## *Крюков Александр*

***группа 138***

# Санкт-Петербург

2000

План.

## "Голубая Лента" или у истоков 1

Технические новшества 1

Безопасность, доходящая до "непотопляемости" 1

Капитан 3

"Если бы" и "могло не быть" 3

Когда играл регтайм 8

Утро понедельника 15 апреля 9

Послесловие 10

Дневник 11

Литература 17

Голубая Лента" или у истоков

Фактически, создание "Титаника" или какого-либо другого, но подобного ему судна, не является для того времени чем-то неожиданным. Этому событию есть несколько объяснений. Прежде всего, это совершенствование технологий вследствие развития технического прогресса. Появляются новые передовые методы производства, позволяющие изготовлять товары с более низкими затратами как материальных, так и физических средств. Время создания "Титаника" относится к началу теперь уже уходящего XX века, началу эры индустриализации производства.

Вторым и самым главным фактором к созданию этого шедевра инженерной мысли, послужила самая обыкновенная нажива. "Титаник" для его создателей и владельцев представлялся способом извлечения прибыли, рекламы и власти. Символический приз, - "Голубая лента Атлантики", награждались суда, быстрее своих предшественников пересекшие Атлантический океан из Англии в Соединенные Штаты. Он был учрежден компанией "Кунард" в 1840 году. Этот приз был не только престижным, но также и выгодным. Компания-обладатель "Ленты" получала контракт на перевозку дипломатической и гражданской почты, а в месте с тем и стабильный доход от него. Надо помнить о том, что любая корреспонденция через океан в Новый Свет в то время доставлялась исключительно морем, авиация тогда только зарождалась.

Технические новшества

Прогрессивные веяния морской технологии были продемонстрированы на борту "Титаника". Он был оснащен многоступенчатой реактивной паровой турбиной низкого давления системы Парсонса наряду с двумя четырехцилиндровыми паровыми поршневыми двигателями инвертированного типа с тройным расширением. В котельных помещениях судна было установлено 29 паровых котлов - каждый весом в 100 тонн, которые разогревались жаром 159 топок. Угольные печи разогревали воду в котлах, чтобы получить пар. Затем пар подавался на поршневые двигатели. Как только пар попадал в один из четырех цилиндров двигателя, вырабатывалось необходимое усилие для вращения одного из гребных винтов. Лишний или потерянный пар конденсировался в испарителях и полученная вода могла быть возвращена в котлы для повторного нагревания. Изменение количества пара, поданного на двигатели управляло скоростью судна. Дым от топок и выхлопы двигателей выбрасывались через три первых трубы. Четвертая труба была фальшивой и использовалась для вентиляции. Многие энтузиасты "Титаника" любят указывать на ошибки в фильмах и на художественных изображениях корабля, когда из четвертой трубы идет дым.

На "Титанике" вообще все было совершенно и современно. Свет на борту судна погас только в тот момент, когда оно заняло практически вертикальное положение и многие его электроагрегаты просто свалились со своих мест под собственной тяжестью. Но они работали уже будучи залитыми водой!

Безопасность, доходящая до "непотопляемости"

"Титаник" был оснащен шестнадцатью спасательными шлюпками, длиной около 10 метров (33 фута), которые были укреплены на новых шлюпбалках Уэлина (Welin) двойного действия. Это чудовищное несоответствие числа пассажиров и экипажа корабля с имеющимися местами в спасательных шлюпках должно было быть ясно сразу: учитывая число мест в одной из таких шлюпок, а оно равно 76, несложно вычислить, что для спасения всех людей с "Титаника" потребуется по меньшей мере 48 шлюпок, а не как не 16. Правда на борту имелись еще складные шлюпки системы Энгельхардта в количестве 4х штук с 50 посадочными местами в каждой, но это никак не могло изменить сложившегося положения на борту во время катастрофы. Это самое страшная недоработка проекта такого огромного судна - нет места в спасательных шлюпках для спасения всех. Кто-то обязательно должен был погибнуть, что и случиться чуть позднее.

Но этому ужасному катастрофическому факту есть свое объяснение. "Титаник" был снабжен спасательными средствами согласно действовавшим в те годы нормам обеспечения безопасности. Согласно британским правилам, каждое судно валовой регистровой вместимостью свыше 10 тысяч тонн должно было иметь на борту 16 шлюпок общим объемом 156 кубических метров и такое количество плотов и плавучих приборов, которое соответствует 75 процентам объема спасательных шлюпок. Для "Титаника" объем спасательных средств должен был составить, таким образом, 274 кубических метра, что было достаточно для размещения 962 человек. Фактически шлюпки могли вместить лишь 30 процентов общего количества людей, на которое был рассчитан лайнер.

Но вернемся к конструктивным особенностям лайнера. Он был разделен на 16 отсеков пятнадцатью водонепроницаемыми перегородками. Водонепроницаемые двери, разделяющие отсеки, могли быть активизированы вручную, либо системой, следящей за повышением уровня воды на палубе, или электромагнитом, которым можно было управлять с ходового мостика. В нормальном состоянии через обмотку электромагнита протекал ток и он удерживал двери в открытом (поднятом) состоянии. Как только на ходовом мостике щелкали рубильником, электромагниты отключались и двери автоматически "падали", перекрывая таким образом проходы между отсеками.

