

Эйдельман Давид Яковлевич

**SOS. Рассказы о
кораблекрушениях**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-94
ББК 63.3-8
Э1

Э1 **Эйдельман Давид Яковлевич**
SOS. Рассказы о кораблекрушениях / Эйдельман Давид Яковлевич – М.:
Книга по Требованию, 2025. – 280 с.

ISBN 978-5-8854-2766-1

В книге, основанной на фактическом материале, рассказано о наиболее характерных случаях аварий и гибели морских судов. Причинами этих происшествий были штормы и столкновения, пожары и посадки на мель. В книге приведены примеры спасения судов и их экипажей с применением новых средств, в том числе вертолетов. Ряд аварий судов освещается с инженерных позиций, вскрываются недочеты, имевшие место при проектировании, постройке или эксплуатации судов. Книга рассчитана на широкие круги читателей

ISBN 978-5-8854-2766-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2025

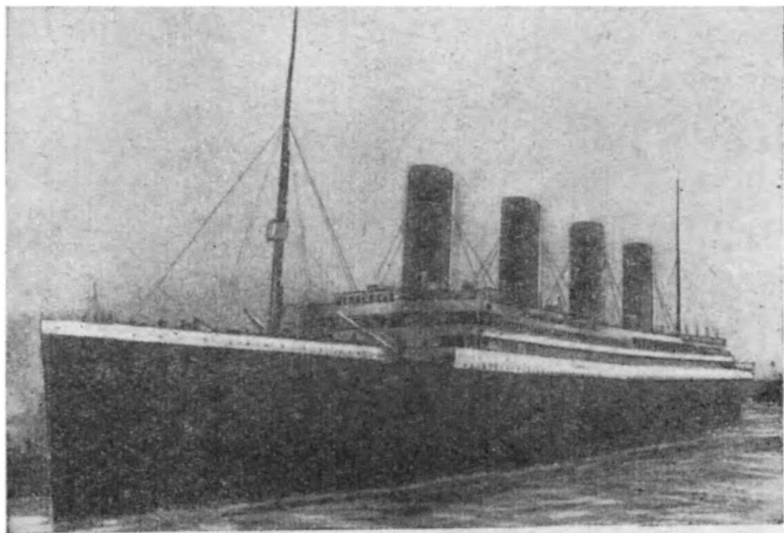
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2025

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



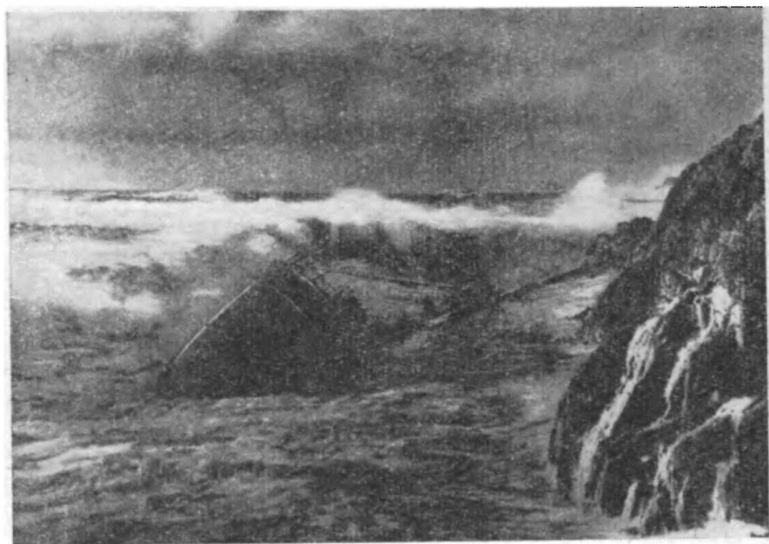
Лайнер *Титаник*.

Нормандию). В сентябре 1954 г. только у берегов Японии тайфун похоронил 876 судов. На одном из них — морском железнодорожном пароме — погибло 1172 человека. В том же 1954 г. от тайфунов потерпели аварии 4544 японских рыболовных судна; ущерб превысил 1 млрд. йен. Пострадали главным образом малые суда водоизмещением до 20 т.

В 1956 г. мир был потрясен известием о катастрофе в Атлантическом океане. Недалеко от Нью-Йорка столкнулись два пассажирских судна: шведский теплоход *Стокгольм* и итальянский лайнер *Андреа Дориа*. Погибло 46 человек, пучина поглотила роскошный итальянский лайнер. После гибели *Титаника* это была крупнейшая морская трагедия.

