

Хроника наиболее выдающихся — Lurkmore

[← обратно к статье «Кораблекрушение»](#)

В тех странах

До XIX века

Древняя Греция и Древний Рим

Пиратов было много, и кораблей много, и корабли были отстой, так что кораблекрушений хватало. До сих пор подводные археологи что-то регулярно находят по всем берегам Средиземного моря и не только. А в 1900-м году в Эгейском море нашли затонувший где-то в 80-х гг до н. э. античный корабль, на борту которого находился ажно [прапрадедушка современных компьютеров](#).

1120 год, 25 ноября. Белый корабль (рас. англ. White Ship) — потерпел крушение в проливе Ла-Манш у берегов Нормандии, в котором погибло большое число англонормандских аристократов, включая наследника английского престола Вильгельма Аделина. Его смерть повлекла за собой феодальную анархию в Англии в конце 1130—1140-х гг.

Корабль считался одним из лучших нормандских кораблей, построенным по последнему слову техники. Однако его отправление сопровождалось празднеством и распитием вина, в большом количестве доставленного на борт по приказу принца Вильгельма, в результате чего VIP'ы и команда уже к отплытию находились в состоянии [сильного алкогольного опьянения](#). Согласно легенде, выжил лишь один человек — мясник из Руана по имени Берольд, который и рассказал историю гибели судна. [Мякотка](#) в том, что Стефан Блуаский, племянник короля Генриха I и кузен принца Вильгельма, должен был быть среди пассажиров, но незадолго до отплытия он [сошёл на берег](#). В дальнейшем [унаследовал корону](#) своего дяди.

1545 год, 19 июля. Мэри Роуз (рас. англ. Mary Rose) — флагман английского военного флота при короле Генрихе VIII Тюдоре. Когда лягушатник Король Франциск I высадился на острове Уайт, англичане направили в пролив Солент на защиту острова 80 кораблей во главе с героической посудиною. Перегруженная артиллерией, никогда не отличавшаяся особой остойчивостью каракка из-за порыва ветра неожиданно стала крениться на правый борт и, заполнившись водой через орудийные порты, затонула.

Итог — большую часть экипажа из четырёх сотен моряков, во главе с адмиралом Джорджем Кэрю приютил Дэйви Джонс. На сушу вернулись только 35 человек.

1628 год, 10 августа. Ваза — нет, не посуда, хотя... Новейший по тем временам и невъебенно мощный шведский линейный корабль, призванный обеспечить доминирование на Балтике, спроектированный при личном участии тогдашнего короля Густава II Адольфа. Участие в проекте VIP-персоны обернулось, во-первых, огромным количеством фигур, украшений и прочих свистоперделок, во-вторых, запредельным количеством пафоса (хуле, «Королевский фрегат») и, в-третьих, лютым фейлом. Дело в том, что король о кораблях знал понаслышке и их мощь измерял количеством пушечек. Когда ему принесли на утверждение проект корабля, он спросил «[А хуле тут так мало пушечек?](#)» и лично приказал добавить ещё штук 20. Поскольку места больше не было, а слово короля — закон, пушки добавили на верхнюю палубу, при этом нарушив остойчивость корабля (то есть центр тяжести корабля значительно поднялся). Итогом стало то, что при первом же [пафосном](#) отходе от причала ветер при участии косоруких морячков, не сумевших вовремя приспустить паруса, перевернул корабль. Утопло 30 людишек, включая членов семей экипажа, которым разрешили в первый выход в море побыть с родными. Катастрофа по праву считается одной из тупейших в истории мореплавания и примером «как не надо строить корабли». По словам капитана, возможность фейла была обнаружена ещё во время проверки в доках, но адмирал, убоявшись начальства, постановил проверку прекратить. Фрегат в 1961 году подняли, и он до сих пор украшает собой музей своего имени (кстати, главная достопримечательность Стокгольма, приносит [ПРИБЫЛЬ](#)).

XIX

1820 год, 20 ноября. Эссекс — американский китобоец, буквально сгоревший на работе под чутким руководством Джорджа Полларда. В 2000 морских миль от берегов Южной Америки бравые (без балды, гарпунная пушка тогда ещё не была изобретена) ребята ранили кашалота. Зверюга длиной эдак 26 метров решила подороже продать свой жирок охотникам, поэтому бросилась на корабль и ударила его башкой, как тараном. Деревянный корабль водоизмещением 230 тонн сопротивлялся недолго и пошёл на дно, как кирпич. Выживших — 21 моряка — ждали замечательные морские приключения, в финал которых вышло всего 8 человек. Ребята боялись плыть на Маркизские острова, поскольку тамошние жители практиковали [необычную кухню, которая могла не понравиться европейцам](#). Тем не менее, в присутствии [белой полярной лисы](#) им пришлось разыгрывать в лотерею, кого придётся съесть и кто займётся забоем счастливого. Так кап. Поллард попробовал на вкус своего 17-летнего двоюродного брата. Потом с Поллардом беседовал сам Герман Мелвилл, а история «Эссекса» легла в основу бессмертного «Моби Дика», хотя с мастью кашалота Мелвилл, скорее всего, не угадал. Поллард, кстати, пустил на дно ещё один китобоец, после чего решил [переквалифицироваться в управдомы](#) и до конца дней служил ночным сторожем в Нантакете.

1852 год, 26 февраля. Биркенхед — эпичнейший пиздец военного транспорта. Поведение во время катастрофы его экипажа и пассажиров оказало огромное влияние на традиции современного мореплавания. Считается, что именно от этого события идет известное правило эвакуации: «Женщины и дети — первыми». В январе 1852-го года «Биркенхед» вышел из Портсмута под командованием капитана Роберта Сэлмонда. На его борту находились части из десяти различных полков, которые он вез в Южную Африку для участия в энной Кафрской войне. Внезапно корабль наскочил на необозначенную на картах подводную скалу. Капитан Салмонд спустил одну-единственную шлюпку, присутствовавшую на судне, и погрузил туда всех женщин и детей. Когда та ушла, подполковник Александр Сетон приказал солдатам построиться. Солдаты стояли в строю, пока корабль не затонул.

Итог — из полсотни человек выжило чуть меньше половины. Многие утонули, других съели местные акулы, благодаря чему и получили своё название «акулы томми» — по прозвищу английских военных.

1854 год, 27 сентября. Арктик — американский колёсный пароход повышенной комфортности, перевозивший альфа-самцов и их гламурных кис из нового света в старый и обратно. Был мастерски протаранен французским пароходом «Веста». В отличие от шведов (см. «Андреа Дориа»), французики осмотрелись и включили съебатор. А долбоёб-капитан «Арктика», не зная о невъебенной пробоине, не подал сигналов бедствия вовремя. И оставалось ему... дойти до берега, дав машинам «полный вперёд». Более сознательная команда прикинула свои шансы, расселась по шлюпкам и по-английски покинула обречённое судно. Охуевшие пассажиры, оказавшись без опытных моряков, сперва попытались спустить оставшиеся носовые шлюпки: истинные **джентльмены** насажали в них женщин и детей, но забыли, что корабль идёт полным ходом, в результате чего одну переполненную шлюпку покромсало лопастью огромного парового колеса. Во второй шлюпке какой-то хуй, которому не досталось места, перерубил носовые тали, и она повисла вертикально, вытряхнув из себя всю толпу на поживу второму колесу. Тогда пассажиры принялись рубить такелаж и сооружать плоты. Это было самое разумное решение, благодаря реализации которого истинные джентльмены таки спаслись.

Итог — 322 жмурика. Ни одной спасшейся женщины и ребёнка — их всех порубило колёсами. Классика «хотели как лучше, а получилось как всегда» действует не только в Рашке. И главный лулз — **героями** стала семья владельца компании, которой принадлежал «Арктик»... **Ирония судьбы**, блджад...

1865 год, 27 апреля. Султанша — американский речной колёсный пароход, поставивший сразу три рекорда по числу жертв, один из которых (по числу жертв в мирное время) был побит паромом «Донья Пас» в 1987, то есть более чем через сто лет, а рекорд по числу жертв на речном транспорте держится до сих пор. Алсо, самое масштабное кораблекрушение XIX века.

Пароход перевозил по реке Миссисипи освобождённых из плена солдат армии северян — около 2500 человек. Внезапно по неясной причине (одни подозревали **диверсию южан**, другие — забитые накипью и грязной весенней водой клапаны) посреди ночи взорвался один из котлов, деревянный корабль весело загорелся и через час пошёл на дно. Кто не сгорел, тот утонул. Добрая половина утонувших — на совести **долбоёбов из командования северян**, сравшихся нападений с Юга, а потому приказавших гарнизонам прибрежных фортов стрелять во всех подозрительных, из-за чего не вышло вовремя организовать спасательные работы.

Итог — примерно 1700 пошло на корм рыбам и аллигаторам, около 700 таки спаслось.

1870 год, 6 сентября. Кэптен. Британский броненосец, погибший из-за неверия наследников Нельсона в паровые машины, по требованию которых на мачты были добавлены массивные реи с парусами, а для удобства управления с ними — дополнительная навесная палуба над орудийными башнями. Из-за чего сильно уменьшилась остойчивость корабля, что он и продемонстрировал, совершив поворот оверкиль во время шторма в Бискайском заливе. Это, впрочем, только одна из версий, которую весьма любили в советское время, когда **мочить лордов Адмиралтейства** было в морской литературе хорошим тоном.

В неё, правда, плохо вписывается тот факт, что пара подобных же броненосцев — тоже с полным рангоутом и навесными палубами, но другого проекта — прекрасно себя чувствовали в бурном море, а один даже преспокойно пережил тот самый шторм, утопивший «Кэптена». Так что сейчас во всём принято винить скорее **ЧСВ** конструктора корабля, капитана первого ранга Коулза, который считал себя умнее всех и посылал критиков, утверждавших что корабль его конструкции слишком узок и валок (в том числе и главного конструктора Адмиралтейства, автора конкурирующего проекта), **нахуй**.

Итог — спаслось 18 человек, от 483 до 506 человек, включая и конструктора корабля, отправились изучать глубоководные организмы без водолазного снаряжения. Корабли-конкуренты (даже с учётом того, что были вооружены точно такими же башнями конструкции Коулза) без труда пережили шторм, но всё равно безнадежно устарели уже лет через пять-десять: конструкции броненосцев в те годы менялись чуть ли не каждый год.

1873 год, 22 января. Нортфлит. Редкий случай намеренного потопления корабля в мирное время. Спокойной ясной январской ночью английский парусник «Нортфлит» мирно стоял на рейде, ожидая погоды для выхода из Ла-Манша. Внезапно в него, не тормозя, со всей дури влетел неизвестный пароход. Разворотив несчастному паруснику борт, злодей включил съебатор и, погасив огни, исчез во мраке. Казалось бы, у пассажиров злосчастливого парусника были все шансы спастись. Море было спокойным, а на рейде стояли десятки других судов. Но, к несчастью, в те времена не было единого сигнала бедствия. Поэтому, когда капитан «Нортфлита» стал сигналить всем, чем только можно, каждый понял это по-

своему — что «Нортфлит» вызывает лоцмана или что на парусник привезли груз. Многие в темноте вообще ничего не заметили. На ближайшем корабле вахтенный просто давил харю. В результате на помощь «Нортфлиту» пришли только два корабля, которые спасли 86 человек. Спасли бы и больше, но быдлопассажиры не хотели быть джентльменами и попрыгали в шлюпки с женщинами и детьми, опрокинув всех в ледяные воды Атлантики.

Через 20 минут «Нортфлит» нахлебался воды и бодро пошёл ко дну.

Сразу после катастрофы британцы стали искать по всей Европе пароход с разбитым ебалом. Им оказался испанский «Мурильо», но страна корриды и фламенко отказалась его арестовывать. Однако в сентябре 1873 года «Мурильо» беспечно зашёл в британский порт Дувр, где тут же попал в лапы британской фемиды. Капитан Беррутэ на вопрос, какого хулио он потопил бедный парусник, отвечать отказался и ушел в глухую несознанку.

Итог — 293 человека, включая капитана и всех офицеров, проследовали за грузом рельсов на дно Ла-Манша. Капитан Беррутэ виновным себя не признал, но под давлением улик загремел кандалами по этапу.

1873 год, 1 апреля. Атлантик — опять английский пароход, утонувший благодаря исключительному долбоебизму эффективных менеджеров. Самым уникальным в его гибели было то, что он в принципе не должен был погибнуть, если бы шёл, соблюдая хотя бы намёки на правила океанского судоходства. Но в те времена крупнейшие судоходные компании «Кунард Лайн» и «Уайт Стар» рвали жопы за лидерство, фапая на сраную и никому, кроме них, не нужную «Голубую ленту Атлантики»^[1], а на сами пароходы, тем более на их пассажиров, им было как-то похуй. Каждый новый корабль должен был быть быстрее предыдущего — вот и весь секрет. Ташемта, «Атлантику» требовалось во что бы то ни стало побить рекорд, и его капитану было поставлено суровое условие — либо придёшь в установленные сроки, либо собираешь манатки и отправляешься водить буксиры по Темзе... сэр.

Капитан был молодой и неопытный, поэтому решил, что «либо в стремя ногой, либо в пень головой» и понёсся через океан как оголтелый. Но всё было против него. Сначала его пытался вразумить налетевший шторм, который мотал пароход так, что пассажиры **блевали** дальше, чем видели. Приходилось идти на малых оборотах, чтобы посудина банально не развалилась. Дабы кэп не расслаблялся, продуманные эффективные менеджеры отсыпали ему угля, отлили воды и накидали провизии ровно столько, чтобы хватило на рекорд. Поэтому из-за промедлений жратва, вода и уголь на «Атлантике» стали как-то уж больно внезапно подходить к концу. Сдохнуть от голода и жажды на потерявшем ход судне — перспективка не из лучших, поэтому капитан решил слегка изменить маршрут и «срезать угол» через неблагоприятный скалистый райончик. Природа дала ему второе предупреждение в виде откуда ни возьмись появившихся льдов. Однако, несмотря на шторм и льдины, «Атлантик» продолжал переть вдоль скалистого берега, ориентируясь по маякам. Матёрый капитан при таком херовом раскладе не слезал бы с мостика, изжевав три трубки. Но молодой и зелёный капитанчик, не осознавая масштабы нависшего над ними пиздеца, просто пошёл спать, приказав разбудить его, когда появится следующий маяк. Вместо следующего маяка появились рифы, о которые пароход и долбанулсь со всей дури. Капитан проснулся, но всем было уже похуй. Понеслась паника. Тут же начали спускать шлюпки. Однако «Атлантик» показал всем козью морду, завалившись на бок, в результате чего половину шлюпок смыло волнами, а вторая половина оказалась неспускаемой. К счастью, на корабле было четыре мужика с титановыми яйцами, которые умудрились доплыть до берега и закрепить на нём трос, по которому пассажиры стали перебираться на сушу. Занятие это было охренительно трудным, и многих, очень многих, посмывало в океан. К утру на помощь утопающим подоспели местные рыбаки, снявшие с разбитого парохода остатки уцелевших пассажиров и самого капитана.

Итог — 547 принявших ислам. Среди спасённых ни одной женщины, и всего лишь один ребёнок, спасшийся, наверное, только благодаря особой уличной магии Дэвида Блейна. И статус самой страшной морской катастрофы, сохранявшийся вплоть до гибели «Титаника».



Атлантика против «Атлантика» © Лев Скрягин



Эпическое противостояние «Кунард Лайн» и «Уайт Стар» длилось около 65 лет. У каждой компании были свои стандарты наименования кораблей: кунардовские оканчивались на «-ия», а уайт-старовские — на «-ик». Однако менеджеры «Уайт Стар» оказались более эффективными, что особенно ярко проявилось после смерти основателя Томаса Исмэя, когда управление компанией перешло к его сыну Брюсу. Тот с самого начала сделал упор на **свистелки и перделки** для привлечения **ВИПов** в ущерб безопасности. Результаты **не замедлили сказаться**: история «Уайт Стар» после резвого старта — это череда фейлов и факалов, самыми эпичными из которых стали катастрофы Атлантики и **Титаника**. Однако лаврами главного собирателя фрагов компания наслаждалась не слишком долго: грянула Великая депрессия, число паксов резко сократилось, и в 1934 году «белозвездные» были вынуждены слиться с «Кунардом» на правах **младшего партнера**. Ещё через 13 лет «Кунард», выкупив оставшуюся долю акций «Уайт Стар», сожрал главного конкурента окончательно. Алсо, последний из сохранившихся кораблей «Уайт Стар» носит доставляющее название **Номадик**.

