



Поводом для этой публикации послужило важное для нас событие: в 2016 году журналу стукнуло 20 лет! Все в мире относительно, но для специализированного издания, переживающего вместе со страной известные потрясения, порой преодолевающего внутренние трудности, возраст это солидный. Преданные «Капитан-Клубу» читатели (а таковые, уверены, есть) помнят, что изначально журнал выходил под названием «Морской Клуб». Первый его выпуск увидел свет в далеком уже 1996-м. Все тогда было другим: и отрасль, которой мы посвятили все эти годы, да и сама журналистика. Тем не менее некоторые темы не устаревают и спустя годы оказываются все так же любопытны и познавательны.

Есть такая традиция, которую многие с удовольствием поддерживают: именинник не только получает подарки, но и готовит милые презенты для своих гостей. Мы хотим подарить нашим дорогим читателям такую вот нестареющую статью из №1 журнала «Морской Клуб». Давайте насладимся чтением и вместе вспомним, как все начиналось...

# СКИТАНИЕ ПО ВОЛНАМ

*Д. Я. Эйдельман знаком многим читателям научно-популярной литературы по книге «SOS. Рассказы о кораблекрушениях». Книга издавалась в России с 1968 по 1972 г. При тираже около 500 000 экземпляров она быстро стала бестселлером. Кроме того, книга была издана в Германии и Японии. Вся жизнь автора связана с морем и кораблями. Долгие годы работы на судостроительных заводах и пароконструкциях в России и за рубежом принесли неоценимый опыт. Более 25 лет Д. Я. Эйдельман работал в Морском Регистре судоходства, участвуя в создании правил обеспечения безопасности морских судов.*

Скитания кораблей по океанским волнам часто окутаны романтическим ореолом. Привлекательная и фантастическая тема о вечно блуждающих кораблях заняла почетное место в мировой литературе. Ею проникнуто творчество Г. Гейне, Ф. Мариетта, В. Скотта, В. Гауфа и других писателей, воспевавших романтику средних веков.

Легендой навеян сюжет оперы Р. Вагнера «Летучий голландец». В блеске молний, под свист усиливающей бури появлялся Голландец на таинственном корабле с кроваво-красными парусами и черной мачтой. Корабль Голландца оставался невредимым в бурях и штормах, пиратов не привлекали его сокровища...

Однако и в наш XX век можно встретиться с кораблями, дрейфующими по морям и океанам. Это не призрачные «Летучие голландцы», а реальные корабли. Порой кочевникам океана становятся крупнотоннажные суда с механическими двигателями.

По данным статистики Регистра Ллойда и Ливерпульской ассоциации страховщиков, за пять лет (1970–1974 гг.) 108 судов, каждое тоннажем 100 и более брутто-регистрационных тонн, были покинуты командами в океане. Нахо-

дясь в аварийном состоянии, некоторые из этих судов оставались на плаву и дрейфовали по воле волн, ветра и течений. Значительно чаще морскими бродягами становятся потерпевшие аварии малые суда.

Некоторые из «кочевников океана» отличаются долгожительством. После аварии современные лесовозы часто держатся на поверхности моря за счет дополнительной плавучести лесного груза. Высокую степень живучести имеют танкеры. Если к тому же часть отсеков у них пустые или судно в балласте, то можно наверняка ожидать, что после аварии такой танкер затонет не сразу. Долго могут продержаться на воде аварийные суда с большим запасом плавучести. Ряд конструктивных особенностей, присущих отдельным типам судов, нередко обеспечивает им повышенную живучесть.

Дрейфуя по морям и океанам, жертвы кораблекрушений — обломки судов, естественно, не несут требуемых ходовых огней. Опасность «кочевников океана» от этого значительно возрастает.

Порой волны и течения пригоняют современных «Летучих голландцев» на морские пути, выносят их в районе интенсивного судоходства. Тогда опасайся столкновения!



*Главный инженер-инспектор, ученый секретарь научно-технического совета, яхтсмен Д. Я. Эйдельман многие годы занимается изучением и сбором фактических материалов по истории мореплавания и судостроения. Публикацией на страницах нашего журнала очерка «Скитание по волнам» мы начинаем знакомить читателя с творчеством этого удивительного человека, писателя-мариниста.*

ной окончности США. Кормовая часть судна направилась на юг. В последний раз ее видели у берегов штата Северная Каролина.

Парусник «Уэр Г. Сэрджент», оставленный командой, за восемнадцать месяцев дрейфа прошел 6000 миль.

