

Ловягин Роман Михайлович

Гибель Титаника

**Расследованиях, произведенные в
Англии и Америке**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Р69

Р69 **Роман Михайлович Л.**
Гибель Титаника: Расследования, произведенные в Англии и Америке / Ловягин Роман
Михайлович – М.: Книга по Требованию, 2024. – 168 с.

ISBN 978-5-519-93736-8

ISBN 978-5-519-93736-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

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

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

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

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

Гибель „Титаника“ 15 апрѣля 1912 г., вмѣстѣ съ значительнымъ количествомъ бывшихъ на немъ экипажа и пассажировъ, является одной изъ наибольшихъ морскихъ катастрофъ, которыя запомнила исторія мореплаванія. Несчастіе это было тѣмъ болѣе поразительно, что оно случилось съ самымъ большимъ изъ существующихъ пароходовъ, на которомъ, казалось, примѣнено было все, что давала до сего времени наука кораблестроенія, и на пути въ морѣ, болѣе всего изслѣдованномъ. Эти два обстоятельства заставляютъ съ особеннымъ вниманіемъ отнестись ко всѣмъ деталямъ гибели, для того, чтобы вывести отсюда съ совершенной ясностью, какіе были недостатки въ самомъ суднѣ, въ его снабженіи и въ управленіи имъ: чтобы этотъ печальный урокъ послужилъ серьезнымъ стимуломъ для изысканія лучшихъ, въ будущемъ, мѣръ для увеличенія безопасности пассажирскаго передвиженія по морю.

Первое разслѣдованіе катастрофы произведено было Сенатомъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, назначившимъ комиссію подъ предсѣдательствомъ сенатора Виліама А. Смита (изъ штата Мичиганъ), въ составѣ членовъ, сенаторовъ: Дж. К. Перкинсъ (Калифорнія), Джонатана Боурнъ младшаго (Орегонъ), Теодора Е. Бэртона (Огайо), М. Саймонсъ (Сѣв. Каролина), Френсисъ Г. Ньюландсъ (Невада) и Дункана У. Флетчера (Флорида). Комиссія быстро начала свои работы и къ 28 мая 1912 г. уже представила свой отчетъ, отпечатанный, затѣмъ, для свѣдѣнія широкой публики.

Съ своей стороны и правительство Великобританіи, подъ флагомъ коей „Титаникъ“ плавалъ, также назначило особое судебное слѣдствіе по тому же дѣлу, подъ предсѣдательствомъ Лорда Мерсей. Работа Великобританскаго Суда закончена была 30 іюля 1912 г. и отчетъ его былъ изданъ въ видѣ особой „синей книги“, розданной, по королевскому приказу, членамъ обѣихъ законодательныхъ палатъ и распубликованной для всеобщаго свѣдѣнія.

Сравнивая между собою результаты этихъ двухъ разслѣдованій, нельзя не придти къ заключенію, что хотя выводы обоихъ ихъ, въ общемъ, совпадаютъ, все же послѣдній отчетъ составленъ гораздо обстоятельнѣе и объективнѣе, чѣмъ первый, который, повидимому, производился подъ давленіемъ возбужденнаго общественнаго мнѣнія, требовавшаго немедленнаго выясненія истинныхъ причинъ гибели и розыска виновныхъ лицъ. Это обстоятельство отмѣчено было въ англійской печати, которая обращала вниманіе на то, что американская слѣдственная комиссія состояла лишь изъ сенаторовъ, не специалистовъ, между тѣмъ, какъ въ Великобританскую были назначены лица весьма компетентныя и авторитетныя въ морскомъ дѣлѣ. Поэтому я рѣшилъ перевести отчетъ Великобританскаго суда, помѣстивъ дополненія изъ отчета Американской Комиссіи въ примѣчаніяхъ *). Кроме того, я считалъ полезнымъ дополнить этотъ переводъ чертежами судна и замѣтками изъ различныхъ указанныхъ ниже источниковъ, а также нѣкоторыми свѣдѣніями о постройкѣ большихъ океанскихъ судовъ, находящимися въ связи съ заключеніями, вытекающими изъ разсмотрѣнія обстоятельствъ гибели этого парохода.

Всѣ эти дополненія необходимы были для разъясненія различныхъ деталей, и даже кажущихся противорѣчій, встрѣчающихся въ судебномъ отчетѣ и недостаточно имъ освѣщенныхъ.