1878 год, 3 сентября. Принцесса Алиса. Англия, Темза. Прогулочный колесный пароход для лондонского офисного планктона, курсировавший по Темзе. Вдобавок ко всему, адски перегруженный. Сначала из-за распиздяйства экипажа и непонимания им элементарных принципов судоходства по рекам — идти у того берега, где встречное течение слабее — произошло столкновение этого корыта с угольщиком «Байуэлл Касл». Онный, будучи в 3 раза тяжелее своей жертвы, просто разрубил пароходик нахрен на две части, которые затонули за 4 минуты. Горе-туристы попрыгали в воду, притом что плавать из них практически никто не умел. **Совсем не умел.** Итог печален. Примечательно, что свою роль в утоплении успевших выбраться из нутра судна пассажиров сыграло то, что за час до крушения выше по течению были сброшены неочищенные сточные воды — солидная часть утопленников просто-напросто захлебнулась в дерьме.

Итог — 650 принявших ислам, сколько спаслось — непонятно, поскольку просто неизвестно, сколько на нём было народу: билеты, проданные на остановках по дороге, хвалёные британские зануды не посчитали.

1893 год, 22 июня. Виктория — пафосный английский средиземноморский флот под командой пафосного (ибо сэр) вице-адмирала Трайона проводил учения. Корабли шли двумя колоннами, одну из которых возглавлял пафосный броненосец «Виктория» под командой пафосного Трайона, а другую — не столь пафосный «Кэмпердаун» под командой его не столь пафосного (ибо не сэр) заместителя контр-адмирала Маркхэма. По команде Трайона колонны начали разворачиваться навстречу друг дружке, то ли для того чтобы поменяться местами, то ли чтобы образовать две рядом идущие в противоположном направлении колонны. Хер его знает, он никому не докладывался, ибо был Главным. Вероятнее всего, Трайон дал приказ образовать одну кильватерную колонну, в которую корабли выстраиваются для линейного боя. О таких мелочах, что кораблям элементарно не хватит места для маневра, пафосный адмирал, разумеется, не задумывался. До тех пор, пока «Кэмпердаун» не засадил свой таран прямо в борт «Виктории». Маркхэм, естественно, видел, куда идет корабль, но раз Главный сказал... К распиздяйству Главного следует добавить и тот штрих, что на «Виктории» в ожидании утренней проверки были открыты **все** водонепроницаемые переборки в районе злосчастной носовой башни, куда и угодил таран ее собрата. Да еще и Маркхэм, в последний момент поняв, что столкновения не избежать, дал полный назад, но назад «Кэмпердаун» пошел аккурат после столкновения, выдернув таран из борта флагмана и открыв доступ воде. Дополнительным лулзом послужил тот факт, что контр-адмирал оказался настолько послушным подчинённым, что едва не отправил свой броненосец вслед за флагманом, поскольку «Кэмпердаун» пострадал от столкновения немногим меньше «Виктории». Однако экипаж Маркхэма оказался несколько менее слоупочным и в итоге сумел закрыть переборки, да и штилевая погода тоже помогла. В итоге «Кэмпердаун» поучаствовал в спасательной операции и сумел своим ходом дотащиться до Триполи.

Итог — облажавшийся Трайон стал героем и прихватил с собой на тот свет собственно новейший броненосец, а также еще 358 человек, 357 тушек удалось спасти. Маркхэма, конечно, отдали под суд и, конечно, оправдали — не хватало еще, чтобы подчиненные оспаривали приказы вышестоящего начальства.

1895 год, 30 января. Эльба — расовый немецкий пароход неких размеров: 127 метров в длину и более 10 метров в высоту. Морозной штормовой ночью лайнер шел из Бремерхафена в Америку с остановкой в Англии. Рано утром в водах Северного моря на расстоянии 2 миль появился паршивый английский угольщик «Крати». Штурман этого корыта пошел забодяжить себе кофею, а оставшийся на мостике рулевой закутался в тулуп и ушел в **атсрал**. Немцы определили, что курс судов пересекается и по правилам угольщик должен был уступить, но не сделал этого. Немцы, впрочем, тоже были гордыми (за что и поплатились) и перли вперед, пока расстояние не составило полмили. Когда стало ясно, что на горизонте показался Большой Пэ, с «Эльбы» заорали в матюгальник «Какого хуя?!», рулевой вышел из атсрала, но было поздно. «Крати» смачно поцеловал «Эльбу» в борт, динамо-машина лайнера от такого привета приказала долго жить. Капитан «Крати» выдернул нос из пробоины и повел свою посудину чиниться в Роттердам, оставив «Эльбу» хлебать забортную водичку. На «Эльбе» с истинно немецким порядком началась эвакуация, но в темноте многие паксы просто не могли найти выход. Тем, кто выход нашел, было ненамного легче — шлюпки намертво примерзли к кораблю. Удалось спустить на воду только три, две из которых тут же разбило волнами, после чего «Эльба» сделала «буль» и пошла ко дну. Спаслось 19 человек.

Итог — 335 человек пошли на корм рыбам, а капитан и штурман угольщика пошли топтать зону.

1898 год, 4 июля. Ла Бургонь. Французский пассажирский пароход запомнился не столько самим крушением, сколько кровавым гуру, возникшим при эвакуации. Началось все как всегда — корабль шел из Америки во Францию на полном ходу через туман, забив болт на технику безопасности. Вдобавок его за каким-то хером занесло в зону, где обычно ходят парусники, и рано утром английский барк «Кромантишир» логично поздравил «Ла Бургонь» с Днем Независимости смачным ударом в бочину. К несчастью, на борту находились спасенные с другого парохода австрийские морячки. От повторного шанса нанести визит Нептуну у земляков Гайдна и **Гитлера** окончательно съехала крыша, и они стали пробиваться к шлюпкам с помощью колюще-режущих предметов. В этой развлекухе к ним присоединилась итальянская быдлогодота и очканувшие матросики «Ла Бургони». Всех, кто оказывался на пути, кромсали в фарш, невзирая на пол и возраст. В итоге спаслось две трети команды и чуть более, чем нихуя пассажиров, включая всего одну женщину и двоих детей. За такое спасение на водах добрые пиндосы на берегу чуть не выписали выжившим живительных пиздюлей, так что любителей резьбы по живому мясу пришлось быстренько распахать по тюрьмам.

Итог — приняло ислам 538 пассажиров, включая 200 женщин, 50 грудных младенцев и 30 детишек

постарше, и 23 члена экипажа (капитан и почти все офицеры). Гибель «Ла Бургони» вошла в историю как «кровавое кораблекрушение».

XX до ВМВ

1904 год, 15 июня. Генерал Слокам. Пиндосский колёсный пароход с капитаном-голландцем, катавший нью-йоркскую [немчур](#) по Гудзону. Через 20 минут после отплытия [маленький мальчик](#) заметил дымок в подсобке и сообщил об этом матросу. Тот открыл дверь кладовой и увидел, что в большой деревянной бочке горела солома. Вместо того чтобы залить пламя водой из ведра, он опустил в бочку мешок мелкого угля и отправился за помощью. Пока команда разворачивала дырявые пожарные шланги, пламя успело перекинуться на деревянные панели и перекрытия. В довершение ко всему пароход шёл против ветра на максимальной скорости в 18 узлов, что только раздувало пожар. Жители Нью-Йорка стали свидетелями невероятного и страшного зрелища. В самом центре города по реке Ист-Ривер на огромной скорости шел охваченный огнем большой белый пароход, а на переполненной верхней палубе, не замечая пожара, пассажиры танцевали польку. Ещё большим [слоупоком](#) оказался капитан, узнавший о пожаре лишь через полчаса после его начала. Однако в экстремальной ситуации он не сфейлил: если бы он остановил двигатели парохода в проливе, то судно въебалось бы в скалы. А так, капитан таки сумел довести пароход (точнее то, что от него осталось) до спасительной мели. Там его уже ждали [зека](#) из местной колонии для малолетних преступников. Но не с целью [грабить корованы](#), а чтобы спасти недожаренных пассажиров; для этого они самовольно захватили гребные лодки, которые принадлежали администрации колонии.

Итог — 1021 человек либо превратился в шашлык, либо отправился к Посейдону, 398 были спасены. Капитану дали 10 лет цугундера. Сгоревший за 40 минут пароход переоборудовали в баржу, которая затонула в 1911 году.

1909 год, точная дата не известна. Уарата (англ. *Waratah*). Наверное, одно из самых загадочных кораблекрушений за всю историю судоходства. Уарата был новёхоньким пароходом. Как и полагается океанскому лайнеру, оборудован он был по высшему классу: мощнейшая паровая турбина, опреснители воды и куча прочих прибабасов, включая [Чёрного Джека](#) и [представительниц одной древнейшей профессии](#). Впрочем, из-за похуизма и распиздяйства британских корабелов самого главного — радио — на судне не оказалось. Совершив успешнейшее плавание из [Владычицы морей](#) в [Австралию](#) и набрав кучу хвалебных отзывов, Уарата собрался в обратный путь. Расстояние от Австралии до ЮАРского города Дарбэн (*Durban* — юзаем карту, чтобы понять это расстояние) он проплыл более чем успешно. После остановки в Дарбэне его ждало маленькое каботажное плавание до Кейптауна — меньше сотни морских миль в двухстах метрах от вполне населённых белыми людьми берегов. Расстояние, рассчитанное на пару дней спокойного хода, пароход не покрыл и за два месяца исчез без вести, а благодаря отсутствию радио, связаться с ним было невозможно. Из-за слоупочества тамошних чинуш поиски начались лишь на третий месяц. Никаких обломков, никаких следов найдено не было. При том, что корабль мог автономно находиться в плавании больше года. Команда и 211 пассажиров исчезли без следа.

Итог — поиски продолжались аж до шестидесятых годов, а последний энтузиаст отказался от них лишь в 2004 году. Никаких предположений, куда мог деться новёхонький корабль в паре сотен метров от населённых берегов так, что ни осталось ни единого обломка. Очередная загадка морей.

1912 год, 14 апреля. Титаник — олицетворение идеального кораблекрушения.

Итог — полторы тысячи погибших, столетняя популярность, 12 фильмов, 2 сериала и премия «Оскар» в 11 номинациях, огромные кассовые сборы, всемирная известность Ди Каприо и Уинслет.

1915 год, 7 мая. Лузитания — ещё один британский лайнер, распиаренностью уступающий только предыдущему персонажу. Она гоняла по морям-окиянам как в темя жажнутый олень, и догнать её был способен только точно такой же корабль-сестра «Мавритания», остальные же уныло сосали кильватер. Эта фишка пришлась так по нраву хитрожопым судовладельцам и прочим эффективным менеджерам, что они продолжали юзать Лузиташу в качестве прогулочного лайнера, даже когда вовсю громыкала Первая мировая, а остальные лайнеры усиленно горбатились на поприще медицинских судов и вспомогательных крейсеров. Казалось бы, при чём тут прогулки, когда вокруг рыщут злобные подлодки? Однако профит в этом был, да ещё какой — под шумок «Лузитания» возила через океан золото, оружие и другие ништяки. Гоняла она столь быстро, что немецкие убер-корабли даже не успевали понять, что мимо них проскочило, не говоря уже о том, чтобы догнать это. Вдохновлённые подобной безнаказанностью, судовладельцы окончательно забили болт на обеспечение безопасности. Вот на этом-то цепкий немецкий подводник Вальтер Швигер и поймал «Лузитанию».



[flickr.com](#) → [novostey.com](#)

Немецкий фейерверк за английский счет

Быстроходность лайнера при таком раскладе сослужила ему плохую службу — после попадания торпеды он стал быстро валиться на бок, продолжая нестись вперёд как ошпаренный, а все попытки направить корабль на отмель или спустить шлюпки терпели фейл, так как при взрыве торпеды заклинило руль, а спускаемые шлюпки просто срывало с борта.

Итог — на ПМЖ к Нептуну отправилось 1198 несчастных, а утонувшее золото потом всё же достали, основательно расковыряв и даже взорвав корпус затонувшего корабля. Существует теория заговора, утверждающая, что англичане сами и утопили судёнышко. Чтобы побудить янки к действиям. Но те, повозмущавшись, утихомирились на время, равно как и немцы решили больше пока такого мочилова не устраивать.

1915 год, 24 июля. Истленд. Яркий пример сферического долбоебизма в вакууме, доказывающий, что руки, **растущие из жопы**, могут угробить пароход почище этих ваших ураганов/пожаров/айсбергов. Началось все с того, что чикагская контора по производству всяких электрических свистоперделок решила устроить для своих сотрудников очередной кораблятский корпоратив, для чего была арендована солидная быстроходная паровая посуда под названием «Истленд». Билетов продали чуть более, чем дохуя, пассажиров набилось вдвое больше нормы, но на это забились большой ржавый болт. Выбравшись из каменных джунглей Чикаго, паксы, загруженные бухлом и няжкой, скопились у левого борта, чтобы полюбоваться озерным простором. Пришвартованный «Истленд» внезапно сделал общение с природой еще более осязаемым, дав крен на левый борт и сбросив всех с палубы в освежающую мичиганскую волну. Чтобы пассажиры не чувствовали себя брошенными, корабль лег на бок, чуть не выдрав нахер причал, и хрякнулся на барахтавшихся человечков своей многотонной тушей. Открытые по случаю хорошей погоды иллюминаторы всосали забортной воды, чтобы оставшиеся в каютах не пропустили веселья. Для полного счастья сорванные паровые машины обдали раскаленным паром все, что двигалось и не двигалось. Пока публика фалломорфировала на берегу, капитан соседнего корыта Вильям Брайт организовал спасение выживших. На скользкий борт «Истленда» был насыпан уголь и положены одеяла, по ним люди могли выбраться из воды. Причина катастрофы была проста как кирпич: рукожопые работяги неправильно закрепили балласт, а перегруз судна доделал остальное.

Итог — более 1300 жмуров (журнализды насчитали 2100). Корабль пострадал очень мало, но дураков ездить на нем больше не находилось. Получив кликуху «Титаник великих озер», он был продан ВМС США, где прослужил аж до 1946 года.

1916 год, 31 мая. Индефатигебл, Инвинсибл и Куин Мери — хет-трик сумрачных немецких артиллеристов, твердо решивших превзойти соотечественников-подводников, годом ранее взявших **гет** на «Лузитании». Под методичным огнем немецких кораблей, метивших в артпогреб и уязвимые точки, лопнуло сразу три британских линейных крейсера. Все три корабля подвела откровенно слабая броня, хотя справедливости ради надо отметить, что на «Непобедимом» какой-то долбоеб — причем есть подозрение, что то был либо лично автор концепции линейного крейсера адмирал Фишер, считавший, что с закрытыми бронелюками перезарядка слишком медленна — просто не закрыл бронированную дверь в башенный артиллерийский погреб, аккурат куда очередной снаряд и угодил, после чего «Непобедимый» тремя взрывами **разнесло** КЕМ вместе со всем экипажем и адмиралом, спаслось с него только шесть человек, которых первым взрывом выбросило в море.

Итог — в совокупности на счету дойчей за все сражение более 5000 фрагов, чуть более тыщи с каждого линейного крейсера + еще две со всякой шелупони поменьше. Кроме того, на «Непобедимом» погиб командующий эскадрой линейных крейсеров контр-адмирал Худ.

1916 год, 21 ноября. Британник — младший брат «Титаника», служивший в армии как госпитальное судно. Несмотря на все свои навороты в области безопасности, подорвался на mine около Греции и затонул за каких-то 55 минут. Причём корабль мог бы держаться на плаву, если бы какие-то пидорасы не открыли для проветривания иллюминаторы в носовой части.

Итог — погибло всего 30 человек — в шлюпке, затянутой и размолотой одним из гребных винтов.