Помимо всего прочего, "Титаник" был оснащен самой современной для того времени системой обнаружения пожара, в которую входил детектор дыма, разработанный в том же 1912 году. Прямо под ходовым мостиком на палубе "Д" находился пост пожарной команды. На нем круглосуточно находился пожарный или, во всяком случае, он был не далее 2х метров от этого поста. На потолочной переборке этого отсека был установлен герметический стеклянный кожух, под который были выведены маленькие трубки от вторичных противопожарных постов, расположенных в разных местах судна. Всасывающая система тянула воздух под этот стеклянный кожух. Под ним находилась нить фольги, которая вибрировала под действием воздушных потоков и давала знать наблюдателю, что всасывающая система активизирована. Если дым появлялся в помещении, в котором находилась входная (всасывающая) вторичная трубка, то он немедленно засасывался под стеклянный кожух и принимал форму небольшого шарика, похожего на комочек шерсти. Главный пожарный мог позвонить по телефону дежурному по палубе на соответствующий вторичный пост пожаротушения и попросить его проверить и определить причину задымления или загорания. Гидранты и пожарные шланги располагались на судне по специально разработанному стратегическому плану.

2ого апреля 1912, самое большое судно из когда-либо существовавших до этого времени в мире, вышло из Белфаста на ходовые испытания в море, а уже 10ого числа корабль вышел в свое первое роковое плавание, ставшее для него последним.

Капитан

Капитаном нового лайнера был назначен один из ветеранов британского торгового флота - Эдвард Джон Смит. Ему было уже шестьдесят с небольшим лет, из которых он верой и правдой 30 прослужил компании "Уайт Стар".

С 1887 года Смит был капитаном таких известных лайнеров фирмы, как "Рипаблик", "Британик", "Маджестик", "Балтик", "Адриатик" и "Олимпик". Интересно, что капитан Смит никогда не был очевидцем никаких аварий и катастроф на судах, которыми управлял. Совсем недавно он благополучно провел через Атлантику судно-близнеца "Олимпика" и первый рейс "Титаника" должен был стать последним в его послужном списке, так как всеми уважаемый капитан собирался удалиться после этого на покой. Некоторые пассажиры плавали только на тех судах компании "Уайт Стар", которыми управлял капитан Смит.

"Если бы" и "могло бы не быть"

3его апреля 1912 года "Титаник" прибыл в Саутгемптон, где принял на борт часть пассажиров, уголь и запас продовольствия на рейс в Америку и обратно.

Утром 10ого апреля три мощных буксира начали выводить "Титаник" из порта Саутгемптон в открытое море. На набережной толпы народа с восхищением смотрели на исполинское судно, поблескивающее свежей краской на весеннем солнце. Пароход действительно был красив. Черный корпус с ровными рядами больших иллюминаторов, белая, огромных размеров, в четыре яруса спардечная надстройка, красная ватер-линия, темно-коричневые высоченные мачты и четыре гигантские дымовые трубы палевого цвета с черными верхушками...

Говорят, что самые горькие фразы, когда-либо придуманные людьми,- это "если бы" и "могло бы быть". В злополучной цепи удивительнейших случайностей и совпадений, решивших судьбу "Титаника", таких "если бы" пять. И первое из них произошло именно в этот момент выхода из порта. В результате возникшего явления присасывания масс лайнер "Нью-Йорк" начало притягивать к двигавшемуся рядом "Титанику". Словно нитки, оборвались семь швартовых (толщиной с руку) концов, удерживавших американский пароход у причала. Толпа пассажиров, стоявших на палубе у леерного ограждения, мгновенно отхлынула от борта. Капитан Смит, поняв опасность, бросил ручки машинного телеграфа на положение "Стоп". Расстояние между левым бортом "Титаника" и кормой "Нью-Йорка" не превышало трех метров. Столкновения удалось избежать. Если бы лайнеры столкнулись, то наверняка роковой рейс "Титаника" был бы отложен. Но буксиры "Нептун" и "Вулкан" благополучно вывели исполина в открытое море.

После этого он пересек Ла-Манш, зашел в Шербур, принял на борт еще часть пассажиров и почту и снова вернулся к берегам "Туманного Альбиона", на этот раз - в Кингстаун. Здесь также погрузили почту и приняли на борт последних пассажиров. На борту "Титаника" находилось 1316 пассажиров и 891 член экипажа (один кочегар дезертировал с судна за пять минут до отхода), всего 2207 человек. 11ого апреля 1912 года, в 14.00 он начал свое роковое плавание...

Светящийся циферблат часов на ходовом мостике "Титаника" показывал судовое время 23 часа 40 минут. Заканчивалось воскресенье 14 апреля - четвертый день плавания. Винты лайнера вращались со скоростью 75 оборотов в минуту, лаг показывал скорость 22,5 узла. Над Северной Атлантикой стояла ясная безлунная ночь, воздух был чист и прозрачен, на небе ярко мерцали звезды. Океан напоминал необъятное зеркало, затянутое черным крепом. На передней мачте лайнера, на высоте 30 метров над палубой, в специальном наблюдательном пункте, который моряки называют "вороньим гнездом", два матроса напряженно вглядывались в темень ночи. Океан и небо слились в один непроглядный черный фон. Ввиду исключительно спокойного состояния моря горизонт был неразличим.

