывами.

Лишь немногие любопытные и решительные пробрались внутрь доков. Остановленные кордонами, они искали лазейки и находили. Эти люди не слышали о том, что два дока и все, что в них находилось, считались разрушенными.

Они нашли в доках мужчин и женщин, которых нужно было спасать, и суда, которые можно было уберечь от полного разрушения. Здесь требовалась неотложная помощь, которая так и не подоспела. Никто из них не знал о существовании спасательного штаба в полиции. Если бы они слышали об этом, то явились бы туда и убедили ответственных лиц, что кое-что еще можно сделать в этих двух горящих доках.

В шесть часов младший лейтенант К. Стокен взял барказ и вышел на рейд. Он патрулировал гавань у стенок дока Виктория и Принсес-дока. То и дело ему приходилось уходить мористее из-за дыма, валившего со стороны доков. Потом, медленно пробираясь между плававшими обломками, он вошел в акваторию доков и начал подбирать державшихся на воде людей.

Проведя в барказе всю ночь, он подобрал за двенадцать часов около шестидесяти человек. Двоих, стоявших у склада в доке Виктория, он снял с причала. Стокен понимал, что может потушить с воды несколько пожаров,

если у него будет плавучая пожарная установка, и послал сообщения, чтобы ему направили плавучий насос, но в такую сумасшедшую ночь сообщения пропадали. Пропало и это. Насоса не было.

На другом барказе лейтенант Иллеймс подошел с рейда вплотную к стене дока. Там стоял буксир «Спида», неповрежденный, но покинутый командой. Он закрепил на нем буксирный конец и отвел судно в безопасное место. Вернувшись, он увидел на островном пирсе между двумя доками тридцать два человека, которые оказались отрезанными огнем и которых не успела спасти шлюпка Мохамеда Ваджудина. Иллеймс снял этих людей с причала и высадил в безопасное место на берегу. На камнях, составлявших причал, у которого стоял «Форт Стайкин», он увидел еще нескольких оставшихся в живых, но из-за огня и груды камней барказ подойти к ним не смог.

Высокая приливная волна, последовавшая после первого взрыва, оборвала швартовы почти у всех судов, стоявших в двух доках. Панамский пароход «Иран», находившийся у причала № 9, било зыбью о стенку дока. Он удерживался у причала на одном носовом манильском швартове. Несколько рабочих-индийцев, находившихся на его борту, убило осколками.

Команда «Ирана» стала заводить новые швартовы и готовить средства для тушения пожара, снова пришвартовала судно и потушила на палубе несколько загораний. Только начали выбрасывать за борт боеприпасы, как второй взрыв осыпал палубу обломками раскаленного металла и клочьями горящего хлопка. Третий помощник капитана был ранен. Вновь оборвало почти все швартовы. Старпом А. Хартмарк скомандовал:

— Покинуть судно!

Команда бросилась к трапу, торопясь спрыгнуть на берег, прежде чем «Иран» отнесет от причала.

Помощники капитана «Ирана» столпились под навесом склада № 9 и с грустью смотрели на свое судно. Его медленно несло на «Форт Кревье», сорванный со швартовов у причала № 10. «Форт Кревье» и «Форт Стайкин» разделяла лишь небольшая полоса воды. «Форт Кревье» пылал, как гигантский факел. Суда продолжали медленно сближаться. Вот сноп искр взметнулся над палубой судна «Форт Кревье» и попал на пятый люк «Ирана», на котором был палубный груз — бамбук. Он тут же вспыхнул...

Офицер английского военно-морского резерва добровольцев, стоявший рядом с экипажем «Ирана», указав на их судно, сказал:

— Если мы доплывем, можно будет подняться по трапу.

Сейчас трап свисал вдоль борта судна, и его нижняя площадка была под водой. Хартмарк тут же с ним согласился. Вместе они прыгнули в воду дока и поплыли к «Ирану», затем по круто свисавшему трапу с трудом взобрались на палубу, сразу же начали растаскивать связки бамбука, вытаскивать из трещавшего костра по палке и швырять их за борт. К тому времени, когда они совладали с огнем, «Иран» снова прижало к причалу, старший и второй механики перепрыгнули на борт.

Второй взрыв сорвал тяжелые закрытия с люка № 1, и от попавших в трюм искр начался пожар. Но он не успел разгореться — четверо людей его ликвидировали.

Под канонаду взрывов на других судах они стали выбрасывать за борт из кормовых погребов снаряды для «Эрликонов» с ходового мостика и фальшфейеры из шлюпок.

В половине седьмого к ним на помощь прибыла небольшая группа морских офицеров и матросов. Когда все боеприпасы оказались на дне док-бассейна, старший офицер решил, что настало время уходить. Он указал на «Форт Кревье», дрейфовавший на середине акватории дока:

— У него на борту опасный груз, видимо, он скоро взорвется.

Старпом «Ирана» огляделся вокруг. Рядом горело еще одно судно, пылали склады № 9 и № 10. Весь док был в дыму, и, казалось, взрывы стали чаще. Жаль было расставаться с судном именно теперь, когда пожар на нем был потушен. Если бы на «Иране» остался специальный наряд, то он смог бы уберечь судно от гибели, но свободных людей не было. Морской офицер-англичанин приказал покинуть судно.

Моряки с «Ирана», опечаленные, побрели за морским спасательным отрядом из дока. Тем временем капитан «Ирана» Х. Йонсен пытался прорваться к своему судну, но полицейские кордоны не пропускали его в доки. Только на следующее утро в половине шестого он ухитрился обмануть полицейских и по камням и пеплу побегал к «Ирану». Поднявшись на борт, он увидел, что палубный груз — бамбук — выгорел.

Пылающий «Форт Кревье» еще ближе прибило к «Ирану». Густой дым застилал капитану глаза, наполнял легкие, и он был вынужден отступить.

Но в ту ночь «Форт Кревье» так и не взорвался. Позже выяснилось, что капитан-лейтенант, приказавший покинуть «Иран», узнал о якобы опасном грузе на «Форт Кревье» от неизвестного офицера в стальном шлеме, который в те дни считался знаком отличия непрекаемого авторитета. Этот офицер и «уничтожил» «Форт Кревье» своим языком.

Лучше всего к аварии были подготовлены те, кто отвечал за район огромных нефтяных резервуаров в Вади-Бендер, у северной части Принсес-дока. Они ежедневно работали с огнеопасным материалом, и в их распоряжении всегда были многочисленные, хорошо натренированные пожарные бригады.

Услыхав первый взрыв, управляющий отделом компании «Барма шелл ойл» А. Перси поднял у себя в кабинете телефонную трубку и позвонил на нефтехранилище. На другом конце провода ему ответили, что серьезного ущерба резервуарам с нефтью не нанесено.

Вскоре последовал второй взрыв, от которого в кабинете Перси разлетелись оконные стекла. Он позвонил снова, но к этому времени телефонная сеть уже была повреждена. Оператор все же сумел его соединить по другой линии. Начальник нефтехранилища Роберт Брюс сообщил, что никто не пострадал, а начавшийся пожар скоро будет ликвидирован.

Помощник начальника нефтехранилища У. Менни, который в это время проверял счета, решил, что начался воздушный налет. Он уже пережил воздушные налеты в Бирме, и поэтому велел своим служащим искать укрытие. Едва они двинулись из конторы, как по крыше здания забарабанили осколки металла. Менни выглянул в окно: горела куча мусора и какая-то бочка. Он выбежал из здания и увидел, что докрасна раскаленный кусок металла массой около 150 кг пробил крышу одного из резервуаров.

Менни помчался вызывать пожарных с брандспойтами. Когда он пробежал мимо одного из резервуаров, второй взрыв сбил его с ног. Вокруг него падали бочки с маслом с «Форт Стайкина».

Менни решил справиться с небольшими пожарами и тут увидел Брюса, который пытался в одиночку подогнать передвижную насосную установку к краю нефтехранилища, упавшегося в стену Принсес-дока. Менни налег всем телом на насос, чтобы помочь Брюсу, но вдруг увидел, что загорелся резервуар № 5. Вместе с Брюсом они поволокли насосную установку ближе к резервуару и подключили ее к гидрантам Портового треста. Через три-четыре минуты насос исправно заработал, и они направили струю воды в огонь.

Через некоторое время к ним присоединился Лесли Холл, офицер пожарной службы компании «Барма шелл ойл», тот самый, который дого-

варивался о вечеринке. Теперь его хлопоты казались напрасными: двое его друзей, которых он пригласил к себе в гости — Эндрюс и Рейнольдс — лежали мертвыми близ того места, где на куски разлетелся «Форт Стайкин». Холл позвонил, чтобы пригнали еще одну насосную установку. Потом он обнаружил, что заливаемый водой резервуар переполняется, и приказал слить воду.

Несильный пожар был обнаружен на нефтяном трубопроводе, проложенном вдоль Фрере-роуд, но его быстро потушили, перекрыв заслонки. Прибежал человек с известием, что вблизи хранилища нефтеотходов загорелся склад. Холл извлекнул насос ближе к складу и, подключив его к стационарному водяному резервуару, направил струю на пламя. На складе хранилась бумага, рядом находился склад корпорации «Дженерал моторс». Два пожарных расчета этой корпорации уже тушили там огонь. Через полчаса пожар на своем складе они ликвидировали, а бумажный склад сгорел.

Холл и его бригада были наготове. Все кругом упорно говорили о том, что вот-вот взорвутся другие суда с боеприпасами, стоявшие рядом в доках. Слушая эти разговоры, Холл велел своей бригаде оставаться в полной готовности. Он считал, что его место как пожарного, который пережил авианалеты фашистов на Лондон, там, где идет борьба с огнем.

Время шло. Сильных взрывов больше не было. Неожиданно Холл вспомнил, что в Принсес-доке стояли два танкера с нефтью его компании. Одним из танкеров была «Капса». Офицеры с этого танкера подошли к Холлу.

— Что там сейчас у вас творится? — спросил он.

Один из офицеров ответил:

— Горит «Браганза». Она ошвартована рядом с нами. По носу у нее стоит «Белрэй», там тоже пожар. Три навеса вдоль причала, где стоят «Браганза» и «Белрэй», в огне.