1917 год, 6 декабря. Монблан — находясь на рейде Галифакса, не справился с управлением и столкнулся с пароходом «Имо». Учитывая грузовую ипостась «Монблана», казалось бы, что такого? Однако же в его трюме находилось всего лишь 2300 тонн пикриновой кислоты, 200 тонн тротила, 10 тонн пороха и 35 тонн бензола в бочках. С бензола все и началось — бочки были раздавлены, бензол растекся. Но и это еще не все — капитан «Имо» после столкновения дал полный назад, от трения двух корпусов возникли искры, и бензол весело загорелся. Возникший пожар вызвал взрыв, который переплюнули по мощности только **две штучки**, упавшие на Японию в 1945 году. Уникальный случай, когда основная масса жертв кораблекрушения находилась на суше. Команда «Монблана» успешно слиняла на берег, бросив красиво горящий корабль дрейфовать в бухте. О характере груза знали единицы (война и секретность же!), в результате чего народ в массовом порядке сбегался в гавань, дабы поглазеть на необычное зрелище. Для многих, увы, это было последним, что они видели в жизни. Из моряков при взрыве погиб капитан «Имо», а один человек из команды «Монблана» был убит на суше осколками. Порт и солидная часть города Галифакс были разрушены. Начались массовые пожары. Ближе к вечеру пошел сильный снегопад, и ударил мороз — так что многие, кто не сгорел, замерзли насмерть. В общем — Хиросима, бета-версия с канадским колоритом.

Итог — около 2000 убитых, столько же пропавших без вести, 9000 раненых, 400 человек ослепли, материальный ущерб — 35 миллионов долларов. Тогдашних. ЧСХ — никто в итоге не понес реальной ответственности за случившееся. Капитана «Монблана» Ле Медэка малость помуржили да отпустили с миром, ибо он достаточно убедительно доказал, что обгонял и подрезал «Имо», вот собственно и все. Разве что у романтически настроенных **ТП** появилась ещё одна причина пустить слезу — история о т. н. бостонской ёлке: первыми помощь разрушенному городу оказали граждане Бостона, пославшие туда целый поезд с гуманитаркой и **врачами**, за что благодарные канадцы до сих пор каждое Рождество

отправляют им в подарок лучшую из ёлок, срубленных в окрестностях Галифакса.

1918 год, 17 июля. Карпатия — средний по размерам пароход компании «Кунард Лайн», прежде всего известный тем, что пришёл на помощь и спас пассажиров того самого «Титаника», разбив скорость на 3 узла выше, чем по паспорту. Плыл себе спокойно в Бостон, получил три торпеды в бок. Маневрирование не удалось, но со всеми пассажирами случился [хэппи-энд](#)

Итог — 5 кочегаров в трюме пошли к богу войны Аресу, пичальбеда для корабля.

1931 год, 15 июня. Сен-Филибер — французская речная посудина длиной 32 метра и мощностью [23 л.с.](#), в которую умудрились набить аж 500 тушек рабочих ткацкой фабрики, которых благодарное руководство наградило круизом на местную достопримечательность — остров Нуармутье. Лулз в том, что остров находится в море в 15 милях от берега. До острова посудина дошла без приключений, но на обратном пути внезапно налетел сильный боковой ветер. Огибая последний мыс перед входом в устье реки Луары, пароходишко подставил свою бочину ветру. Большая волна выбила несколько стекол в салоне первого класса. Находившиеся там пассажиры очканули и бросились из салона на палубу подветренного борта. Этого оказалось достаточно, чтобы крен на правый борт стал еще больше и пароход не смог уже выпрямиться. «Сен-Филибер» лег на воду бортом и был накрыт набежавшей волной. Он стал собственностью Нептуна меньше чем за минуту.

Итог — 462 швеи и ткачихи вместе со своими личинками знатно покормили собой местное рыбье. У семерых оказались титановые яйца и деревянная скамейка под рукой, и они таки дождались помощи. Ещё 28 человек укачало по пути на Нуармутье, и они предпочли переждать непогоду на острове. После катастрофы ходили слухи, что у руководства фабрики были проблемы с профсоюзом и сугубо речной пароход (в сущности, катер) выпустили в известный своей мерзкой натурой Бискай, да ещё и набив в него с ноги втрое больше паспортной вместимости, [не просто так](#).

1934 год, 8 сентября. Морро Касл — обычный [пассажирский лайнер](#), совершавший рейсы на Кубу, в ходе которых изнемогающие от «сухого закона» пиндосы могли [отвести душу](#), ВНЕЗАПНО загорелся на пути в Нью-Йорк. Более того, незадолго до пожара капитана корабля Уилмотта нашли мертвым в ванне. Судовой врач констатировал отравление неизвестным [ядом](#). Пожар был знатный, потушить его так и не смогли, в результате судну пришел полный пиздец. При этом настоящим героем (не в луркоебском смысле) стал радист судна Джордж Роджерс, до последнего посылавший SOS из горящей радиорубки. Казалось бы, судно утонуло, награда нашла героя — в чем же лулз? А лулз в следующем. В 1953 году Роджерса задержали за [зверское](#) убийство 83-летнего старика и его дочери. В ходе расследования и изучения прошлого нашего героя выяснилось, что Роджерс — натуральный [пироманьяк](#), неоднократно совершавший поджоги, плюс к тому же вор, аферист, бывший коп и вообще очень хороший человек. Всплыло также то, что с Уилмоттом у них в свое время была лютая вражда. В итоге Роджерс сознался, что отравил капитана, а позже поджег «Морро Касл» исключительно потому, что «мне нравится огонь». Пироманьяку за убийство уже впаляли пожизненное, после этого признания встал вопрос о смертной казни. Однако хитрый ублюдок избежал электрического стула, умерев в тюрьме от [инфаркта](#).

Итог — 134 человека разделили любовь Роджерса к огоньку, превратившись в хорошо прожаренные стейки.

ВМВ

1941 год, 7 декабря. Перл-Харбор — кровавая каша из американского флота, устроенная японским военным гением. День, который, по словам Рузвельта, вошёл в историю как символ [позора](#) Америки. В одно мгновение на мирно спящие под гавайскую музыку пиндосские корабли обрушилась чуть ли не вся мощь Страны Восходящего Солнца. Более 300 самолетов, 6 подводных лодок и, естественно, самурайский дух снесли к японской бабушке чуть ли не все хваленые американские линкоры.

Итог — потоплено 4 линкора, 2 эсминца и 1 минный заградитель. 4 линкора, 3 лёгких крейсера и 1 эсминец отправлены в ремонт. После разгрома [дядя Сэм](#) призадумался и начал мстить. Что показательно, из 22 кораблей, участвовавших в нападении на порт, до конца войны дожил только один.

1944 год, 14 апреля. Форт Стайкин — пример того, почему индусам нельзя доверять не только [программирование](#) и [химическую промышленность](#), но и элементарные погрузочно-разгрузочные работы. В бомбейском порту разгружался пароход, доверху (около 1500 тонн) набитый взрывчаткой. Также на корабле по непонятным причинам перевозили хлопок-сырец, имеющий паскудное свойство воспламеняться от чего угодно, особенно от масла, и выделять горючий водород от воздействия воды. Поверх хлопка были уложены бочки с бензином и смазочным маслом. В ходе разгрузки индийскими докерами не соблюдались никакие противопожарные меры (рабочим разрешалось курить, хотя все знали об опасности груза). К полудню с соседних (sic!) кораблей заметили, что из трюма парохода валит дым, но сказать индусам, работающим на «Форт Стайкин», почему-то об этом не решились. Видимо, постеснялись отвлекать достойных людей от работы. В конце концов, грузчики пожар-таки заметили и вызвали пожарные бригады, но к тому времени было уже поздно — горящий хлопок потушить очень и очень непросто. Над портом нависла угроза неиллюзорного пиздеца, и спасти его могло лишь одно — затопление горящего парохода или вывод его на внешний рейд. Решение должен был принять начальник пожарной службы порта, но он, как [истинный англичанин](#), не счел возможным повреждать имущество короны и срывать доковые работы. К тому времени пароход всю пылал, а в порту собрались дети джунглей — хуле,

не каждый день можно такое веселое шоу посмотреть. **Любопытные** даже залезли на крыши зданий. В 16:06 наступил закономерный финал — взрывчатка ёбнула. Взрыв снес практически все в радиусе 900 метров, о силе его говорит то, что один из кораблей массой 4000 тонн, имевший несчастье стоять недалеко от злополучного «Форт Стайкин», закинуло на крышу здания высотой 17 метров. В 16:40 из-за возгорания и детонации оставшейся взрывчатки ёбнуло еще раз. Положение усугубило то, что горящий хлопок падал на город как огненный снег и вызывал пожары. В эпицентре взрыва, в порту, пожар не могли потушить две недели.

Итог — только официально погибшими признали 1346 человек (а эта цифра взята путем подсчета персонала доков и команд кораблей, любопытных никто не считал, да и количество трупов не показатель — например, от пожарных и команды злоебучего парохода не осталось вообще ничего). 14 кораблей, бывших в порту в это время, пришлось либо серьезно ремонтировать, либо списывать в утиль. Количество сгоревшего оружия, ГСМ и продовольствия исчислялось десятками тысяч тонн. Кроме того, над Бомбеем прошел золотой дождь — кроме всего, «Форт Стайкин» перевозил еще и золото в слитках. Зарплату для британских колониальных войск. ЧСХ, из полутора сотен слитков нашли только один.

1944 год, 17-18 декабря. Море Дьявола — могучую оперативную группу TF38 (аж 13 авианосцев, 8 линкоров, 15 крейсеров и полсотни эсминцев) под командой адмирала Хэлси атаковала не какая-то там японская эскадра, а всего лишь тайфун («Кобра»). К исходу следующего дня абсолютно все корабли были повреждены, многие серьезно, относительно трех эсминцев повреждения неизвестны по причине их полного потопления.

Итог — соединение потеряло 146 самолетов и 790 человек. Камикадзе плачут горючими слезами. Самые серьезные потери боевого флота от небоевых причин во Второй мировой.

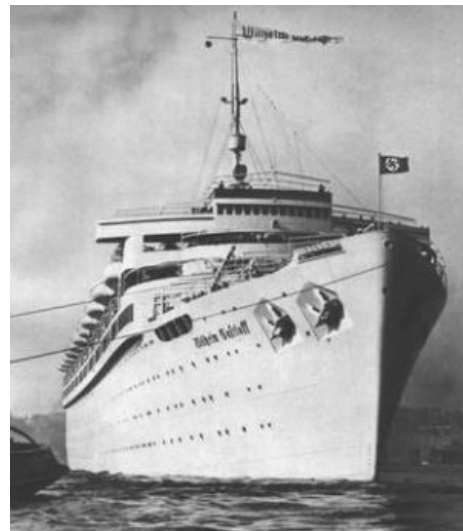
1945 год, январь-февраль. Вильгельм Густлофф и Генерал Штойбен — multikill целой флотилии фошыздских лайнеров, устроенный усилиями бравой команды подлодки С-13 и **румынско-советского** подводника Маринеско. Собственно, сам лайнер «Вильгельм Густлофф» был построен в 1937 году и предназначался для **наглядной демонстрации** западному обывателю всей крутости идеологии национал-социализма — при цене билета в 1/3 от конкурентов лайнер предлагал куда больший уровень комфорта, отнимая у пиндосских компаний клиентов. С началом войны он поначалу использовался для заброски войск, затем как госпиталь (с небоевой окраской — красная полоса на белом фоне), позже — как десантное судно (с серой окраской и двумя зенитками). Что его, собственно, и подвело.

1944-45 годы выдались для Маринеско неудачным — постоянные разносы за **разгульную жизнь** и ни единой значимой атаки (при нехилом трафике торговых и военных судов) грозили ему трибуналом. Но все изменилось с появлением в перископе «Густлоффа» — накануне лайнер был заполнен в Гдыне **убигающими** от жаждущего возмездия СССР семьями военных, подводниками и мирными жителями (более 10 000 чел. — в проходах, салонах, даже в пустом бассейне). Из-за разразившегося у фошывтов кризиса лайнер шел всего с одним кораблем сопровождения на минимуме топлива по прямому курсу (вместо зигзагообразного для защиты от торпед). На радостях Маринеско принял его за военный транспорт и запустил в него сразу три торпеды (четвертая застряла, едва не сделав С-13 предшественником **Курска**) — первая попала в нос, вторая — в бассейн, третья — в машинное отделение. В панике народ ломанулся наверх. Шансов было мало — кто не погиб от давки и взрывов застряли на палубе (в панике капитан задрал отсеки, закрыв там часть команды, ответственной за шлюпки). Половина шлюпок не спускалась из-за крена. В довершение всего сверху сорвалась зенитка, упав прямо на полную шлюпку. Вместе с лайнером на дно ушло около 9000 пассажиров и два из трех капитанов. Через месяц Маринеско таким же макаром отправил на дно Генерала Штойбена, приняв его за крейсер Эмден — 3600 погибших, 659 спасено. Интересно, что после войны судно обследовали водолазы ЭПРОНа — полагают, что они искали угнанную из Петергофа Янтарную комнату. Еще интереснее, что в начале нулевых какие-то анонимусы с автогенном обследовали лайнер, наделав в нем дыр и намусорив. Похоже, опять искали Янтарную комнату, оптимисты.

Итог — около 9 тыщ, утопленников на «Густлоффе», 3600 на «Штойбене».

1945 год, 3 мая. Бойня в Любеке. В мае сорок пятого нацисты согнали заключенных концлагерей в одно место и погрузили их на корабли и баржи в гавани Любека. Наверное, задумали что-то недоброе. Но осуществить это им помешали доблестные бомберы Ее Королевского величества, прилетевшие означенным днём и разнесшие весь этот рассадник в хлам, пыль и щепки. Они потопили корабли «**Кап Аркона**» и «**Тильбек**», хорошенько прошлись бомбами и снарядами по баржам и судну «**Дойчлянд**». Веселья добавили немецкие пулемётчики, пострелявшие доходяг, расплзающихся с барж.

Итог — около 11 000 трупов, в основном ЕРЖ. На следующий день гарнизон Любека капитулировал. По слухам, во время сдачи английский офицер, находясь под впечатлением от увиденного, отобрал у зиговавшего ему фошиздского командира трость и **убал** ею ему по голове. А вы говорите **холокост**...



Нордически суровый Вильгельм Густлофф

1945 год, 10 июня. Уильям Д. Портер aka Вилли Ди. Натуральный плавучий лулз! Пиндостанский эсминец, который отличался редкой степенью тотальной невезучести. Его служба сразу началась «с подвигов». Новенький корабль имел честь сопровождать флагман с настоящим президентом на борту! На радостях Вилли растерялся и при выходе из порта тиснул своего собрата, снеся ему полборта, да и себе заодно. После спешной покраски ниграми слегка сконфуженный сабж поспешил догонять флагмана. И тут началось. Дело в том, что, опасаясь подводных фрицев, пиндосы объявили радиомолчание. И вот плывут они в тишине, и вдруг еблысь! Что-то где-то рвануло. Заваливая морское дно кирпичами, флот тут же начал маневрировать, не понимая, откуда на них напали, пока вдруг с Вилли виноватым тоном не доложили, что, дескать, это они **нечаянно уронили с борта глубинную бомбу**. В результате взрыва с корабля посмывало всё КЕМ, включая моряка, которого так и не нашли. Командование даже не знало, что и ответить на такую заявочку, а с эсминца тут же посыпались сообщения одно за другим: то машина у него навернулась, то давление упало, то ещё что-то.