Внезапно один из впередсмотрящих, Фредерик Флит, увидел прямо по курсу корабля нечто более темное, чем ночная тьма. Ударив трижды в сигнальный колокол, он снял телефонную трубку и сообщил на мостик: "Прямо по носу айсберг, сэр!" В ответ послышался спокойный голос первого помощника капитана Уильяма Мэрдока: "Благодарю". Тут же последовала его команда стоявшему у штурвала рулевому: "Право на борт!".

Через пару секунд после этой команды ручки машинного телеграфа были переведены в положение "Стоп" и тут же на отметку "Полный задний ход". Сквозь передние стекла ходового мостика Мэрдок уже видел приближавшуюся громаду айсберга, она надвигалась со стороны носа "Титаника" и казалась выше уровня бака лайнера. Судно продолжало с той же скоростью мчаться вперед, хотя все его три гребных винта вращались теперь на задний ход. Прошло ровно 38 мучительных своим ожиданием секунд, как нос парохода начал медленно уваливаться влево. Курс изменился на два румба. Первому помощнику показалось, что еще две-три секунды, еще каких-нибудь пять метров, отойти влево и айсберг, не коснувшись борта, пройдет справа. Но увы!

Здесь опять необходимо сказать несколько слов об очередном "если бы". Несмотря на безлунную ночь, впередсмотрящий заметил бы айсберг не за полмили (926 метров), а за две или три, если бы на море было хоть небольшое волнение или зыбь. В этом случае он увидел бы белые барашки у "ватерлинии" айсберга. Как позже стало известно, "Титаник" столкнулся с "черным айсбергом", то есть с таким, который недавно перевернулся в воде. Обращенная к "Титанику" сторона этого айсберга имела темно-синий цвет, из-за этого не было фосфоресцирующего явления. Нормальный, белый айсберг при подобном условии мог быть замечен за милю. Итак, прошло ровно 38 секунд. Судно слегка дрогнуло, и стоявшие на мостике почувствовали какую-то странную вибрацию огромного корпуса корабля. "Титаник" буквально прогладил айсберг своим правым бортом, при этом на носовую палубу парохода справа от фок-мачты упало несколько тонн льда. Его обнаружили и в отдельных каютах правого борта, иллюминаторы которых были открыты для проветривания на ночь. Получилось так, что форштевень "Титаника" за несколько метров от ледяной горы прошел свободно, а подводная часть правой скулы судна в районе форпика столкнулась с острым подводным выступом айсберга, так называемым шипом.

Известно, что надводная часть любого айсберга по высоте равна примерно 1/10 его подводной части, не говоря уже о том, что под водой айсберг намного шире своей надводной части. Причем "Титаник" не просто чиркнул скулой об этот выступ, а именно прогладил подводной частью на полном ходу треть длины правого борта. При этом обшивка парохода была разрезана льдом на протяжении почти 100 метров, словно консервная банка открывалкой.

Как только прекратился скрежет льда о подводную обшивку борта парохода, на ходовом мостике "Титаника" появился капитан Смит. Как явствует из показаний на суде четвертого помощника капитана лайнера Боксхолла, последний шел по коридору на ходовой мостик, когда услышал три удара в колокол и команду: "Право на борт!". Поднявшись на мостик, он увидел, что ручки машинного телеграфа стояли в положении "Полный задний ход". Он также видел, как первый помощник капитана Мэрдок повернул рычаг автоматического закрытия дверей водонепроницаемых переборок. По его словам, часы на мостике показывали 23 часа 40 минут. По свидетельству Боксхолла, между капитаном Смитом и Мэрдоком состоялся такой разговор:

*-Что случилась, господин Мэрдок?  
- Мы ударились о лед. Я намеревался обойти его слева; но судно было уже слишком близко, я среверсировал машины и ничего больше не смог сделать.  
- Закройте аварийные двери!  
- Они уже закрыты, сэр.*

Казалось бы, несший вахту первый помощник капитана Мэрдок поступил вполне правильно, положив руль на борт и среверсировав машины парохода. Во всяком случае, во время разбирательства обстоятельств катастрофы как в Нью-Йорке, так и в Лондоне этот вопрос не обсуждался. Однако это очень важный вопрос и еще одно "если бы" в цепи злополучных случайностей, преследовавших "Титаник". Позже выяснилось, что, если бы Мэрдок не среверсировал машины сразу же после команды "Право на борт", "Титаник" наверняка избежал бы столкновения с айсбергом. Вот что об этом пишет один из известнейших в Англии кораблестроителей, почетный вице-президент Королевского общества кораблестроителей профессор К. Барнаби в своей книге "Некоторые морские катастрофы и их причины" (Лондон, 1968).

Единственной надеждой Мэрдока было как можно быстрее повернуть судно влево, а потом вправо, огибая айсберг. Команда "Право на борт"является правильной, и маневр почти удался. Однако команда среверсировать машины уменьшала активность руля и этим самым задерживала необходимый поворот. Действие руля зависит от квадрата скорости потока воды обтекающего перо руля, и эта скорость сразу же была уменьшена остановкой винта, расположенного впереди пера руля".