Матеріалы, которыми я пользовался при составленіи настоящаго перевода служили:

Shipping Casualties (Loss of the steamship „Titanic“) —оффиціальная „синяя книга“ великобританскаго правительства.

Inquiry into the circumstances attending the loss of the R. M. S. „Titanic“. Изданіе „The journal of Commerce“. Стенографическій отчетъ засѣданій великобританскаго суда.

„Titanic“ disaster.—Report of the committee on Commerce U. S. Senate. Отчетъ о разслѣдованіи, произведенномъ Сенатомъ С.-А. Соединенныхъ Штатовъ, о гибели „Титаника“.

*) Замѣчательно, что американцы, получивъ англійскій отчетъ, постановили отпечатать его оффиціальнымъ изданіемъ, наравнѣ со своимъ отчетомъ.

The White Star Atlantic Liners „Olympic“ and „Titanic“. (Souvenir Number of „The Shipbuilder“) 1911. Описаніе этихъ судовъ съ чертежами и иллюстраціями.

The Loss of the ss. „Titanic“, by Lawrence Beesley. Описаніе перваго рейса судна и его гибели, сдѣланное однимъ изъ спасшихся пассажировъ II класса. Книга эта вышла въ Англіи въ 1912 г. тремя изданіями.

Кромѣ этого, многія данныя взяты изъ журналовъ „Engineering“, „Schiffbau“, „Shipbuilding and Shipping record“, „Le Genie Civil“ и др., въ которыхъ помѣщены были статьи, имѣвшія касательство къ гибели „Титаника“.

P. I.

Разслѣдованіе о гибели парохода „ТИТАНИКЪ“.

Официальное разслѣдованіе производилось въ засѣданіяхъ: въ Скотишъ-Холлѣ, Букингемъ Гетъ, Вестминстеръ, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, и 24 мая, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 24, 26, 27, 28, и 20 іюня, въ Какстонъ-Холлѣ, на улицѣ Какстонъ въ Вестминстерѣ, 1 и 2 іюля и Скотишъ-Холлѣ, Букингемъ Гетъ, въ Вестминстерѣ 30 іюля 1912 г., подъ предсѣдательствомъ Лорда Мерсей (Right Honourable Lord Mersey), Коммиссара по аварійнымъ дѣламъ, въ присутствіи контръ-адмирала С. А. Калтропъ, Кор. Фл. (Honourable S. A. Gough Calthorpe), капитана А. В. Кларкъ (A. W. Clarke), Командора Ф. К. А. Лайонъ (F. C. A. Lyon), Рез. Кор. Фл., профессора Дж. Х. Байльса (J. H. Biles), докт. наукъ и г. Е. К. Частонъ (E. C. Chaston), Рез. Кор. Фл., въ качествѣ членовъ суда, съ цѣлью выяснитъ всѣ обстоятельства катастрофы съ пароходомъ „Титаникъ“, изъ Ливерпуля, и гибели 1.490 людей въ Сѣверномъ Атлантическомъ океанѣ на сѣверной широтѣ 41° 46' и западной долготѣ 50° 14', 15 апрѣля 1912 года.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ СУДА.

Судъ, разслѣдовавъ подробно обстоятельства крушенія означеннаго судна, нашель, какъ это выяснено въ приложеніи къ сему, что гибель означеннаго корабля произошла отъ столкновенія съ ледяною горою, вызваннаго чрезмѣрною скоростью, съ которою вели корабль.

30 іюля 1912 г.

(Подписалъ) Mersey,

Коммиссаръ по аварійнымъ дѣламъ.

Приняли участіе въ составленіи заключенія:

(Подп.): Arthur Gough-Calthorpe,
A. M. Clarke,
F. C. A. Lyon,
J. H. Biles,
Edward C. Chaston.

Члены
Суда.

ВВЕДЕНІЕ.