Чтобы выслужиться, вояки решили устроить **показуху** с пострелушками из зениток по воздушным шарикам. Желая хоть как-то загладить свою вину с бомбой, капитан эсминца тоже решил выпендриться, продемонстрировав учебный пуск торпед, но наладил ещё больше, так как один из тупорылых матросов по ошибке установил боевую торпеду! Когда торпеда пошла прямиком в президентский флагман, неиллюзорно намекая на изменение хода мировой истории, пришлось нарушить радиомолчание и в последний момент крикнуть — «съебывайте, братцы!» На флагманском линкоре «Айова» даже глазам не поверили, увидев идущую к ним торпеду, и только в самый последний момент успели убраться с её пути. Только небо, только Аллах ведаёт, как «Айова» не расхуярила тогда обнаглевший эсминец, который поначалу приняли за предателя-диверсанта. И ещё более непонятно, как экипаж после такого косяка отделался, можно сказать, лёгким испугом. На этом, впрочем, беды эсминца не закончились. Провинившееся корыто уже с новым экипажем отправили в самую жопу — патрулировать Алеутские острова. И что бы вы думали? По ошибке эсминец выстрелил по одному из островов с главного калибра и ВНЕЗАПНО разьебавшийся там штаб американского гарнизона! После этой вопиющей оказии командование поняло, что этот корабль можно без риска использовать только против авиации, и пидорнуло оно на Окинаву — сбивать кавайных зерошек. «Вилли Ди» быстро вошёл в курс дела и сбил несколько самолётов... Среди которых оказалось три американских! Американские лётчики решили облетать непредсказуемый эсминец подальше. Тогда сабж переключился на корабли, измочалив зенитными орудиями борт американского корабля «Льюис», пытаясь сбить летавшего за ним япошку! И вот, момент истины. Защищая транспортное судно от летящего на него **камикадзе**, обвешанного бомбами, «Уильям Д. Портер» таки сбил самолёт врага на подлёте! Тот едва не долетел до эсминца и грохнулся в воду прямо рядом с ним. Счастливые янки бросились обнимать друг друга от счастья. Неужели наконец-то без косяков?! Как вдруг под кораблем, куда воткнулся сбитый банзай, пизданул взрыв самурайского боекомплекта, прорывивший днище Вилли. Спустя три часа эсминец-бунтарь лёг на дно.

Итог — ёбаный стыд американского флота. Хотя команда спаслась в полном составе.

XX после ВМВ

1947 год, 16 апреля. Гранкан — достойный продолжатель дела «Монблана» и «Форт Стайкин». Здоровенный американский грузовой пароход под французским флагом загружался в пиндосском порту Техас-Сити «мирным безобидным грузом» — аммиачной селитрой, когда на борту возник пожар. Никто в порту не знал, насколько взрывоопасна аммиачная селитра и как ее правильно тушить, **научный прогресс еще до этого не дошел**. При погрузке корабля можно было даже курить, тара была бумажная. Эффективные менеджеры приказали тушить пожар не водой, а паром, чтобы «не попортить груз», чего делать категорически было нельзя. В результате в 9:12 утра 10 килотонн селитры ебнули так, что обломки кораблей и портовых сооружений засыпали город в радиусе 2 миль. Взрывной волной было сбито два самолета. Из разрушенных хранилищ в город потекла горящая нефть, тушить было некому — большинство пожарных погибло при взрыве. На химкомбинате взрывалась и воняла всякая химия. К ночи пожары удалось подавить, но тут взорвались еще два корабля с селитрой — «Хайфлайер» и «Вильсон Киин» — и все пошло по новой. Пожары удалось потушить только через три дня. Легендой стал журналист Джон Клинтон, вывезший фотки горящего «Гранкана» из порта за две минуты до взрыва. Удалось также спасти **900 учеников местной школы, которые не филонили на гражданской обороне**.

Итог — более 1500 тексов приняли ислам, 3500 раненых, ущерб в 100 лимонов зеленых. Аммиачная селитра прочно прописалась в качестве промышленной взрывчатки.

1949 год, 26 ноября. Тайпин — китайский грузопассажирский пароход, который осенью 49-го занимался увлекательнейшим занятием — перевозил из Шанхая на Тайвань тех китайцев, которых не очень радовала перспектива оказаться в руках НОАК (Народно-освободительная армия Китая — военные силы коммунистов). Поскольку сторонников Гоминьдана в Шанхае было не просто много, а очень много, то грузили людей на суда, как сельдей в бочку, что не обошло стороной и «Тайпин», в который упихалось чуть ли не в два с половиной больше пассажиров, чем он мог увезти. Это, вкуче с ошибками экипажа, и подвело судно, когда вечером 26-го ноября оно столкнулось с углевозом «Цзинь Юань». После столкновения несчастный углевоз утонул моментально, а «Тайпин» продержался всего 15-20 минут.

Итог — от 1000 до 1600 человек отправились кормить рыб, 36 удалось спасти на австралийском эсминце «Варрамунга», который ошивался неподалёку. ЧСХ, катастрофа произошла ровно через год после самого масштабного кораблекрушения в истории Китая — в ноябре 1948 при пожаре с последующим утоплением корабля «Сюань Хуай» погибло от 2 до 6 тысяч беженцев. Однако «Тайпин», благодаря

фильму 2014-го года, гораздо более известен.

1954 год, 26 ноября. Южный Гудвин — британский плавучий маяк, который был призван оберегать корабли от трижды злобучей поебени, проклятой всеми моряками этого глобуса — мели Гудвина (он же «Великий пожиратель кораблей», он же «Песчаный хамелеон»), расположенной в проливе Ла-Манш и любящей захавывать корабли каждый год пачками. **Есть мнение**, что большинство судов там гибло в основном из-за похуизма капитанов, полагавшихся на солёный морской авось и «хуйня, проскочим». Для таких особо одарённых и поставили «Южного Гудвина». Вы спросите, в чём лулз? А в том, что «Великий пожиратель кораблей» в ночь с 26 на 27 ноября 1954 года, пользуясь темнотой и штормовой погодой, разбил нафиг эту мигалку, дабы не мешала дальше пожирать. Не помог даже десятикратный запас прочности якорных цепей!



«Южный Гудвин» досверкался

Итог — на маяке погибла вся команда, кроме одного невесть каким макаром туда затесавшегося чудака-орнитолога, изучавшего там птичек... Сборная модель «Южного Гудвина» встречается в магазинах даже чаще, чем легендарный «Титаник».

1956 год, 26 июля. Андреа Дориа — знойный итальянский лайнер, решивший поискать свиданий в столь романтичном тумане. Те же мысли посетили горячий шведский экипаж корабля «Стокгольм». Когда их взгляды соединились, расстояние было уже критическим, плюс оба корабля завернули в одну сторону, что закончилось страстной встречей двух одиночеств. Что примечательно, пароход был прекрасно оборудован новейшими навигационными приборами, и на локаторе встречный пароход прекрасно видели. Но технология использования РЛС для предупреждения столкновений еще не выработалась (в те годы радары еще многим были в новинку), капитан слишком много смотрел в экран и слишком мало в окно и на карту, в результате чего утратил связь между картинкой на экране и реальностью, именно после этого случая **психологи** породят новый термин для этого явления — «радиолокационный гипноз» (который просочился даже в sci-fi, «навигатора Пиркса», например).



«Андреа Дориа» тонет

«Стокгольм» чмокнул «Дорию» в бок и тут же дал задний ход, чтобы дать возможность партнёру по судовой ебле нахлебаться водички полным трюмом — эдакий морской аналог семьяизвержения. Хотя спектакль разыгрывался недалеко от Нью-Йорка и сразу набижало много корабликов на помощь, пассажиры и команда испытывали незабываемые ощущения. Дело в том, что набижавшие были в основном грузовыми пароходами и спасать две тыщи народу им было элементарно нечем и некуда. Кирпичи откладывались, пока не подошел французский лайнер «Иль-де-Франс», который почти всех и спас. Нежную любовь и чувство благодарности пассажиров вызвали итальянские морячки, по доброй итальянской традиции похватывавшие шлюпки и свалившие подальше от тонущего парохода, невзирая на смешных пассажиров.

Итог — всего 46 человек, да и те погибли от удара при столкновении. Повезло.

1959 год, 30 января. Ханс Хетгофт — датский «Титаник». Был построен по образу и подобию непотопляемого: клёпаный корпус, двойное дно, переборки. Самый большой корабль, построенный наследниками Андерсена. Должен был сообщать Данию с Гренландией. Затонул в первом обратном рейсе по причине, ну да, **столкновения с айсбергом**, блеать. И точно так же — всех могли спасти, но из-за тумана никто не вылетел и не приплыл. Спустя девять месяцев после гибели лайнера, на берегу моря нашли выброшенный волной спасательный пояс.

Итог — 95 человек исчезли бесследно вместе с кораблём.

7 октября 1985/30 ноября 1994 — Акилле Лауро. Акилле Лауро (*Achille Lauro*) по праву можно называть невезучим — большую часть жизни лайнера его непрерывно преследовал **былинный отказ** — взрывы, пожары, бесконечные перепродажи. Строительство начали в 1939 году для замены устаревших кораблей Голландской Ост-Индской компании и завершили только в 1946 году с простым на время Второй мировой, причем за время войны остов пережил два авианалета. Первоначально корабль назвали *William Ruys* (внук владельца компании, в годы войны был взят в заложники и расстрелян). Как вы яхту назовете... В 1964 году лайнер был продан компании *Star Lauro* и получил нынешнее название. В 1965 году на нем произошел сильный взрыв, после ремонта он продолжил работу. В 1972 году — новый ремонт и сильный пожар на судоремонтном заводе. 1975 — столкновение с сухогрузом *Youself*. 1981 — снова пожар, 1982 — разорение владельца, постановка на прикол и продажа *Chandris Line*. Апофеозом всего этого стал захват корабля террористами Фронта Освобождения



Акилле Лауро

Палестины^[2]. Захватив лайнер, терроры потребовали плыть в порт Тартус (Сирия) и освободить 50 палестинцев из тюрем Израиля. Но тут их постиг фэйл — Израиль и Сирия дружно [послали](#) корабль и террористов. Тогда они застрелили пассажира — инвалида с гражданством США (чем здорово разозлили пиндосов). В ответ они решили разрешить террористам свалить с судна, сесть на Боинг и валить в Тунис. Но по пути Боинг вынудили сесть в Сицилии, где терроров арестовали^[3]. По мотивам захвата на борту все того же Акилле Лауро был снят фильм «Террор в море». После этого судно проработало до 1994 года, когда в машине вспыхнул последний по счету пожар. Погасить его не удалось, и он начал идти вверх по палубам. Пассажиров усадили в шлюпки и перевезли на пришедшие на помощь суда, судно почти полностью выгорело и получило сильный крен из-за попыток залить огонь (заливаемая для тушения пожара вода скапливалась у правого борта, все сильнее накрывая судно). Через пару недель его попытались отбуксировать, но на корме ебанул мощный взрыв, и корабль ушёл на дно. *Итог* — 3 человека погибли при пожаре, 1 застрелен террористами. Судно лежит на дне у берегов [Сомали](#).

1980 год, 10 сентября. «Дербишир» — британский балкер, одно из крупнейших судов в истории Британии. Во время рейса в Японию гружённое почти 160 тысячами тонн железной руды судно попало в 11-балльный шторм (для пояснения — это ветер в 30 м/с и волны до 16 метров высотой). Как позже показало расследование, шторм такой силы не выдержали вентиляционные отверстия на носу судна, через которые поступило около 400 тонн воды. Этого хватило, чтобы нарушить равновесие тяжёло гружённого балкера и приподнять его корму, в результате чего особо крупная волна (по некоторым версиям это могла быть так называемая «волна-убийца») пробила носовой палубный люк. Хлынувшего в трюм объёма воды оказалось достаточно, чтобы судно пошло ко дну настолько быстро, что экипаж даже не успел этого осознать, причём из-за разницы давления большую часть корпуса буквально разорвало на кусочки.

Итог — 44 погибших (42 члена экипажа и две офицерские супруги). Останки судна нашли лишь через 14 лет (причём исключительно благодаря упрямству родственников погибших), ещё через 4 года сумели понять, как же именно оно затонуло, и попытались перевалить вину на экипаж (дескать, носовой люк был задраен неплотно), однако всё то же упрямство родственников погибших спустя 20 лет (sic!) после катастрофы позволило выяснить и исправить недостаток прочности вентиляционных шахт и грузовых люков.

1987 год, 6 марта. «Herald of Free Enterprise» — британский паром, совершавший регулярные рейсы через Английский канал. В один хороший вечер, при идеальных погодных условиях, судно вышло в канал, при этом капитан для ускорения погрузки увеличил осадку судна, какой-то умник проспал отпарку и не закрыл носовую рампу, а офицер, должный это прорегулировать, свалил со своего поста докладывая о готовности. В итоге, идя на максимальной скорости, судно хлебнуло пару тысяч тонн водички и рухнуло на борт, не утонув полностью только по причине мелководья.

Итог — несмотря на усилия спасателей, 193 человека отправилось к Нептуну. В самой Британии это крушение стало одним из самых масштабных со времён «Титаника».

1987 год, 20 декабря. **Донья Пас** — филиппинский (изначально японский) паром, совершавший рейсы между Манилой и Таклобаном. В 10 часов вечера, едва начав рейс, столкнулся с танкером «Вектор». «Доньей» в это время рулил кадет (экипаж пил и смотрел видак), «Вектор» вообще шёл на автоматическом управлении (штурман тестировал новый телевизор). По результатам столкновения ржавая лоханка «Донья» разломилась на две части, а из «Вектора» вылилось 8 000 баррелей нефти, быстренько превратившихся в пожар, поглотивший оба судна.

Итог — концы отдали 4 375 человек. Паромчик был слегка переполнен пассажирами, из-за чего катастрофа получила звание крупнейшей катастрофы на море в мирное время.

1989 год, 24 марта. **Эксксон Вальдез** — американский танкер, принадлежащий компании Exxon Shipping Company, тихо-мирно вёз полмиллиона баррелей нефти, как вдруг внезапно налетел на Блайт-риф. Ну налетел и налетел, с кем не бывает, но история вышла нифига не грустная. Во-первых, в дырку вылилось дохуя нефти, во-вторых, запидорасило чёрным золотом часть Аляски вместе с эскимосами и окрестными рыбками. Но самая мякотка началась, когда журнашлюшки выяснили, что «преподобный Джо Хэйзлвуд» (см. х/ф «Водный мир»), капитан, за пару месяцев до этого лишился водительских прав за езду по синеве и вообще лечился от алкоголизма. Тут-то всё и завертелось. Расследовали долго и муторно, в итоге мужика оправдали, но осадочек остался. Остался он в виде шуточек «Я просто пытался соскрести немного льда с рифа для моего коктейля „Маргарита“...». Даже в Футураме, в серии «The Birdbot of Ice-catz» оттоптались на тему алконавта-капитана, разьебавшего к хуям танкер с нефтью об айсберг и обосравшего девственно чистые снега. А факты говорят, что капитан хоть и спал пьяный в жопу, но не на мостике, а в каюте, так как перед этим сдал вахту третьему помощнику, который и просрал все полимеры.

Итог — дохлых хомосамсаспенсов NULL, дохлой морской живности — тысячи их@баттхёрт у зелёных, старый морской волк так и не смог вернуться к работе (закончил преподавателем), западное общество словило лулзов и получило устойчивый мем про море, ром и бухого капитана нефтетанкера. Альзо, в [Фоллауте 2](#) в Сан-Фране имеется «Вальдез», и на нём даже можно пару раз поплавать.

1990 год, 7 апреля. **Скандинавиан Стар** — эталонный пример того, что случится, если люди, прогуливавшие уроки ОБЖ, будут отвечать за твою жизнь, анонимус. В два часа ночи неизвестный анархист-затейник решил воспламенить пожар мировой революции, не покидая судна, для чего поджёг случайно оказавшуюся рядом кипу белья. Цимес в том, что, во-первых, сделал он это на палубе, на

которой в тот момент не было никого — даже в каютах; а во-вторых, все стены корабля были окрашены в оче горючую краску, горение квадратного метра оной было равнозначно горению 1,5 литров бензина.

Дальше фейлы начали нарастать как снежный ком.

- Капитан-слоупок поздно выключил вентиляцию, которая весело гнала огонь по коридорам.
- Оставленная открытой каким-то бравым моряком дверь на автомобильную палубу сделала из лестницы вытяжную трубу, распространяя пожар по этажам.
- Тихая сирена звукового оповещения не позволила пассажирам проснуться сразу, ** а те, кому удалось это сделать, столкнулись с такой системой навигации, которую даже Артемий Татьянович не мог представить в своих влажных снах про московское метро, и многие паксы, задыхаясь от ядовитого дыма, неожиданно для себя находили в конце коридора тупик.
- Вдобавок предприимчивая компания набрала на корабль команду гастарбайтеров, говорящих исключительно на своих околорунных языках, что явно не располагало к добросовестному исполнению своих обязанностей по спасению людей из г(и/е)ны огненной.