Можно предполагать, что, если бы Мэрдок знал, что "Титаник" так поздно изменит курс и пробоина из-за его команды составит по длине почти 100 метров, он наверняка принял бы удар айсберга на форштевень, то есть не пытаясь отвернуть влево и среверсировав машины. Вот что по этому поводу сообщает нам тот же профессор Барнаби:

"Что было бы, если бы "Титаник" врезался в айсберг носом? Вайлдинг, кораблестроитель из Белфаста, вычислил, что нос судна при этом вмялся бы на 25-30 метров, но судно бы не погибло. Это была бы мгновенная смерть для тех, кто в это время находился в носовой части судна, но погашение инерции хода было бы довольно медленным в сравнении с едущим на такой скорости автомобилем, у которого мгновенно выжали до конца тормоза". "Титаник" был построен так, что мог оставаться на плаву при затоплении любых двух из его 16 водонепроницаемых отсеков. Он мог также сохранять плавучесть в случае затопления любых трех из первых пяти отсеков. Непотопляемость лайнера была обеспечена даже при затоплении всех первых четырех отсеков. Но судно не было рассчитано на затопление всех первых пяти отсеков.

Неужели капитан Смит, этот матерый морской волк, не одну сотню раз пересекший Атлантику, нe знал о возможной встрече в это время года у берегов Ньюфаундленда с айсбергами? Конечно, знал.

Предупреждение о появившихся на трассе "Титаника" ледяных полях и айсбергах Смит получил от капитанов порта еще до выхода в рейс в Саутгмптоне и Куинстауне. На второй день плавания радиостанция "Титаника" приняла сообщение с французского парохода "Ла Турень" о встреченных им ледяных полях в районе 45° северной широты и 50°40' западной долготы. Лайнер "Париж" радировал "Титанику" о другом ледяном поле - на 45°09' северной широты и 49°20' западной долготы. Около девяти часов утра рокового дня, в воскресенье 14 апреля, старший радист "Титаника" Филиппс принял следующее сообщение от лайнера "Карония":

*"Идущие на запад пароходы сообщают об айсбергах, гроулерах и ледяных полях от 42° северной широты, между 49 и 51° западной долготы".*

В 9 часов 44 минуты капитан "Титаника" ответил:

*"Спасибо за сообщение. Погоду мы встретили разную. Смит".*

Чуть позже поступило предупреждение об айсбергах от английского лайнера "Балтик":

*"Несколько пароходов на выходе в океан встретили лед и айсберги от 49°09' до 50°20' западной долготы".*

В это время "Титаник" находился на 50°14' западной долготы.

В 13 часов 45 минут "Титаник" принял радиограмму германского парохода "Америка":

*"Прошли два больших айсберга в районе 41°27' северной широты и 50°08' западной долготы".*

Потом снова в эфир вышел "Балтик":

*"Греческий пароход "Афенаи" сообщает, что сегодня утром встретил айсберги и большие ледяные поля на широте 41°51' северной и долготе 49°52' западной".*

Ни капитан, ни вахтенный штурман об этих сообщениях не знали: радисты их просто не передали на мостик, который находился от них в 20 метрах. Вот здесь необходимо сказать еще об одном "если бы". Конкретно: если бы радисты "Титаника" передали это и другие сообщения на мостик, то вахтенный помощник, конечно, обратил бы внимание на столь конкретное предупреждение об айсбергах... Но деньги есть деньги. В этот день с раннего утра радист "Титаника" Джон Филиппс и его помощник Гаральд Брайд занимались передачей частных радиограмм на мыс Расс, откуда их телеграфировали в разные города США и Канады. Радисты были заинтересованы в этой работе, так как богатые пассажиры за быструю посылку частных депеш давали чаевые. Наступил вечер, а ворох неслужебных радиограмм на столе радистов не убывал. Многим пассажирам первого и второго классов "Титаника" хотелось использовать радио - "эту удивительную новинку века" и известить своих близких и родных с просторов Атлантики о скором благополучном прибытии. Радистам некогда было относить на мостик получаемые служебные сообщения об айсбергах и ледяных полях. Ведь чаевые за это не платили...

Кроме того, радио в то время только лишь появилось и капитан со старшими офицерами имели право игнорировать радиограммы, если считали их не особенно важными. Радиотелеграф еще не считался обязательным и важным предметом оборудования судна...

В 18 часов 40 минут Филиппс принял депешу парохода "Калифорниан", адресованную пароходу "Антилиан":

*"Капитану "Антилиана". В 18 часов 30 минут по судовому времени, широта 42°03' северная, долгота 49°09' западная, три большие ледяные горы пять миль южнее нас".*

И это предостережение осталось лежать в радиорубке "Титаника", который со скоростью 22,5 узла продолжал мчаться навстречу опасности. В 21 час 40 минут Филиппс принял еще одно сообщение об айсбергах от другого парохода:

*"От "Месаба" - "Титанику" и всем идущим на запад судам. Сообщаю о льде от 42° до 41°25' северной широты и от 49° до 50°30' западной долготы; видел массу тяжелого набивного льда и большое количество айсбергов, также ледяные поля. Погода хорошая, ясная".*

Наконец, в 22 часа 40 минут, то есть за час до столкновения, когда Филиппсу наконец удалось наладить хорошую связь с мысом Расс, в эфир на его волне ворвался Эвенс - радист "Калифорниана". Его станция, заглушавшая морзянку станции мыса Расс, отчетливо передавала:

*"Мы остановились, окружены льдами..."*

Раздраженный тем, что его перебивают Филиппс отстучал: "Заткнись! Я занят, я работаю с мысом Расс". Он даже не удосужился дослушать сообщение до конца и записать координаты, где "Калифорниан" встретил лед.