Американская шхуна «Стар», покинув 1 июня 1893 г. Алеутские острова, взяла курс на Гавайские острова. У атолла Мидуэй она ударились днищем о неизвест-

Ночью в условиях плохой видимости, в пургу или в густом тумане оно может оказаться смертельным. В шторм такой кочевник прогаранит обшивку даже крупного судна.

О том, что проблема бродячих кораблей достаточно серьезна, говорит факт недавнего обсуждения ее на Международной конференции. Было признано, что покинутые и кочующие суда представляют серьезную угрозу для морского судоходства. Английский журнал «Weekend» писал, что настало время как-то выловить бродяг. В подтверждение своих слов журнал сослался на мнение известного английского эксперта в области судоходства Лео Брейка, который считает целесообразным обсудить этот вопрос в ООН.

А пока в безбрежных просторах океана нет-нет да и напомним о себе покинутые людьми «вечные скитальцы».

Извилистый путь некоторых дрейфующих кораблей остался загадкой, но конечные пункты их необычайных рейсов подтверждены многими очевидцами. Если предположить, что кочевники двигались по прямой линии, то и тогда они совершали тысячемильные одиссеи не только в бурю, но и при спокойном море.

Необычайным было плавание немецкого парусного корабля «Траве». По голубым дорогам океана дрейфовал не целый корабль, а две его половины. Столкнувшись в море с пассажирским судном, «Траве» был разрезан пополам. Носовая часть парусника «взяла курс на север» и достигла крайней северо-восточ-

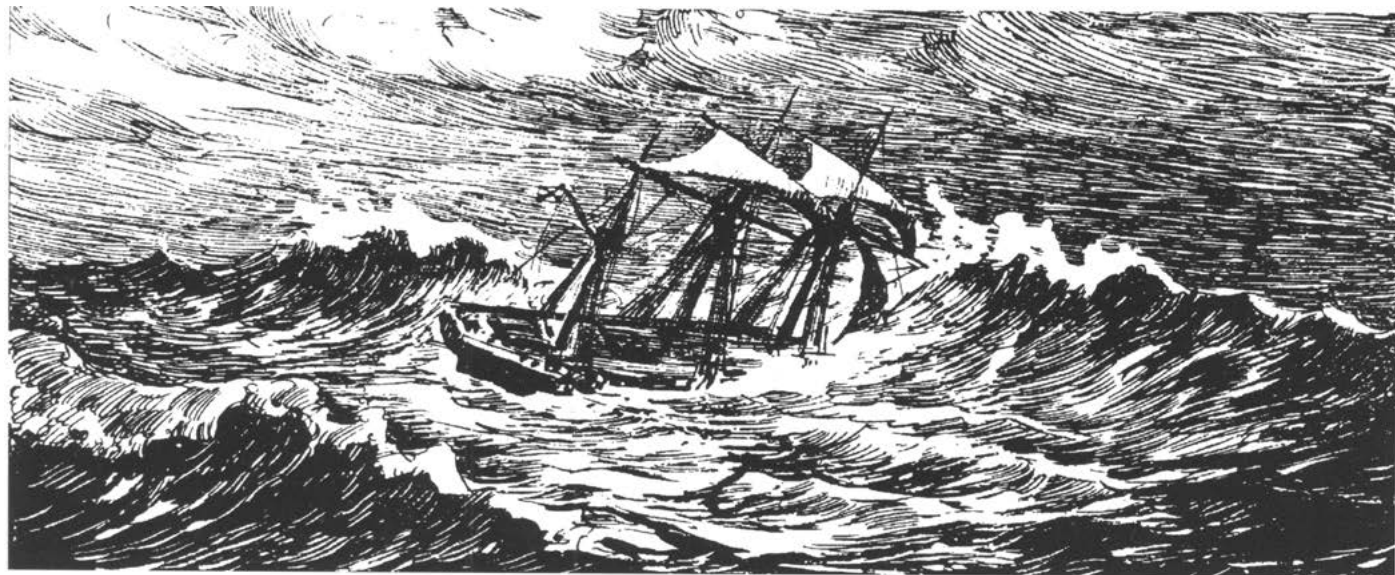
ный подводный риф и оказалась на камнях. Команда покинула парусник на шлюпках. Вскоре английский барк «Эклефехан» спас потерпевших бедствие. Не прошло и месяца, как капитан американского парусника «Дун», прибыв в Сан-Франциско и узнав о гибели «Стар», заявил, что видел эту шхуну, идущую под всеми парусами, в семидесяти милях к северу от Мидуэя. Этому сообщению поверили лишь спустя четыре месяца, когда услышали о «Стар» от капитана английского судна, обнаружившего его в четырехстах милях к западу от Сан-Франциско. В октябре 1893 г. пришло сообщение от смотрителя маяка острова Фаннинг. Он увидел парусник в океане. Никто не хотел верить, что никем не управляемое судно, уже однажды «погибшее на рифах», благополучно продолжает плавать. Американские морские власти начали поиски, которые, однако, ничего не дали. И вдруг в августе 1896 г. «Стар» обнаружили на тех же рифах атолла Мидуэй, где его покинула команда.