Итог — 158 человек так и не проснулись либо нашли свой вечный сон в коридорных тупиках (некоторые попытались скрыться от дыма в шкафах и каютных туалетах, оставляя после себя след [как от ядерного удара](#)), за что главный менеджер компании и капитан получили суровое наказание в виде шести (6) месяцев тюрьмы. Сей пиздец послужил причиной пересмотра правил безопасности на морских судах, и теперь установка детекторов дыма является, бдждад, обязательной.

1991 год, 3-4 августа. Океанос — греческий (в девичестве французский) круизный 14-тысячник, который в начале августа 1991-го года при переходе из порта Восточный Лондон (не английского, если что, а южноафриканского) в Дурбан угодил в 9-балльный шторм с бодрым 40-узловым ветерком и небольшими волнами 9-метровой высоты. Поначалу старичок (к этому моменту судно было уже 38 лет) держался вполне достойно, но в половине десятого вечера подтопило один из кингстонов, после чего механик сообщил капитану, что вода заливают генераторы и последний... просто-напросто их вырубил, отдав судно на волю ветров и волн.

[Oceanos Sinks](#)

последние минуты «Океаноса»

Проблему дополнило то пикантное обстоятельство, что из-за нехватки электричества вырубилась обратные клапаны системы водоснабжения в которую, через пробоину в резервуаре, бодро полилась забортная водичка. В результате судно подтапливать изнутри через души и сортиры. Ну и дополнила всю эту трагикомедию весьма доставляющая реакция экипажа, который сначала запаниковал, а потом в полном составе, с капитаном во главе, приготовился к эвакуации, не почесавшись не то, что сообщить пассажирам, дескать мы тут немного тонем, но и даже подать сигнал SOS. В итоге это сделал один из аниматоров судна, который поднялся на мостик, чтобы разобраться в ситуации.

К счастью, береговые службы ЮАР слоупоками в те времена не были и быстро организовали спасательную операцию в ходе которой половину людей сняли вертолётами, а вторую — пересадили на корабли ВМФ, благо им в этом помогла крайняя неторопливость затопления: судно ушло на дно примерно в 15:30 следующего дня.

Итог — 0 погибших, феерический комментарий капитана в ответ на обвинения в ранней эвакуации, неплохое развлекалово для дайверов (судно лежит на глубине 92 метра всего в 5 километрах от берега) и весьма впечатляющий репортаж телекомпании ABC News, с вертолёта которой камеры запечатлели последние минуты лайнера в прямом эфире.

1994 год, ночь с 27 на 28 сентября. Эстония — соединяла паромным сообщением Таллин и Стокгольм. Вечером указанного дня взяла на борт 989 человек и вышла из Таллина, но в Стокгольм не пришла. Возникли вопросы — куда мог подеваться паром в бушующем море при ветре всего 20 м/с? Единственной весточкой от «Эстонии» оказалось короткая передача по радио в стиле SOS, фоновым шумом во время которого была слышна противотуманная сирена, дабы взбодрить задремавших пассажиров, а голосом было сообщено, что крен у парома *порядка 20-30 градусов*.



«Эстония» грандиозна и нетороплива

Есть мнение, что

- **носовой визёр** у «Эстонии» был закрыт неплотно или открыт вовсе (или его выбило, шторм же) из-за чего судно — в недетский шторм — нахлебалось воды, накренилось и, решив больше не выёбываться, утонуло.
 - Вроде как имеются фотки поднятого со дна покорёженного визора.
 - В наличии показания людей, спасшихся с палубы *под отсеком для авто/грузовиков*: нищоброды с днищепалубы утверждают, что вода хлынула на них сверху.
- Впрочем, это лишь одна из версий — катастрофа «Эстонии» давно стала одним из предметов [SO](#) у конспирологов. Ситуацию усугубляет то, что, по слухам, паром мог тайком перевозить военные ништяки, полученные маленькой прибалтийской страной после краха СССР.

- Еду конспирологам подогревают эстонские власти, решив натурально залить паром бетоном.
- Таки конспиролухам подвалила новость@непротиворечивая с вариантом ввше версия: в 2010х судно (упавшее на дно не просто набок, а под дополнительным углом) накренилось сильно больше первоначальных 112 градусов, обнажив DNIWE, а под «бетоном» — некислую такую пробоину-вмятину на боку, изначально прикрытом. Посему, выдвигается версия «субмарина своих Наток (конвоировать)/чужих москвичек (проконтролировать) была приставлена к Эстонии, и СЛУЧАЙНО ФШТОРМ АПСТЕНУ и апвизор».

Пришедшие на помощь паромы подобрали лишь ~треть спасшихся, остальным же пришлось поплавать прямо в ночных рубашках в бушующем море, пока к утру не прибыли вертолёты.

Итог — в общей сложности спасено 137 человек. Тел было найдено всего 95, остальные 757 пропали без вести.

XXI

2012 год, 13 января. «Costa Concordia» — эпичнейший пример распиздяйства, по сравнению с которым сливает даже армия отечественного разлива. Капитан судна Франческо Скеттино (sic!) решил подвести судно ближе к берегу острова Джилио, чтобы помахать ручкой своему знакомому. Огромный круизный лайнер, на борту которого находилось 3216 пассажиров из 62 стран и 1023 члена команды, снабжённый не только компасом и астрольбией, **но и другим навигационным добром**, был заведён на прибрежные скалы, которые проделали пробоину порядка 70 метров в длину. Такого подвоха судно никак не ожидало и начало потихоньку тонуть под бодрые заявления экипажа о, внимание, поломке электроники. К тому же палубы лайнера были не пронумерованы, а названы именами стран. Самая нижняя, 13-я, где находились баки судовой канализации, была названа «Polonia». О какой удаче могла идти речь в такой ситуации? Эвакуировались тоже весело: примерно час топтались на палубе в ожидании спуска шлюпок, сигнал СОС так и не подали, члены экипажа во главе с капитаном самоэвакуировались первыми.

Самая популярная футболка в Италии теперь — со словами «Vada a bordo, cazzo!», которыми поприветствовал капитана глава береговой охраны.

Некоторые углядели сходство между лежащей на боку «Конкордией» и одним из начальных кадров фильма-катастрофы «2012», в котором игрушечный кораблик лежит в луже на улице, и тут же связали катастрофу «Конкордии» с **концом света** в 2012 году, описанном в этом миллом фильме.

Катастрофа вошла в скрижали истории **Google** как «Титаник XXI века». Неизвестно совпадение это или злой рок, на корабле плыла внучка одной из пассажирок Титаника, а также певец, у которого предком был музыкант, игравший похоронный марш кораблю.

Катастрофу также связывает с Титаником общий владелец: компания Carnival (мама дочерней Costa Cruises), которая в 1998 г. купила «Cunard Line». «Cunard Line», в свою очередь, сначала объединившись с «White Star Line» (владевшей когда-то «Титаником»), купила в 1958 г. её остатки. Они изо всех сил пытались добить эту ащцкую семейку...

Отважного капитана, который был замечен на капитанском мостике с молдаванкой Доминикой Чемортан, опрометчиво бросившей свое нижнее белье в каюте капитана, обвинение хочет посадить в тюрьму всего на каких-то 2697 лет.

На Ютубе можно посмотреть многочисленные трейлеры-пародии на фильм Джеймса Кэмерона «Титаник» с Конкордией в главной роли, Доминик Чемортан в роли Роуз, капитан Франческо Скеттино в роли Капитана Смита и одновременно в роли ДиКаприо, и всё это под аудиотреки к фильму.

Итог — двое пропали без вести и отправились, видимо, кормить рыбок, 30 ушли в том же направлении (в том числе пятилетняя девочка), остальные спасены. До начала 2015 года никакой внятной инфы по Скеттино не было, но потом его таки отправили **на 16 лет** за решетку. Еще трём людям дали по два года, а, как подсказывает Педивикия, в Италии такие сроки обычно смазывают. Коста, видимо, обидевшись на столь малое число жмуrow, продолжает держать марку: в феврале 2014 во время работ по её подъёму ислам принял один водолаз. В конце июля 2014 посуду таки подняли и отбуксировали в Геную, где



«Коста Конкордия» тонет с шиком



Итоговое положение судна

Горизонт завален

торжественно распилят на гвозди.

2014 год, 16 апреля. Севоль — южнокорейский паром, под завязку наполненный школотой, плыл с превышением скорости на экскурсию к местной достопримечательности — острову Чеджу. Внезапно он врезался во что-то, скрытое под водой. А может и не врезался — а [может это дворник был](#), типа мины или [мимо крокодившей северокорейской](#) или даже американской/[собственной](#) подлодки. Однако вне зависимости от конкретной причины, [суть](#) происшедшего вполне ясна: команда на мостике заложила на скорости крутой поворот, перегруженное судно сильно накренилось — и пошла писать губерния.



Се ля ви

Скверно закреплённые контейнеры с полутора тысячами тонн груза (в три раза больше максимального, бдждад!), плюс автотранспорт, который вообще никто не озаботился закрепить (а хуле, каботаж же!), сорвались и поехали в сторону правого борта. Паромчик накренился и начал хлебать воду. Один из школьников позвонил куда надо и сообщил, что, кажется, тонем. Школьнику посоветовали учить уроки и меньше хулиганить.

Капитан, поставивший рулить [третью помощницу](#), а сам мирно давивший массу аккурат во время прохода опасного места, мигом примчался на мостик и принялся всех успокаивать. Тревогу не объявляли, пассажиров попросили надеть спасжилеты и оставаться в каютах^[4]. Целый час капитан не мог решить, так тонем всё-таки или нет. Пока все это продолжалось, судно накренилось и перевернулось. Охреневшие от таких новостей пассажиры звонили родителям, в полицию, береговую охрану и всем, кого успевали набрать, но Нептун в очередной раз опередил человека.

А капитан и его подопечные сели в первый же спасательный катер и поплыли домой, от греха подальше.

Пожилые корейцы вспоминают, что острову Чеджу не впервой принимать жертвы: в 1970 [он забрал 326 человек](#). А всего начиная со времён Корейской войны аналогичных неудачных паромов в Корее было аж 4. Кстати, один из утопших ранее паромов, как и «Сэволь», принадлежал какой-то [секте](#). Дело в том, что в Южной Корее многочисленные протестантские секты часто имеют при себе разного рода подручные компании, на которых руководство секты самым безжалостным образом зашибает деньги — так, например, владелец «Сэволя» в своё время владел фабрикой игрушек, на которую, будучи духовным главой церкви, отсылал своих прихожан фактически в качестве рабов.

Потом с этими сектантами случилась какая-то мутная история — то ли они сами [повесились](#), то ли им [помогли](#) — но хозяину удалось выкрутиться и он перешёл в судоходный бизнес. Сейчас же выяснилось, что по меньшей мере половина экипажа парома состояла у него в секте, работала фактически за [ЖРАТ](#), а посудина эксплуатировалась в хвост и в гриву с нарушением всех возможных инструкций и правил — дабы [ПРОФИТ](#). После начала эпопеи клиент включил [сьебатор](#) и официально находился в бегах аж до середины июля (см. ниже).

Итог — 150 мертвецов, включая не выдержавшего завуча, повесившегося с горя, изъяты с посудины сразу, ещё где-то 150 (с регистрацией был бардак, полного списка пассажиров нигде нет) потихоньку выковыриваются водолазами изнутри этой лоханки. Вся шобла с мостика определена в СИЗО. Родственники пострадавших, которых по старой корейской привычке держат взаперти и кормят говном с лопаты, собираются поднять бунт и линчевать ответственных за, [журнализды](#) бьются в истерике. Экипаж же имеет все шансы присоединиться к произвольным подводникам: смертную казнь в Южной Корее никто не отменял. В июле 2014 выяснилось, что найденная [ещё весной](#) в каком-то саду уже [как следует разложившаяся тушка](#) таки принадлежит [владельцу парома](#).

А 30 сентября прогулочный корабль Бакхансы напоролся на скалу и [чуть не отправился вслед за Севолем](#). Но загружен он был не робкими школьниками, а боевыми корейскими бабушками, и вся береговая охрана была по случаю Севоля на жутком стрёме. Операция по спасению была молниеносной, что намекает: с каждым кораблекрушением судоходство становится надёжней.

2014 год, 5 июня. Millennium Diamond — расово английский прогулочный теплоход, проводя для туристов экскурсию по Темзе, умудрился врезаться в Тауэрский мост. Правь, Британия, морями!

Итог — 9 раненых. Посудина дошла своим ходом до берега. Мост вроде не пострадал.

2014 год, 28 декабря. Шардон — итальянский паром, который в тесном Адриатическом море не смог разойтись с греческим паромом «Норман Атлантик», в результате чего грек загорелся, а итальяшка пошёл на дно как кирпич.

Итог — 11 [пропавших без вести](#). Тонны потраченного имущества.

2015 год, 13 апреля. Средиземное море — безымянный ливийский паром, дико перегруженный нелегальными мигрантами из пришедшей к демократии Ливии, перевернулся в нейтральных водах при невыясненных обстоятельствах. Где-то 150 человек удалось выловить, прочие приняли ислам повторно.

Итог — не меньше чем 400 ливийцев [куда-то делись](#). А где-то 150 выжило и скоро поедет на родину. Рекордное количество погибших.

2018 год, февраль. Rhosus — отличилось не столько буль-булем самого корабля, сколько его последствиями.

В 2013 году судно «Rhosus», принадлежавшее имевшему гражданство Российской Федерации бизнесмену Игорю Гречушкину, проживающему на Кипре (причём судовладельцем числилась [компания зарегистрированная в Панаме](#), а зафрахтовала [другая компания](#), уже с Маршалловых островов), шло себе под [молдавским](#) флагом (кто сказал, что у Молдавии нет выхода к морю???) из Батуми в Бейру (это Мозамбик) с русско-украинским экипажем. Судно представляло собой хтонический ужас, из тех, какие раньше ходили под флагом морской сверхдержавы Либерии, чтобы в конце концов кануть в районе Бермудского треугольника. 21 ноября из-за проблем с двигателем судно встало на рейде в Бейруте (это Ливан) из-за проблем с двигателем (или, как потом говорил капитан, для доп. погрузки), да так никуда оттуда и не сдвинулось. Выяснилось, что владелец давно банкрот, и денег на оплату услуг порта нет. Судно так и осталось стоять, груз (2750 тонн аммиачной селитры, годного удобрения, из которого тривиально получается взрывчатка, за что она любимо всеми партизанами, от ультралевых до исламистов) просто свалили на один из складов и забили на него болт, а члены экипажа, которых не выпускали даже на берег, ещё долго [писали в администрацию президента](#) с просьбой забрать их отсюда. В конце концов члены экипажа отправились домой, а судно, постояв в порту, тихо затонуло в феврале 2018 года.

Аммиачная селитра так и лежала на складе год за годом: ливанские чиновники [не знали, что с ним делать](#). Как выяснилось, даже тупая раздача трофейного груза ливанским колхозникам (при 15% населения, занятого в сельском хозяйстве, получилось бы 12 кг на крестьянина) принесла бы больше профита.

По-восточному беспечные ливанцы разместили тонны взрывоопасного груза прямо по соседству со складом конфискованной китайской пиротехники. Другие, предприимчивые ливанцы, наловчились пробираться через крышу на склады и тащить всё, что плохо лежит. Руководство порта приказало ПРЕКРАТИТЬ! безобразие и даже послало туда бригаду сварщиков.

4 августа 2020 года некий шибко умелый сварщик чинил крышу склада пиротехники, не поинтересовавшись, что за груз там лежит. Когда внизу заискрило, бригада, само собой, драпанула с крыши. А пиротехника начала понемножечку детонировать.

Примерно с полудня над складами стоял серый столб дыма, весь Бейрут его снимал и фотографировал, а пожарные не хотели туда лезть — ждали, пока догорит пиротехника. Ну она и догорела до того, что примерно в [18:08:18](#) по местному времени тот самый соседний склад сдетонировал и БОМБАНУЛ полноценным грибом, примерно в 1/10 Хиросимы. Момент попал на сотни видосов и фотоснимков к радости новостных агентств всего мира.