"Титаник" продолжал мчаться навстречу своей гибели. В эфир с его антенны летели в Америку частные радиограммы о скором прибытии в Нью-Йорк... Ровно через час на мостике "Титаника" первый помощник капитана Мэрдок услышал по телефону голос впередсмотрящего Флита:

"Прямо по носу айсберг, сэр!"

Место столкновения с айсбергом.

Когда играли регтайм...

"Титаник" стоял неподвижно в ночи на зеркальной глади океана. Из первых трех его огромных труб с неистовым ревом, сотрясавшим тихое звездное небо, извергался пар. Выработанный 29 котлами, он был уже не нужен, теперь пар требовался лишь для вращения динамо-машины и отливных насосов. В котельных отделениях, заливаемых забортной водой, чтобы предотвратить взрыв котлов, механики и кочегары тушили топки. Услышав страшный рев пара, пассажиры первого и второго классов высыпали на верхнюю прогулочную палубу. Было холодно, и люди одевались, кто во что мог: меховые пальто, свитера, купальные халаты, пижамы.

Общей тревоги с сиренами и ударами в судовой колокол на "Титанике" не было. Смит опасался паники. Стюарты спокойно и вежливо разбудили спавших пассажиров, оповестили о "небольшом повреждении" лайнера и предложили всем надеть спасательные жилеты. Выйти на шлюпочную палубу было предложено только обитателям "люксов" и двух первых классов. В третьем же классе парохода такого объявления сделано не было, и фактически там никто не знал, почему трубы ревут, а судно стоит на месте. Сотни сонных, испуганных людей, толкая друг друга, устремились из кают и кубриков в проходы и коридоры лайнера. Согласно шлюпочному расписанию, пассажиры "люксов" и первого класса должны были собраться в носовой и средней части шлюпочной палубы, пассажиры второго класса - в кормовой части этой палубы. Место же для обитателей третьего класса, а он составлял две трети всех пассажиров "Титаника", предусматривалось на нижней кормовой палубе позади надстройки, перед палубой юта, и на носовой палубе, между срезом полубака и надстройкой. Но все выходы на эти две нижние палубы были закрыты... В течение двух часов живые цепочки людей, которые ехали в третьем классе, блуждали в поисках выхода по многочисленным коридорам и проходам в чреве огромного парохода. Большая часть из них так и не выбралась на верхние палубы из-за давки, которая там царила. Получилось так, что из нижних помещений третьего класса люди практически не имели возможности попасть на шлюпочную палубу. Толпы женщин и мужчин стояли у начала главной лестницы третьего класса, в кормовой части палубы. Наверх их не пускали стюарты. Распоряжение отправить женщин и детей к шлюпкам последовало лишь в 00 часов 30 минут. Множество людей попали на палубе в тупики, в панике искали выход наверх, но опять возвращались туда, откуда начали поиск. А в это время представители высшего общества занимали места в шлюпках.

Для большинства пассажиров "Титаник" был непотопляем. Они не хотели садиться в шлюпки, полагая, что в большей безопасности будут, если останутся на борту лайнера. Офицерам, матросам и стюартам "Титаника" пришлось буквально уговаривать пассажиров покинуть судно. Капитан Смит отдал приказ: "В первую очередь в шлюпки садятся женщины и дети!" Однако в первых спущенных на воду шлюпках "Титаника" оказалось и немало мужчин. Вежливые стюарты особую заботу проявили к своим подопечным пассажирам из класса "люкс".

Шлюпка под № 1, спущенная с правого борта, позже получила название "специальная миллионерская". Когда шлюпку спустили на воду, в ней вместо положенных 40 человек было всего 12. Она отошла от тонущего "Титаника" и больше к нему не возвращалась.

Одна за другой вдоль обоих бортов спускались на воду шлюпки и по тихой гладкой поверхности океана под стук, и хлопанье весел отходили прочь от "Титаника" в ночную мглу.

Капитан Смит, видимо, прекрасно понимал драматизм сложившейся ситуации: половина находившихся на борту лайнера людей, за жизнь которых он нес ответственность, должна была погибнуть, потому что спасательные шлюпки не могли принять всех. Он знал, что в пробковом спасательном жилете сильный человек, оказавшийся в воде, проживет не более часа. Если в 19 часов термометр показывал 6 градусов по Цельсию, то к 20 часам температура воздуха упала до 0 градусов, а температура воды в 23 часа равнялась -0,5° по Цельсию. Смит чувствовал, что число погибших окажется еще большим, если на тонущем пароходе начнется паника. Поэтому он приказал закрыть на замок все двери проходов, ведущих из помещений третьего класса, где находилось более 700 человек, наверх к шлюпкам. Чтобы хоть как-то отвлечь внимание пассажиров от мысли о неизбежности гибели корабля, Смит попросил руководителя оркестра судового ресторана Уолласа Хартли собрать своих музыкантов и начать играть. Сперва музыканты собрались в салоне отдыха первого класса, потом вышли на открытую шлюпочную палубу и начали играть. И вот в ночном холодном воздухе, под яркими звездами раздались звуки джаза. Четкие, ритмичные и быстрые колена модного тогда регтайма сменяли друг друга. Восемь профессиональных музыкантов старались изо всех сил. Видимо, они понимали, что играют последний раз в своей жизни... Звуки оркестра хотя и заглушали гул толпы, доносившийся с нижних палуб третьего класса, но не смогли заглушить револьверные выстрелы.