Сильнее, чем когда бы то ни было, зарождалось в душе Холла желание выйти на единоборство с огнем. Но самовольно взять пожарные расчеты компании и отправиться с ними в чрево огня он не мог — не позволяли полномочия. Немного поразмыслив, он подозвал одного из своих людей:

— Позвоните Перси, скажите, что мы сможем сделать гораздо больше, если поедem в Принсес-док с насосами, чем болтаясь здесь без дела. Спросите, даст ли он нам разрешение выехать.

Посыльный побежал звонить в контору нефтехранилища, а через несколько минут вернулся:

— Мистер Перси сказал, что вы можете отправиться с насосными установками в док, — сказал посыльный, — с собой вы можете взять только добровольцев.

Всего в шести расчетах было почти тридцать пожарных-индийцев, и когда Холл вызвал добровольцев, все до единого сделали шаг вперед.

— Ну, тогда помчались! — крикнул он, и вместе с Брюсом и Вильямом Брю, заместителем инженера бригады, повел расчеты в док, который официально был брошен на произвол судьбы. Эти шесть расчетов, да еще два насоса, привезенные военными моряками-офицерами, и составляли все средства борьбы с огнем в разрушенных доках.

Пожарным бригадам компаний «Барма шелл ойл» и «Дженерал моторс» помогали тушить пожар несколько добровольцев. Среди них находился человек, одетый в некогда белый комбинезон, перепачканный сейчас кровью. Похоже, он немного разбирался в технике тушения огня. Этим человеком оказался матрос первого класса Рой Хейвард. Отправив последнего раненого с «Белрэя» на машине «Моррис-8» вместе с ее владельцем — доктором, Хейвард стал искать своих товарищей, но никого не нашел. В поисках

он присоединился к группе пожарных, которые тушили огонь на складе. Когда пожар был потушен, Хейвард отправился дальше. Он поравнялся с человеком, который, как это показалось Хейварду, был ответственным за сухой док Мируэтер. Этот человек догадался, что Хейвард умирает от жажды, поэтому привел его в свою квартиру, которая была поблизости, и напоил. Прихлебывая из стакана, Хейвард выглянул в окно с верхнего этажа дома на доки и простиравшийся за ними город. В воздухе мелькали трассирующие пули, выстреливающие из магазинов стоявших в доках горящих судов. Гигантские масштабы пожара потрясли его.

Через некоторое время взрывы стали реже и не такими сильными. Хейвард вышел из квартиры и решил отправиться на свое судно посмотреть, можно ли что-нибудь предпринять по его спасению. Ему удалось дойти до конца причала в северо-восточной части Принсес-дока. Оттуда он увидел, что на корме «Белрэя» небольшой пожар, но три огромных склада между Хейвардом и судном горели так, что ему не удалось продвинуться дальше.

Как раз в это время расчеты Холла прибыли в док. Люди вручную проволочки через шесть путей железной дороги Портового треста и между валяющимися обломками насосные установки. Хейвард подошел к Брю, который командовал двумя насосами с расчетами по четыре человека на каждый, и указал рукой в сторону «Белрэя»:

— Это мое судно. Вроде не так уж сильно горит. Если бы мы смогли провезти насосы между этих складов, думаю, судно удалось бы спасти.

Подошел Холл. Он и Брю согласились с предложением Хейварда попытаться проехать к «Белрэю». Набрав в насосы воды из док-бассейна, расчеты медленно пробирались мимо складов, сбивая пламя, пока не добрались до «Белрэя». Холл послал людей за остальными четырьмя насосами. Первые два он поставил у судна, остальные — у горящих складов и тех судов, до которых доставала струя воды.

В пробитом главном трюме «Белрэя» горела древесина. Хейвард полез на порталый кран, таща за собой рукав, и прикрепил его к крану с таким расчетом, чтобы вода лилась прямо в трюм. Потом направил трех пожарных сбить пламя, полыхавшее по левому борту. Он старался не дать огню проникнуть в ту часть судна, которая находилась между ходовым мостиком и световым люком машинного отделения, так как знал — в этом месте хранилось большое количество краски.

Тем временем на корме судна огонь разгорелся близ кранцев первых выстрелов, где находились снаряды для реактивной артиллерии. Внезапно все девяносто восемь 2-дюймовых реактивных снарядов рванули и с визгом взмыли в небо. Хейвард побежал вдоль причала к корме, где, как он заметил, пламя подступило к магазинам 4-дюймовых снарядов. Пожарные направили на погреб сначала одну струю, затем вторую, чтобы как можно быстрее охладить его.

Брю проследил за подачей воды, затем подошел к Хейварду и спросил, как идет работа:

— Все будет как надо, если ты сможешь поддержать давление,— ответил тот.

Пожарные снова испытали страх, когда загорелось судовое топливо. Хейвард объяснил им, что раз удалось предотвратить взрыв погреба с 4-дюймовыми снарядами, то главная опасность позади. В течение всей ночи пожарные лили воду в трюмы «Белрэя». К рассвету все наиболее опасные очаги пожара были потушены.

Судно удерживалось у причала только одним кормовым швартовом. Его нос отвалило далеко от стенки дока по направлению к центру док-бассейна. Хейвард хотел попасть на борт, но палуба на корме, где буше-

вали самые сильные пожары, так раскалилась, что на нее невозможно было ступить. Тогда он нашел длинную лестницу, приставленную вертикально к порталному крану, проволоч ее до кормы судна и с помощью пожарных положил верхнюю часть на палубу, соорудив таким образом нечто вроде трапа. Медленно, очень осторожно полез он на судно и, как только оказался там, первым делом попросил, чтобы ему передали руки.

Сначала он потушил огонь на левом борту, который пожарные не могли сбить струями с берега. Справившись с этим, он отправился на корму осмотреть погреб. По палубе было не пройти, поэтому он начал перебираться вдоль поручней с их внешней стороны. Продвигаясь таким образом на корму, он видел на палубе пять обуглившихся человеческих скелетов.

Погреб был цел, но Хейвард все же велел пожарным направить на него воду. В капитанской каюте он нашел несколько бутылок лимонада и распределил их между пожарными.

Уже рассвело. Хейвард заметил, что носовую часть судна отвалило от причала метров на десять. Судно накренилось на левый борт из-за воды, залитой в его трюмы.

Вскоре подошли несколько военных моряков. Хейвард окликнул их, затем обшарил палубу и нашел толстый швартов, до которого не добрался огонь. Он сбросил его морякам, и те накинули его на пал.

Позднее утром к «Белрэю» подошел офицер из управления военными сообщениями.

— Как вы там? — спросил он.

— Все отлично! — прокричал в ответ Хейвард.

— Лучше бы вам сейчас уйти оттуда, — сказал офицер.

— Я хочу остаться, пока не придет капитан, — ответил Хейвард.

Офицер засомневался: Хейвард выглядел совсем не лучшим образом в своем закопченном, залитом кровью комбинезоне, но затем понял — несомненно, Хейвард имеет право остаться на судне, которое спас.

Офицер вернулся в штаб.

Капитан «Белрэя», норвежец, появился на причале в одиннадцать часов. Увидев его, Хейвард подошел к спасательному плоту, который был закреплен с правой стороны ходового мостика, выбил из звена цепи чеку, и плот по полозьям соскользнул в воду. Тогда Хейвард сбросил с борта привязанный конец, спустился по нему на плот и погреб к причалу, затем, взяв капитана на плот, доставил его на судно. В полдень вернулся офицер из управления военными сообщениями. На этот раз он настоял, вернее, приказал, чтобы Хейвард вместе с ним поехал к доктору, и тому пришлось подчиниться. Врач обнаружил у него на спине ожог, в коже кистей рук было полно осколков стекла. Они застряли там, когда пришлось протаскивать рукав по обломкам. Помывшись, Хейвард лег спать. Доктор дал раненому снотворное.

Всю ночь ему снились разные суда, они вспыхивали и горели из-за того, что не было людей и техники, но зато «Белрэй» оказывался на плаву...

Один из офицеров — лейтенант из резерва добровольцев английского флота в штабе управления военными сообщениями в Бомбее, который докладывал о положении дел в доке Виктория и Принсес-доке, считал, что с пожарами в них можно справиться. К несчастью, его мнение так и не дошло в центр управления спасательными работами в штабе полиции. В семь вечера он доложил своему непосредственному начальнику:

— В Принсес-доке дело сейчас обстоит довольно просто, сэр, — обратился лейтенант. — Можно попытаться там выгрузить с судов боеприпасы.

Вместе с лейтенантом из резерва добровольцев из числа индийских военно-морских сил он вернулся в Принсес-док. Некоторое время они

рыскали по доку в поисках пожарного насоса, и в итоге оказались у Желтых ворот Александра-дока и взяли насос у морского отряда. На обратном пути они прошли мимо сухого дока Мируэтер. Там встретили нескольких членов экипажа парохода «Блэйрклова», возившихся с пожарным стволом: не было напора воды. Лейтенант в свое время служил в Лондоне в пожарной бригаде, поэтому он объяснил, что нужно сделать, чтобы увеличить давление, а затем направился в Принсес-док.

Лейтенанты придерживались западной стороны дока, противоположной той, у которой стоял «Белрэй». В юго-западном углу дока, напротив склада «С», они увидели пароход «Эмпайр индус». Его спардек горел в нескольких местах, но не сильно. Лейтенанты прикатили свой насос и стали пытаться потушить пожар. Начали они в девять часов вечера, а закончили в половине четвертого утра. В тот момент, когда им показалось, что пламя потушено, скрытый огонь добрался до топливных цистерн судна. За считанные минуты пожар стал неконтролируемым, и офицерам пришлось оставить свои попытки потушить его.

Они перешли в док Виктория. Там пожар был посерьезнее, чем в Принсес-доке. Услышав крики о помощи, они отправились узнать, в чем дело. Идя на крики, они прошли по пирсу, соединяющему два дока. В Принсес-доке у причала, который был напротив того, где стоял «Форт Стайкин», увидели неосвартованный «Кингьян». Кричал один из механиков судна, который висел на канате, спущенном с борта. Лейтенанты не смогли освободить его, и он, по всей вероятности, так и провисел на канате всю ночь.