Не менее таинственные события связаны с судьбой экипажа безымянного парусника и людей с судна «Эллен Остин». Встреча этих судов в океане произошла в августе 1881 г. Возвращаясь в Ирландию, экипаж «Эллен Остин» увидел появившийся на горизонте большой корабль, шедший под всеми парусами. Вскоре стало ясно, что людей на нем нет. Группа моряков с «Эллен Остин», посланная капитаном на таинственное судно, установила, что в его трюмах был полный груз, имелся достаточный запас воды и продовольствия. Одна-

ко с парусника исчез не только его экипаж, но и все судовые документы. Невозможно было установить даже название корабля. Капитан «Эллен Остин» вызвал добровольцев, которые за хорошее вознаграждение согласились остаться на незнакомом корабле, чтобы управлять им. «Следуйте за нами в кильватер», — таков был приказ капитана. Внезапно налетел шторм. Таинственный парусник был потерян из виду. Когда море успокоилось и наступил рассвет, начался поиск. Корабль обнаружили в полдень. Он, как и прежде, шел под всеми парусами. Однако людей с «Эллен Остин» на нем не было. Капитан с трудом уговорил новую группу моряков перейти на злополучный парусник. Он приказал им держаться ближе к «Эллен Остин». Минула ночь. Море по-прежнему было спокойно, но таинственный парусник вновь исчез. На этот раз навсегда...

А бывает и так. После кораблекрушения трехмачтовая шхуна «Эверест Вебстер» оказалась во власти стихии. Волны лишили ее средств управления, разбили шлюпки. Через пробоину в корпус хлынула вода. Нос шхуны все больше и больше уходил в воду. Наконец форштевень погрузился почти до кромки палубы. Корма, наоборот, всплыла. Создавалось впечатление, что вот-вот «Вебстер» зареется в пучину. Но шхуна затонула. Кормовая часть судна имела еще достаточный запас плавучести, и на ней еще можно было держаться. Морякам удалось пробраться на корму. Здесь они разместились в кубрике. Вода сюда не проникла, оборудование не пострадало, помещение было вполне пригодно для жилья. Минуло двое суток. Море успокоилось. Команда «Вебстера» смогла разобраться в случившемся, оценить обстановку: было потеряно почти все продовольствие, остался небольшой запас пресной воды. Но главная беда заключалась в том, что люди лишились средств связи и шхуну отнесло далеко от морских дорог.

В течение многих недель велись поиски «Вебстера». Но найти судно не удавалось. Поговаривали о прекращении поисков. Полагали, что шхуна погибла в океане. »



Когда надежда разыскать судно или его экипаж была потеряна, шхуну обнаружили моряки французского судна «Ковелли». Осматривая в бинокль горизонт, капитан обратил внимание на какой-то необычный предмет. Возвышаясь над водой, он явно не управлялся человеком. Подойдя ближе, увидели, что это задранная корма какого-то судна. Потом прочитали и его название. На шхуне не было признаков жизни. Несколько моряков с «Ковелли» на шлюпке подошли к шхуне и поднялись на палубу. В кубрике они обнаружили истощенных полуживых моряков.

Во время своего долгого странствия моряки испытали невероятные лишения. Но они не знали страха, мужественно перенося все невзгоды. Ни на минуту не покидала их надежда на помощь и спасение. Это и помогло выстоять морякам шхуны «Эверест Вебстер».

Одной из причин продолжительных дрейфов неуправляемых судов и кораблей являются течения. Много веков назад японцы обратили внимание на загадочное исчезновение своих рыбацких джонок в Тихом океане. Порой, уйдя на промысел в тихую погоду, они не возвращались домой.

