

АНДРЕЙ ПШЕНИЧНИКОВ

Как тонул «Титаник»?

СПАСИТЕ НАШИ ДУШИ



Андрей Пшеничников

Как тонул «Титаник»?
Спасите наши души

«Издательские решения»

Пшеничников А.

Как тонул «Титаник»? Спасите наши души / А. Пшеничников —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-961417-9

15 апреля 1912 года в водах Атлантики, столкнувшись с айсбергом, затонул «Титаник» — крупнейший океанский лайнер того времени. Погибло более полутора тысяч человек. Как всё это случилось? Об этом вы узнаете, прочитав данную книгу.

ISBN 978-5-44-961417-9

© Пшеничников А.
© Издательские решения

Содержание

10 апреля 1912 года, среда, 12.00, Саутгемптон (Великобритания)	6
10 апреля 1912 года, среда, 18.30, Шербур (Франция)	9
11 апреля 1912 года, четверг, 11.30, Квинстаун (Ирландия)	12
Конец ознакомительного фрагмента.	14

Как тонул «Титаник»? Спасите наши души

Андрей Пшеничников

Иллюстратор Андрей Пшеничников

© Андрей Пшеничников, 2019

© Андрей Пшеничников, иллюстрации, 2019

ISBN 978-5-4496-1417-9

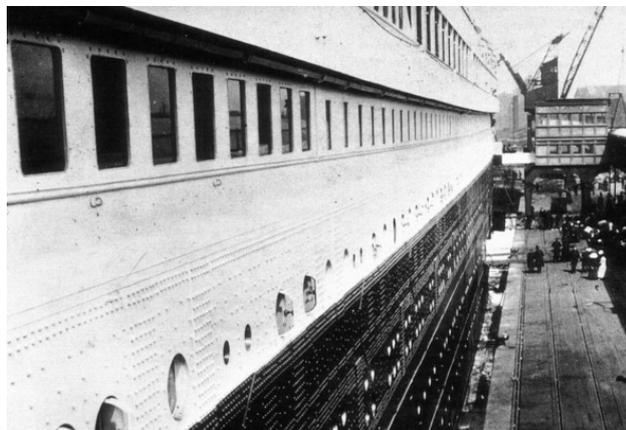
Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

10 апреля 1912 года, среда, 12.00, Саутгемптон (Великобритания)

*«На верхней палубе играет оркестр,
И пары танцуют фокстрот.
Стюард разливает огонь по бокалам
И смотрит, как плавится лёд...
Пока «Титаник» плывёт...»*

В. Бутусов

10 апреля 1912 года, это была среда, ровно в полдень в порту Саутгемптона «Титаник» отдал швартовы, и шесть буксиров потащили огромный корабль в сторону моря. Этот момент как раз запечатлён на фотографии, размещённой на обложке книги. Из-за угольной забастовки в гавани скопилось много судов, которые стояли вплотную друг к другу. Волны, поднятые правым гребным винтом «Титаника», сдвинули со своего места другой океанский лайнер – «Нью-Йорк». Тросы, удерживающие «Нью-Йорк», натянулись, а затем стали один за другим лопаться, и корма судна начала смещаться в сторону «Титаника». Но благодаря быстрым действиям буксира, столкновения удалось избежать. В этот день стояла пасмурная, ветреная и холодная погода. Местные курорты выглядели пустынными и заброшенными. «Титаник» медленно продолжил своё движение по акватории Саутгемптона, миновал остров Уайт, и затем, увеличив скорость, вышел в открытое море, направившись через Ла-Манш к берегам Франции.

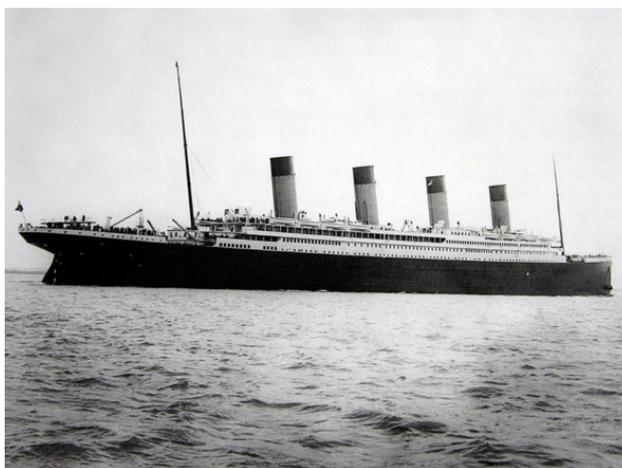


Посадка пассажиров в Саутгемптоне.