Позже на следствии выяснилось, что во время спуска на воду последних шлюпок из-за начавшейся паники и хаоса офицеры "Титаника" применили огнестрельное оружие.

С момента удара об айсберг прошел час. Гигантское судно тонуло.

В это время в машинном отделении "Титаника" механики и кочегары прилагали отчаянные усилия, чтобы поддержать давление пара в работающих котлах, необходимое для работы насосов и подачи энергии для электрического освещения и, главное, для радиостанции. По-прежнему с антенны лайнера неслись в эфир радиотелеграфные сигналы о помощи. В это время на связь с "Титаником" вышел его "брат"-лайнер "Олимпик". Он находился в 500 милях. Филиппс периодически поддерживал с ним связь, не переставая обращаться с просьбой о помощи к судам, находящимся ближе к "Титанику". А ближе всех к тонущему лайнеру была "Карпатия" (58 миль), радист которой сообщал, что она на предельных оборотах своей паравой машины мчится на помощь.

Утро понедельника 15 апреля

"Титаник" скрылся под водой в 2 часа 20 минут. Водоворота при его погружении, чего ожидали многие, не было. Все еще гладкая как зеркало поверхность океана была усеяна спасательными кругами, ящиками, шезлонгами, деревянными скамейками, досками, бочками и многочисленными другими предметами, которые продолжали то и дело всплывать откуда-то из глубины Атлантики. Среди этой мешанины барахтались сотни людей. Температура морской воды была ниже точки замерзания пресной воды (-2° по Цельсию).

На месте, где под воду ушел "Титаник", оказались еще две шлюпки конструкции Энгельхарда, всплывшие, когда верхняя палуба скрылась под водой. Одна из них была наполовину затоплена, другая плавала вверх днищем. Только сильные и выносливые люди сумели найти на этих плавучих островках свое спасение.

О судьбе капитана Смита показания очевидцев весьма противоречивы. Одни якобы видели, как он застрелился из браунинга, другие утверждали, что он плавал среди обломков кораблекрушения, держал одной рукой маленькую девочку, третьи свидетельствовали, что спустя час после гибели "Титаника" капитана увидели из шлюпки, куда он отказался влезть. Но что бы там ни утверждали очевидцы, Смит погиб со своим кораблем. Из семи помощников капитана погибло трое. Из 25 механиков "Титаника" не спасся ни один. Из двух радистов лайнера погиб один - Филиппс. Он оставался на своем посту до 2 часов 10 минут, пока работала его радиостанция. Его подобрала одна из шлюпок, но на рассвете он умер.

Получив сигнал бедствия "Титаника", капитан "Карпатии" Артур Рострон изменил курс и приказал своему старшему механику поставить двойную вахту кочегаров и идти на предельной скорости. В 0 часов 35 минут капитан рассчитал, что сможет подойти к месту катастрофы через четыре часа. В 1 час 50 минут радист "Карпатии" Гарольд Коттам получил последнее сообщение с тонущего лайнера:

*"Идите как можно быстрее, машинное отделение затапливается по котлы".*

"Карпатия" мчалась по тихому, безмятежному океану. Ее впередсмотрящие следили за плавающим льдом. Потом в одном румбе слева заметили плавающий айсберг. Вскоре они стали попадаться то с того и с другого борта. "Карпатия" несколько раз меняла курс. Ни "Титаника", ни его шлюпок Рострон не видел. Он приказал пускать ракеты каждые 15 минут. Наконец раздался крик впередсмотрящего: он увидел шлюпку. Это была шлюпка № 2, которой командовал четвертый штурман Боксхолл. В 4.10 пассажиры шлюпки были приняты на борт. Когда стало рассветать, увидели флотилию шлюпок, разбросанных на большом расстоянии друг от друга Последней подгребла к "Карпатии" шлюпка № 12, в которой находились полковник Грейси и радист Гарольд Брайд. Так спасено было 703 человека из 2207.

Послесловие

Катастрофа "Титаника" явилась для компании "Уайт Стар Лайн" началом ее конца. После этого доходы ее постепенно, но неизменно снижались. Послужило ли тому основой сама катастрофа или ее последующий общественно-политический эффект точно не скажет никто, но компания постоянно терпела только одни убытки и неприятности.

Из трех лайнеров "Олимпик-класса" лишь только сам "Олимпик" "прожил" достаточно долго, но судьба его также сложилась трагически.

Эту катастрофу человечество будет помнить всегда, несмотря на последующие трагедии и утраты человеческих жизней.

Дневник

1867

Нерентабельная компания "Уилсон энд Чэмберс" (Wilson & Chambers) приобретена Томасом-Генри Исмеем (Thomas Henry Ismay) и сэром Эдвардом Харландом (Edward Harland). Исмей создал новую компанию - "Оушеник стим навигейшн" (Ocean Steam Navigation), которая сохранила оригинальный красный флаг с белой звездой и вошла в историю под названием "Уайт Стар Лайн".

1891

Старший сын Томаса Исмея, Дж.-Брюс Исмей (J. Bruce Ismay) становится партнером "Уайт Стар" и через год Томас уходит из компании.