В канун 1964 г. в Атлантике сгорел греческий пассажирский лайнер *Лакония*. 125 человек стали жертвами океана. В ноябре 1965 г. в Карибском море затонуло американское пассажирское судно *Ярмут Касл* (бывшая *Евангелина*). При катастрофе погибли 94 человека. В апреле 1966 г. во время сильного шторма у берегов Западной Явы затонул индонезийский теплоход, на борту которого находились 200 пассажиров. Удалось спасти лишь 32 человека. В октябре 1965 г. 10 японских рыболовных судов, находившихся в районе Марианских островов, попали в зону тайфуна. Семь судов погибли. Жертвами океана стали 209 человек.

Катастрофой шестидесятых годов назвала пресса гибель 8 декабря 1966 г. в Эгейском море греческого автомобильно-



Море одолело.

пассажирского парома *Гераклион*. При кораблекрушении погибло 244 человека.

Неписанные законы хорошей морской практики требуют, чтобы при возникновении опасности для жизни людей без промедления подавался сигнал SOS. Вероятно, капитан *Гераклиона* недооценил трагичности обстановки, в которой оказался паром. Сигнал бедствия был послан в эфир с большим опозданием, поэтому суда, находившиеся недалеко от места катастрофы, вовремя не смогли прийти на помощь и принять участие в спасении людей. Специальная комиссия, которая по поручению греческого министерства торгового флота производила расследование обстоятельств катастрофы, в своем докладе отметила, что задержка в подаче сигнала SOS явилась одной из основных причин столь большого числа жертв.

В 1967 и 1968 гг. на морях и океанах погибло 663 судна тоннажем * 100 и более брутто-регистражных тонн (*брт*).

Декабрь 1969 г. отмечен как месяц кораблекрушений гигантов. В результате взрыва погибло самое большое судно из когда-либо потерпевших кораблекрушение — гигантский танкер *Марпесса*. Два других супертанкера *Мактра* и *Конг Хаакон VII* получили огромные разрушения.

* Тоннаж — объем помещений судна как сооружения в целом, служащий для расчета сборов в портах и статистического учета флота.

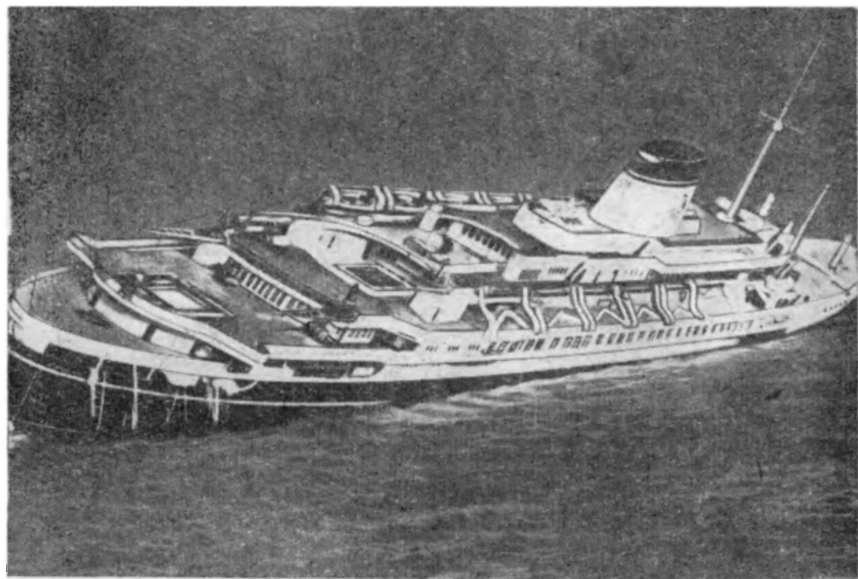


Под ударами стихии.

По данным Ливерпульской ассоциации страховщиков за пять лет (1966—1970 гг.) на морях и океанах погибло 777 судов тоннажем 500 и более *брт* каждое. Кроме того, за этот период произошло 41 287 аварий, при которых суда получили повреждения корпуса, механизмов и оборудования, но остались на плаву.