Фотография хорошо передаёт масштабы «Титаника»

Это был первый рейс «Титаника». Корабль только что построили в Белфасте на верфи «Харланд энд Вольф» по заказу судоходной компании «Уайт Стар Лайн». На тот момент «Титаник» был самым большим пассажирским судном в мире. Его длина составляла 269 метров, ширина – 28 метров, а высота от ватерлинии до шлюпочной палубы – 18,5 метров. Водоизмещение корабля равнялось 52 310 тоннам. Он был оборудован двумя четырёхцилиндровыми паровыми машинами и одной паротурбиной суммарной мощностью в 55 000 лошадиных сил. Лайнер мог развивать скорость до 23 узлов (42 км в час). Дно было двойным, а трюмы и нижние палубы разделялись водонепроницаемыми переборками на 16 отсеков. Для свободного прохода между отсеками в переборках были установлены вертикально скользящие герметичные двери, которые могли закрываться как поворотом рычага с капитанского мостика, так и автома-

тически, если отсек начинал заполняться водой. Судно могло оставаться на плаву при затоплении любых двух центральных отсеков, либо четырёх смежных кормовых или носовых отсеков. При затоплении большего количества отсеков, осадка или дифферент возрастали настолько, что вода начинала переливаться через переборки в соседние отсеки, но этот сценарий считался маловероятным. Журнал «Shipbuilder» назвал «Титаник» практически непотопляемым, и это высказывание тогда получило широкое распространение в прессе и среди общественности.



«Титаник» выходит из Саутгемптона в открытое море

Однако некоторые моменты могли насторожить внимательного наблюдателя. Так у «Титаника» было двойное дно, но не двойной корпус (как, например, у аналогичных лайнеров «Луизитания» и «Мавритания», принадлежавших компании «Кунард Лайн»). Кроме того, корабль был оснащён всего 20 спасательными шлюпками (по другим данным 21), суммарной вместимостью 1178 человек, что составляло лишь треть от максимальной загрузки парохода. Согласно действовавшему тогда британскому кодексу торгового мореплавания, число шлюпок на корабле рассчитывалось не по количеству людей на борту, а по тоннажу судна. Этот кодекс был составлен в 1894 году, и предписывал всем судам водоизмещением более 10 тыс. тонн иметь на борту не менее 16 спасательных шлюпок. Конечно, судовладельцам никто не запрещал увеличить число шлюпок на борту корабля. Но в «Уайт Стар Лайн» посчитали, что размещение дополнительных шлюпок только помешает каютам пассажиров первого класса, прогулочным палубам и другим зонам отдыха. На «Титанике» стационарные спасательные шлюпки располагались на верхней (шлюпочной) палубе группами по четыре в носовой и кормовой её частях. Они нумеровались от носа к корме, по левому борту – чётные, по правому – нечётные. Все стационарные шлюпки были прикреплены таями к шлюпбалкам, за исключением двух «дежурных», которые висели на деревянных кильблоках, и были выставлены за борт. Ещё четыре шлюпки типа Энгельгардт (со складными бортами из парусины) обозначались латинскими буквами А, В, С и D. Две из них хранились у первых от мостика шлюпбалок рядом с «дежурными» шлюпками, две другие – на крыше офицерских кают. Последние было очень трудно доставать и готовить к спуску, поскольку они имели большую массу и переносились вручную.

Так как это был первый рейс «Титаника», на его борту находились 10 членов гарантийной группы верфи «Харланд энд Волф», в том числе один из главных проектировщиков корабля Томас Эндрюс, а также глава компании «Уайт Стар Лайн» Джозеф Брюс Исмей, занимавший роскошный люкс на палубе В.



Брюс Исмей, глава судоходной компании «Уайт Стар Лайн», которой принадлежал «Титаник»

Брюс Исмей стал генеральным директором компании в 1892 году, в возрасте 29 лет. После смерти отца в 1899 году компания полностью перешла в его руки. Чтобы на равных конкурировать с «Кунард Лайн», в 1907 году Исмей принял решение о постройке трёх новых судов – «Олимпик», «Титаник» и «Британик», которые должны были стать самыми большими и комфортабельными трансатлантическими лайнерами. «Олимпик» совершил свой первый рейс в июне 1911 года, теперь настала очередь «Титаника». Таким образом, Брюс Исмей был самым высокопоставленным лицом на борту корабля. Он выжил в катастрофе, и комитет Сената США по расследованию крушения «Титаника» именно его попытался сделать козлом отпущения за всё произошедшее. Сенаторы подозревали, что это Исмей отдал приказ о том, чтобы корабль шёл на полной скорости через зону айсбергов, с целью выиграть пари. Но доказать это не удалось.