Лейтенант-индеец из резерва добровольцев отправился в док Виктория вместе с группой рядовых в половине восьмого. Они подобрали четырнадцать раненых, потом приняли участие в спасательных работах в Александра-доке, тушили пожар на Рисовом рынке до половины пятого утра. После этого лейтенант повел своих людей к передвижной столовой выпить чаю, а затем освободил их от работы. Сам же вместе с английским майором пошел в док Виктория, где встретил двух англичан — сержанта и капрала, которые рассказали о криках с «Кингьяна». Вчетвером они отправились к судну. Стали звать несчастного, но им никто не ответил. Один из солдат прыгнул в воду и проплыл вокруг кормы судна, но, никого не обнаружив, вернулся. С камней они влезли на нос судна. Майор заметил человека, плавающего на кипе хлопка, которого они вчетвером вытащили и отправили в госпиталь. Но это был не механик, который висел на канате, а кто-то другой.

Потом четверо спасателей проникли в док Виктория. Среди огня лежал мужчина со сломанной ногой, которого они перенесли в безопасное место.

Младший лейтенант-индеец из резерва добровольцев, тот, что тушил очаги пожара в Карнак-Бендере между Александра-доком и доком Виктория, в девять часов утра с другим офицером и сержантом пошел в док Виктория узнать, не требуется ли пожарный насос. Там они обнаружили — только что загорелся причал № 9. «Иран», освартованный напротив него, тоже начинал дымиться. В надежде спасти причал и судно они бросились назад за своим насосом, но кто-то уже «одолил» его. Той ночью они его так и не увидели.

Бывший помощник инспектора Вильям Грин, который в тот день уволился со службы из бомбейской полиции, после второго взрыва отправился в полицейский участок у Желтых ворот. Он попытался позвонить оттуда в штаб полиции, но телефон не работал...

В. Грин пошел вдоль железной дороги Портового треста. Вокруг валялось множество полицейских шлемов и мундиров, и Грину оставалось только гадать, сорваны ли они взрывом с тропов или их в спешке просто обронили.

Он продвигался вдоль железнодорожных путей, потом свернул в конце Рисового рынка в сторону Красных ворот до дока Виктория. Грин хотел войти в док, но огонь был слишком силен, поэтому он отправился по Фрере-роуд. Там было множество народу. Люди, ничем не занятые, стояли группами и о чем-то разговаривали. Грин вызвал добровольцев. Откликнулись четверо полицейских. Все вместе они вернулись к Красным воротам, а через некоторое время им удалось пробиться через огонь к доку Виктория.

Увертываясь от сильных языков пламени, с трудом прокладывая себе путь сквозь дым, эти пятеро обогнули док-бассейн. По пути они подбирали раненых и относили их к воротам. Недалеко от центра взрыва слышались крики о помощи среди обломков. Сначала они никого не нашли. Потом догадались, что голос доносился из груды листового железа. Подняв несколько листов, увидели лежащего индийца, который не мог двигаться. Вытащив его, они на листе железа, как на носилках, отнесли пострадавшего к «скорой помощи».

Мохамед Ваджудин, как только шлюпка подошла к широкому пирсу Принсес-дока, тотчас же отправился в госпиталь «Дж. Дж.» Его грязные шорты и куртка вымокли, ботинки пропали сразу после того, как он попытался поплыть за шлюпкой. И теперь он шел босой, стараясь не ступать на осколки и осторожно перешагивая через изуродованные трупы. Наконец он дошел до госпиталя. Травмы его, к счастью, оказались довольно легкими. Сестра быстро обработала его раны и отпустила.

Из больницы Ваджудин отправился в школу Св. Ксавье забрать старшего сына. Оставив мальчика у сестры, Мохамед пошел на поиски жены и младшего сына. Несколько часов прошло, пока он их разыскал.

Во время взрывов его жена с младшим ребенком была в своей квартире в районе доков. Другие жильцы убежали, и они остались в доме одни, когда пламя, возникшее во время второго взрыва, лизнуло дом. Квартира была на втором этаже. Женщина схватила малыша и хотела бежать, но увидела, что лестница рухнула. Каким-то образом (каким, она никак не могла позже вспомнить) ей удалось спуститься вниз. Оттуда она выпрыгнула из окна с ребенком на руках и отнесла мальчика к главным воротам. Там, среди огня, обломков, она оказалась одна, испуганная. С трудом ей удалось найти относительно безопасное место, где она с сыном и пробыла до половины одиннадцатого. Потом раздался чей-то голос, и перед ними появился полицейский. Это был Грин. Он понял, что женщина могла найти сама дорогу, но оцепенела от страха. С солдатами он откинул в сторону металлические обломки, чтобы ей легче было выбраться из своего убежища, а затем отправил в госпиталь вместе с ребенком. Позднее ее приютили родственники, у которых она встретилась с мужем и со старшим сыном.

Еще два часа военные полицейские помогали Грину искать уцелевших в развалинах. Когда они, как им казалось, вытащили последнего, солдаты уехали, а Грин пешком пошел в доки. Вскоре он встретил еще одну спасательную партию, последнюю, работавшую в доке той ночью. Это были штатские; у них был насос. Грин подошел и спросил, не нужна ли его помощь.

— Нужна, но не здесь, — ответил один из них и указал на насос, — вода не проходит.

Грин не представлял, как можно починить этот насос, и поэтому решил продолжать искать пострадавших. Он зашагал прочь, но его окликнул один из штатских.

— В доке есть еще насосы, может, вы там могли бы чем-нибудь помочь.

Но Грин не нашел никаких насосов, а так как не знал, были ли они вообще, то решил заняться собой и повернул обратно на Фрере-роуд. Санитар из Красного Креста перевязал ему разможенные кончики пальцев

левой руки, и он опять стал искать добровольцев. К нему присоединился молодой моряк.

Вдвоем они начали вести более тщательный поиск, глубже проходя в дым, заглядывая под обломки. Искали и находили. Около полуночи услышали крики, раздававшиеся, как им казалось, с небольшого судна, которое дрейфовало в 20 м от причала.

Они стали звать с берега. Некоторое время никто не отзывался, потом на палубе судна показали три индийца, которых буквально парализовало от пережитого. Боеприпасы продолжали взрываться повсюду.

— Прыгайте в воду и плывите сюда, — кричал Грин. Он считал, что надо спешить. Как у всех людей в это время, у него было смутное представление о причинах первых двух взрывов, и он в любой момент ждал третьего.

Но индийцы стояли на месте молча, даже не пытались покинуть судно. Грин повернулся к своему помощнику-моряку:

— Похоже, они боятся воды, — сказал он. — Может, сплавить к ним? Тогда будет ясно, что бояться нечего.

Матрос согласился. Они сняли куртки и сапоги, спустились в воду, в которой плавало множество обломков. Вода была необычайно теплая. Они подплыли к судну и крикнули смотревшим на них людям:

— Давайте прыгайте! — Индийцы не сдвинулись с места.

— Если вы сейчас не поторопитесь, мы залезем на борт и столкнем вас в воду.

Похоже, угроза подействовала. Трое начали совещаться, кому прыгать первому. Один перелез через поручни, минут через десять он прыгнул. Грин и матрос помогли ему выбраться на берег, а потом вернулись за остальными.

Когда все оказались на берегу, матрос отвел индийцев к воротам, а Грин остался сзади. Приятно было побыть в мокрой одежде, но она моментально высохла.

Около часу ночи Грин натолкнулся на высокого, грузного человека, лежавшего на рельсах. Сам он был сухощав, поэтому едва донес толстяка до ворот дока. Затем Грин попытался вернуться в доки, добрал до железной дороги, но силы оставили его — он потерял сознание и упал. Грин был до того измучен, что впоследствии не мог вспомнить, как долго пролежал там. Его нашли двое людей. Они вынесли Грина на Фрере-роуд и посадили в машину. Водитель спросил, куда его отвезти. Грин попросил отвезти в госпиталь.

Дым разъедал ему глаза, он почти ничего не видел. В госпитале он долго упрашивал сестру промыть ему глаза, потом вернулся в свою холостяцкую квартиру, помылся, переоделся, немного поел, и... вновь вернулся в доки, где продолжил свою спасательную службу, на этот раз один.

День застал Грина у воронок, образовавшихся от взрыва «Форт Стайкина». Он нашел какую-то разбитую машину, которая, видимо, когда-то была пожарным насосом. Рядом валялись обгоревшие сапоги и пряжки от ремней. Среди обломков лежали какие-то кости. Грин взял одну и рассмотрел — это были позвонки человека, видимо погибшего пожарного.

Всю субботу Грин продолжал поиски, время от времени находя оставшихся в живых. Ночью он вернулся домой, лег в постель, но понял, что не в состоянии уснуть, поэтому поднялся, оделся и снова отправился в доки. Он не вел счета спасенным, но их было не менее двадцати. Чуть позже, когда Грин еще раз показал руки хирургу, тот сказал, что необходима небольшая операция — нужно было ампутировать конечные фаланги на двух пальцах. До конца жизни у Грина болели глаза, на одно ухо он перестал слышать, поскольку во время второго взрыва оказался слишком близко к «Форт Стайкину». Из-за этого он так и не смог получить чина в военной полиции, которого добивался.

Позже корпус бомбейской полиции в документах Грина исправил дату ухода в отставку с 14 апреля на 16, т. е. на день, в который он действительно покинул доки в последний раз. Грин был доволен этим решением, поскольку эта дата совпадала с днем, когда он начал службу. Это было 16 апреля 1919 г. Теперь можно было сказать, что он отслужил ровно четверть века.

Глава 14

ТРАГИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Правительство Индии потребовало немедленного освобождения из заключения Н. Мастера, только что назначенного мэром Бомбея. Он прибыл в город в пятницу вечером и немедленно занялся поисками жилья для лишившихся крова. Ведь в результате катастрофы была опустошена площадь города, равная почти квадратной миле.

Ни в одном другом районе не было сосредоточено столько ценностей, сколько в том, который оказался уничтоженным. Сотни людей погибли и были ранены, тысячи лишились жилья и работы. Деловая жизнь Бомбея остановилась. Над страной, которую преследовали постоянные неурожаи, нависла угроза голода.