Это казалось странным и невероятным. Тайфунов не было, а суда таинственно пропадали. Жившие по другую сторону Тихого океана индейцы западного побережья Северной Америки в свою очередь не могли понять, откуда к ним приплывают странные корабли с истощенными, потерявшими человеческий облик желтокожими людьми. Индейцы не знали, что это корабли из Японии. Подхваченные мощным течением Куроисио

близ японских островов джонки были вынесены в открытый океан. Там они двигались со скоростью почти сорок миль в сутки. Затем Калифорнийское течение несло их к западному побережью Мексики или Калифорнии.

В плену Куроисио рыболовные суда дрейфовали от японских островов на северо-восток. На широте острова Хоккайдо они попадали во власть Северо-Тихоокеанского течения. Подхваченные затем течением у Бонинских островов джонки оказывались у берегов Ванкувера. В 1813 г. капитан английского брига «Форрестер» в нескольких милях от Ванкувера взял на буксир японскую джонку. Выяснилось, что суденышко долгие месяцы блуждало в океане. Из тридцати пяти рыбаков, находившихся на борту, лишь трое остались живы.

В переводе с японского Куроисио означает «черное течение». Такое название оно получило потому, что его воды кажутся еще более темными, чем окружающее море. Капризы течения неблагоприятно отражаются на климате Японии и некоторых стран этого района. Так, например, в 1963 г. отклонение течения к югу раньше обычного привело к снижению урожая на восточном побережье Японии. Последовавшее за этим понижение температуры морской воды нанесло значительный ущерб рыболовству: ушли или погибли многие виды рыб. Изучение закономерностей Куроисио поможет предсказать подобные «случайности» и принять соответствующие меры.

Исключительные по продолжительности одиссеи совершают порой суда, зажатые во льдах. Вот некоторые из них, отмеченные

хроникой судоходства. В 1757 г. у северных берегов Исландии потерпел аварию и был заперт льдами небольшой шотландский парусник «Анна Фобс».

В живых чудом остался лишь матрос Брюс Гордон: его сбросило с мачты, откуда он осматривал горизонт в надежде увидеть чистую воду. Матроса ожидала голодная смерть. Но из-за перемещения льдин пленную «Анну Фобс» уже на следующий день вытолкнуло на поверхность ледяного поля. Через один из иллюминаторов кормовых помещений Гордон пробрался внутрь корабля, и с этого момента началась жизнь полярного Робинзона. Длинная арктическая ночь во льдах. Гнетущее одиночество, если не считать встреч с белыми медведями. К счастью, припасов на корабле оказалось достаточно, и Гордон занимался тем, что исследовал трюмы парусника и окружавшие «Анну Фобс» льды, выучил наизусть лоцию — единственную книгу, оказавшуюся на корабле, да разговаривал с прирученным медвежонком, которому дал кличку Нэнси.

Наконец пришла весна, распались ледяные поля. Но надеждам Гордона на возвращение к людям не суждено было сбыться так скоро: шестимесячный дрейф закончился тем, что айсберг с льдиной, в которую вмержала «Анна Фобс», снова прибил к ледяным полям. Однако на этот раз льды прижали айсберг к суше, и Гордон выбрался из ледяного плена. Но еще долгие четыре года предстояло ему провести в крохотном гренландском селении, прежде чем у берега появились китобойные суда.

До своей родной Шотландии Брюс Гордон

добрался лишь через семь лет после гибели «Анны Фобс»...

Многочисленные опасности подстерегают исследователей Антарктики. Приходится вступать в противоборство с грозным океаном и гигантскими айсбергами, со штормовыми ветрами и низкими температурами. О том, как жестоко мстит Антарктика за проявление благодушия, свидетельствуют факты.

Вот сокращенное изложение истории одного дрейфа в море Росса четырех ученых: Джина Лаури, Грехена Фенвика, Поля Сагара и Уоррена Фарелли. Подробно об этом писал популярный географический журнал «Walkabout» («Поход»), который издается Австралийской национальной ассоциацией по туризму.

Произошло это в районе шельфового ледника Росса между 160-м градусом западной долготы и 150-м градусом восточной долготы. Был конец ноября 1972 г. Исследователи спустились на воду тримаран «Клион» (специальное исследовательское судно), оттолкнувшись от берега и запустили основной подвесной мотор. Тримаран находился в этот момент в нескольких ярдах от берега. Запуск вспомогательного мотора окончился неудачей: он не заводился. «Мы переключили бензобаки, — вспоминает Лаури, — но это не дало результата...»