23 апрѣля 1912 г., по закону о торговомъ мореплаваніи, Лордъ Канцлеръ назначилъ комиссара по аварійнымъ дѣламъ и 26 апрѣля Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ назначены въ помощь ему пять членовъ Суда*). 30 апрѣля Совѣтъ Торговли потребовалъ производства официальнаго разслѣдованія о гибели парохода „Титаникъ“ и согласно этому Судъ началъ свои засѣданія съ 2 мая. Съ этого времени устроено было 37 публичныхъ засѣданій, въ которыхъ допрашивалось 97 свидѣтелей, съ изученіемъ значительнаго числа документовъ, картъ и плановъ. Совѣтъ Торговли предложилъ на рѣшеніе суда 26 вопросовъ, обнимающихъ всѣ обстоятельства, которыя надо было разслѣдовать. Въ общемъ требовалось выяснитъ все, что касается исторіи этого судна, проектированія его, конструкціи, размѣровъ, скорости, общаго снабженія, спасательныхъ приборовъ, беспроволочнаго телеграфа, распоряженій касающихся судна и его курса, пассажировъ его, команды его, обученія ея, организациі и дисциплины ихъ; затѣмъ требовалось составить отчетъ объ аваріи, причинахъ и размѣровъ ея, о средствахъ принятыхъ для спасенія находившихся на суднѣ; требовалось дать заключеніе о степени дѣйствительности правилъ и постановленій, изданныхъ Совѣтомъ Торговли по закону о Торговомъ Мореплаваніи, о распоряженіяхъ его администраціи и, наконецъ, о тѣхъ мѣрахъ, которыя Судъ рекомендовалъ бы предпринять для того, чтобы избѣжать подобныя катастрофы въ будущемъ. Предложено было дать отвѣтъ на двадцать шесть вопросовъ слѣдующаго содержанія:

*) На основаніи ст. 466 Англійскаго закона о торговомъ мореплаваніи 1894 г. разборъ дѣлъ по аваріямъ судовъ, въ особо важныхъ случаяхъ, производится не обычными должностными лицами, а особымъ порядкомъ, наз. „официальнымъ разслѣдованіемъ“ (formal investigation). Для этой цѣли, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, назначаются комиссаръ по аварійнымъ дѣламъ (wreck commissioner) и нѣсколько членовъ суда (assessors); послѣдніе изъ лицъ свѣдущихъ или опытныхъ въ различныхъ отрасляхъ морскаго дѣла. Засѣданія этого Суда дѣлаются публичными и назначаются въ залахъ городской думы или др. общественныхъ учрежденій. Судъ этотъ пользуется всѣми правами суда сокращеннаго производства.

1) Когда „Титаникъ“ вышелъ изъ Квинстоуна около 11 апрѣля с. г., то:

а) какое было общее количество лицъ, служившихъ въ какой бы то ни было должности на пароходѣ и какъ они подраздѣлялись по специальности?

б) какое было общее число его пассажировъ, какого пола и класса и сколько взрослыхъ и дѣтей?

2) Передъ отходомъ изъ Квинстоуна около 11 апрѣля с. г. удовлетворялъ ли онъ всѣмъ требованіямъ законовъ о Торговомъ Мореплаваніи 1904—1906 г.г. и правиламъ и постановленіямъ, изданнымъ на основаніи означенныхъ законовъ и касающихся безопасности и другихъ требованій отъ „пассажирскихъ“ и „эмигрантскихъ“ судовъ?

3) При проектированіи и постройкѣ парохода „Титаникъ“, что было специально предусмотрено для обезпеченія безопасности судна и лицъ, находящихся на немъ, на случай столкновенія и другихъ аварій?

4) Имѣлъ ли „Титаникъ“ достаточное количество надлежащихъ офицеровъ и команды? Были ли вахты офицеровъ и команды обычнаго и надлежащаго характера? Былъ ли „Титаникъ“ снабженъ надлежащими картами?

5) Какое было количество шлюпокъ всякаго рода на „Титаникъ“? Была ли организація снабженія шлюпокъ командою и спуска шлюпокъ, на случай аваріи, надлежащаго характера и достаточною? Производили ли на суднѣ шлюпочное ученіе и когда именно? Какая была подъемная способность каждой шлюпки?

6) Какія устройства для приѣма и передачи депешъ по беспроволочному телеграфу были на „Титаникъ“? Сколько телеграфистовъ работало на этомъ телеграфѣ? Были ли эти устройства въ хорошемъ и надежномъ для работы состояніи и было ли число телеграфистовъ достаточно для приѣма и передачи депешъ постоянно днемъ и ночью?