10 апреля 1912 года, среда, 18.30, Шербур (Франция)

Примерно через 4 часа плавания по Ла-Маншу, преодолев почти 150 километров, «Титаник» в 18.30 достиг Шербура. Порт Шербура не имел подходящего для кораблей такого размера причала, поэтому лайнер встал на якорь посреди бухты. С наступлением сумерек два тендера «Номадик» и «Траффик» доставили на борт новых пассажиров и груз. Среди них было много богатых американцев, закончивших свой зимний сезон в Монте-Карло, Ницце, Канне и других модных курортах Ривьеры. Другие возвращались из европейских столиц – Парижа, Рима, Вены, Берлина, Санкт-Петербурга. Стоянка в Шербуре длилась полтора часа, в 20.00 «Титаник» снялся с якоря и направился в Квинстаун (Ирландия). Контур лайнера, свет его иллюминаторов и навигационных огней ещё долго были видны с земли. В обеденных салонах корабля шёл ужин. Тем, кто пожелал принимать пищу в уединении, вежливые английские стюарды разносили еду по каютам. Пассажиры первого класса ужинали в ресторане. После этого многие из них поудобнее устроились в гостиной и слушали, как судовой оркестр играл «Сказки Гофмана». Людям не верилось, что они находятся на борту корабля.

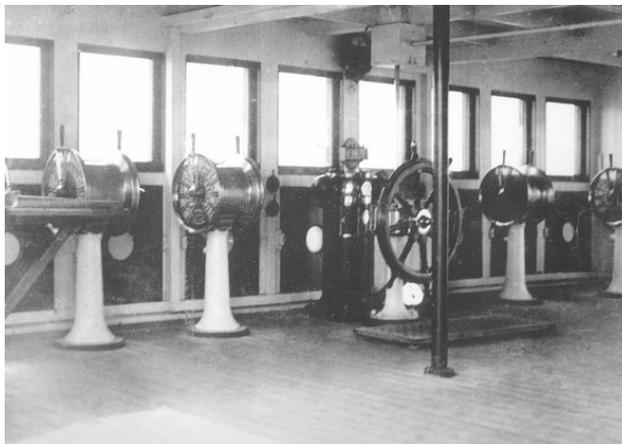
Командовать «Титаником» в первом рейсе было поручено 62-летнему Эдварду Джону Смиту – самому опытному капитану «Уайт Стар Лайн». На работу в компанию он устроился ещё в 1888 году и был капитаном на 16 её кораблях, пройдя на них все ветра и штормы. В 1907 году после первого рейса «Адриатики» он сказал репортёру: «Я ни разу не видел кораблекрушения, я ни разу не терпел кораблекрушения, я ни разу не находился в каком-либо затруднительном положении, которое угрожало перерасти в катастрофу». До перевода на «Титаник» Эдвард Смит десять месяцев командовал «Олимпиком». «Титаник» должен был стать последним местом назначения Смита перед выходом на пенсию.



Эдвард Смит, капитан «Титаника»

Капитанский мостик «Титаника» находился в носовой части верхней (шлюпочной) палубы. В нём были установлены пять механических телеграфов, при помощи которых отдавались команды в машинное отделение и на кормовой мостик. Посередине стояли нактоуз (ящик, в котором располагались судовой компас и другие навигационные инструменты) и резервный штурвал, который использовался вблизи берега, при прохождении опасных мест или в плохую погоду. За капитанским мостиком находилась рулевая рубка, где располагались основной

штурвал, нактоуз, кренометр, щиток управления закрытием водонепроницаемых дверей, рулевой указатель, главные тактовые часы, телефоны судовой связи. Слева за рулевой рубкой находилась штурманская рубка, справа – помещение для хранения карт, за ним – апартаменты капитана, включавшие в себя гостиную, спальню и ванную. Тут же, по обоим бортам носовой части шлюпочной палубы, располагались каюты и других офицеров корабля.



