

ИХ ПРАВЫ. "Титаник": символ тонет, пороки всплывают

"САМ ГОСПОДЬ НЕ МОГ БЫ ПОТОПИТЬ ЭТОТ КОРАБЛЬ"

10 апреля 1912 г. из английского порта Саутгемптон в свой первый трансатлантический рейс отправился, сверкая огнями, корабль-колосс, корабль-город "Титаник". Только что построенный на белфастской верфи, чудо-корабль олицетворял собой последнее слово судостроительной техники, был символом наступления, как тогда считали, "золотого века" капитализма. Это уникальное сооружение сравнивали с Эйфелевой башней. Размеры корабля поражали воображение. Уже само название судна говорило за себя - грандиозный, исполинский, титанический: "Титаник" был высотой с 18-этажный дом и длиной в 4 городских квартала.

Чудо-корабль оснастили только что появившимся радиотелеграфом, новейшей паровой турбиной низкого давления и т. д. Многие технические решения, примененные судостроителями, были уникальны. Судно имело двойное дно и было разделено на 16 водонепроницаемых отсеков, обеспечивавших плавучесть судна даже в случае затопления четырех отсеков. Капитан мог нажатием кнопки мгновенно закрыть все водонепроницаемые двери и сделать судно практически непотопляемым. Именно непотопляемость "Титаника" и была объявлена самым удивительным его качеством. Капитализм буквально уливался своим достижением в области техники. Члены экипажа службу на "Титанике" считали чуть ли не загородной прогулкой.

Это был не только самый большой, но и самый роскошный в мире корабль. К услугам пассажиров первого класса были: "Кафе паризьен" с хрустальными люстрами, ореховыми панелями и розовым ковром, в котором пассажиры утопали по колено; обеденный салон в стиле Людовика XV с огромным камином; "пальмовый дворик", где пили послеобеденный кофе и слушали камерную музыку; курительный салон с витражами; сверкающие великолепием турецкие бани, в интерьере которых чопорный викторианский стиль соперничал с восточной роскошью. Пассажиры первого класса ели на серебре, а их слух улаждал оркестр из восьми самых лучших музыкантов, каких только смогли собрать с судов атлантических пиний. Цена каюты-люкс составляла 4350 долл. На эти деньги в те времена можно было приобрести роскошную загородную виллу.

В номере имелась даже личная прогулочная палуба.

"Груз" "Титаника" был ему под стать. На борту лайнера находились: король цветной металлургии Б. Гуггенхейм, филадельфийский банкир Р. Дэниэл, президент железнодорожной компании "Гранд гранк рейлроуд" Ч. Хейс, миллионерша из Денвера Дж. Браун и т. д. - всего 57 богатейших людей из Старого и Нового Света. В их числе был и строитель "Титаника", директор-распорядитель верфи Т. Эндрюс. 2207 путешественников, внесенные в список пассажиров лайнера, как принято говорить на Западе, "стоили" в общей сложности 250 млн. долл. (а это, напоминая, были доллары 1912 года!).

КОМУ НУЖНЫ "ТРЕТЬЕСОРТНЫЕ" ДЕТИ?

Итак, 14 апреля 1912 г., когда стрелки часов приближались к 23.40 и когда большинство пассажиров уже отходили ко сну, прямо по курсу судна был замечен огромный айсберг. И хотя сигнал опасности был подан вовремя, из-за нерасторопности первого помощника капитана У. Мэрдока столкновения избежать не удалось. Масштабы катастрофы дали о себе знать не сразу. Но уже через 10 минут в первых шести водонепроницаемых отсеках обнаружилась сильная течь. Вызванный на мостик Т. Эндрюс определил, что пробоина, по всей видимости, достигает 90 метров в длину и что "Титаник", несмотря на его хитроумную конструкцию, сможет продержаться на плаву еще от силы часа два-три. Пассажиры первого и второго классов некоторое время оставались в неведении, уповая на разрекламированную непотопляемость судна: они игриво перебрасывались кусочками льда, обрушившегося на палубу корабля при столкновении и спокойно ждали, когда "Титаник" "будет исправлен".