7) При выходѣ или до выхода „Титаника“ были ли, и какія именно, даны или были извѣстны инструкціи капитану по отношенію къ рейсу судна? Эти инструкціи, если они существовали, были ли безопасны, подходящи или своевременны, принимая во вниманіе время года и опасности, которые могли встрѣтиться во время рейса?

8) Какой былъ въ дѣйствительности путь, взятый „Титаникомъ“ при пересѣченіи Атлантическаго океана? Слѣдовалъ ли онъ въ точности пути, который обыкновенно соблюдается срочными пароходами на рейсахъ между Соединеннымъ Королевствомъ и Нью-Йоркомъ, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ? Безопасны ли эти пути въ данное

время года? Имѣлъ ли капитанъ права, и какія именно, по отношенію къ избранію пути?

9) Послѣ оставленія Квинстоуна около 11 апрѣля сего года, достигли ли „Титаника“, по беспроволочному телеграфу или иными сигналами, извѣстія о нахожденіи льда въ извѣстныхъ широтахъ? Если да, то каковы были означенныя депеши или сигналы, когда они были получены и въ какомъ положеніи, по сообщеніямъ, находился ледъ, и былъ ли этотъ ледъ на пути или около пути по которому дѣйствительно шель „Титаникъ“? Былъ ли его курсъ измѣненъ по полученіи такихъ извѣстій, и если былъ, то какимъ образомъ? Какіе отвѣты на эти депеши или сигналы давалъ „Титаникъ“ и въ какое время?

10) Если во время, указываемое въ предыдущемъ вопросѣ или позже его, „Титаникъ“ былъ предупрежденъ или имѣлъ основанія предполагать, что встрѣтитъ ледъ, въ какое время онъ рассчитывалъ встрѣтиться съ нимъ? Было ли на суднѣ надлежаще организовано, чтобы смотрѣть впередъ за льдомъ? Были ли, и какія инструкціи были даны объ измѣненіи хода, и если были, выполнялись ли они?

11) Были ли даны бинокли матросамъ, смотрящимъ впередъ, и пользовались ли они ими? Необходимо ли было употреблять бинокли въ такихъ случаяхъ? Имѣлъ ли „Титаникъ“ прожекторъ для освѣщенія горизонта? Если да, то пользовался ли онъ имъ для нахожденія льда? Должны ли были быть поставлены на пароходѣ прожектора и надо ли было пользоваться ими?

12) Какія другія мѣры предосторожности должны были бы быть предприняты „Титаникомъ“ на случай встрѣчи льда? Были ли онѣ таковы, какія обыкновенно примѣняются судами въ водахъ, гдѣ можно ожидать встрѣчу льда?

13) Былъ ли съ „Титаника“ видѣнъ ледъ и донесъ ли о немъ кто либо на суднѣ до столкновенія? Если да, то какія мѣры предприняты были вахтеннымъ офицеромъ для избѣжанія встрѣчи? Были ли это надлежащія мѣры и были ли они быстро исполнены?

14) Какая была скорость „Титаника“ незадолго передъ столкновеніемъ и при послѣднемъ? Была ли эта скорость чрезмѣрной при данныхъ обстоятельствахъ?

15) Какова была, по существу, аварія, которая произошла съ „Титаникомъ“ около 11 час. 45 мин. ночи 14 апрѣля сего года? На какой широтѣ и долготѣ аварія случилась?

16) Какія мѣры были предприняты немедленно послѣ аваріи? Какъ быстро, послѣ столкновенія, была узнана серьезность его

лицами, коимъ ввѣрено было судно? Какія мѣры были тогда приняты? Какія попытки были сдѣланы для спасанія лицъ на суднѣ и для предупрежденія судна отъ погруженія въ воду?

17) Поддерживалась ли надлежащая дисциплина на суднѣ послѣ аварии?

18) Какія радіотелеграммы о помощи были посланы „Титаникомъ“ послѣ аварии и въ какое время? Какія телеграммы онъ получилъ въ отвѣтъ и въ какое время? Какія суда приняли депеши посланныя „Титаникомъ“ и отъ какихъ судовъ онъ получилъ отвѣты? Какія суда, кромѣ „Титаника“ посылали или получали депеши во время или непосредственно послѣ аварии, относящіяся къ послѣдней? Что представляли собою суда, которыя посылали или принимали таковыя телеграммы? Отказались ли какія-либо суда придти на помощь къ „Титанику“ или къ его шлюпкамъ, вслѣдствіе какой-либо телеграммы отъ „Титаника“, или вслѣдствіе какой-либо другой ошибочно посланной или полученной радіотелеграммы? По отношенію къ такимъ ошибочнымъ депешамъ, отъ какихъ судовъ они посылались, какими судами они получались и въ какое время?