Капитанский мостик «Олимпика». Такой же был и на «Титанике»

Кроме капитана, на «Титанике» было семь офицеров – трое старших: старший помощник капитана Генри Ф. Уайльд, первый помощник капитана Уильям М. Мэрдок, второй помощник капитана Чарльз Г. Лайтоллер; и четверо младших: третий помощник капитана Герберт Дж. Питман, четвертый помощник Джозеф Г. Боксхолл, пятый помощник Гарольд П. Лоу и шестой помощник капитана Джеймс П. Муди. Их рабочее время было организовано следующим образом. Весь день разбивался на шесть четырехчасовых вахт: с 8 часов утра до 12 часов – «дневная вахта», с 12 до 16 – «послеобеденная», с 16 до 20 – «собачья», с 20 до 24 – «первая», с 00 до 4 часов утра – «средняя», или «кладбищенская», с 4 до 8 часов – «утренняя», или «кофейная», вахта. Их начало отмечалось восемью ударами колокола, находящегося на мостике, затем склянки отбивали каждые полчаса и час. Перед очередной четырехчасовой вахтой на мостик приходил вахтенный офицер сменить своего предшественника. Он проверял по карте положение судна, его курс и скорость, принимал от офицера, сдающего вахту, информацию о погоде, телеграммах и пр. Ночью, офицер сменявшейся с вахты, всегда на несколько минут задерживался, пока глаза его сменщика не привыкнут к темноте. Только после этого новый офицер заступал на вахту. С этой минуты он отвечал за все, что происходило или случалось на судне. Лишь в случае крайней необходимости или исключительных обстоятельств вахтенный офицер мог вызывать капитана на мостик, не иначе. Вместе со старшим вахтенным офицером на вахту заступал один из младших офицеров. Существовало правило, по которому пост старшего офицера находился на наветренном, а пост младшего – на подветренном крыле ходового мостика. Это позволяло обеспечивать постоянный контроль по обоим бортам судна.

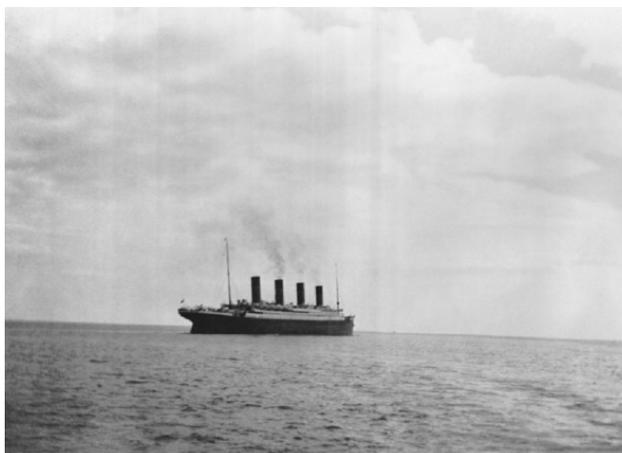


Офицеры «Титаника». Передний ряд слева направо: Муди (погиб), Уайльд (погиб), Смит (погиб), Мэрдок (погиб). Задний ряд слева направо: Макэлрой (?), Лайтоллер, Питман, Боксхолл, Лоу

Незадолго до отплытия капитан инициировал перестановку в старшем офицерском составе: на «Титаник» с «Олимпика» был переведён старший помощник Генри Уайльд, поэтому Уильям Мэрдок был вынужден занять место первого помощника, а Чарльз Лайтоллер – второго. Т.е. они были понижены в должности, а Дэвиду Блэру, место которого занял Лайтоллер, пришлось покинуть корабль. Именно с именем Блэра связана странная история с биноклями, которая приключилась на «Титанике». Выйдя в море, вперёдсмотрящие обнаружили, что в ящике в «вороньем гнезде» (так называли марсовую площадку на фок-мачте) отсутствуют бинокли. Дело в том, что Дэвид Блэр положил бинокли в сейф в своей каюте и после списания на берег забыл передать ключ Чарльзу Лайтоллеру. Не понятно, почему не были предприняты попытки достать бинокли в Шербуре или Квинстауне. Также не понятно, были ли на борту «Титаника» другие бинокли, и если были (некоторые сведения указывают именно на это), почему их не передали вперёдсмотрящим. Будь в ту роковую ночь у вперёдсмотрящих бинокли, возможно, они смогли бы раньше заметить айсберг, и трагедии удалось бы избежать.