Власти Бомбея проявили меньше предусмотрительности по отношению к публике, которая жаждала информации. Катастрофа стоила того, чтобы дать репортаж о ней на первой полосе любой газеты. Однако официальная газета Бомбея «Таймс оф Индия» поместила его на второй полосе. Сообщение заняло две колонки по пять строк, а сам репортаж — колонку высотой 11 дюймов. Называлась заметка «Взрывы вызывают пожары в Бомбее», а подзаголовок гласил: «Блистательная работа пожарных». Во всем чув-

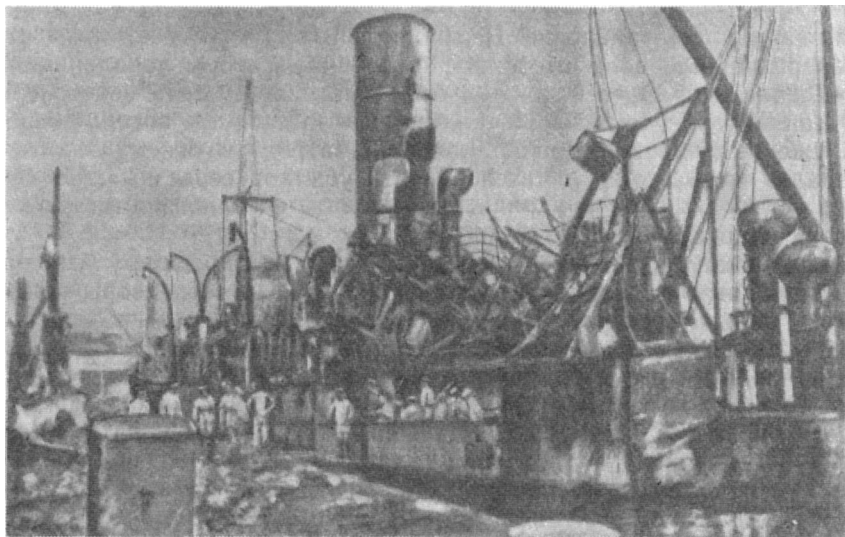


Рис. 9. Пароход «Форт Стайкин» после взрывов

ствовала железная рука цензора: заголовок звучал двусмысленно, как будто автор сомневался в фактах. «Около четырех часов в пятницу случайный пожар вспыхнул на одном из судов, стоявших в доках. Прежде чем пожар удалось потушить, он подобрался к боеприпасам и вызвал два сильных взрыва,— говорилось в коммюнике, выпущенном властями Бомбея.— Огонь также распространился на ближайшие склады. Пожарные службы армии и силы противовоздушной обороны немедленно прибыли на место происшествия, и в результате их усилий ситуация была взята под контроль. К сожалению, дело не обошлось без жертв, раненные доставлены в госпиталь.

Сразу после взрыва на место происшествия прибыл губернатор Бомбея, который оставался там значительное время».

Остальная часть репортажа содержала описание пожарных и спасательных работ. В ней не упоминались трагические факты, лишь по намекам можно было понять, что катастрофа куда серьезнее, чем ее описывают.

Полуправда официального «коммюнике» породила больше сплетен, чем сами взрывы. Власти не могли скрыть результатов катастрофы от людей, которые все видели в городе своими глазами. А когда люди поняли, что их пытаются надуть и скрыть истинное положение, естественно, быстро пришли к убеждению, что от них скрывают и причину катастрофы. Пошли толки: одни говорили, что это была вражеская атака с моря, другие — что это был воздушный налет японцев на Бомбей, третьи принимали версию, что на судне взорвались боеприпасы, но при этом намекали на саботаж со стороны вражеских агентов или недовольных индийцев. Почему-то все тут же вспомнили, что незадолго до первого взрыва над Бомбеем пролетали на большой высоте два самолета.

Слухи встревожили власти. В воскресенье 16 апреля в печати появилось сообщение от имени сэра Шантидаса Аскурана, шерифа города сэра Пуршотамдаса Такурдаса: «С прошлой пятницы в городе царил обстановка нервозности, граничащая с паникой. При таких обстоятельствах правительство затрудняется разрешить доступ в пораженные районы. Однако мы подумали, что будет полезно, если правительство разрешит некоторым неофициальным лицам посетить районы, захваченные этим страшным бедствием».

Так начиналось заявление. Неофициальными лицами, которым «правительство разрешило посетить доки», были сами авторы заявления. Далее они сообщали, что Бомбей должен быть благодарен, ведь бедствие могло оказаться еще хуже, чем было, а те несколько зданий, про которые говорили, что их уже не существует, якобы даже не затронуты огнем. Они, правда, признавали, что «размер и интенсивность убытков серьезны», но во всем отчете в сорок слов умудрились не назвать ни одного факта, ни одной цифры, ни одного места.

Хитен Чодхаури, оператор «новостей», часами снимал крупным планом работу пожарных и спасателей, но в субботу военные цензоры конфисковали этот фильм. Правда, была сделана запоздалая попытка прекратить сплетни — из этого и других фильмов смонтировали короткий ролик о катастрофе и показали его в бомбейских кинотеатрах. Фильм назывался «Пожарный беспорядок в Бомбее». Любой кадр, в котором можно было узнать местность, судно или автомобиль, вырезали. Ролик почти ничего не показал, кроме клубящегося дыма и бегущей толпы.

Слухи продолжали распространяться. Странно, что они вообще прекратились. Спустя еще полных четырнадцать лет в Бомбее жили люди, которые могли весьма красочно описать катастрофу, случившуюся в пятницу 14 апреля 1944 г. и поведать о ее причинах.

Когда остыл пепел, в район доков отправились эксперты, чтобы определить степень убытков. Потери были астрономическими. Некоторые предполагали, что ущерб равен в среднем 20 млн. фт. ст., но, по правде говоря, его невозможно было оценить точно. Огонь поглотил 55 тыс. т зерна, предназначенного для населения страны, тысячи тонн семян, специй, масла и нефти были уничтожены или испорчены (недостаток этих продуктов способствовал быстрому расцвету черных рынков; торговцы, у которых уцелели склады, заламывали цены в десять раз больше обычных; спекулятивный дух людей, которые строили Бомбей, возродился). Катастрофа разорила шесть тысяч фирм и лишила работы пятьдесят тысяч человек. Почти три тысячи человек потеряли все, что имели.

Эксперты страховой компании Ллойда после осмотра судов в Принсес-доке и доке Виктория мало утешительного смогли сообщить в свою лондонскую контору. Палуба и люковые комингсы панамского парохода «Иран» полностью обрушились, листы обшивки разошлись и покоробились, все палубные устройства сгорели, корпус выгорел.

Египетский пароход «Род эль Фараг» сгорел. Обшивка по левому борту на уровне твиндеков от кормового трюма до задней переборки спардека сильно покоробилась. Обшивка в корме судна была пробита каким-то металлическим осколком.

На английском пароходе «Эмпайр индус» настил верхней палубы и твиндеков провалились. Средняя часть спардека и жилые помещения, расположенные в носу, полностью выгорели. Набор корпуса судна перекосялся.

Британский пароход «Ченьон» был поврежден огнем и разлетевшимися металлическими осколками.

На британском пароходе «Джалавиджайя» рудерпост и большая часть обшивки оказались погнуты. Все жилые помещения, радиорубка и ходовой мостик выгорели и обрушились. Деревянные лючины трюмов уничтожены, палубы во многих местах провалились. На панамском пароходе «Норс трейдер» средняя надстройка и ходовой мостик выгорели и обрушились. Большая часть его жилых помещений выгорела, люковые комингсы и обшивка в сторону кормы в районе трюма № 3 разошлись, в результате пароход затонул и сел днищем на дно док-бассейна.

Пароход «Джалападам» выбросило на причал, корпус его переломился, нос оказался в воде дока.

На пароходе «Кингьян» жилые помещения на баке и все помещения позади трюма № 2 выгорели, второй люк обрушился, бункер правого борта горел в течение десяти дней после взрыва. Вся средняя часть судна выгорела, кормовая часть главной палубы провалилась, все спасательные шлюпки уничтожены.

Корма английского парохода «Барода» выгорела и обрушилась. Комингс люка № 3 упал внутрь трюма, грот-мачта покоробилась, а лебедки были сильно повреждены огнем. Сгорели и обрушились пассажирские каюты, жилые помещения капитана, штурманов и механиков. Палуба кают-компаний провалилась. Водонепроницаемые переборки машинного отделения разрушились. Передняя часть главной палубы рухнула, прогнулись комингсы люка № 2 и пиллерсы нижних трюмов № 1 и № 2. Все шлюпки были уничтожены, на обоих судах большой участок бортовой обшивки сгофрировался.

Сильно сгофрировались стальные кормовые палубы «Форт Кренье». Спустила десять дней после пожара его бункеры все еще тлели, но машина была в рабочем состоянии.

Норвежский пароход «Грациоза» практически полностью сгорел. У землечерпалки «Келура» была сильно повреждена огнем кормовая часть. Небольшие повреждения палубы были на английском пароходе «Блэйрклова»,

находившемся в сравнительно защищенном месте — в сухом доке Мируэтер. Такие же повреждения получили английский танкер «Капса» и норвежский теплоход «Браганза».

Английский пароход «Эмпайр конфиденс» получил довольно легкие повреждения. Затонувшие голландские пароходы «Дженерал Ван дер Хейден» и «Дженерал Ван дер Светен», а также голландский теплоход «Тиномбо» и землечерпалку «Спотболл» причислили к полностью погибшим (сохранились двигатели и котлы на судне «Дженерал Ван дер Светен»).

Лишь норвежский теплоход «Белрэй», на котором матрос первого класса Хейвард всю ночь тушил пожары, подлежал восстановлению. Сюрвейеры пришли к выводу, что судно можно сделать вновь мореходным в течение десяти недель.

Глава 15

ПЕЧАЛЬНЫЕ ЦИФРЫ

Никто никогда не узнает числа мужчин и женщин, погибших от бомбейских взрывов. Конкретные цифры определяли на основании имеющихся документов. Так, было объявлено: «84 работника бомбейского Портового треста и 64 пожарных убито, 83 пожарных ранено, 41 член экипажей судов убит и 123 ранено, 15 солдат убито и 30 ранено, 14 полицейских убито и 55 ранено, 7 человек из состава военно-морских сил убито и 160 ранено, 4 человека с местных судов, барж и лихтеров убито и 10 ранено, 15 человек из состава военно-воздушных сил ранено. Это составляет 233 убитых и 476 раненых».

Однако это были первоначальные цифры. Много индийцев во время взрывов находилось в районе доков, и, когда кто-нибудь исчезал, родственники приступали к поискам, не зная, с чего начать. Часть попала в приведенный выше перечень погибших только потому, что их нашли не сразу после взрыва, часть людей исчезла без следа, не нашли даже их трупов. Многие унесло в море, где они и погибли. Поэтому можно полагать, что «цифра 500 человек убитых», официально объявленная в Бомбее, весьма занижена. Общее число погибших было гораздо больше.