19) Были ли устройства для опусканія шлюпокъ „Титаника“ во время аварии въ хорошемъ для работы состояніи? Когда шлюпки выносились наружу, заполнялись людьми, опускались или какимъ-либо другимъ способомъ доходили до воды и уходили, производилось ли все это подъ надлежащимъ присмотромъ? Отсылались ли шлюпки отъ парохода въ надлежащемъ для плаванія состояніи, съ достаточнымъ числомъ команды, и надлежащимъ снабженіемъ и провизіею? Оказались ли шлюпки, находившіяся подъ шлюпбалками или въ иномъ мѣстѣ, удовлетворительными и надежными для цѣлей спасанія людей?

20) Какое было количество а) пассажировъ и в) команды, находившейся на каждой шлюпкѣ при оставленіи корабля? Каково было число ихъ въ отношеніи:

1. Пола.
2. Класа.
3. Положенія.

Сколько было дѣтей и сколько взрослыхъ? Была ли на каждой шлюпкѣ полная нагрузка, и если нѣтъ, то почему?

21) Сколько лицъ, бывшихъ на „Титаникѣ“ во время аварии, окончательно спаслось и какими способами? Сколько погибло до прихода парохода „Карпатія“ въ Нью Йоркъ? Какое количество пассажировъ, именно мужчинъ и женщинъ, взрослыхъ и дѣтей,

I, II и III класса спаслось? Какое количество экипажа, именно какого положенія и пола спаслось? Какое отношеніе составляетъ каждое изъ указанныхъ количествъ къ соотвѣтственному количеству лицъ, бывшихъ на суднѣ непосредственно передъ аваріей? Если есть разница въ пропорціи, то почему?

22) Что случилось съ судномъ отъ момента аваріи до полного погруженія въ воду?

23) Гдѣ и въ какое время утонулъ „Титаникъ“?

24) Какая была причина гибели „Титаника“ и гибели людей, послѣдовавшей вслѣдствіе первой или послѣ нея? Какія суда имѣли возможность оказать помощь „Титанику“ и какъ случилось, что помощь эта не достигла „Титаника“ до прихода „Карпатіи“? Было ли устройство судна и его внутренняго расположенія таково, чтобы затруднять какому-либо классу пассажировъ или какой-либо части команды получить полную возможность воспользоваться какимъ-либо изъ существовавшихъ приспособленій для спасанія?

25) Когда „Титаникъ“ выходилъ изъ Квинстоуна, около 11-го апрѣля сего года, былъ ли онъ надлежаще построенъ и соотвѣтствующимъ образомъ снабженъ, какъ пассажирское и эмигрантское судно для плаванія въ Атлантическомъ океанѣ?

26) Суду предлагается дать свое заключеніе о правилахъ и постановленіяхъ, изданныхъ на основаніи законовъ о Торговомъ Мореплаваніи 1894—1906 г. и о распоряженіяхъ, касающихся этихъ законовъ, правилъ и постановленій, по скольку они относятся къ данному случаю; также предлагается составить списокъ пожеланій или предложеній, которыя онъ считалъ бы, въ виду обстоятельствъ даннаго случая, необходимыми для увеличенія безопасности судовъ и людей на морѣ.

При составленіи настоящаго отчета представилось необходимымъ раздѣлить его на главы слѣдующимъ образомъ:

Глава I. Описаніе судна, когда оно вышло изъ Соутхемптона 10 апрѣля сего года, его снабженія; свѣдѣнія о командѣ и пассажирахъ.

Глава II. Отчетъ о рейсѣ черезъ Атлантическій океанъ, о сообщеніяхъ, которыя оно получило и о катастрофѣ.

Глава III. Описаніе поврежденій корабля, послѣдующіе и окончательные результаты его, съ замѣчаніями по этому поводу.

Глава IV. Отчетъ о спасаніи и избавленіи отъ опасности тѣхъ, которые остались живы.