Между тем северный ветер внезапно усилился, и беспомощно дрейфовавший тримаран понесся подобно парусной лодке. Несмотря на отчаянные усилия экипажа ни один из моторов так и не завелся. Тем временем вокруг струдились огромные льдины. Единственный путь к спасению исследователи видели в том, чтобы выбраться на лед и по нему как-нибудь добраться до берега. Так они и поступили: перебрались на большую льдину, которая, казалось, дрейфовала к берегу, и втащили на нее тримаран. Но вскоре ветер переменялся, и льдина повернула к северу навстречу двум огромным айсбергам, которые безжалостно раскалывали приближавшийся к ним лед... Сразу стало ясно: их льдину постигнет та же участь. Исследователи схватили продовольствие и одежду, все, что было под силу унести, и сделали рывок по льдине в сторону берега. Они почти достигли его: оставалось каких-нибудь 20 ярдов чистой воды. Но пускаться вплавь было бы самоубийством. Полоса воды постепенно стала расширяться: южный ветер погнал льдину в

залив Мак-Мердо. Четверо ученых оказались полностью во власти стихии. Спустя 12 часов на беззащитных людей обрушилась вся сила антарктического шторма. Начался настоящий кошмар. Подгоняемые ветром, скорость которого достигала 70 миль в час, громадные волны обрушились на льдины, раскалывая и кроша их. Люди металась с одного обломка на другой, отчаянно стараясь удержаться на уходящей из-под ног поверхности.

Чудом удалось спасти продовольствие и сигнальные ракеты. Внезапно шторм прекратился. Потекли однообразные дни, похожие один на другой из-за ослепительного солнца Антарктики, сияющего круглые сутки. У ученых все еще оставалось немного продовольствия (галеты, сардины, сахар, шоколад, арахисовое масло, куски говядины), которое удалось прихватить с борта злосчастного тримарана. Был введен жесткий рацион. Люди дрейфовали, дрожали от холода, волновались и ждали...

Только спустя трое суток на базе выяснили, что ученые исчезли. Поступил приказ немедленно начать поиски. На розыск пропавших были брошены самолеты, вертолеты, а также наземные спасательные группы. Однако многие спасатели относились к этому предприятию весьма скептически. Они слишком хорошо знали, что может сделать шторм с людьми, находящимися в открытом море.

Через 30 часов после начала поиска, когда даже оптимистически настроенные спасатели начали терять надежду на успех, пропавшие были обнаружены. На борту самолета, направлявшегося к Крайстчерчу, находился специалист, имевший большой опыт наблюдений за передвижением льдов. Он-то и заметил черные точки людей на белоснежной поверхности. Это был поворотный момент в судьбе четырех измотанных и голодных людей.

После того как исследователей обнаружили, в воздух поднялся вертолет американских ВВС. Драма закончилась в госпитале на базе Скотт, куда доставили ученых. До того как их обнаружили, они покрыли расстояние примерно в 60 миль: сначала к западу от своей базы, затем к югу, вдоль берега острова Росс.

Среди кораблей, дрейфовавших в 1974 г. в Тихом океане, оказался и японский атомомоход «Муцу». В течение многих дней волны играли судном, и казалось, что не будет конца этой суровой игре. Словно обретший плоть «Летучий голландец», корабль болтался в

открытом море, не смея приблизиться к желанным берегам Японии. Первенец японского атомного судостроения — корабль валовой вместимостью 8350 регистровых тонн — «тяжело заболел» вскоре после начала ходовых испытаний, проводившихся неподалеку от побережья японской префектуры Аомори. На «Муцу» был обнаружен недопустимо высокий уровень радиации за пределами защитной зоны реактора. Посланные на борт атомомохода эксперты не смогли точно установить причину аварии. Реактор был остановлен, и судно было приказано возвратиться в порт приписки.

Однако рыбаки и местные власти города Муцу, опасаясь радиоактивного загрязнения бухты, заявили решительный протест против возвращения в их порт аварийного атомомохода. Другие порты Японии также отказались принять «Муцу». Так и пришлось атомомоходу дрейфовать, пока велись длительные переговоры между представителями правительства, рыбаками и местными властями.

После 25-ти дней скитаний по волнам капитан Инао Ара заявил в интервью по радиотелефону, что продолжение дрейфа может привести к тяжелым последствиям. «Я, — указывал Ара, — не уверен в достаточной мореходности «Муцу» при израсходовании почти всех запасов воды и жидкого топлива. Вместе с тем, атомомоход сконструирован таким образом, что исключается пополнить эти запасы в море». Далее капитан жаловался на усталость команды: «У каждого моряка есть предел терпения». Не было ни аплодисментов, ни встречающих в порту Муцу, когда 15 октября возвратился после 50-дневного дрейфа «большой» атомомоход... ❧