В больнице была оказана помощь 2408 пострадавшим, хотя и эта цифра не вполне верна: некоторых лечили не в одной больнице, а в нескольких. Конечная цифра — 1376 известных жертв. 43 человека потеряли конечности, но выжили. Американский Красный Крест выделил 10 тыс. долл. на протезы и врачей, которые учили ими пользоваться.

Через двенадцать дней после катастрофы страховые пожарные компании объявили, что они отказываются от выплаты страхового возмещения.

— Ответственность, — заявили они, — должно нести правительство Индии.

В июне того же года правительство объявило порядок выплаты компенсации гражданам, которые потерпели убыток или получили ранение. Оно предлагало полную компенсацию за потерю или повреждение имущества от огня, которое было застраховано от пожара. За имущество, поврежденное взрывом и застрахованное в таком же порядке, выплачивалась компенсация в размере 87,5 %.

Страховым компаниям, однако, не удалось отделаться от выплат. Они совместно с Ллойдом согласились сделать добровольный общий взнос, согласно обязательствам, взятым правительством в отношении застрахован-

ного имущества, поврежденного пожаром. Владельцам, имущество которых было застраховано от огня, выплачивали 12,5 и 25 % суммы, если страхование от пожара предусматривало и пожары, возникшие вследствие взрыва.

Страховщики согласились принимать иски на основе морского страхования полностью после того, как правительство обязало возместить страховым компаниям до 40 % суммы. «Это,— объявило правительство,— было решено сделать, чтобы избежать многочисленных тяжб и последующих неудобств в ведении делопроизводства».

Крупные потери понесли торговцы «черного рынка». Обычно они не решались страховать свои товары и держали деньги, заработанные нелегальным путем, не в банках, а в сейфах, на складах, которые теперь превратились в пепел. Правительство же разъяснило, что по каждому заявлению о выплате страховой премии будет проводиться проверка, а против любого бизнесмена, который не сможет подтвердить документами тот факт, что он ранее не заявлял о существовании товаров и за которые теперь требует выплаты компенсации, будет возбуждено судебное преследование.

Первоначально не предполагалось выплачивать компенсацию за пропавшие ювелирные изделия, банкноты, монеты, чеки, страховые полисы, марки, рукописи, деловые книги, чертежи, модели, планы и другие документы, а также за потерю доходов. Однако позже правительство предложило рассматривать каждое заявление об утере драгоценностей и даже часов по их фактической стоимости.

Было решено выплачивать до 75 % стоимости (если доказано, что имущество было потеряно) незастрахованной недвижимости, поврежденной пожаром или взрывом. В результате частным владельцам, которые потеряли свое имущество или личные вещи, была выплачена их первоначальная стоимость в сумме 2 тыс. рупий полностью, свыше этого за каждую тысячу — по 75 %, но всего не больше чем за 5 тыс. рупий. Курс рупии к английскому фунту стерлингов в то время составлял 1 шиллинг 6 пенсов.

Торговцам правительство возмещало убытки в сумме до 5 тыс. рупий полностью, за каждые следующие 5 тыс.— по 75 %, но не более чем 15 тыс. рупий.

Когда речь зашла о выплате компенсации по страхованию за ранение, то с правительственными служащими, работниками Портового треста и бомбейского муниципалитета разбирались отдельно. Всем другим, в том числе рабочим, компенсация выплачивалась более либерально, чем этого требовал соответствующий закон.

В случае смерти человека, месячный доход которого был 20 рупий, государство платило 900 рупий и 1300 — в результате полной потери трудоспособности. Семьям погибших, которые зарабатывали в месяц от 101 до 200 рупий, выплачивалась компенсация 5200 рупий, а если люди, получавшие такой доход, стали калеками, полностью нетрудоспособными, то — 7400 рупий.

При доходах 2000 рупий в месяц компенсация в случае смерти составляла 14 тыс., а в случае тяжелых травм — 17 тыс. рупий.

Был очень подробно разработан принцип компенсаций в случае частичной инвалидности. Сумма зависела от того, какая часть тела изуродована или потеряна. За потерю правой руки до локтя выплачивалась компенсация в размере 70 % суммы, которую платили при полной инвалидности (исходя, естественно, из месячного дохода); за левую руку — 60 %. Если была оторвана рука ниже локтя или любая нога у колена или выше, то платили также 60 %; 50 % получили те, кто навсегда оглох и т. д. Те, кто лишился фаланги большого и указательного пальцев руки или большого пальца ноги, получал 10 %, за любой другой палец — 5 %.

К февралю 1945 г., т. е. спустя 10 месяцев после катастрофы, число заявлений о возмещении ущерба за имущество от пожара или взрыва составило 3083, было предъявлено 679 исков по морскому страхованию, подано 11 735 заявлений о возмещении убытка за незастрахованное имущество и 466 от незастрахованных людей — за персональные ранения.

К тому времени правительство уплатило 85 млн. рупий в возмещение ущерба от пожара и взрывов; 15 млн. — по морскому страхованию; 35 млн. — за незастрахованное имущество; 1 млн. 300 тыс. — за персональные ранения и 450 тыс. рупий — по другим полисам.

В то время комиссия расследования под председательством сэра Леонарда Стоуна, главного судьи верховного суда в Бомбее, опубликовала свой отчет, в котором перечислила главные причины катастрофы²⁷. Их было пять, вот они:

1. Состояние войны, из-за которого в доках стояли суда, груженные взрывчаткой и боеприпасами.

2. Неправильная загрузка «Форт Стайкина» в Карачи, вследствие чего хлопок был погружен над боеприпасами и под ними.

3. Случайное загорание хлопка в нижнем трюме № 2.

4. Нерасторопность присутствующих при этом властей, которые не только не оценили серьезности ситуации, но во время пожара не предприняли энергичных мер для того, чтобы потушить его или принять альтернативные действия для избежания катастрофы.

5. Отсутствие на пожаре централизованного руководства, имеющего полномочия отдавать высшие приказы и координировать деятельность различных властей и соответствующих служб.

Глава 16

ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

Если бы бомбейская катастрофа произошла в мирное время, восстановительные работы заняли бы немало лет. А так как шла война, доки уже работали через семь месяцев. Титаническую задачу взяла на себя армия, которой иногда помогали военно-морские силы Индии и специалисты из числа гражданского населения. В одном месте трудилось восемь тысяч человек — индийских, английских и западноафриканских военнослужащих. Организация всей задачи была блестяще продумана. Инициатива, изобретательность и упорство помогали преодолевать непреодолимые, на первый взгляд, трудности.

Первоочередная задача состояла в том, чтобы с помощью бульдозеров, используя автогены, прорыть проходы в огромных гудах горячего пепла, искореженного металла и камней. На акватории двух доковых бассейнов плавали трупы людей, бревна и кипы хлопка в виде густой массы. Все это, как, впрочем, и обломки судов, моряки пятнадцатиметровой сетью, которую тащила пара буксиров, вытаскивали через входные ворота доков в открытое море. Большую часть обломков убирали с помощью плавучего заграждения из бревен, которые тащили два буксира. Очистка обоих док-бассейнов заняла три недели.

На следующем этапе работ предстояло загерметизировать шлюз Принсес-дока, на акватории которого находилось немало судов. Скоро должны

были начаться сизигийные приливы, во время которых из-за малой глубины в доках суда могли оказаться на грунте и из-за касания лежащих на дне доков стальных обломков и камней получить повреждения днища. За 36 часов с помощью порталных и плавучих кранов удалось расчистить вход в Принсес-док от стальных обломков и кип хлопка. Теперь можно было закрыть ворота, которые ниже ватерлинии не пострадали. Одновременно было углублено дно, что позволило переместить батопорт с его якорного места в доке Виктория, и притопить в канале, соединяющем оба дока. Итак, «запечатанный» Принсес-док мог держать свой уровень воды постоянным, когда он падал в море.

У входа в док Виктория поперек ворот затонули два водоналивных судна: одно — на внешнем рейде снаружи, другое — внутри, на акватории. Спасатели определили, что в док можно заводить суда, имеющие небольшую осадку, ширину не более чем 23 м, проводя их над затонувшими корпусами.

Они подняли корпуса двух судов: «Род эль Фарага» и «Бароды», отбуксировав их в северную часть бухты, и затопили. Однако третье судно, которое они попытались поднять, затонуло и полностью перекрыло вход в док. Спасательная команда привела буксир, оборудованный насосом. Спасатели спустили 12-дюймовые патрубки четырех дизельных насосов на затопленное судно, палубы которого осушались в отлив. Во время прилива вода переливалась через комингсы трюмов, затапливая их и, кроме того, через отверстия, прорезанные в бортах судна для стока воды во время отлива, поэтому спасатели бросились заваривать их, чтобы успеть к приливу. С его началом всеми средствами откачивали воду, но вода поднималась столь быстро, что качать пришлось с удвоенной силой и одновременно с осторожностью, ведь даже небольшая поломка одного из насосов могла бы привести к неудаче, и все пришлось бы начинать сначала. Работа продолжалась двое суток без перерыва. Судно удалось поднять над водой настолько, что его можно было отбуксировать к причалу, где оно тут же затонуло. Перемещение этого судна позволило спасателям поднять со дна еще один корпус затонувшего судна.

Затем спасатели нашли еще два выгоревших судна: «грязнуху», как называли шаланду для отвала грунта, и землечерпалку, котлы которых были целы. Матросы развели в них пары и по гибким шлангам дали пар на лебедки и шпили на неповрежденных судах, чтобы выгрузить из их трюмов груз.

Для того чтобы обеспечить движение судов в доках, решили расчистить дно бассейна до глубины 3 м. Между двумя буксирами на нужную глубину опустили на тросах рельс. Оба судна дали малый ход. Когда рельс задевал, буксиры стопорили ход, рельс поднимали и засекали место, где было препятствие.

Водолазы обследовали затонувшие суда и сделали эскизы их положения на грунте. Суда поднимали понтонами и плавкранами. Позже земснаряды углубили док-бассейн до 3,6 м.