Всего же экипаж «Титаника» насчитывал более 900 человек, в число которых входили матросы, кочегары, смазчики, стюарды, повара, официанты, уборщики и др. За трансатлантическими судами не закреплялся единый состав экипажа, он менялся от рейса к рейсу. Большинство членов экипажа «Титаника» были наняты в Саутгемптоне 6 апреля, а некоторые были взяты всего за несколько часов до отплытия, и не успели толком разобраться в многочисленных переходах лайнера.

11 апреля 1912 года, четверг, 11.30, Квинстаун (Ирландия)



«Титаник» покидает Квинстаун (это последняя фотография корабля)

К берегам Ирландии «Титаник» подошёл на утро следующего дня. Погода улучшилась. В облаках появились просветы. Побережье выглядело очень красиво. Утреннее солнце озарило зелёные холмы, повсюду были видны высокие скалистые утёсы. На борт поднялся лоцман, и корабль стал медленно продвигаться в сторону гавани Квинстауна. Винты вспенивали воду настолько, что море приобрело коричневый цвет из-за песка, поднятого со дна. Наконец, в 11.30 «Титаник» бросил якорь. Два колёсных парохода «Америка» и «Ирландия» доставили на лайнер груз и новых пассажиров – в основном молодых ирландских эмигрантов. Кроме пассажиров, на борт, по разрешению капитана, поднялись журналисты, фотографы и местные торговцы. В 13:30, после того, как все гости покинули корабль, был поднят якорь, и «Титаник» взял курс в сторону Атлантики, направляясь в Нью-Йорк. На его борту находилось 1320 пассажиров и 915 членов экипажа – всего 2235 человек (в различных источниках эти цифры могут отличаться в пределах единиц). На кормовой надстройке музыкант Юджин Дэйли из третьего класса давал небольшой импровизированный концерт для эмигрантов, многие из которых навсегда прощались со своей родиной. Растроганной до слёз публике он сыграл на волынке меланхоличную мелодию «Плач по Ирландии». Когда «Титаник» покинул гавань Квинстауна, за ним летели сотни кричащих чаек, они дрались между собой за остатки обеда, которые сточные трубы лайнера сбрасывали в воду, и пытались ухватить самый лучший кусочек. Чайки продолжали преследовать судно и с наступлением ночи. Они всё также кричали и ныряли в широкую дорожку пены, тянущуюся за лайнером.

«Титаник» имел восемь палуб: верхнюю – шлюпочную, и под ней семь палуб, обозначенных сверху вниз буквами от А до Г. Большая часть верхних палуб служила для нужд пассажиров первого класса. На палубе D, во всю ширину судна, размещался обеденный салон на 532 персоны. В меню были устрицы, отварная сёмга под взбитыми сливками, ягнёнок под мятным соусом, паштет из гусиной печени, эклеры с шоколадной глазурью и многие другие изысканные блюда. Центральную часть зала можно было преобразовать в танцевальную площадку, поэтому здесь имелось пианино. Тут же, на палубе D, у парадной лестницы располагался холл, обставленный диванами с бархатной обивкой, столиками, плетёными креслами, пол покрывал тёмно-красный ковёр с голубым и золотистым рисунком.



Холл первого класса на палубе D. Нижняя часть парадной лестницы

Поднявшись по лестнице на палубу С, пассажиры могли воспользоваться услугами справочной конторы, в которой, например, можно было обменять валюту, сдать на хранение ценные вещи, написать на особом бланке текст телеграммы, которая потом передавалась радисту для отправления, взять напрокат шезлонг, купить билет в турецкую баню или бассейн. На той же палубе находились парикмахерская и общий для пассажиров первого и второго классов медпункт, в котором имелся большой набор оборудования и медикаментов.

На палубе В, в кормовой части, располагались ресторан а-ля карт и кафе «Паризьен». Интерьер ресторана был оформлен в стиле Людовика XVI. Его стены были отделаны под светлый орех, большие окна задёрнуты шёлковыми шторами. Колонны в резных футлярах с позолоченными декоративными деталями поддерживали лепной потолок, украшенный изысканными цветочными мотивами. В ресторане подавали меню итальянского ресторатора Луиджи Гатти. Кафе «Паризьен» было выполнено в парижском уличном стиле: стены с орнаментированными зелёными решётчатыми шпалерами были увиты плющом и лозой, вокруг небольших столиков стояли плетёные стулья – всё это должно было создать впечатление у посетителей, что они находятся на берегу.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.