

# Шарик с экватором

**Иван Алексеев**

*Этот знак, который можно увидеть на борту любого грузового судна, для непосвященного человека выглядит как таинственный символ и часто вызывает недоуменные вопросы. А между тем, в своем названии он увековечил благодарность моряков конкретному человеку — Самуэлю Плимсолю.*



**Д**а, мне действительно однажды во время прогулки по набережной довелось рассказывать своей спутнице о «шарике с экватором», что красовался на борту всех судов, стоящих у низкого причала. «Круг Плимсоля», или «Линии Плимсоля» — это грузовая марка, нанесенная на корпус судна. Она служит для того, чтобы не перегрузить его сверх меры, ведь это лишит корабль шансов выжить во время жестокого шторма и погубит моряков.

Испокон веков жадность купцов противостояла резонам мореплавателей. Известно, что правила загрузки торговых судов существовали во многих морских странах. На Крите они появились еще за две с половиной тысячи лет до нашей эры; подобные правила существовали в Венецианской республике и в Генуе, были они и в Ганзейском союзе. В каждом случае они требовали нанесения на судно четко читаемого знака, обозначающего необходимую для безопасности плавания высоту надводного борта. Казалось бы, разумная мера, понятная всем, кто имеет дело с морем. Но время шло, менялась конструкция судов, а человеческая жадность оставалась прежней. О грузовых марках практически забыли, и это не могло не сказаться на количестве морских катастроф.

В середине XIX в. только в Великобритании потери во флоте, вызванные банальной перегрузкой, сильно возросли. Каждая катастрофа уносила жизни многих моряков, но судовладельцы по-прежнему всячески сопротивлялись попыткам вспомнить старые добрые времена и ввести в обращение грузовые марки.



Самуэль Плимсоль

Меж тем, положение дел было просто ужасным: достоянию общественности становились известны вопиющие примеры алчности судовладельцев, которые приводили к гибели суда и провоцировали многочисленные человеческие жертвы. Такие случаи отражались и на настроении страховщиков: гибель новых, современных по всем параметрам судов, опустошала их кассы, что вызывало немалую озабоченность.

Одним из ярких примеров такого положения дел можно назвать крушение парового клипера «London», совершавшего рейсы из Великобритании в Австралию. Судно было гордостью английского флота: ему не было равных по красоте и скорости. И вот великолепный клипер погиб вместе с 244 пассажирами и членами экипажа. Чудом были спасены только 19 человек. Следствие и опрос очевидцев четко установили причину катастрофы: «Недостаточная высота надводного борта ввиду перегрузки».

Среди людей того времени было немало светлых умов, обеспокоенных таким положением дел. Один из таких — Джеймс Холл. По сути, он представлял две противоборствующие стороны, являясь судовладельцем и директором страховой компании. Был он





Установленный на берегу Темзы в Лондоне памятник Самуэлю Плимсолю в народе называют памятником от благодарных моряков

и членом Торговой палаты Ньюкасла, однако его предложение о введении грузовых марок, сделанное в палате общин английского парламента, не получило одобрения. А ведь он собрал множество свидетельств преступной алчности судовладельцев, приводящей к гибели судов и экипажей!

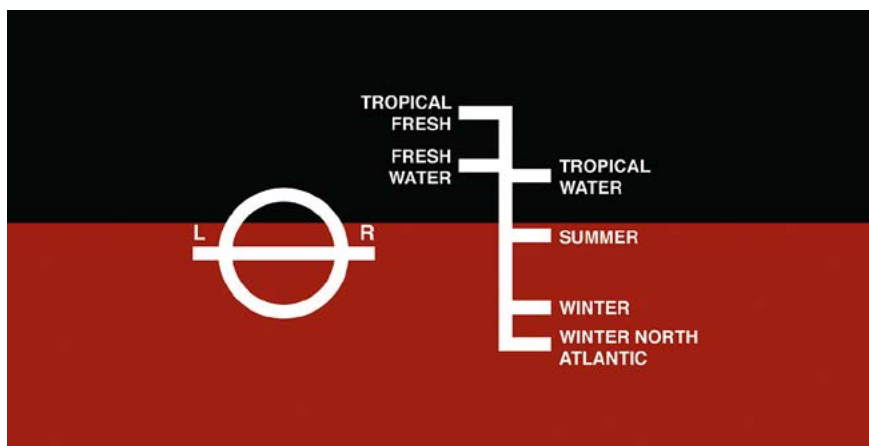
Однажды глас вопиющего в пустыне был услышан. Самуэль Плимсоль (1824–1898) сам не был моряком — он сколотил свой капитал, работая управляющим пивоваренного завода, а впоследствии стал успешным торговцем углем. В 1868 г. его избрали в парламент страны от города Дерби, и судьбе было угодно, чтобы именно он своей деятельностью на политической арене заслужил добрую память многих поколений моряков.