Самая большая работа в доке Виктория заключалась в восстановлении 152-метрового пирса, в бетонном теле которого от взрывов образовались две огромные воронки. Было очевидно, что это можно сделать быстрее, если сначала осушить док-бассейн, что облегчало и расчистку его дна. При этом, конечно, был риск, что море с внешней стороны обрушит стены пустого дока, однако инженеры, проверив строительные чертежи, решили рискнуть. У входа в док со стороны моря установили батопорт, поставленный здесь впервые. Затем началась откачка тысяч тонн воды с помощью всех имеющихся средств.

На дне док-бассейна спасатели обнаружили затонувшее судно с поврежденными котлами. На нем было два насоса, и механики решили добавить к ним еще четыре, снятые с других судов. Это судно завели в сухой док, где оно стало откачивать 2 тыс. т воды в час. Столько же воды откачивало речное водоналивное судно, оборудованное одиннадцатью бензиновыми и двумя паровыми насосами. В первые три дня непрерывной работы всех насосов уровень воды в доках не понизился ни на дюйм: течи и муссонные дожди добавляли столько же воды, сколько ее откачивали. Люди работали день и ночь, борясь с этим, и наконец уровень воды начал падать. На одиннадцатый день показалось дно, покрытое черной скользкой грязью.

Началось восстановление стенок доков. Сотни людей работали неделями, извлекая 30 тыс. куб. метров грунта с задней стороны старой стены, убирая 15 тыс. т камней с образованного взрывами «шельфа» и 10 тыс. куб. метров разрушенной каменной кладки уцелевшей стенки. Только на уборку камней и обломков ушло шесть недель.

Потом начали рыть 6-метровую траншею под площадкой старой стенки, чтобы начать строительство новой. Из камней складывали «коробы» высотой 1,3 м, которые затем заполняли бетоном. Работа шла строго по скоординированному плану: пока «коробы» заполняли бетоном, в других секторах шла кладка. Возведение новой стенки заняло, как и предполагалось графиком, двадцать пять дней.

По мере того, как уровень воды падал и обнажалось дно, спасатели все больше поражались тому, что представало их взорам. Повсюду были видны обломки «Форт Стайкина», некоторые из которых весили до 500 т. Среди искореженных листов обшивки и поврежденных взрывом паровых котлов лежали небольшие суденышки, трапы, мотоциклы, оборудование причалов, тонны хлопка и миля спутанных проводов, которые, когда-то аккуратно свернутые в бухты, являлись частью груза «Форт Стайкина». Всего в слое ила было погребено 15 тыс. т всевозможного материала.

Людей, которые расчищали дно доков, стали называть «the Mudlarks», что можно перевести с английского как «грязевые жаворонки». Нередко им приходилось работать по шею в нефтяной жиже, ощупывая дно бамбуковыми шестами. Одни двигались строем фронта, плечом к плечу, прощупывая каждые полфута дна. Другие вытаскивали с помощью веревок небольшие обломки, крупные — тащили лебедками бульдозеров. Эжекторные насосы размывали большие обломки, потом их разрезали под водой на части, чтобы легче было поднять. Паровые котлы «Форт Стайкина» были также разрезаны на куски, которые использовали как подкладку на острых углах бетонных причалов для стальных тросов при вытягивании более тяжелых обломков судна со дна осушенного док-бассейна.

«Джалападна», водоизмещением 4 тыс. т, представляла собой особую проблему, подобную которой еще не приходилось решать в истории инженерного дела. Судно, покореженное и изуродованное, лежало на причале, в то время как носовая его часть была в док-бассейне. Корма, где в бункерах еще догорали 500 т угля, покоилась на огромной гряде стальных обломков и камня с рухнувших складов. Чтобы начать работу по возведению новой стенки дока, судно необходимо было убрать. Инженеры, руководившие работами, решили сделать это, пока в доке была вода.

План был на удивление прост: отрезать свисающую часть корпуса судна и отбуксировать ее из дока. Сначала солдаты отправились в трюм № 1 и откачали из него воду, залатали поврежденную обшивку и сделали ее водонепроницаемой. Переборка между трюмами № 1 и № 2 осталась неповрежденной. С помощью газового резака были сняты мачты, лебедки и другое оборудование, которое сложили на причале. С целью перенесения

центра тяжести носовой части ниже, до уровня палубы были срезаны надстройки. Снятые части массой до 60 т опустили на дно трюма. Математические вычисления показали, что наибольшая масса была сосредоточена там, где сужающаяся носовая часть имела наименьшее водоизмещение. Необходимо было увеличить массу кормовой части, водоизмещение которой было больше. Туда решили поместить обломки металла — части спардека.

Затем с помощью газовых резаков в бортовой обшивке «Джалападмы» сделали длинные разрезы. Главная палуба и твиндек, теперь сжатые вместе, служили как бы шарниром при незначительном перемещении вверх и вниз носовой части во время прилива и отлива. Это движение расщепило листы обшивки в местах точно сделанных надрезов. Потом во время большой воды резчики на настиле палубы принялись за работу. В конце концов остался лишь последний отрезок металла, связывающий обе половины судна вместе. Когда уровень воды достиг наибольшей отметки, последние сантиметры металла были разрезаны, и носовая часть «Джалападмы» с высоты 20 футов рухнула в воду, но, как и было рассчитано, осталась на плаву. Буксиры отвели ее на корабельное кладбище, где она была затоплена. Оставшуюся часть корпуса «Джалападмы» разрезали на куски нужного размера, которые были перевезены на грузовиках на свалку металлолома.

Когда из дока откачали воду, обнаружили затонувшее судно «Тиномбо», ошвартованное по носу «Форт Стайкина». Солдатам пришлось убрать с его палубы груды заиленных обломков и выгрузить 400 т камней, находившихся в трюмах в качестве балласта. Поскольку для этой цели не представлялось возможным использовать кран, который находился на причале, выгрузку пришлось вести вручную. Одновременно они заделывали пробоины, чтобы судно могло всплыть, как только док снова будет наполнен водой.

28 октября, спустя шесть с половиной месяцев после катастрофы, бассейн начали заполнять водой, но так, чтобы суда, днище которых засосало в иле, не затопило. С каждым приливом воды прибавлялось почти на метр. Нагнетаемый под днища воздух способствовал отрыву судов от грунта. Постепенно они начали всплывать. Через сорок восемь часов док-бассейн был наполнен водой, а спустя четыре дня его работа вошла в обычное русло.

Солдаты же должны были с помощью кранов, бульдозеров, лопат и просто собственных рук тщательно расчистить вокруг доков от развалин и обломков территорию площадью 300 акров. При этом было использовано минимальное количество взрывчатки — власти остерегались проводить сильные взрывы, дабы не травмировать людей.

Триста пятьдесят грузовиков совершали в день по четыре рейса, перевозя 3500 т груза. В итоге 800 тыс. т обломков образовали груды хлама, тянувшиеся на расстояние около 2 миль вдоль дороги на Севри. Часть этих материалов использовалась при восстановительных работах. Когда все, что еще могло пригодиться, было собрано, бомбейский спасательный корпус опубликовал отчет, в котором перечислялся весь годный материал. Здесь были оцинкованные листы железа, железные бочки, жестяные банки, стальные рельсы, чугунные трубы, швейные машины, автомобили, автобусы, бетономешалки, шасси, велосипедные колеса, стальные тросы, проволока, обгоревшая древесина, цистерны для воды и обломки металла неизвестного происхождения.

Работа по очистке прилежащего к докам района была столь же малоприятной, что и работа «грязевых жаворонков». Некоторые обломки все еще догорали или были погребены под слоем горячего пепла. От гниющих пищевых продуктов распространялось зловоние.

14 апреля 1944 г. в Бомбее взрывами были уничтожены ²⁸ суда суммарной вместимостью 34 639 рег. т. Десять судов, точнее, то что осталось от

них, были проданы на слом: это «Форт Стайкин» (7142 рег. т), «Джала-падма» (3935 рег. т), «Барода» (3205 рег. т), «Грациоза» (1773 рег. т), «Кингьян» (2653 рег. т), «Тиномбо» (872 рег. т), «Дженерал Ван дер Хейден» (1213 рег. т), «Дженерал Ван дер Светен» (1300 рег. т), «Иран» (5704 рег. т), «Род эль Фараг» (6842 рег. т). Последнему судну все-таки было найдено применение. В отсеки покоящегося на корабельном кладбище «Род эль Фарага» был закачан воздух, и судно во второй раз подняли на поверхность. Затем его отбуксировали на место, находящееся в 30 м к востоку от внешней стенки Принсес-дока. Там его затопили на мелководье таким образом, что палуба осталась на поверхности воды. Надстройку обрезали до ее уровня. Оборудованное сходнями, соединенными мостиком с берегом, судно было превращено в плавучий причал для небольших судов.

ОТ ПЕРЕВОДЧИКОВ

Старожилы Бомбея, когда речь идет о прошлом, употребляют выражения «когда взорвался пароход», «до взрыва» или «после взрыва». Для них 14 апреля 1944 г.— это дата, от которой они ведут счет годам. Из их памяти не изгладились трагические события того дня, когда в результате двух чудовищных взрывов на английском пароходе «Форт Стайкин» и следовавших за ним пожаров бомбейский порт был фактически уничтожен вместе со стоявшими в нем судами и складами. Ущерб исчислялся миллионами фунтов стерлингов, а число человеческих жертв так и осталось неизвестным, как, впрочем, тогда не было точно известно число жителей этого огромного перенаселенного города.

Автор предлагаемой вниманию читателя книги — английский журналист Джон Иннис — не был очевидцем «бомбейской катастрофы», и его работа увидела свет лишь спустя пятнадцать лет после трагического события. Это объясняется тем, что английские власти долгое время не предавали огласке как причину катастрофы в Бомбее, так и ее последствия.

Нельзя сказать, что книга Инниса обладает какими-либо высокими художественными достоинствами, она написана кратким языком профессионального репортера. В ней нет никакого авторского вымысла, красочных описаний природы и сюжетных линий, а иногда и логических переходов. Но все имена, географические названия, названия судов, даты и цифры подлинные. Большой фактический материал, скрупулезно собранный автором, и представляет наибольший интерес. Перед глазами читателя проходит целая галерея действующих лиц. Это — моряки стоявших в порту судов, докеры, рабочие, портовые чиновники, пожарные, полицейские, врачи и жители города. Мы узнаем, что они делали и что чувствовали в течение двух часов, пока велись тщетные попытки ликвидировать пожар в трюме «Форт Стайкина» после первого и второго взрывов.