По результатам взрыва: порт Бейрута больше не существует, портовый район снесло, элеваторы снесло, зерно сгорело, где достать и как доставить новое непонятно, по всему городу развал, выбитые стёкла и тысячи раненых. Правительство подало в отставку, выживший народ собирается на майданы и набигает на уцелевшие министерства.

Итог — 158 погибших нашли, 21 пропали без вести. Более 6000 пострадавших. Половину Бейрута придётся строить заново.

2021 год, март. Ever Given — хиленькое и банальное недокораблекрушение, по последствиям переплюнувшее очень многие из перечисленных выше.

В ночь на 24 марта 2021 года японо-тайваньский трудяга-контейнеровоз Ever Given, ранее уже проявлявший желание как-то развеять свои скучные трудовые будни путем обжимашек с пассажирским паромом, решил таки-отжечь по-крупному. В результате некой «неисправности судового оборудования» полностью груженная здоровенная бандура налетела на мель, развернулась поперек Суэцкого канала и встала там как кость в горле. Никто не пострадал, так что это даже кораблекрушением-то сложно назвать, но... Контейнеровоз полностью перекрыл судоходную часть канала, который является кратчайшей водной артерией, связывающей Средиземное и Красное море (читай — Европу и Азию, зачем и был прокопан клятыми колонIALИстами). Движение в канале встало, а очередь из кораблей растянулась чуть ли не до Индии. Поскольку [арабская нефть](#) в танкерах идет именно через Суэц, и этот канал встал, мировую экономику [существенно затрясло](#) — и это даже не говоря еще о огромном количестве других грузов. Так контейнеровоз пришел к славе, но, видимо, недостаточно наслаждался ей — кораблик-мемзер весьма эффективно застрял на мели в крайне неудачном положении, и снять с мели его по состоянию на 28 марта все еще не могут. А в это время ущерб от каждого часа простоя Суэца оценивается в 400 миллионов [вечнозеленых убитых енотов](#), что уже

делает эту, по сути, мелкую аварию, [крупнейшей по масштабам ущерба](#), переплюнув и взрывы в Галифаксе, Тексас-сити и Бомбее, и аварии танкеров. Если Ever Given не сдернут с мели в ближайшее время, кораблям из Средиземноморья придется аки в старые времена пилить в Азию либо вокруг Африки, либо по Северному Морскому пути, что сделает ущерб от развлечений Ever Given крупнейшим в истории. Меметично также то, что, по сообщениям СМИ, капитан судины всецело разделял ее любовь к лулзам, и незадолго до аварии, [буквально рисовал корабликом хуи](#) (что делает версию о неисправности судового оборудования, как минимум, [слегка сомнительной](#) — возможно, кэп решил за что-то отомстить судовладельцам и посадил контейнеровоз на мель специально, но не рассчитал последствий, или просто неудачно [шуткнул](#)).

Впрочем, к 29 марта корабль таки осилили частично развернуть, что сразу сделало инцидент уже не таким эпичным, к вящему сожалению сетевых зевак. Однако полностью вытащить корабль пока всё ещё не могут. Алсо, некий Гаррет Нельсон из картографического центра Leventhal Map & Education Center создал [сайт](#), благодаря которому вы можете заткнуть «Эвер Гивеном» любой канал на Земле.

Итог — точная сумма ущерба пока неизвестна, но счет уже идет на миллиарды долларов ущерба. Также взлетела цена на нефть, что автоматически потянет за собой рост цен на топливо и все другие товары по всему миру.

В этой стране

Россия, которую мы потеряли

1873 год. «Царь» — внешне ничем не примечательный пароходец. О нём даже не было смысла упоминать в этой статье, если бы не один эпический лулз. На Ладожском озере, неподалёку от Шлиссельбурга, он встретился с пароходом... «Царица»! Она-то его и покарала ректально, что ставит под сомнение половую принадлежность «Царицы».

Итог — Посейдон нанизал на трезубец 50 морячков, а благородный капитанЪ отделался 2 месяцами ареста, церковнымЪ покаяниемЪ, и выплатой материальной компенсации. Что любопытно, капитан «Царицы» заработал всего лишь 3 месяца губы.

ЧСХ, это не единственный везучий на катастрофы «Царь» — другой пароход с таким же названием спас чуть менее, чем половину народа с горящего парохода «Вольтурно», а остальных разделили аж 9 ошивавшихся вокруг пожарища машин: по суровости и умению гонять туда-сюда спасшлюпку среди адских волн у царячьей команды конкурентов не было. Еще один «Царь», теперь уже буксир, принимал участие в спасении пассажиров с погибшей на скалах у Ванкувера «Валенсии» в 1906 (в силу исключительной злобучести условий оказавшемся довольно неудачным). Или «царей» тогда было больше, чем в современной России президентов, или чрезмерно пафосные имена способствуют попаданию в весёлые истории.

1893 год. Броненосец «Русалка» (точнее говоря броненосная лодка, броненосец береговой обороны) — утонул в шторм при переходе Ревель (Таллинн) — Гельсингфорс (Хельсинки) со всем экипажем поголовно, 172 тушки по штату. В 25 милях от Хельсинки. Три дня никто даже особо не чухнулся — военноеЪ корытоЪ из порта вышло — все, все свободны, дальше пусть у начальства голова болит. КорытоЪ в порт не пришло — значит не наши проблемы, пусть у начальства голова болит. А у начальства и так дел полно, не до корытаЪ ему.

Итог — на третий день на какой-то остров к какому-то полицмейстеру вынесло шлюпку с трупом матроса, только тогда возник интерес — а где собственно говоря наше корытоЪ? По итогам мероприятия на народные жертвоприношения в Ревеле на набережной воздвигнут пафоснейший памятник.

1897 год, 12 июня. Гангут — пожалуй самый неудачливый броненосец Русского Императорского флота, причём во всём, начиная с проекта (чего стоит только едкая характеристика: «Одна мачта, одна труба, одна пушка — одно недоразумение», — данная кораблю современниками) и заканчивая его гибелью от удара о невесть откуда взявшуюся на пути подводную скалу на Транзундском рейде, который был исхожен русскими кораблями вдоль и поперёк.

Итог — поскольку погибших в результате не оказалось, то и под суд почти никто не пошёл. Сам же корабль даже попробовали поднять, но [Русско-японская война](#) помешала этому замыслу и корабль до сих пор лежит на глубине всего в 30 метров, благодаря чему его очень любят дайверы.

1905 год, 14-15 мая. Цусимский пролив — [крупнейший позор Российского флота за всю его историю](#)



«Ever Given» во всей своей красе.

«Ever Given» во всей своей красе.



Улыбаемся и машем.

Улыбаемся и машем.



он же полное уничтожение Второй Тихоокеанской эскадры японским флотом.

Итог — 7 броненосцев, 3 броненосных, 2 бронепалубных и 1 вспомогательный крейсер, 5 миноносцев и 3 транспорта ушли на дно, прихватив за компанию 5045 человек.

1916 год, 7 октября. «**Императрица Мария**» — головной корабль одноимённой серии дредноутов Черноморского флота Российской империи. Вошёл в строй летом 1915 года, в самый разгар [большой махаловки](#), сразу же став постоянным источником неприятностей для османов и их истинно арийских хозяев (у которых попросту не было симметричного ответа этой вундервафле). Впрочем проблема возникла ненадолго.

Ранним утром 7-го октября 1916 года на линкоре внезапно начался пожар. Его оперативно заметили и даже успели начать тушить, когда внезапно рванул пороховой погреб. Взрывом вырвало палубу за первой башней, снесло фок-матчу, первую дымовую трубу и носовую рубку. Позже последовала ещё серия взрывов и через час линкор затонул.

Итог — 225 погибших, 85 тяжелораненых, командира флота (кстати, небезвестного Колчака) чуть было не отдали под суд.

Что интересно, комиссии так и не удалось точно установить причину взрыва. Впрочем, были отмечены серьёзные нарушения правил безопасности в отношении пороховых погребов, что, вкупе с фактом введшихся военных действий, наводит на определённые подозрения... Сам же факт катастрофы вызвал нехилый [резонанс](#), как из-за стоимости корабля (почти 29 млн рублей), так и из-за самих обстоятельств случившегося (взрыв корабля в укреплённой гавани без всяких видимых причин).

СССР до ВОВ

1921 год, 10 мая. «**Совнарком**» — бывший «Кормилец», переименованный молодой советской властью в «Совнаркома», 8 мая отправился из Барнаула в Томск с грузом зерна и несколькими сотнями пассажиров — от 225 до 400, время было лихое и учет вести было не с руки. В полвторого ночи 10 мая пароход врезался правым бортом в опору железнодорожного моста в Новониколаевске (который тогда еще не стал Новосибирском), разломился пополам и в течение пяти минут затонул ниже по течению Оби. Меньше сотни спасшихся, первое большое кораблекрушение страны советов, и традиционные причины катастрофы: железнодорожники забили болт на освещение моста, считая, что раз оно надо речникам, то пусть они и чинят лампочки (речники, соответственно, думали про железнодорожников то же самое).

1933 год, 8 марта. «**Харьков**» — простой советский пароход с грузом бобов. Во время перехода через Чёрное море где-то близ Константинополя/Стамбула судно царпнуло днищем каменистую мель. До эпичного «Титаника» судёнышку было очень далеко, да и пробойна оказалась небольшой. До Одессы вполне можно было доплыть, если бы не груз. Вода начала проникать в трюмы, а бобы стали впитывать её и набухать. По некоторым подсчётам, давление, которое набухающие бобы оказывают на стенки ёмкости, в которой находятся, составляет 30 кг на 1 кв. см. — столько же приходится на обшивку подводной лодки на глубине 300 м. И «Харьков» чуть было не стал подводной лодкой, треснув и разломившись пополам. Обе половинки по очереди отбуксировали в [снова наш Севастополь](#), где и сварили вместе. Как тогда шутили, «Пароход „Харьков“ — самое длинное судно в мире: его нос в Севастополе, а корма в Константинополе». Информация о жертвах и розданных пиздюлях отсутствует.

1933 год, 9 июля. «**Баркас-4**» — величайший Адовъ Пиздец™, возникший на Волге в районе Ярославля в результате нарушения всех мыслимых и немыслимых правил и норм. В один прекрасный... да какой прекрасный?! В один, прямо скажем, хуёвый денёк мохнатых 30-х, в старый гнилой баркас, у которого не было даже названия, а был, как у Хитмена, только порядковый номер, погрузилась толпа народу, большинство из которых составляли работники будущего [РЖД](#), отправляющиеся... на прополку картошки! А для комплекта он был дотромбован обычным отдыхающим быдлом. Последних пассажиров на баркас видимо заталкивали коленкой, если учесть, что корыто было рассчитано всего на 120 тел, а впихнули в него больше трёх сотен. А тут ещё и погода выдалась не ахти. Стоило несчастному старенькому корытечку отвалить от причала, тут же появился подозрительный крен, причём такой, что волны начали захлёстывать иллюминаторы. Быдло запаниковало и начало трясти капитана с просьбой повернуть назад к берегу. Но brave речной волк послал паникёров нахуй — ишь чего, картошка ждать не будет!

Итог — отойдя сотню метров, баркас ещё раз хлебнул водицы и тут же перевернулся, утащив под воду 46 пролетариев — всех, кто был в трюме, а также нескольких расположившихся на палубе, так как не умеющее плавать быдло цеплялось друг за друга. Капитан отказался героически идти ко дну вместе с кораблём — зря, ибо его тут же поставили к стенке, при товагище Сталине это было [как два пальца об асфальт](#). Ещё один лулз доставил теплоход «Ванцетти», который прокурсировал мимо барахтающихся в воде людей и забил на них чугунный МПХ, впоследствии отмазавшись, «а я растерялся!» И ви таки думаете, шо это событие кого-то чему-то научило?! Авотхуй! См. «[Булгария](#)».

1934 год, 13 февраля. «**Челюскин**» — советский пароход, попытавшийся 16 июля 1933 пройти из Мурманска во Владивосток через Северный Ледовитый океан, за что в Чукотском море был анально оккупирован льдами, и ему пришлось дрейфовать в течение пяти месяцев. Когда, казалось бы, беда миновала, льдины таки взяли своё, и «Челюскин» потонул всего за два часа. Чувствуя, что пиздец

может наступить внезапно, экипаж подготовил всё необходимое для выгрузки на окружающие льдины, прихватив при этом кирпичи и доски, из которых строили бараки.

Итог — 104 человека остались сосать хуйцы на льду, пока их эвакуировали на протяжении двух месяцев. После такой хуйты пошло выражение «как челюскинцы на льдине». Потерь по счёту — 0, так как единственного зашибленного бочками во время окончательного потопления лохани боцмана (неудачно полез на пароход добыть ещё какой-то полезной хуйни) сменила родившаяся прямо в ходе рейса дочка [одной из зимовщиц](#).



Челюскин в челюстях льдов

1939 год, 12 декабря. «Индигирка» — 8 декабря 1939 года из [Нагаевой бухты](#) вышел последний в навигации 1939 года пароход «Индигирка». Естественно, на последний в сезоне пароход народу набилось более чем дохуя (официально over 1500) — промысловые рабочие с семьями, зэчье, попавшее под амнистию, и зэчье, еще не удостоившееся такой чести. Кораблик тихо себе плыл, пока в полночь 12 декабря в проливе Лаперуза [второй помощник капитана](#) в пурге не разобрал, огни какого маяка он видит, и не направил несчастное судно аккуратно на рифы Тодо у северного побережья [Хоккайдо](#). Рифы тут же пропероли днище «Индигирки», штормовой ветер опрокинул судно набок, а волны выкинули кораблик на отмель в 700 метрах от ниппонского берега. SOS подать не успели (по другой версии, и не собирались — негоже советским морякам позориться перед узкоглазыми недругами). Шлюпки спускать получалось плохо, спущенные же долго не плыли, ибо шторм. Вскоре капитан в летящем снеге стал неиллюзорно видеть приближение [полярного лиса](#) и таки послал смельчаков на шлюпке к японцам за помощью. Отдельный лулз — японские рыбаки из поселка Сарафуцу, увидев причаливающую шлюпку с гайдзинами, решили, что русские высаживают морской десант и высрали кучу кирпичей. Тем не менее, жители Луны разобрались в ситуации и оперативно оказали помощь утопающим.

Итог — японцы спасли 430 человек, погибло от 700 до 1300. Советская власть, естественно, [предпочла сделать вид, что никакого парохода не было](#). Японцы же каждый год отмечали годовщину сей веселой вечеринки, а в 1971 году установили пафосный памятник моряцкой взаимопомощи. Странно, что аниме не сняли... Нынче же всяческие либерасты очень любят поднимать «Индигирку» на щит как символ «кговавого режима».

ВОВ

1941 год, 27 июля. «Ленин» — в первые военные дни дико перегруженный советский пароход при эвакуации людей из Одессы из-за ошибок капитана в навигации и лютого долбоебизма военного лоцмана при активной помощи береговой службы (в целях светомаскировки маяки отключили) напоролся на советскую же мину (хотя была версия и о немецкой подлодке). Судно затонуло за 10 минут, при этом, по свидетельству выживших, действовал принцип «спасайся кто может».

Итог — погибло от 900 до 1200 человек (никто эвакуируемых не считал), капитану дали 8 лет, лоцмана расстреляли.

1941 год. Баржа № 725 ака «Советский Титаник» — в ночь на 17 сентября 1941 года [старая и уставшая](#) деревянная баржа, на которой через Ладогу вывозили бегущих от блокады Ленинграда (а там вывозили на всём, что плавает), [ВНЕЗАПНО](#) решила, что ей пора бы уж и на покой, и дала течь. Её стремление к героизму горячо поддержали суровый ладожский шторм и расово арийские [Ju-87](#) и [Me-109](#). [По слухам](#), немецким самолетам невольно помогли [армейско-НКВДшные](#) сопровождающие, под угрозой открытия огня не выпускавшие людей на палубу из затапливаемых помещений и даже закрывавшие люки на замки, пока не поняли глубину творящегося пиздеца. В итоге... да, всё верно, [она утонула](#).