В отдельные годы число кораблекрушений и аварийных повреждений крупнотоннажных судов характеризовались следующими цифрами:

Год	Кораблекрушения	Аварийные происшествия	Всего
1970	151	7170	7321
1969	147	8024	8171
1968	157	8672	8829
1967	163	8333	8496
1966	159	9088	9247

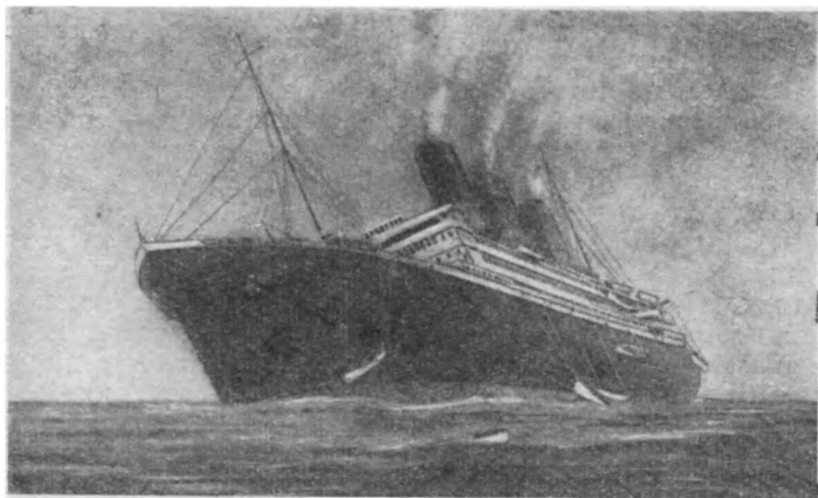


Последние минуты *Андреа Дориа*.

В летописи морских катастроф пожар на греческом пассажирском пароме *Хелеанна* в августе 1971 г. несомненно будет отражен не только как трагедия. Это одно из наиболее позорных происшествий на море за последние годы. Вопреки традиции капитан судна, его офицеры и члены команды первыми оставили горящий паром, бросив пассажиров на произвол судьбы. События на *Хелеанне* становятся понятными в свете появившегося после катастрофы сообщения в прессе о квалификации некоторых моряков, плавающих на судах греческого флота. Оказывается, капитаном в Греции можно стать за 300 драхм (9 руб.). Такова цена диплома любого ранга — от капитана до кока, выдаваемого «Бюро по морским делам» в порту Пирей. Директор бюро Морантис брал за морской диплом и меньше, если у абитуриента не было необходимой суммы денег.

По данным Регистра Судоходства Ллойда общая сумма исков по морским авариям составляет в год около 170 млн. фунтов стерлингов. Некоторые специалисты полагают, что только улучшение средств и методов навигации позволит уменьшить примерно на 5% выплату страховых премий.

Убытки от аварий распределяются между судовладельцами в виде потерь доходов и страховых взносов. Общество расплачивается за них человеческими жертвами, загрязне-



Сесть в шлюпку — еще не значит спастись.

нием среды, повреждением и потерей имущества и т. д. Катастрофа супертанкера *Торри Каньон* показала, сколь серьезными могут оказаться последствия таких аварий для общества.

Давно уже ушли в область предания утлые парусные суденышки, деревянные и колесные пароходы, которые в бесчисленном количестве гибли на морских путях. На смену им пришли современные металлические суда с мощной энергетической установкой, оборудованные новейшими приборами и снабженные всем необходимым для предотвращения аварий. Казалось бы, степень надежности судна уже достигла того уровня, при котором предотвратить аварию несложно. Однако факты свидетельствуют, что это далеко не так. И сейчас, когда судно оказывается в тяжелом положении и жизни людей грозит опасность, в эфире звучит сигнал SOS.

Известный путешественник, врач Ален Бомбар, утверждает, что ежегодно при кораблекрушениях погибает около двухсот тысяч человек. Пятьдесят тысяч гибнут в первые часы и дни после катастрофы, находясь на шлюпках или плотках. Бомбар считает, что в этом случае причиной гибели являются не столько голод и жажда, сколько страх и неумение бороться за жизнь в чрезвычайных условиях.

«...Для меня стало совершенно очевидным, — пишет Ален Бомбар, — что множество потерпевших кораблекрушение гибнет задолго до того, как физические и физиологи-

ческие условия, в которых они оказываются, становятся действительно смертельными».

Возможно, статистика Бомбара не совсем точна и приводимые им цифры завышены, но несомненно одно — спасение человека в море зависит не только от мужества, желания выстоять, но и от своевременной подачи в эфир сигнала SOS и быстрого оказания помощи.

В Англии издана книга, в которой содержатся рекомендации для потерпевших кораблекрушение. Вот некоторые из них. Перед тем как покинуть на спасательных шлюпках или плотках гибнущее в море судно, необходимо одеть на себя как можно больше теплой одежды и выпить возможно больше воды. Чем теплее будет вода, тем лучше. Но вот вы находиться в спасательной шлюпке или на плоту. Ни при каких обстоятельствах не поддавайтесь отчаянию и страху.