Автор в равной мере объективно и с большой теплотой относится и к индийцам и англичанам, но читатель не может не заметить, что последним в книге уделено больше внимания. Это понятно, ведь руководящие посты в Бомбее за редким исключением занимали англичане, а не индийцы, как и после того, как Индия добилась независимости, получив весной 1946 г. статус доминиона. Положение в корне изменилось лишь после 26 января 1950 г., когда эта древнейшая страна мира была провозглашена независимой республикой.

Книга Инниса не только интересна с психологической точки зрения, но во многом поучительна для судостроителей, моряков, портовых рабочих и пожарных, так как в ней подробно описаны все обстоятельства, предшествовавшие трагедии.

Катастрофу, по-видимому, можно было предотвратить двумя способами: либо отбуксировав горящий пароход в открытое море, пробив днище и затопив его, либо прорезав борт газорезательным аппаратом в месте очага пожара и направив туда струи воды всех имевшихся брандспойтов. Но исправного аппарата под рукой в порту не нашлось...

В трюмах парохода, где лежало 1395 т взрывчатки, продолжал бушевать пожар. Неумолимо шло время. Каждая минута приближала Бомбей к катастрофе, а радикальных мер по ее предотвращению так и не было принято. Горевший пароход так и не был отбуксирован в море. Он взорвался у пирса в доке Виктория. Через некоторое время взорвались и боеприпасы, находившиеся в кормовой части судна.

Последствия катастрофы были ужасны. Достаточно сказать, что взрыв унес тысячи человеческих жизней, погибло полтора десятка судов, почти полностью был разрушен порт. Позже из бомбейского порта пришлось вывезти 800 тыс. т обломков...

«Форт Стайкин» можно назвать одним из злополучных судов в истории судоходства, в число которых входят «Ла Бургонь», «Титаник», «Императрица Ирландии», «Монблан», «Лузитания», «Тойо мару», «Лакония» и др.

Одному из авторов этих строк довелось бывать в Индии и видеть следы разрушений в бомбейских доках. Индийские моряки высоко отзываются о книге Джона Инниса, считая ее лучшей из всех, посвященных трагическим событиям апреля 1944 г. И хотя книга «Бомбейский взрыв» повествует о событиях почти полувековой давности, она продолжает служить классическим примером того, что не принятое вовремя правильное решение при пожаре на судне может обернуться тяжелейшими последствиями.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ В 1944 г. на индийско-бирманском фронте воюющие стороны готовились к активным наступательным действиям. В условиях слаборазвитой военной промышленности на этом театре военных действий силы находились в огромной зависимости от снабжения их воинскими грузами, доставляемыми морским путем из метрополии. Однако наступательные действия сторон зимой — весной 1944 г. окончились провалом. Одной из причин этих неудач явились огромные потери боевой техники и вооружения в результате взрыва «Форт Стайкина». Только к лету инициатива полностью перешла в руки союзников.

² К категории «А» относились инициирующие взрывчатые вещества, предназначенные для возбуждения взрывчатых превращений боевых частей боеприпасов. Они отличаются повышенной чувствительностью и легко взрываются от удара, трения, накола, нагрева, электрической искры и т. д. Эти взрывчатые вещества требуют особенно осторожного обращения.

³ Унция — ед. массы, равна $28,34952 \cdot 10^{-3}$ кг.

⁴ В книге речь идет о конвое UGS-36, который состоял из семидесяти двух торговых судов, восемнадцати десантных кораблей типа LST, семи эскортных миноносцев и трех эскадренных миноносцев устаревшего типа. У Гибралтара к конвою присоединилось два океанских буксира и крейсер противовоздушной обороны «Коломбо» с командой наведения истребителей. Два голландских и четыре английских патрульных корабля несли противолодочное охранение в шести милях впереди конвоя.

⁵ На кораблях охранения и судах были готовы к отражению воздушных атак, так как береговые радиолокационные станции зафиксировали полеты разведывательных самолетов противника и командующий Средиземноморским флотом заблаговременно предупредил командира конвоя о необходимости подготовиться к отражению атак авиации в сумерках.

⁶ Учитывая сильную противовоздушную оборону союзных конвоев, немецко-фашистское командование планировало проведение атак ночью и в сумерках. Ударная авиация вылетала по данным самолетов-разведчиков, которые после обнаружения конвоя продолжали поддерживать с ним контакт. Атака проводилась с применением осветительных бомб. Самолеты атаковали с различных направлений, на разных высотах и несколькими волнами.

⁷ 120-миллиметровое орудие.

⁸ Несколько самолетов «Дорнье-217» в течение 20 минут атаковали конвой. Атака выполнялась после сбрасывания осветительных бомб самолетами-разведчиками. Торпеды сбрасывались с низких высот. Для отвлечения внимания орудийных расчетов от торпедоносцев несколько самолетов наносили удары 45-килограммовыми бомбами.

⁹ В английском флоте коммодором конвоя, как правило, назначался отставной адмирал, который находился на самом быстроходном и хорошо вооруженном средствах связи судне.

¹⁰ Успех союзников при отражении воздушной атаки был обеспечен своевременным обнаружением самолетов противника корабельным и береговыми радиолокационными станциями с дальностью действия до 60 миль, постановкой дымовых завес, затруднивших самолетам обнаружение судов и закрывших лунную дорожку, по которой торпедоносцы определяли свою высоту, а также своевременной постановкой плотных огневых завес. Огнем зенитных батарей было сбито не пять, а три самолета противника. Немецким самолетам удалось повредить торпедой судно «Джард Ингерсолл», которое было отбуксировано в Алжир.

¹¹ После капитуляции Италии фашистская Германия лишилась важных военно-морских и воздушных баз, занимавших господствующее положение на Средиземном море. Для борьбы на коммуникациях союзников в апреле 1944 г. гитлеровцы могли выделить не более двадцати подводных лодок, которые в условиях подавляющего превосходства противолодочных сил союзников не представляли реальной угрозы судоходству, и немногочисленную авиацию. На аэродромах Южной Франции базировалось десять разведывательных самолетов дальнего действия «Юнкерс-88», около тридцати торпедоносцев «Хейнкель-111», тридцать торпедоносцев

«Юнкерс-88», около двадцати «Юнкерс-88», переоборудованных под истребители с большой дальностью действия, около пятидесяти самолетов «Дорнье-217» и «Хейнкель-III», вооруженных управляемыми по радио планирующими бомбами.

¹² В районах предполагаемого нахождения подводных лодок противника конвой, как правило, следовали противолодочным зигзагом. На каждом судне имелся специальный альбом с несколькими вариантами противолодочных зигзагов, в котором для каждого варианта были даны угол отворота от генерального курса, продолжительность следования на каждом из промежуточных курсов и т. д.

¹³ Фут равен 12 дюймам, или 0,30480 м.

¹⁴ Баррель сухой равен $115,628 \cdot 10^{-3}$ куб. м.

¹⁵ В 1534 г. португальцы захватили район Бассейн близ Бомбея.

¹⁶ Гоа (совр.) — территория центр. подчинения, Индия.

¹⁷ Парсы — потомки зороастрийцев в Индии, бежавшие сюда в VII—X вв. из Ирана после арабского завоевания. Селились в основном в городах, главным образом в Бомбее. Зороастрийцы — приверженцы религии древних народов Ср. Азии, Азербайджана, Ирана и ряда других стран Ближнего и Среднего Востока. Название получили по имени пророка Заратуштры (Зороастра).

¹⁸ Речь идет, по-видимому, о верфях, принадлежавших Ост-Индской компании, на которых и строили суда, принимавшие участие со стороны Англии, например, в нападении на форты на Малабарском берегу в 1768 г., в англо-бирманских войнах 1824—1885 гг., начатых Ост-Индской компанией с целью захвата Бирмы и завершившихся ее присоединением к Индии в качестве самостоятельной провинции, в англо-афганских войнах 1838—1842 гг. и 1878—1880 гг., англо-иранской войне 1856 г., первой англо-китайской, так называемой опиумной, войне 1840 г., второй англо-египетской войне 1882 г. и даже в Крымской войне 1853—1856 гг. и др.

¹⁹ Акр — ед. площади, равная 4046,856 кв. м.

²⁰ Баллистическая ракета «Фау-2» была использована фашистской Германией только в сентябре 1944 г. Поэтому вряд ли офицер Управления вооружений мог знать вес боевой части этой ракеты. Но если он даже и знал ее, то его сравнение грешит большой ошибкой, так как масса взрывчатого вещества ракеты равнялась 975 кг. На судне же взрывчатых веществ было более 1300 т.

²¹ Галлон — ед. объема в США, равен $3,785\,412 \cdot 10^{-3}$ куб. м., в Англии — $4,546\,087 \times 10^{-3}$ куб. м.

²² Нападение фашистской Германии на СССР в июне 1941 г. изменило политическую ситуацию в Индии. Индийский национальный конгресс выразил симпатию Советскому Союзу, в Индии усилились антифашистские настроения. В ходе войны на Тихом океане, начавшейся с нападения Японии на владения США и Великобритании в декабре 1941 г., Индия оказалась под угрозой японского вторжения. Англичане взяли под защиту свои колониальные владения, однако они опасались предоставить организацию обороны страны самому индийскому народу. В августе 1942 г. Всеиндийский комитет Национального конгресса принял резолюцию о начале кампании гражданского неповиновения. Власти арестовали почти всех лидеров ИНК, что вызвало мощное антианглийское движение, носившее в основном стихийный характер. Под его нажимом в начале 1944 г. большинство руководителей ИНК было освобождено. Началась новая решающая фаза борьбы за освобождение Индии от колониального гнета.

²³ 102-миллиметровое орудие.

²⁴ «Эрликон» — скорострельный 20-миллиметровый зенитный автомат.

²⁵ Утверждение автора ошибочно. Самая крупная катастрофа произошла в канадском порту Галифакс 6 декабря 1917 г. Из-за столкновения норвежского сухогрузного судна «Имо» (4633 т) и французского грузового парохода «Монблан» (3121 т) на последнем возник пожар. Пламя довольно быстро охватило почти всю носовую часть судна, груженного взрывчатыми веществами (3000 т в тротиловом эквиваленте). Экипаж, в том числе и капитан, покинули горящее судно, которое через 20 минут после столкновения взорвалось. Катастрофа вызвала огромные человеческие жертвы. Только убитых и пропавших без вести было более 4 тыс. человек, раненых — около 9 тыс. Без крова осталось примерно 25 тыс. жителей Галифакса. Материальный ущерб от бедствия был оценен в 35 млн. долл.