Итог — более 1000 ленинградцев (точное число неизвестно) нашли вечный покой на дне Ладожского озера.

1941 год. «Армения». В ночь на 7 ноября 1941 года вышел из Севастополя, имея на борту раненых и гражданское население, но по приказу командования зашел в Ялту, где взял на борт еще пару госпиталей и сколько-то гражданских. Вышел в море уже под утро, где одинокий расовый немецкий торпедоносец одной торпедой поздравил его с годовщиной революции. До сих пор не утихают споры — имел ли немец право сбрасывать торпеду или нет? С одной стороны, судно было госпитальным, а, значит, топить его запахло и не по законам ведения войны (такие суда считаются нейтральными независимо от принадлежности); с другой — на «Армении» были зенитные орудия, что вроде как выводит ее из-под защиты законов морской войны (госпитальные суда не могут быть вооружены). Но разгадка, скорее всего, в том, что пилот торпедоносца банально не имел времени и желания разбираться, что там за корабль идет, и уж тем более высматривать орудия, а просто обрадовался удобной цели и вывалил торпеды в направлении крупнейшего судна конвоя. Почему немаленький и не слишком быстрый торпедоносец He.111 прошлепали истребители прикрытия конвоя — отдельный вопрос.

Итог — неизвестен до сих пор. То ли ~5000 утонувших по официальной версии, то ли 10 000 по версии либерастов, что выводит сей теплоход в абсолютные лидеры. Спаслось лишь 8 счастливых чиков

1941 год, 3-5 декабря. «Иосиф Сталин» — турбоэлектроход, построенный для СССР в Голландии всего за год до войны, обслуживал (вам, [галковскоманы!](#)) линию Ленинград-Лондон. Как верный ленинец, он не

мог не последовать курсом вождя мирового пролетариата, и при эвакуации гарнизона Ханко подорвался, как и «Ленин» в июле, на mine — точнее, сразу на трех. [Артиллеристы из Макилуото](#) добавили огоньку с берега, отогнав спасателей — тральщики и катера сопровождения, которым удалось, тем не менее, принять на борт 1740 человек. Но, несмотря на три мины и попадания снарядов, Джугашвили упорно отказывался тонуть — он осел по палубу и стал дрейфовать в сторону Эстонии, где 4 декабря и сел на мель вместе с оставшимися красноармейцами — эвакуировали их уже немцы, прямиком в лагерь военнопленных.

Итог — 2200 утонувших (из которых было 1816 бойцов эвакуированной бригады в 5589 штук), около 3000 пленный, один расстрелянный НКВД уже после войны капитан. Заявленные руководству Ленфронта потери могли быть куда больше, если бы приказ командира водной охраны района Гогланда Святова торпедным катерам пустить дрейфующие остатки «Сталина» ко дну не был отменен — об этом вспоминал командир отряда торпедоносцев Свердлов.

Послевоенный Совок

1946 год. «Дальстрой» — советский грузовой пароход, перевозивший из Находки в Магадан зеков и прочий опасный груз.

Как-то раз какой-то клинический долбоёб, подтеревшись инструкцией о правилах безопасности, загрузил корабль 7 тысячами тонн аммонала, который воспламенился... ещё во время погрузки. Капитан, зная песец-какой-поганый характер груза, предупредил руководство порта о том, что [конец немного предскажем](#), и приказал всей команде, во главе со старпомом эвакуироваться на берег. Там они спрятались за пригорком, что и спасло им жизнь. Однако грузчики, заручившись уверенностью «авось не ёбнет», продолжали набивать трюм бабахлками.

Сначала полыхнул аммонал. Потом от высокой температуры в соседнем отсеке трюма сдетонировали 400 тонн тротила. Ебануло так, что отголосок взрыва долетел до Москвы, оставив товарища Сталина в неудомении. А на месте трагедии два часа шёл дождь из мазута.

Итог — 105 помноженных на ноль, в основном, зеки-грузчики. По пизде пошло: 917 тонн взрывчатки, 113 тонн сахара, 125 тонн промтоваров, 600 тонн зерна, 392 тонны металла. Всего на сумму 9 млн рублей; на сгоревших складах Дальстроя уничтожено различных промышленных и продовольственных грузов на сумму 15 млн руб. и взрывчатки на сумму 25 млн руб. Легко представить, каким это было ударом для страны, ещё не оклемавшейся от войны.

- Алсо, крющники вышли из под *suspection* без расстрелов: счастливых членов команды спасло то, что во время следствия в порту таки взлетели на воздух еще пара вагонов и баржа с аммоналом, уже совершенно без их участия.

1947 год. «Генерал Ватутин» и «Выборг» — та же самая херь, что и с «Дальстроем», но уже не в Находке, а собственно в Магадане. Это были последние пароходы в навигацию (они пришли в Нагаевскую бухту 18 декабря), и, разумеется, были набиты хабаром под завязку, включая почти три с половиной тысячи тонн взрывчатки на «Ватутине» и груз детонаторов и бикфордова шнура на «Выборге». К моменту их прибытия в Магадан бухта уже была практически полностью забита льдом, а портового ледокола в Магадане, разумеется, не было, поэтому вместо того, чтобы поставить их на внешний рейд, как положено судам с опасным грузом, капитан порта разрешил им встать на якорь у кромки льда, всего в полукilометре от причала.

Никто сейчас уже не сможет сказать, от чего же случился пожар в носовом трюме «Ватутина» — одни кивают на диверсию (то ли уже всю гадящей англичанки/американки, то ли практически бесконтрольно грузивших пароход в Ванине зеков), другие — на попытку отогреть замёрзшие носовые танки с пресной водой горячим паром (паровые трубы при этом проходили аккурат через набитые аммоналом твиндеки), но примерно в половине одиннадцатого утра 19 декабря 1947 года (ровно 8 месяцев спустя после точной такого же «Либерти» в Техас-сити) носовой трюм «Ватутина», судорожно пытавшегося развернуться в набитой льдом и пароходами бухте, роняя обшивку, таки ёбнул, осыпая соседние пароходы (включая набитый детонаторами и химией «Выборг» и залитый под завязку танкер «Советская нефть») и портовые строения горящими обломками и раскалённым железом.

Тушили всё это веселье целых три дня всем миром, включая весь личный состав магаданского гарнизона и японцев-военнопленных, даром что помимо всего прочего порт ещё и оказался завален поднятым взрывами льдом. Нефтебазу и танкер удалось отстоять, но вот семь складов (из тех, что не разнесло вдребезги) таки сгорели дотла. До самой весны хлеб в Магадане пекли наполовину из соевой муки, так как едва ли не половина запаса пшеницы сгорела в порту. Последствия этого адского пиздеца были такими внушительными, что после него даже [порт](#) не подлежал восстановлению и полностью оправдывал своё название (с эвенкийского «Магадан» переводится как «куча дров»), и был перенесён в другое место. [Отака хуйня, малята!](#)

1950 год, 13 августа. «Маяковский» — не «Эстонией» единой сильно пассажирское судоходство Прибалтики! Начать стоит с того, что имя знаменитого поэта получила довоенная лохань «Vilnis», которой

для прогулочных целей добавили лишнюю палубу, что, разумеется, сказалось на ее остойчивости самым лучшим образом. «Маяковский» должен был стать первым прогулочным пароходом в послевоенном городе, а 13 августа был первый рейс, на который можно было купить билеты.

Прогулку по Даугаве на «Маяковском» в выходной день в Риге рекламировали в местных газетах и по радио, поэтому попасть на него 13 августа изъявили желание дохуя латвийских трудящихся, которые в ожидании столпились на пристани. Сметнув, что советская очередь на посадку — это дело гиблое, они принялись штурмовать причалившую посудину — не давая даже выйти с неё группе пионеров, которых она катала первым, утренним рейсом. На посудину лезли по головам — очевидцы говорили, что лихая молодежь ПРЫГАЛА НА ВЕРХНЮЮ ПАЛУБУ С ВЫСОКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ, блеать. В результате вместо положенных ста пятидесяти пассажиров, на борт взгромоздилось на две сотни больше, а сам великий футурист осел по иллюминаторы, начал раскачиваться, черпать воду и вообще — ковать железо, не отходя от кассы (то есть причала). Последней соломинкой стала волна, поднятая моторной лодкой — с которой, ЧСХ, посадили на борт желающего прокатиться. «Маяковского» ею качнуло фатально, люди в панике начали бегать с одного борта на другой, а пароход, соответственно — зачерпывать воду. В результате жуткой давки в попытках спастись с потерявшей управление посудины (разумеется, в конце концов затонувшей по мостик) в нескольких метрах от берега реки, при активных спасательных работах (на помощь поспешили ремонтировавшие железнодорожный мост рабочие и оказавшиеся рядом студенты) погибли 147 человек, включая 48 детей. Ответственных за произошедший пиздец (ещё бы — крупнейшая водная катастрофа всей Латвии на ровном месте) быстро назначили и впаляли сроков, но в 53-м дал дуба Иосиф Виссарионович — попали под амнистию.

1955 год. «Новороссийск» — советский линкор. Флагман. В девичестве «Джулио Чезаре», потомственный итальянец. Достался Совку во время передела итальянского флота, когда Италия вышла из войны. Понятное дело, что добропорядочные союзники, по-честному, по справедливости поделив корабли, выдали СССР самый древний линкор. Да и тот отдали не сразу, в надежде, что Совок вот-вот двинет кони. И вместо линкора временно дали совсем уж ископаемый дреднот. Впрочем Совок не загнул, и линкор ему пришлось отдать. Временно юзанный дреднот же по возвращении тут же оказался на заслуженном месте — в металлоломе.

Впрочем «Новороссийск» оказался ненамного новее и целее. Он едва держался на воде. Партия приказала восстановить этот ржавый ушат в кратчайшие сроки. И его-таки восстановили. Более того — модернизировали. Однако, спустя несколько лет, какая-то падла (а, точнее, кое-то из воспитанников «Черного князя» **Боргезе**, испытывавшего имперский баттхерт от того, что корабль больше не принадлежит Италии) устроила диверсию, взорвав линкор прямо в порту. Рвение макаронников рьяно поддержал **адмирал ЧФ Пархоменко**, непонятно зачем остановивший буксировку корабля к мелководью и не сразу разрешивший эвакуацию незанятого персонала (около 1000 человек). Когда же он отменил свои приказы, было уже поздно: линкор сначала сел носом на грунт, а потом тупо перевернулся, прихватив для компании до полутысячи морячков.

По официальной версии, произошёл случайный взрыв боезапаса. Ага, как же... Края пробойны от взрыва вогнуты внутрь корпуса, а не наружу. Не иначе **вакуумная бомба** в трюме взорвалась.

Итог — **617 похоронок** и нешуточное бурление говн до сей поры.

1965 год, 19 января, «Бокситогорск», «Себеж», «Севск», «Нахичевань» — в Беринговом море затонули разом четыре советских траулера. Шторм, начавшийся 18 января, застиг промысловую экспедицию в море: руководство скомандовало укрыться у кромки ледяных полей, где волны не такие злые. Рыболовы так и сделали, но зимний шторм — это ещё и нехилая опасность обледенения (и здесь морякам передают горячий привет авиаторы). Брызги волн на металлоконструкциях при минусовой температуре (19 января, крещенские морозы же!) мгновенно схватываются, за минуту может намерзнуть несколько сантиметров льда. Соответственно, за час судно покроется хрустящей морозной корочкой весом в десяток тонн, что не преминет сказаться на его мореходных качествах, а единственный способ борьбы с нею — старая добрая работа ломами. И часами скалывать лед — это очень, **ОЧЕНЬ** нелегко. Предоставим слово очевидцу, старшему мастеру добычи Анатолию Охрименко:

«Еще 18 января мы ловили рыбу. Окалывались, выходили на палубу повахтенно. Машина работала на малых оборотах, держались носом на волну. Вечером пошли в лёд. К утру 19-го ветер усилился, лёд разметало, а потом нас вынесло на чистую воду. Порывы урагана были настолько сильные, что нас клонило на борт не столько волной, сколько ветром. Но судно держалось против зыби, хорошо слушалось руля. [...] Без пятнадцати восемь утра мы впятером забежали в кают-компанию попить чаю. Только я налил стакан, как почувствовал: судно резко легло на левый борт. Не успело выровняться — вторая волна положила его ещё круче. Больше „Бокситогорск“ не поднялся»

«Бокситогорск» ушел на дно первым, а Охрименко оказался единственным выжившим — его подобрал другой траулер, с которого видели, как опрокинулось судно. С «Бокситогорска» же подняли и единственное обнаруженное тело погибшего матроса. С «Севска» и «Себежа» нашли всякую рухлядь, «Нахичевань» исчезла бесследно. Еще один очевидец с плавбазы «Советский Сахалин» видел второй перевернувшийся траулер, но Посейдон в тот день разошелся не на шутку, и кроме четырех советских траулеров отправил на дно шесть японских — так что, возможно, это был один из них.

Итог — около сотни погибших рыбаков, и два памятника — в Невельске и Находке.

1974 год, 22 марта, «Тикси» — сухогруз датской постройки и владивостокской приписки, бесследно пропавший в Японском море вместе с 45 членами экипажа в результате критического смещения сыпучего груза. Поскольку власти все скрывали, остальному населению Европейской части этой страны было, как водится, по барабану, но на Дальнем Востоке это событие поимело такой резонанс, что по горячим следам была написана пьеса «...Равняется четырем Франциям» с руководящей ролью партии и сюжетом, мягко говоря не «по мотивам»; а в 1986-м сняли одноименный телеспектакль с «папашей-Мюллером» — Броневым — в главной роли.

Итог — 45 погибших, части тел 14 из них были выловлены поисковиками.

1982 год, 16 февраля, «Механик Тарасов» — ленинградский ролкер пересекал штормовую Атлантику с грузом бумаги, попутно взяв курс на терпящую бедствие (и погибшую-таки в полном составе) буровую платформу у канадских берегов. Через поврежденную штормом вентиляцию трюма залились тонны воды, бумага разбухла, и «ророшник» потащило на дно. Несмотря на подошедшую помощь в лице совковых и фарерского траулеров, а также кружащегося над судном вертолета береговой охраны из 37 человек в живых осталось лишь пятеро, из них четверо — члены машинной команды, которые уцелели, обмотавшись по цепочке тросом. Катастрофа породила среди мореманов не только бесчисленное количество версий происшествия, но и легенд. Самые злые языки утверждали, что капитан «Тарасова» претендовал на Героя Соцтруда @ ломился завершить рейс досрочно, потому и полез в самый циклон: рассчитывал-де по окончании рейса повесить на грудь заветную медальку со звездой и обрадовать заодно начальство пароходства перевыполнением плана. Обрадовал.

Но главная и ценнейшая легенда состояла в том, что спасаясь машинная команда перед прыжком в море якобы натерлась для согрева горюче-смазочными материалами. Байка оказалась настолько живучей, что самые впечатлительные потом долго прятали у себя в закромах кают баночку-другую [солидола](#).

Поскольку порт приписки утонувшего судна находился в непосредственной близости от будущего Дефолт-сити, то замаять катастрофу на уровне отрасли все равно не получилось бы (да и слухи ползли разные), в результате чего было принято решение срочно выискать [крайнего](#). Серию ролкеров типа «Механик Тарасов» хоть и строили [горячие финские парни](#), но по нашему проекту, и потому тут же посыпались жалобы на их плохую мореходность, отчасти свойственную для судов-контейнеровозов. Спихнуть вину на финнов-корабелов и на наших проектантов так и не удалось (оставшиеся на плаву однотипные с сабжем «Механики» и «Инженеры» тонуть не хотели), поэтому, как и водится в таких случаях, просчеты в принятии решений повесили на мертвого капитана, а все остальное — на стихию и нехорошее стечение обстоятельств. Ну а самой-самой крайней оказалась та канадская буровая, подавшая SOS. После гибели «Тарасова» эту серию судов первое время дальше Бискара не пущали, но потом они вновь расползлись по морям-океанам. Утонувшую команду центральная пресса утвердила безусловными героями, которые шли на помощь, но сами попали в беду, а от восходящей звезды по фамилии Розенбаум публика услышала песню-посвящение «Я смыт был в море с корабля...». [Траулер-спасатель](#) жив до сих пор и ходит под российским флагом .