В 00.15 с "Титаника" были передан первый радиотелеграфный сигнал бедствия. А в 00.45 была уже

спущена первая спасательная шлюпка. Но...

Это "но" заключалось в том, что в соответствии с действовавшими тогда на британском флоте правилами обеспечения безопасности "Титаник" был оснащен 20 спасательными шлюпками, которые могли вместить лишь половину из 2207 пассажиров, находившихся на его борту, и всего 30% общего числа людей, на которое был рассчитан лайнер.

Неписанный морской закон гласит: женщин и детей спасать в первую очередь! На "Титанике" спасали женщин и детей... из первого и второго классов. Затем мужчин- пассажиров этих классов. О существовании третьего класса (это были в основном эмигранты, направлявшиеся в Америку в поисках лучшей доли) "забыли", и из этой части пассажиров спаслись преимущественно те, кому силой и хитростью удалось прорваться на верхние палубы к месту посадки. Именно прорваться, так как проходы были либо заперты, либо блокированы матросами.

Красноречивее всего об этом вопиющем факте дискриминации свидетельствуют цифры. Из 143 пассажирок первого класса погибли 4 из 93 пассажирок второго класса - 15. Из 179 пассажирок третьего класса погибла 81, т. е. около половины. Еще более возмутительным является следующий факт. Если из 30 детей пассажиров первого и второго классов погиб 1 ребенок, то из 76 детей пассажиров третьего класса погибло 53!

Американский сенатор Смит, расследуя обстоятельства гибели "Титаника", интересовался буквально всем, спросил даже, из чего сделан айсберг. ("Изо льда", - объяснит ему пятый помощник Х. Г. Лоу.) Но пассажиров третьего класса почти не удостоил вниманием. Двое свидетелей из третьего класса сообщили, что их не пропускали на шлюпочную палубу, однако американскому законодателю не захотелось вникать "в подробности". Единственный из оставшихся в живых стюардов, обслуживавших третий класс, признал, что пассажиров третьего класса до часа пятнадцати минут ночи не подпускали к месту посадки на шлюпки.

ЦЕНА ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ ПО КАПИТАЛИСТИЧЕСКОМУ ПРЕЙСКУРАНТУ

В гибели женщин и детей буржуазная пресса поспешила обвинить эмигрантов. Как писала газета "Нью-Йорк сан", все, кто не по правилам сел в спасательные шлюпки, были не иначе как "китайцы" или "японцы", все, кто прыгал в шлюпки прямо с палубы, были "армянами", "французами" или "итальянцами". Но не ангlosаксами, которые, конечно же, не могли совершить ничего предосудительного.

Когда в прессе описывалось нападение кочегара на радиста Филлипса в попытке завладеть спасательным нагрудником, то для пущего эффекта газеты "превратили" этого кочегара в негра. Мол, только презренный "ниггер" способен на такое.

Между тем даже те возможности, которыми располагали для спасения пассажиров, не были использованы в полной мере. Так, в шлюпке N 1 вместо расчетного количества 40 было всего 12 человек. Зато в шлюпке N 3 со всеми удобствами, возможными в такой обстановке, расположился крупный издатель С. Харпер со своей женой, слугой и мопсом.

Со шлюпок, удалившихся на безопасное расстояние, спокойно наблюдали, как люди роями лепились к рубкам, лебедкам, вентиляционным шахтам гибнущего судка. И хотя кое-кто уже после того, как "Титаник" затонул, предлагал вернуться и подобрать людей из воды, призывы эти остались безответными. Из нескольких сотен человек, барахтавшихся в воде на месте катастрофы и цеплявшихся за обломки кораблекрушения, спаслись лишь 13, и то потому, что у них "хватило сил доплыть в ледяной воде до шлюпок. Воистину здесь уместна циничная поговорка: спасение утопающих - дело рук самих утопающих.

Семьдесят три года прошло уже с момента гибели "Титаника". И семьдесят три года эта тема периодически вызывает в западной прессе очередной приступ ажиотажа. Что же так привлекает буржуазные газеты в истории "Титаника"? О чем они пишут?