1902

"Уайт Стар Лайн" продана Международной Коммерческой Морской Компании (International Mercantile Marine Company), созданной Дж.-Пьерпонтом Морганом (J. Pierpoint Morgan). Стоимость сделки составила 10,000,000 английских фунтов стерлингов. Дж.-Брюс Исмей остался в компании и со временем стал директором-распорядителем "Уайт Стар".

1907

Встретились Дж.-Брюс Исмей и лорд Джеймс Пиррие (Lord James Pirrie), партнер компании "Харланд энд Вольф" (Harland and Wolff). Запланировано строительство двух суперлайнеров, "Олимпика" (Olympic) и "Титаника" (Titanic), а в будущем и третьего - "Гигантика" (Gigantic, переименованный в "Британник", Britannic).

1908-1909

Начинается строительство "Олимпика" и "Титаника" на верфи "Харланд энд Вольф" в Белфасте (Ирландия).

1910

20 октября  
Корпус "Олимпика" успешно спущен на воду.

1911

31 мая  
Корпус "Титаника" успешно спущен на воду. Следующие 10 месяцев уйдут на достройку.

Июнь  
"Олимпик" выходит в свое первое трансатлантическое плавание.

20 сентября  
"Олимпик", отчаливший из Саутгемптона, сталкивается с К.В.К. "Ястребом" (H.M.S. Hawke), британским королевским морским крейсером. Восстановление и ремонт на верфи "Харланд энд Вольф" отнимает один месяц и задерживает оборудование "Титаника".

1912

Январь  
Шестнадцать деревянных шлюпок наряду с четырьмя складными шлюпками с парусиновыми бортами устанавливаются на борту "Титаника".

31 марта  
Завершена достройка "Титаника"

10 апреля, среда - день отплытия

930 - 1130 дня

Пассажиры прибывают в Саутгемптон и поднимаются на борт нового лайнера.

Полдень

"Титаник" отдает швартовы и начинает свое первое трансатлантическое плавание. Он чуть не сталкивается с пароходом "Нью-Йорк" из-за присасывания масс.

630 дня

"Титаник" бросает якорь в Шербуре (Франция).

810 дня

"Титаник" выходит в Куинстаун (Ирландия).

11 апреля, четверг

130 дня

"Титаник" бросает якорь в Роше-Поинт (Roche's Point) Куинстауна (Ирландия). Френсис Браун (Francis Browne), иезуитский семинарист, сходит с судна и делает последнюю известную в течение последующих 73 лет фотографию "Титаника". "Титаник" покидает Куинстаун и выходит в Нью-Йорк.

12 и 13 апреля  
"Титаник" плывет по спокойной, чистой погоде.

14 апреля, воскресенье  
Семь предупреждений о льдах получено в течение дня.

1137 вечера

Впередсмотрящие Фредерик Флит (Fredrick Fleet) и Арчи Джевел (Archie Jewel) заметили айсберг прямо по курсу. Айсберг ударяет по правому борту судна в носовой части. Первый офицер Уилльям Мердок (William Murdoch) закрывает водонепроницаемые переборки.

1150 вечера

Капитан Смит (Smith) просит конструктора Томаса Эндрюса (Thomas Andrews) и судового плотника руководить осмотром повреждений. Носовую часть лайнера начинает заливать забортная вода и ее уровень к этому времени поднимается до 4,2 метра (14 футов).

15 апреля, понедельник

1200 утра

Капитану Смиту сообщают, что лайнер останется на плаву еще пару часов. Он приказывает радистам Гарольду Брайду (Harold Bride) и Джеку Филлипсу (Jack Phillips) передать сигнал бедствия.

1205 утра

Отдан приказ на расчехление шлюпок и сбор пассажиров и команды на палубе. В шлюпках имеются места приблизительно только для половины из 2 227 человек, находящихся на борту.

1225 утра

Отдан приказ начать загрузку шлюпок в первую очередь женщинами и детьми. "Карпатия" (Carpathia), находящаяся в 58 милях южнее, принимает сигнал бедствия и на полной скорости выходит навстречу тонущему судну.

1245 утра

Первая спасательная шлюпка успешно отошла от лайнера. Она могла принять 65 человек, а отплыла, имея на борту только 28! Запущена первая ракета - сигнал бедствия. Всего восемь ракет будет выпущено в течение ночи.

115 утра

Наклон палубы становится все более и более крутым. Шлюпки спускаются с более плотной загрузкой.

140 утра

Большинство из шлюпок, находящихся в носовой части судна, спущены. Теперь пассажиры перемещаются ближе к корме.

205 утра

Спущена последняя шлюпка. На борту тонущего судна осталось 1 500 человек. С каждой минутой наклон палуб становится все более крутым.

217 утра

В эфир передан последний радиосигнал бедствия. Капитан Смит говорит членам команды: "Теперь каждый сам за себя!" Нос "Титаника" погружается все глубже. Многие пассажиры прыгают за борт. Рушится передняя дымовая труба, нанося многим смертельные увечья.

218 утра

Слышно как внутри лайнера предметы, ударяясь о стены, падают по направлению к погружающемуся носу судна. Судовое освещение мигает и гаснет навсегда. Некоторые спасшиеся видят, как корабль разламывается на две части. Носовая часть тонет.