1983 год, 5 июня. «Александр Суворов» — до сих пор гоняет по Волге-матушке. Никогда не тонул и даже не думал. Однако же по эпичности своего крушения и брутальности сотворённого гуру ему практически нет равных. А всё потому, что однажды этот четырёхпалубный гигант немного не вписался под (sic!) несудоходный центральный пролёт наклонного Ульяновского моста и на полном ходу снёс [КЕМ](#) всю верхнюю палубу, включая полный ассортимент блэкджека и шлюх: рубку, кинотеатр, солярий и 176 развлекающихся там человек, которых словно жерновами перетёрло между мостом и палубой.



Суворову снесло крышу

- Но это ещё не всё. В это время по вышеозначенному мосту шёл товарняк, который от такого неудовольствия сошёл с рельсов, и несколько вагонов зерна высыпалось прямо на теплоход. Вот теперь всё.

Он ощутил удар. Теплоход замедлял движение. Владимир Петрович выскочил из каюты и бросился наверх по трапам, Перед последним, ведущим на верхнюю палубу, отпрянул. Сверху сплошным потоком лилась кровь. Пересилив себя, пошел вверх. Увидел ужасное. [Горы окровавленных шевелящихся обрубков тел](#). Рядом лежала белокурая девушка. Обеих ног у нее не было, но она дышала еще и смотрела на него безумным взглядом. Отчетливо произнесла: «Скажите маме, что я жива...» И тут же умерла.

До сих пор непонятно, почему теплоход ушел именно под несудоходный пролёт моста. Некоторые говорят, что кто-то забыл снять корабль с автопилота, по другой версии кораблем управлял неопытный рулевой. Доказано, что в тот момент на мосту не было иллюминации, но было даже не темно!

Возможно, команда забыла, что мост в Ульяновске имеет наклон, и по привычке повела пароход по середине. В ходе разбирательств выяснилось, что рулевой разговаривал с портом перед мостом и ему сказали правильную цифру высоты моста в ходовом пролете, согласно той цифре, они умещались в судоходном, но рулевой после подтверждения цифры ответил странной фразой: «Совсем плохо!» — видимо, либо почувствовал неладное, либо уже пошел в несудоходный пролёт моста (говорят, что он

любил полихачить). А может, просто из рубки были не видны размеры. Судоводительская вахта погибла вся и сразу, первой, так что никто не узнает правду.

Итог — UNFRIGGINBELIEVABLE!!!

1986 год, 31 августа. «Адмирал Нахимов» — советский круизный пароход (в те годы, с паровыми машинами), столкнувшийся с сухогрузом «Пётр Васёв» при выходе из порта Новороссийск. Предполагалось, что «Васёв» пропустит «Нахимова» на выходе, получилось иначе: экипаж «Васева» спешил встать к причалу до полуночи, чтоб отчет о рейсе написать за август месяц и получить премию, поэтому повел себя подобно стритсракерам в наше время — решил несколько экстремально сманеврировать и разойтись с «Нахимовым» на минимальном расстоянии. Капитан был фанатом всяких **электронных штучек** и планировал маневр на только что установленном САПП «Дата-бридж». Задал дистанцию расхождения порядка ста метров, только забыл прочитать в **мануале**, что дистанция берется от носа цели. Через некоторое время у капитана сухогруза зародились смутные подозрения, что премию они не получат. **Так и вышло**, «Дата-бридж» не подвел — «Нахимов» получил пробоину посередине правого борта и радостно булькнулся.

Что интересно, для корабля это было не первое свидание с Нептуном, изначально это был расовый немецкий лайнер «Берлин» (один из самых роскошных в свое время), во Вторую мировую подрабатывающий войсковым транспортом, за что и напоролся на мину в реке Свине. В полузатопленном состоянии достался СССР, что характерно, хитрые фрицы прицепили мину на корму судна, из-за ее взрыва чуть не погиб работающий под судном водолаз. После переименования, латания дыр, замены котлов, частичной замены интерьеров и установке труб покороче и пошире вполне без происшествий добротнo работал до вышеописанных событий.

Итог — пароход затонул, а сухогруз на вялом ходу смог дотянуть до порта. Погибли 423 из 1243 человек. Что интересно, капитан сухогруза всё же потонул, но в другом месте и на другом судне. Также могли стать героями Лев Лещенко и Владимир Винокур, но они набухались в Абрау-Дюрсо и опоздали на рейс — ваистену, у пьяниц и дураков свои боги, и они не дают им пропасть. ЧСХ, для «Нахимова» это был и по плану последний рейс — по возвращению это корыто 1925 года постройки планировали распилить на гвозди.

1986 год. «Михаил Лермонтов» — «Советский Титаник». Его занесло аж к побережью Новой Зеландии, где, благодаря расписдьяству помощника капитана и новозеландского лоцмана, сделал себе сэпку о скалистое дно, как и положено по канонам, дважды. До отмели он не дотянул меньше километра и уныло пошёл на дно. К счастью, неподалёку шароёбились танкер «Тарихико» и паром «Арахура», которые и повылавливали всех утопающих. Погиб только рефмеханик, который спустился в трюм за несколько минут до катастрофы.

Итог — Новая Зеландия получила одну дополнительную развлекуху для дайверов. Впрочем, Миша решил наверстать упущенные фраги и продолжает топить нерадивых водолазов. В данный момент его счёт составляет 3 дайвера, одного из которых так и не смогли отыскать. **Одна старуха от чрезмерного любопытства**, знаете ли...

Собственно Рашка

1993 год, «Полесск», и 1994 год, «Сальвадор Альенде» — после «Механика Тарасова» к безопасности экипажей относились серьезнее, и на обоих судах уже присутствовали гидрокостюмы, что, впрочем, не спасло экипажи обоих. При схожих обстоятельствах — шторм и смещение груза — питерский «Полесск» лег на дно в Южной, одесский «Сальвадор Альенде» — в Северной Атлантике, а выжили только трое — один с «Полесска», и ещё двое с «Сальвадора». Чудом оставшегося в живых моториста «Полесска» проболтало в открытом море аж 34 часа, прежде чем того выловили спасатели, и его счастье, что оно, море, было теплым.

2011 год, 10 июля. «Булгария» — круизный двухпалубный теплоход 1955 года выпуска и чехословацкой постройки, более пятидесяти лет проробоздивший просторы Волги-матушки без единого капремонта. Что характерно, построен на той же верфи, что и вышеописанный «Суворов». В означенный же день он вышел в очередной круиз по Куйбышевскому водохранилищу, взяв с собой



«Адмирал Нахимов», весь в белом источает нордически суровый дым



«Михаил Лермонтов» на дне.

201 пассажира вместо расчётных 120. Всё было хорошо и весело — пассажиры развлекались как могли. В музыкальном салоне, располагавшемся по правому борту, аниматоры замутили коллективную игру с личинками школоты, коих на борту было не менее 50. Внезапно погода испортилась, подул резвый ветерок, поднялись волны. И тут некстати сдох единственный ещё работавший двигатель, и без того накрённое на правый борт судно положило на бок первой же годной волной. Судно, хлебнув водицы, от такого «здрасьте» сказало «кря» и начало тонуть с космической скоростью — не прошло и трёх минут, как старая посуда оказалась на дне вместе с пассажирами.

Из-за полного отключения электричества (тупо залило водой), несогласованной работы команды (учений никто никогда не проводил) и паники выжить удалось только тем, кто находился непосредственно на палубе или сумел выбить окна. Удачно приглашённые в музсалон детишки были обречены. Однако кошмар на этом не закончился, так как помощь не то что бы не приходила, а упорно проплывала мимо. Оказавшиеся в воде люди заинтригованно проводили взглядом два судна «Арбат» и «Дунайский-66» — ни одно из них не остановилось. А к тому моменту, когда стали что-то подозревать, появилась «Арабелла» с капитаном, стремящимся к славе, который сказал что-то вроде «идите, парни, я сам тут д'Артаньян». Скоростной теплоход «Метеор» все же остановился и даже подобрал парочку, пока его счастливые улыбчивые пассажиры, презрев непогоду, снимали на мобилы остальных смешно барахтающихся человечков. Вообще, все эти события на количество жертв практически не повлияли, ибо все, кто в итоге утонул, погibli вместе с парходом раньше.



«Булгария» до того как



Не «Булгария», но тоже эффектно

Мама, не ругай меня, родная,

Что наверх не выплыл... не успел. Там вода глубокая такая... Мама, я же мультики смотрел. Мы смеялись, чипсы поедая, Кто же знал, что так случится вдруг... А вода-то горькая какая... Мам, со мной остался и мой друг. Захлебнулись все, и погибая, Звали МАМУ сколько мертвых тел... А вода такая неживая, Мам, я мультик так не досмотрел.

<https://www.youtube.com/watch?v=yulpQsHU8J4>

Оплакать пассажиров вместе с их родственниками

И ещё:

Гонят нахлестом темные воды

Злые кораблики где-то в Татарии, Там днем и ночью плывут парходы, Где же «Булгария»? Нету «Булгарии». Детским сандаликом, маленьким грузиком, Выплеснет, может, как мелкие семечки, Вечно останутся в комнате музыки Бывшие мальчики, бывшие девочки. Только б с ума не сойти водолазам Все-таки люди, не куклы, не роботы, Смотрят на них немигающим глазом Дети погibшие в музыки комнате. Траурный вторник пройдет в понимании, Стул зашатает кого-то мордатого, А водолазы исполнят задание, Дети погibшие, дети крылатые... И в перманентной погоне за вздохами, Корреспонденты отлают, как Тузики... И всем по прежнему станет все по хую, В том числе дети из комнаты музыки...

Итог — парходом «Арабелла» в казанский порт было доставлено 79 человек, тела остальных вытаскивали из воды подводники и вылавливали местные жители. Капитан уважил морской закон и, не сумев вывести судно на мель, крепко вцепился в штурвал и без всякой паники отправился к морскому речному дьяволу.

Событие долго кормило журналистов и зеленую фауну, а также дало множество тем для бурления говн на форумах. В самом деле, некоторые шедевры раздолбайства экипажа и судовладельца, вроде «штатного крена», сравнятся только с распиздяйством организаторов файер-шоу в «Хромой лошади». А когда дошло до назначения виновных, то оказалось, что формально всю ответственность несет туроператор (ибо судно находилось у него в *бербоут-чартере*),^[5] а не *собственник этой лоханки*, сидящий в Госдуре. Чуть меньше, через *джва года* после трагедии *оглашён приговор обвиняемым*.

2015 год, 2 апреля. «Дальний Восток» — крупный рыболовецкий траулер, как и «Булгария», павший жертвой фантастической жадности и похуизма эффективных менеджеров. Во время похода к побережью Камчатки за минтаем на корабле было нарушено всё, что только можно нарушить, а именно:

- Траулер отправили вёбывать недоремонтированным, сразу после празднования Нового года, 3 января. В результате состояние судна можно было назвать аварийным. Однако, по свидетельству бывалых моряков, такой тип судов проектировали не на отъебись, поэтому они способны работать даже в период своего полураспада. Просто находка для экономичных хозяев! Но в этот раз не фартануло.
- «Дальний Восток» шёл с большим перегрузом. И народу на нём было существенно больше нормы. К

тому же, экипаж был как на пиратском судне — полный интернационал. Наряду с русскими, хохлами и шпротами здесь были пацаны из [Мьянмы](#) и [Вануату](#). Объясняется такое вавилонское столпотворение дешёвизной импортных гастарбайтеров, работающих за копейки. Естественно, по-русски эти макаки не понимали, и все команды шли исключительно на международном сленге, то есть через «ёб твою мать». Чувство самосохранения у мьянмских равшанов и вануатских джамшутов было гораздо выше дисциплины, посему, как только судно начало менять курс на вертикальный, все они дружно съебнули в первых рядах (и в основном все спаслись).

- О капитане тоже ходила недобрая слава. Дескать, профессионал-то он был неплохой, но вот любил заложить за воротник. И порой уходил в запой прямо во время лова. Впрочем, о мёртвых либо хорошо, либо ничего. Тем более, что капитан проявил себя мужиком и ушёл в пучину вместе с траулером, а не сдриснул первым, как итальянская Скеттина.
- Экономия на топливе, заставившая сабж повторить судьбу «Булгариин». Как следствие, облегчение одного из бортов, потеря остойчивости и привет.
- Нехватка спасательных средств. А те, что были, сработали не все: автоматика не отстрелила половину спасательных плотов, из отстреленных же раскрылись тоже не все (один — уже под водой).
- Почувяв запах пиздеца, команда, в общем-то, начала осуществлять правильные действия по спасению траулера, кроме одного, самого важного, — забыли дать сигнал SOS. В результате вместо того, чтобы вовремя ринуться к ним на спасение, экипажи ближайших сейнеров «Лангуста» и «Пиленга-2» долго пырились в бинокли, не понимая, чё за кульбиты вытворяет «Дальний Восток». И кинулись на выручку, сперва послав сигнал сами, лишь когда траулер совсем лёг на бок. Увы, через несколько минут он затонул.

Так что же всё-таки случилось? Дело в том, что траулеры типа «Дальнего Востока» — это не просто рыболовецкие шаланды, полные фекалий, а натуральные плавбазы, где рыбу разделявают прямо на борту, тут же обрабатывают, замораживают и везут в порт уже готовой для продажи. Чтобы не было простоев, забросы трала также дублируют: забрали полный трал, положили на палубу вдоль одного борта — пока его потрошат рыбаки, с другого борта уже кидают второй трал. И так по очереди. Вот тут-то и крылась подляна, погубившая судно. Дело в том, что тяжесть забранного трала (80 тонн рыбы) должна была компенсироваться тяжестью топливного бака на противоположном борту. Но топлива в баке было меньше половины (изначально залили только полбака, это всего 50 тонн), а специальную балластную воду вообще не стали закачивать, поэтому вытасенный трал нехило так повалил траулер на борт. Всё бы ничего, будь тогда штиль, но море серьёзно штормило. И «Дальний Восток» принялся хлебать забортную водицу. Волны стали затапливать рыбцех, а оттуда помчались дальше — в технические помещения. Заметив усиливающийся крен, капитан распорядился развернуть корабль левым бортом к ветру. Однако это были уже мёртвому припарки.

В результате к месту трагедии подошло аж 12 судов! Работа по спасению велась слаженно и профессионально, но сильное волнение чрезвычайно осложняло операцию, а ледяная вода делала своё дело, отправляя рыбаков к праотцам одного за другим.

Итог — из 132 рыбаков 57 человек, включая капитана, стали героями. 12 — пропали без вести.

Алсо, есть мнение, что судно таки погубила льдина. Совсем как «Титаник». Следствие по этому делу продолжается, и длиться будет ещё очень и очень долго. Собственник, естественно, будет упираться рогом, настаивая на том, что виноват кто угодно: Кракен, Ктулху, японские подводные ниндзя-диверсанты, небо, Аллах и т. д., только не он сам. Но вряд ли трагедия «Дальнего Востока» кого-то чему-то научит. Деньги не пахнут.

Примечания

1. ↑ Неформальная символическая награда за рекордно быстрое пересечение Атлантики пассажирским судном, выполняющим регулярный рейс, сам термин появился только после 1910 года.
2. ↑ На данный момент это единственный в истории захват террористами пассажирского лайнера.
3. ↑ К слову, перехват самолета был скорее фэйлом — законодательство у макаронников предусматривало за терроризм какие-то смешные 5 лет, а главарь терроров прикинулся овощем и улетел с другими пассажирами. После начала войны в Ираке почти все террористы были арестованы и умерли в американских тюрьмах
4. ↑ Спасжилет по-хорошему положено надевать **только** на палубе: он, сцуко, объёмный и сильно стесняет движения, чрезвычайно мешая пробираться по коридорам судна, а если в корпус начала поступать вода — так и вовсе прижимает к потолку и не даёт выбраться.
5. ↑ Согласно этой проформе, судовладелец принимает от собственника судно без команды и эксплуатирует его от своего имени и под свою ответственность. Все расходы, в том числе по ремонту, несёт тоже он. А также набирает команду и несёт за нее ответственность.