Если вы думаете, что о трагедии, унесшей полторы тысячи жизней, то вы ошибаетесь. Если об этом пишут, то лишь вскользь, как о "пикантной" детали, придающей всей истории особый колорит. Речь, как правило, идет о "спасении" уникального количества золота и драгоценностей, украшающих пока морское дно. В ярких красках расписывают эти богатства, представляют претендентов на обладание ими, рассказывают о тех, кто уже предпринимал тщетные попытки найти и поднять "Титаник" или кто только собирается это сделать. И так далее в том же духе.

Но о погибших - почти ни слова. Почему? Обычно такая охочая до всяких щекотливых подробностей, даже если это "дела давно минувших дней", буржуазная пресса на этот раз помалкивает. Что это, боязнь повториться? Но на Западе, кроме маленькой книжечки Уолтера Лорда "Ночь, о которой следует помнить" (в русском переводе она называется "Последняя ночь "Титаника""), по сути, нигде не найти более или менее правдивого рассказа о происшедшем как о человеческой трагедии. О многом недоговаривали даже апрельские газеты 1912 года. А причина этого "заговора молчания" и есть та история, которая приключилась на "Титанике" за полтора часа до его гибели, история, еще раз обнажившая истинное лицо капиталистического общества с его уродливыми законами, попирающими элементарное право человека - право на жизнь.

НОВЫЙ КЛОНДАЙК И... ПОЛИГОН ПЕНТАГОНА

И вот недавно в прессе появилось сенсационное сообщение о том, что "Титаник" наконец найден. Его обнаружила экспедиция, состоявшая из французского научного судна "Сюруа" и американского исследовательского корабля ВМС США. Экспедиция работала в условиях строгой секретности. Естественно, возникает вопрос: кому понадобилась такая секретность?

Президент французского научно-исследовательского института по эксплуатации богатств моря И. Сийяр объяснил это боязнью привлечь внимание "кладоискателей". Сомнительное утверждение, если иметь в виду "самодельных" любителей поживиться. Четырехкилометровая толща воды для них непреодолимая преграда. Но если за это дело возьмется какая-нибудь крупная промышленная фирма, выпускающая глубоководное оборудование, тогда... А такое действительно возможно. Ведь сегодняшняя "золотая лихорадка" вокруг "Титаника" все больше напоминает историю с Клондайком. Уже разгорелись страсти вокруг того, кому принадлежат права на богатства "Титаника"; только что разразился скандал по поводу нарушений американцами правил продажи снимков корабля.

Но новый Клондайк еще впереди. Ведь скоро дело дойдет до подъема со дна океана различных предметов и вещей. А при хорошей постановке дела на этом можно заработать не те "жалких" 300 млн. долл., в которые оцениваются золото и бриллианты в сейфах "Титаника", а, вероятно, раз в десять больше. К тому же, если сюда прибавить куш, который можно сорвать за прямой репортаж с места будущего подъема "Титаника", за открытки с изображением извлеченного со дна океана лайнера и т. д. и т. п., то это же будут "сумасшедшие деньги".

Но почему поисками "Титаника" занимаются ВМС США? Почему вдруг ни с того ни с сего "Титаником" заинтересовался Пентагон?

Как говорится, "а ларчик просто открывался". Представители субподрядчиков ВМС США в интервью газете "Нью-Йорк таймс" признали, что подобные работы вызывают у американских военных огромный интерес. Глубоководный аппарат "Арго", использованный в поисках "Титаника", - "лишь первая стадия" на пути разработки техники для разведки океанских глубин. Консультант Пентагона У. Ниренберг считает, что с помощью подобных аппаратов можно будет без особых усилий находить под водой укрытия для ракет с ядерными боеголовками и погибшие атомные подводные лодки.

Какой же вывод можно сделать из всего вышесказанного?

Мир капитала все тот же. Люди гибнут за металл. Ими движет неизбывная страсть к наживе. И какие уж тут могут быть разговоры о соблюдении права человека на жизнь, тем более если этот человек из низшего, "третьего" класса.