²⁶ Ласкары — название профессиональных моряков Индии и Пакистана, работающих по найму на европейских торговых судах.

²⁷ Наиболее вероятной причиной катастрофы, по признанию официальных кругов Великобритании, явилось возгорание хлопка от непотушенной сигареты.

²⁸ По официальным данным английского адмиралтейства, в Бомбее погибло 336 человек и более 1 тыс. было ранено. В результате взрыва пострадали 18 торговых судов (суммарным тоннажем около 61 тыс. т) и 3 боевых корабля военно-морских сил Индии, при этом 15 торговых судов и 2 боевых корабля были или целиком уничтожены или получили очень тяжелые повреждения.— см.: *Роскилл С.* Флот и война: Сокр. пер. с англ. Т. 3. М.: Воениздат, 1974, с. 316.

СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ

Акустик — корабельный специалист, обслуживающий подводно-звуковые средства связи и наблюдения

Ахтерштевень — конструктивное оформление кормовой оконечности судна в виде продолжения киля. Передняя часть, через которую проходит гребной вал, называется *старпюстом*, а задняя, на которую навешивается руль, — *рудерпюстом*

Барказ — самая большая шлюпка на военных кораблях, имеет от 14 до 22 весел, служит для перевозки команды, грузов, завозки верпов и т. д.

Баталер — специалист по продовольственному или вещевому снабжению личного состава корабля

Батопорт — затвор, устанавливающийся в воротах сухого дока для изоляции от морской (речной) воды. Представляет собой стальной водонепроницаемый ящик, имеющий внутри платформу и разделенный на камеры

Бертмейстер — служащий порта, отвечающий за швартовку судов к причалу и за перешвартовку судов на акватории порта

Брандспойт — ручная переносная помпа, употребляемая для тушения пожаров и откачивания воды

Бункер — угольная яма на торговом судне, т. е. специальное помещение для хранения запасов топлива

Валовая регистровая вместимость (брутто-вместимость) — объем всех судовых помещений под главной палубой, между палубами и в надстройках, за исключением помещений, расположенных в междудонном пространстве, не вполне защищенных от непогоды помещений на верхней палубе. Измеряется в регистровых тоннах

Ватерлиния — линия соприкосновения плоскости спокойной водной поверхности с корпусом плавающего судна

Дефлектор — вертикальная труба с раструбом в верхнем конце, служащая для вдувной и вытяжной вентиляции судовых помещений

Докмейстер — лицо, ведающее движением и расстановкой судов в доке

Золотник — парораспределительный орган у паровых машин

Каргоплан — грузовой план судна, план размещения грузов на судне

Кают-компания — помещение на корабле (судне) для коллективного отдыха, занятий, совещаний и общего стола офицерского (командного) состава

Комиңс (люка) — порог из вертикальных листов, окаймляющих люк по периметру над палубой

Конвой — специальное формирование из торговых, вспомогательных судов и кораблей охранения, создаваемое для безопасного перехода судов морем

Кондуктор — ближайший помощник офицера-специалиста. В военно-морских силах кондукторы бывают сигнальные, рулевые, артиллерийские, минные и пр.

Коробочное аэрозаграждение — несколько аэростатов, соединенных горизонтальными тросами, с которых свешиваются или тросы с грузиками на концах или сети. Поднимают на вероятных направлениях атак самолетов противника

Кранцы первых выстрелов — железные шкафы или ящики, вблизи палубных орудий, служащий для хранения боезапаса для первых выстрелов

Лихтер — несамоходное грузовое судно, служащее для перевозки грузов с морских судов с большой осадкой на берег или обратно, а также для самостоятельной перевозки морем или по рекам.

Льяльная магистраль — главная линия труб для откачки воды из междудонного пространства, куда стекает попадающая в трюм судна вода.

Люк — вырез, отверстие в палубе судна; в то же время под термином «люк» подразумевают всю конструкцию закрытия отверстия, хотя отдельные части этой конструкции имеют специальные названия

Лучины — прочные деревянные щиты, служащие для закрывания грузовых люков на торговых судах

Мачтовая надстройка — идущий от борта до борта закрытый навес, через который

проходит грузовая мачта. На ней установлены грузовые лебедки и прочее грузовое оборудование

Обшивка — водонепроницаемая оболочка судна, которая приклепывается или приваривается к наружным полкам угольников и швеллеров, составляющих набор судна. Она состоит из ряда поясов, составленных из отдельных листов и расположенных вдоль судна

Пал — врытая в землю чугунная (каменная) тумба, за которую заводятся швартовы судна

Переборка — вертикальная перегородка из отдельных листов, разделяющая помещения внутри судна или ограничивающая их на верхней палубе

Поручни — род перил на верхней палубе, а также на трапах, мостиках, надстройках и т. п.

Принайтовить — скрепить найтовым, привязать, прикрепить

Рангоут — круглые деревянные или стальные трубчатые части вооружения судов, служащие для постановки парусов, обеспечения грузовых операций и подъема сигналов. К рангоуту относятся: мачты, рен, стеньги, гафели, гики, выстрелы, бушприты и т. п.

Регистр Ллойда — Британское классификационное общество, которое ведет наблюдение за постройкой судов и их освидетельствование на годность к плаванию

Скоб-трап — лестница на судне, сделанная в виде приваренных или приклепанных металлических скоб к вертикальной поверхности борта, переборки, надстройки, рубки, мачты и т. п.

Спардек — надстройка, идущая с борта до борта, в средней части судна

Становой якорь — один из двух (редко трех) носовых якорей, на который всегда ставится судно

Старший стюард — офицерская должность на английских торговых судах. В обязанности старшего стюарда входит обеспечение судна провизией, работа камбуза, питание экипажа, выдача зарплат

Стивидор — портовый грузчик, имеющий квалификацию по укладке груза в трюме судна

Сюрвейер — инспектор иностранных классификационных обществ по техническому надзору за судами

Такелаж — все снасти на судне, служащие для крепления рангоута и выполнения работ, связанных с тягой, опусканием и подъемом различных предметов (грузов, шлюпок, сигнальных флагов и т. п.)

Тальман — чиновник-счетчик, ведущий письменный счет погружаемому или выгружаемому грузу в портах

Твиндек — межпалубный трюм, т. е. пространство между палубами судна. Твиндек уменьшает высоту трюма, дает возможность использовать все трюмное пространство и не нагромождать одни грузы на другие, как это имеет место на больших судах, имеющих одну палубу

Траверз — направление, перпендикулярное к курсу корабля (судна) или к его диаметральной плоскости

Трап — лестница на судне

Трюм — внутреннее помещение, находящееся ниже самой нижней палубы и занимающее почти все пространство внутри корпуса судна за исключением машинного и котельного отделений

Узел — единица скорости судна, равная морской миле (1853 м) в час, или 0,514 м/с

Утка — двурогая отливка или точеная деревянная планка, прочно закрепленная на палубе, переборке, мачте, фальшборте и пр. и служащая для крепления на ней снастей бегучего такелажа

Чека — металлическая деталь, аналогичная клину, но с параллельными рабочими боковыми плоскостями, предотвращающая смещение частей механизмов (колес, шкивов и пр.)

Чистая валовая вместимость — получается из валовой регистровой вместимости после вычитания из последней объема всех помещений, находящихся в пользовании судового экипажа, объема штурманской рубки, подшкиперской, объема балластных цистерн, расположенных вне двойного дна, и условного объема машинного и котельного отделений вместе с туннелем гребного вала. Эта величина служит для расчета величины взимаемых с судна различного рода пошлин и сборов.

Шаровый цвет — традиционный цвет окраски боевых кораблей, а в военное время и торговых судов, представляет собой смесь серого и темно-голубого цветов; наименее заметен в море

Швартов — толстый трос, с помощью которого судно привязывается к берегу, стенке, причалу, пирсу пристани или другому судну

Шпигат — отверстие в фальшборте или палубном настиле судна для стока воды

Штаги — снасти стоячего такелажа, расположенные в диаметральной плоскости судна, поддерживающие мачты, стеньги, бушприт и т. п.

Эжектор — насос, действие которого основано на использовании скорости паровой или водяной струи. Применяется на судах для откачивания воды, выбрасывания за борт мусора и т. п.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие к русскому изданию	4
От издательства «Джайко Букс»	6
От автора	6
Глава 1	
В ДОКЕ ВИКТОРИЯ	7
Глава 2	
ПЕРЕХОД ДО АДЕНА	8
Глава 3	
В КАРАЧИ	15
Глава 4	
РАЗГРУЗКА	23
Глава 5	
«СООБЩЕНИЕ НОМЕР ДВА»	31
Глава 6	
В ЭТО ВРЕМЯ В ГОРОДЕ...	39
Глава 7	
ВЗРЫВ	45
Глава 8	
ПОСЛЕ ВЗРЫВА В ПОРТУ	53
Глава 9	
ВТОРОЙ ВЗРЫВ	54
Глава 10	
БОРЬБА С ПОЖАРАМИ	68
Глава 11	
В АЛЕКСАНДРА-ДОКЕ	73
Глава 12	
В ТУ НОЧЬ	80
Глава 13	
В ЭПИЦЕНТРЕ КАТАСТРОФЫ	88
Глава 14	
ТРАГИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ	97
Глава 15	
ПЕЧАЛЬНЫЕ ЦИФРЫ	100
Глава 16	
ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ	102
От переводчиков	106
Примечания	108
Словарь морских терминов	110



Судостроение



В годы второй мировой войны в порту Бомбея произошла вторая по величине катастрофа века — взорвалось английское судно «Форт Стайкин», доставлявшее в район военных действий боевую технику и боеприпасы. Об этой катастрофе и пойдет речь в книге английского журналиста Джона Инниса.

Трагическая гибель судна показана не как изолированный от внешнего мира эпизод, а на фоне общего хода исторических событий описываемого периода.

Автор широко использовал официальные документы и воспоминания участников событий, с которыми ему удалось встретиться, поэтому она будет интересна не только специалистам, но и широкому кругу читателей.