Установлено, что злость и нервозность уменьшают силу воли, понижают шансы на «выживание в море». Необходимо всеми способами отвлечь внимание потерпевших кораблекрушение от тяжелой обстановки и трагичности пережитого. Опытные руководители спасательных операций иногда умышленно разыгрывают между собой «остросюжетные сценки». Это отвлекает других от тяжелых мыслей, страха и отчаяния.

Важным фактором, улучшающим психическое состояние человека, является вовлечение его в разговор. Молчание угнетает. Старший на спасательной шлюпке должен уметь не только организовать беседу, но и сделать ее увлекательной и остроумной. Если у потерпевших кораблекрушение исчерпаны запасы продуктов и пресной воды, следует обратить внимание на обрастание бортов шлюпки и свисающих с нее тросов. Продукты обрастания несъедобны, но при смачивании ими полости рта и губ жаждущие получают облегчение.

Чтобы оказать действенную помощь судну, терпящему бедствие, надо не только принять сигнал SOS, но и получить минимум сведений о самом судне — его названии и координатах.

...SOS! SOS! SOS! Как часто можно услышать этот сигнал в эфире? Еще в конце прошлого века число кораблекрушений ежегодно превышало тысячу (например, в 1894 г. их было 1242). В наши дни количество морских катастроф составляет весьма незначительный процент от числа и тоннажа судов мирового флота. Согласно данным статистики, по состоянию на 1 июля 1971 г. на морях и океанах плавало 55 041 судно (сюда вошли суда тоннажем 100 и более



Спасение.

брт). Общий тоннаж этой флотилии составляет 247 202 634 брт, а дедвейт * 376 212 695 т. По сравнению с предыдущим 1970 г. тоннаж мирового торгового флота увеличился

* Дедвейт — предельная грузоподъемность судна, при которой его осадка соответствует установленной грузовой марке.

почти на 20 млн. *брт*, что равно тоннажу судов таких морских держав, как ФРГ, Франция и Италия вместе взятые.

Тоннаж нефтеналивных судов на 1 июля 1971 г. составлял 96,1 млн. *брт*. За год он увеличился на 10 млн. *брт*. В составе этого флота 164 супертанкера дедвейтом свыше 200 000 *т* каждый.

Современный флот достаточно молод. Возрастной ценз 59% судов не превышает десяти лет. А в самом молодом — японском торговом флоте — такой возрастной ценз имеет 82% судов.

Двадцать восемь государств мира располагают торговым флотом тоннажем более 1 млн. *брт*. Здесь лидерство принадлежит Либерии. Тоннаж ее флота достиг 38,5 млн. *брт*. Естественно, что такая малая страна, как Либерия, лишь номинально владеет таким огромным флотом. Под либерийским флагом плавают суда многих иностранных компаний, пользующихся «дешевым» флагом этой страны. Фактически же первое место занимает флот Японии — 30,5 млн. *брт*. На втором месте, согласно статистике, торговый флот Великобритании — 27,3 млн. *брт*, на третьем — флот Норвегии — 21,7, на четвертом — флот США — 16,3 и на пятом — флот СССР — 16,2 млн. *брт*. По количеству судов наша страна вышла на второе место в мире, а рыболовный флот занимает лидирующее положение.

Согласно данным английского классификационного общества — Регистра судоходства Ллойда — в 1966 г. погибло 312 судов тоннажем 100 и более *брт* каждое. Общий тоннаж погибших судов превысил 820 000 *брт*. И хотя 1966 г. явился рекордным за послевоенный период, эти потери составили только 0,72% всех плавающих судов и 0,48% их тоннажа.

В 1970 г. погибло 352 судна. Это — новый рекорд. Суммарный тоннаж потерь составил 612 619 *брт*. Средний тоннаж одного погибшего судна был немногим больше 1700 *брт*. Это свидетельствует о том, что авариям подвергаются в основном малотоннажные суда.

Статистикой Ллойда не учитываются десятки тысяч судов тоннажем менее 100 *брт*. Между тем рыболовные флотилии таких малотоннажных судов выходят далеко в океан. Многочисленные торговые суда малого водоизмещения, совершающие каботажные рейсы в прибрежных водах, плавают порой и по самым бурным морям. В мире насчитывается свыше 20 млн. туристских и прогулочных судов, парусных яхт, моторных катеров и ботов, среди которых отмечается более высокая аварийность.

Вместе с тем, если принять во внимание общее количество плавающих судов и отнести потери мирового судоходства ко всему числу благополучно совершенных рейсов, то окажется, что из всех видов транспорта морской является одним из наиболее безопасных. Подтверждением этому служит мрачная статистика по другим видам транспорта. Как свидетельствуют данные федерального управления железных дорог США, за первые пять месяцев 1969 г. на железных дорогах страны произошло 3635 крушений. Другими словами, каждый час — катастрофа. В результате погибло 937 и было ранено 9529 человек. Трагическую статистику автомобильных аварий в Японии опубликовали газеты страны в 1972 г.: за послевоенный период в автомобильных катастрофах погибло 300 000 японцев.