Чтобы придать широкой огласке эту явную проблему, Плимсоль воспользовался материалами, собранными Холлом, и в 1873 г. выпустил книгу под названием «Наши моряки». Картина, описанная на ее страницах, была настолько неприглядной, что правительство назначило комиссию по рассмотрению данного дела. Правда, ее вердикт гласил, что об универсальных правилах для торговых судов не может быть и речи. Мало того, под давлением многих судовладельцев такие правила были названы злонамеренными!

Летом 1875 г. на парламентских дебатах по поводу рассматриваемого законопроекта о грузовой марке премьер-

С 1876 г. грузовая марка состоит из черты длиной 18 дюймов и шириной 1 дюйм на высоте верхней палубы; из помещенного ниже черты круга с наружным диаметром 12 дюймов (диска Плимсоля), пересеченного горизонтальной чертой длиной 18 дюймов. Круг и черта имеют ширину 1 дюйм. Верхняя кромка черты проходит через центр круга. От этой линии измерена высота борта, разрешенная судну в летнее время, в соленой воде, во всех частях света, за исключением районов и времен года, где необходима увеличенная высота надводного борта. Над чертой, идущей через диск по обе стороны круга, наносятся заглавные буквы учреждения, наблюдающего за постройкой судна. Например: LR — Регистр Ллойда.

Грузовая марка наносится на мидель судна, и по ней суперкарго — лицо, ответственное за погрузку, доставку и разгрузку судна, — определяет уровень, до которого судно может быть безопасно нагружено, то есть грузовую ватерлинию. При загрузке судно садится в воду глубже, и отметка опускается к поверхности воды.



Позже в дополнение к этому появилась так называемая гребенка, показывающая предельные величины осадки судна в воде различной плотности (солености), в разное время года и в определенной акватории. Все марочные гребенки наносят в нос от центра диска Плимсоля (исключение — лесовозы). На расстоянии 21 дюйм проводится вертикальная линия шириной 1 дюйм, служащая основанием гребенки, от которой отходит ряд горизонтальных линий длиной 9 дюймов и шириной 1 дюйм, показывающих допустимую осадку в зависимости

от времени года и района плавания. Эти линии обозначаются буквами русского или английского алфавита:

П (F) — пресная вода;  
З (W) — зима;  
ЗСА (WNA) — зимняя Северная Атлантика.

Знаки грузовой марки на борту деревянных судов обычно вырезаются, а на стальных — привариваются, чтобы их нельзя было произвольно переставлять. Каждое судно снабжается свидетельством о грузовой марке, которое выдается Морским регистром.



министр Дизраэли заявил о его отклонении. Это вызвало неподдельный гнев Плимсоля. Не сдерживая себя в «непарламентских» выражениях, он обрушился с критикой на противников обсуждаемого закона. За это его на неделю отстранили от должности, но число сторонников Плимсоля в парламенте резко возросло, и скоро дело было сделано: на следующий год был издан закон, обязывающий все суда иметь на борту грузовую марку. Правда, ее положение должен был определять сам судовладелец, что делало новый закон неэффективным. По всей стране среди моряков прокатились протесты и волнения. Статистика свидетельствовала, что, к примеру, в 1882 г. затонуло 548 английских судов (большинство — от перегруза), на которых погибло свыше трех тысяч человек.

Свежеиспеченный закон надо было исправлять, и с 1890 г. высоту надводного борта судов для различных условий плавания стали определять классификационные общества, следящее за их постройкой, а сама грузовая марка приняла тот вид, что знаком всем морякам сегодня. Плимсоля оказался настолько популярен среди моряков, что грузовая марка была названа его именем, а самого его избрали



*Популярность имени Плимсоля послужила выпуску различных сувениров в морских коллекциях*

председателем профсоюза моряков и кочегаров.

В 1929 г. подобный закон утвердили в США, а год спустя была принята первая Международная конвенция о грузовой марке, которую подписали представители более чем 40 государств мира.

В начале 1928 г., спустя почти 30 лет после смерти Плимсоля, газета «Таймс» сообщила о планах возведения ему памятника.

Летом 1929 г. на набережной Темзы «другу моряков» и создателю грузовой марки для британского флота на гранитном основании была поставлена бронзовая скульптурная группа. Деньги на нее выделил Национальный союз моряков, а на открытие съехались моряки со всех концов света.

Есть еще один малоизвестный факт, связанный со всей этой историей. С 1830-х гг. обувь с брезентовым верхом и каучуковой подошвой стали называть туфлями Плимсоля, ведь горизонтальная линия стыка двух этих материалов была здорово похожа на обозначенную ватерлинию, выше которой нельзя было погружать их в воду.