220 утра

Отломившаяся кормовая часть "Титаника" падает на поверхность воды и некоторое время остается устойчивой. Медленно заполняясь водой, она начинает задираться вверх перед тем, как затонет в океане. Отчаянно барахтающиеся в ледяной воде люди медленно замерзают до смерти.

330 утра

Оставшиеся в живых видят ракеты спасательного судна "Карпатия".

410 утра

Первая спасательная шлюпка поднята на борт "Карпатии".

850 утра

"Карпатия" покидает место катастрофы и направляется в Нью-Йорк, имея на борту 705 спасенных пассажиров.

18 апреля, четверг

900 вечера

"Карпатия" прибывает в Нью-Йорк.

С 19 апреля по 25 мая  
Сенатом Соединенных Штатов проводится расследование трагедии "Титаника".

С 22 апреля по 15 мая  
Многие суда направлены на место катастрофы для поиска тел погибших. Всего 328 тел погибших было найдено плававшими в области, где разыгралась трагедия.

Со 2 мая по 3 июля  
Расследование обстоятельств трагедии проводится Верховным судом Великобритании.

1913

Апрель  
Для обеспечения безопасноти на морских путях Северной Атлантики создается Международный Ледовый Патруль (International Ice Patrol). Из катастрофы "Титаника" начинают делать правильные выводы.

Июнь  
Среди общих насмешек и слухов Дж.-Брюс Исмей теряет свое положение председателя "Уайт Стар Лайнз" решением совета директоров Международной Коммерческой Морской Компании (IMM).

1914

Февраль  
Спущено на воду второе судно-близнец "Титаника",- "Британник". Он затонет спустя два года, во время Первой мировой войны.

1932

В Нью-Йорке, в возрасте 65 лет умирает Молли Браун (Molly Brown).

1935

После 24 лет надежного и безопасного обслуживания пассажиров лайнер-близнец "Титаника",- "Олимпик" снимается с трансатлантических маршрутов и продается на металлолом.

1937

В возрасте 74 лет умирает Дж.-Брюс Исмей, живущий в уединении всеми забытый и презираемый.

1955

Уолтер Лорд (Walter Lord) создает бестселлер "Ночь, чтобы помнить" (A Night To Remember). Три года спустя под тем же названием выходит кинофильм, основанный на новелле.

1964

Выпускается киноверсия мьюзикла Мередит Уилсон (Meredith Wilson) "Непотопляемая Молли Браун" (The Unsinkable Molly Brown), в котором роль наиболее известной героини "Титаника" играет Дебби Рейнолдс (Debbie Reynolds).

1980

Выпускается кинофильм «Подъем "Титаника"» (Raise The Titanic).

1981

Джек Гримм (Jack Grimm) безуспешно пытается отыскать "Титаник".

1985

1 сентября  
Объединенная франко-американская экспидиция научно-исследовательских институтов IFREMER и Woods Hole, руководимая доктором Робертом Баллардом (Robert Ballard), обнаруживает место залегания "Титаника" на глубине 3 750 метров (12 500 футов).

1986

Д-р Баллард возвращается к "Титанику" и проводит обширную фоторазведку. Для фотографирования лайнера с внешней стороны используется буксируемый подводный аппарат. Погружается пилотируемый фоторобот и производится съемка значительных секций судна изнутри и снаружи.

1987

Совместная экспедиция IFREMER, Titanic Ventures и RMS Titanic, Inc. производит картографирование, извлечение артефактов, фотоисследования и документирование.

1991

Совместная экспедиция IMAX Corporation и Института океанологии АН СССР имени П.П. Ширшова проводят съемки широкоформатного фильма в формате IMAX. Выполняются биологические исследования и осуществляется сборка образцов стали корпуса.

1994

В национальном морском музее (National Maritime Museum) в Лондоне открывается главная выставка, на которой демонстрируются артефакты, извлеченные компанией RMS Titanic Inc. в период с 1987 по 1993 год.

1996

26 августа  
Экспедиция к месту гибели "Титаника" безуспешно пытается поднять 11ти-тонный фрагмент корпуса лайнера.

1997

18 декабря  
Кинофильм "Титаник", снятый Джеймсом Кэмероном (James Cameron), начинает свое путешествие по миру. На создание фильма было затрачено свыше 200 миллионов долларов.

1998

10 августа  
Джордж Таллох (George Tulloch) управляет совместными усилиями энтузиастов IFREMER/RMS Titanic Inc. в поднятии 20-тонноq части корпуса "Титаника". Его успешно поднимают на борт судна "Авелль" (Abeille).

Декабрь  
Экспедиция Института океанологии АН СССР имени П.П. Ширшова во главе с А.М. Сагалевичем осуществляет спуск к останкам "Титаника" 12 туристов на аппаратах "Мир", которые проводят там по несколько часов. Проводится обстоятельный осмотр останков лайнера группами по 3 человека.

1999

Декабрь  
Вторая подводная "туристическая" экспедиция Института океанологии АН СССР имени П.П. Ширшова на аппаратах "Мир" к останкам "Титаника".

# **Литература**

# 1) Грейси "Гибель Титаника" 1998

2) Симон Эдамс "Титаник" 1999

3)Лорд Уолтер "Титаник" 1997

4) Том Макклайский "Анатомия Титаника" 1998