Особый вред безопасности мореплавания наносит стремление ряда судовых компаний скрыть истинные причины аварий принадлежащих им судов.

А чего, например, стоит эксплуатация судов типа *Либерти*! Построенные скоростными методами на американских верфях в годы второй мировой войны без соблюдения надлежащей технологии, эти суда давно подлежат списанию на слом. Однако к началу 1971 г. в мировом торговом флоте еще находилось в эксплуатации 156 судов типа *Либерти*. (В 1969 г. их было 201, в 1966 году — 646).

По данным английских страховых компаний, каждое третье судно возвращается после длительного рейса в порт с повреждениями корпуса, механизмов, оборудования или потерей груза.

Несмотря на высокую техническую оснащенность современных морских судов и снабжение их новыми спасательными средствами, а также на наличие разветвленной сети спасательных станций, патрульных кораблей и судов-спасателей ежегодно в результате кораблекрушений только крупнотоннажных судов в море погибает более 2000 человек. И вполне понятно, что рано или поздно каждому капитану предстоит выдержать экзамен на готовность его судна и экипажа к оказанию помощи в море.

В эфире сигнал бедствия: «SOS. . . SOS. . . SOS. ! Всем! Всем! Всем, кто слышит меня! . . » Где-то в море судно терпит бедствие. Его SOS принимают другие суда. Следует команда изменить курс, идти на помощь. Победу над морской стихией никогда нельзя считать полной. Моряк всегда должен быть бдительным, отважным и находчивым.

Регистр судоходства Ллойда следующим образом классифицирует 352 случая гибели судов в 1970 г.

В результате воздействия гидрометеорологических факторов затонуло 140 судов общим тоннажем 234 948 *брт*. Рекордная цифра: она на 82 846 *брт* превысила соответствующие потери в 1969 г. Крупнейшим судном, погибшим в штормовом море, был японский рудовоз *Калифорния Мару* тоннажем 34 001 *брт*, построенный в 1965 г.

В результате пожаров и взрывов погибло 63 судна—наибольшее число потерь из когда-либо зарегистрированных. Однако по тоннажу потери являются самыми низкими, начиная с 1964 г. Крупнейшим судном, погибшим в результате пожара, был норвежский лайнер *Фульвия* тоннажем 16 923 *брт*. За 1970 г. в результате пожаров и взрывов погибли 4 танкера и один газовоз, 27 судов сгорели в портах.

Потери тоннажа в результате столкновений судов в 1970 г. уменьшились по сравнению с 1969 г. с 91 414 до 48 432 *брт*. Это самая низкая цифра потерь, начиная с 1965 г. Число столкнувшихся и погибших в результате этого судов также уменьшилось на пять единиц по сравнению с 1969 г. Крупнейшим из погибших при столкновениях судов было итальянское сухогрузное судно *Кастелломаре* тоннажем 11 190 *брт*.

Потери тоннажа вследствие посадки судов на мели, выброса их на скалы, ударов о подводные препятствия и тому подобное в 1970 г. увеличились по сравнению с 1969 г. на 8174 *брт*. Крупнейшим среди них был английский танкер *Эннердел* тоннажем 29 189 *брт*. Под эту рубрику попал и теплоход тоннажем 180 *брт*, построенный в 1890 г. Он являлся самым старым судном, погибшим в 1970 г.

Потери тоннажа по другим причинам, в том числе по неустановленным, в 1970 г. находились в пределах 2746 *брт*. Всего погибло 16 судов тоннажем менее 500 *брт* каждое.

В 1970 году погибли 21 танкер и 77 рыболовных судов.

Ливерпульская ассоциация страховщиков в 1971 г. зафиксировала около 6000 аварий морских судов крупного тоннажа (500 и более *брт*). Из них 175 судов погибли. Большинство аварийных судов нуждалось в помощи. Многие послали в эфир сигнал SOS, получили своевременную помощь и благодаря этому остались на плаву.

О количестве сигналов бедствия, поступающих в эфир, можно судить по их числу, зафиксированному в отдельных районах Мирового океана. Так, в Северной Атлантике радиостанции на базирующихся здесь судах и морских спасателях в течение 1962 г. приняли 44 сигнала SOS с самолетов и 578 с судов.

С марта 1965 по март 1966 г. у английских берегов подали сигнал SOS 85 морских судов. Еще 171 судно сигнали-