

СОДЕРЖАНИЕ

История проектирования и постройки	5
Описание конструкции	19
История службы	39
Жизнь после смерти	97
Приложение	110

Посвящаю эту книгу светлой памяти капитана «Титаника» Э. Дж. Смита, второго помощника капитана Ч. Г. Лайтоллера, стармеха Дж. Белла, а также У. Хартли и всех музыкантов судового оркестра «Титаника», людей выдающегося героизма и самоотречения, деяниями которых может гордиться Англия и весь мир.

История проектирования и постройки



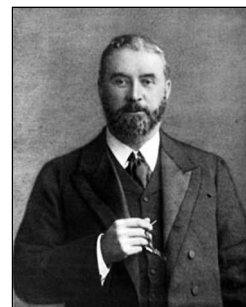
Компания «Оушеник Стим Нэвигейшн кампани», имевшая коммерческое название «Уайт Стар Лайн» («Линия Белой звезды») в конце XIX века являлась гордостью англичан, владея самым большим среди британских трансатлантических компаний флотом надежных, комфортабельных и достаточно быстроходных среднетоннажных лайнеров. При этом руководство компании не ставило себе целью во что бы то ни стало владеть «Голубой лентой Атлантики», основой политики «Уайт Стар» был девиз «Умеренная скорость, но повышенный комфорт». Этот принцип на протяжении длительного времени оправдывал себя: суда компании имели относительно маломощные, но зато экономичные и занимающие относительно небольшой объем в корпусе паровые машины. Это давало возможность максимум объема корпуса отводить под пассажирские помещения и грузовые трюмы.

Хозяином компании «Уайт Стар» был потомственный судовладелец Джозеф Брюс Исмей, рожденный 12 декабря 1862 г. в семье Томаса Генри Исмея и Маргарет Брюс. После смерти своего отца в 1899 г. Дж. Брюс Исмей, объединивший фамилии своих родителей, унаследовал его дело и стал генеральным директором компании «Уайт Стар».

Трудные времена для британского гражданского судоходства начались на стыке XIX и XX веков, когда германские пароходные компании при солидной государственной поддержке сделали отчаянный рывок на Атлантику, сильно потеснив англичан на рынке пассажирских перевозок из Европы в Америку. Для того

чтобы привлечь пассажиров, все судовладельцы были вынуждены снижать тарифы на перевозки, что приводило к падению прибылей. Это обстоятельство привело к временному кризису в трансатлантическом судоходстве.

Асимметричным ответом на германскую экспансию и кризисные явления стало создание в США мощного судовладельческого треста «Интернешнл Меркантайл Марин» (ИММ), во главе которого стоял видный американский финансист Дж. Пирпонт Морган-старший. Основной целью треста была нейтрализация конкурентов – компаний, не присоединившихся к ИММ – и установление монопольного диктата цен на трансатлантические перевозки. В трест, кроме американских, вошли две британские компании, «Уайт Стар» и «Лилэнд Лайн», а также два германских «кита», «Северогерманский Ллойд» и «Гамбург – Америка».

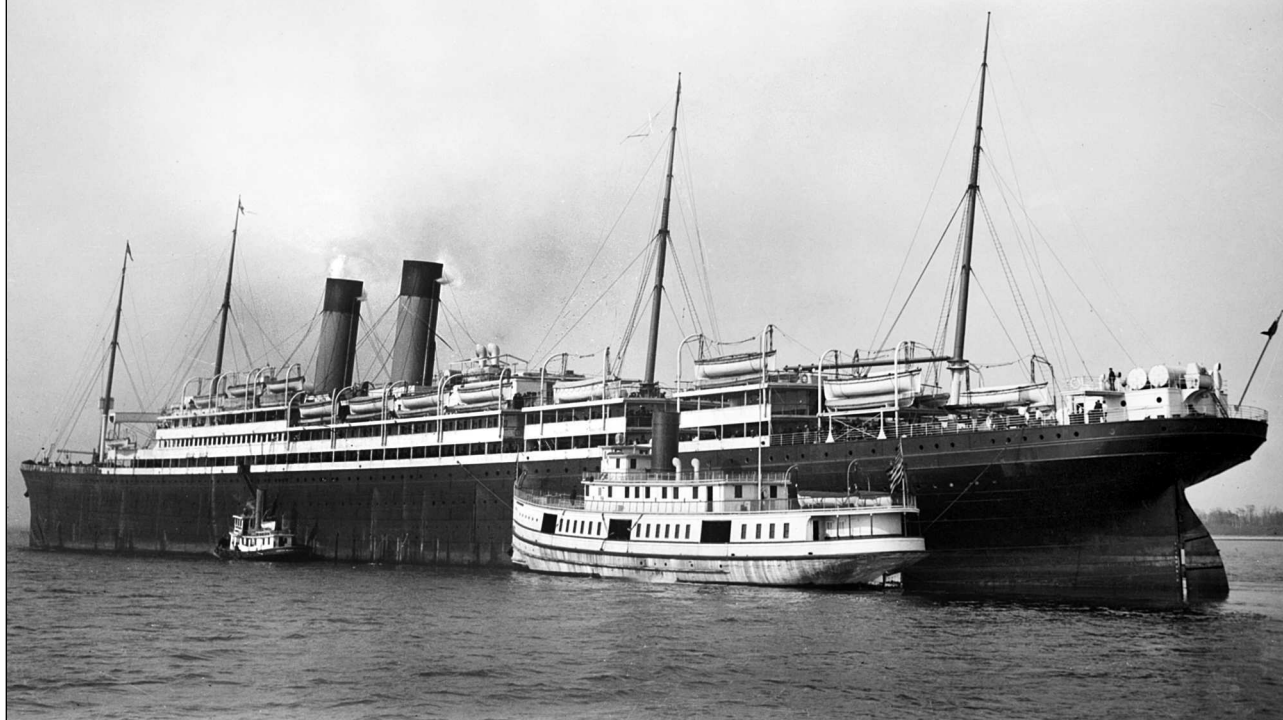


Создатель треста «ИММ» Дж. Пирпонт Морган

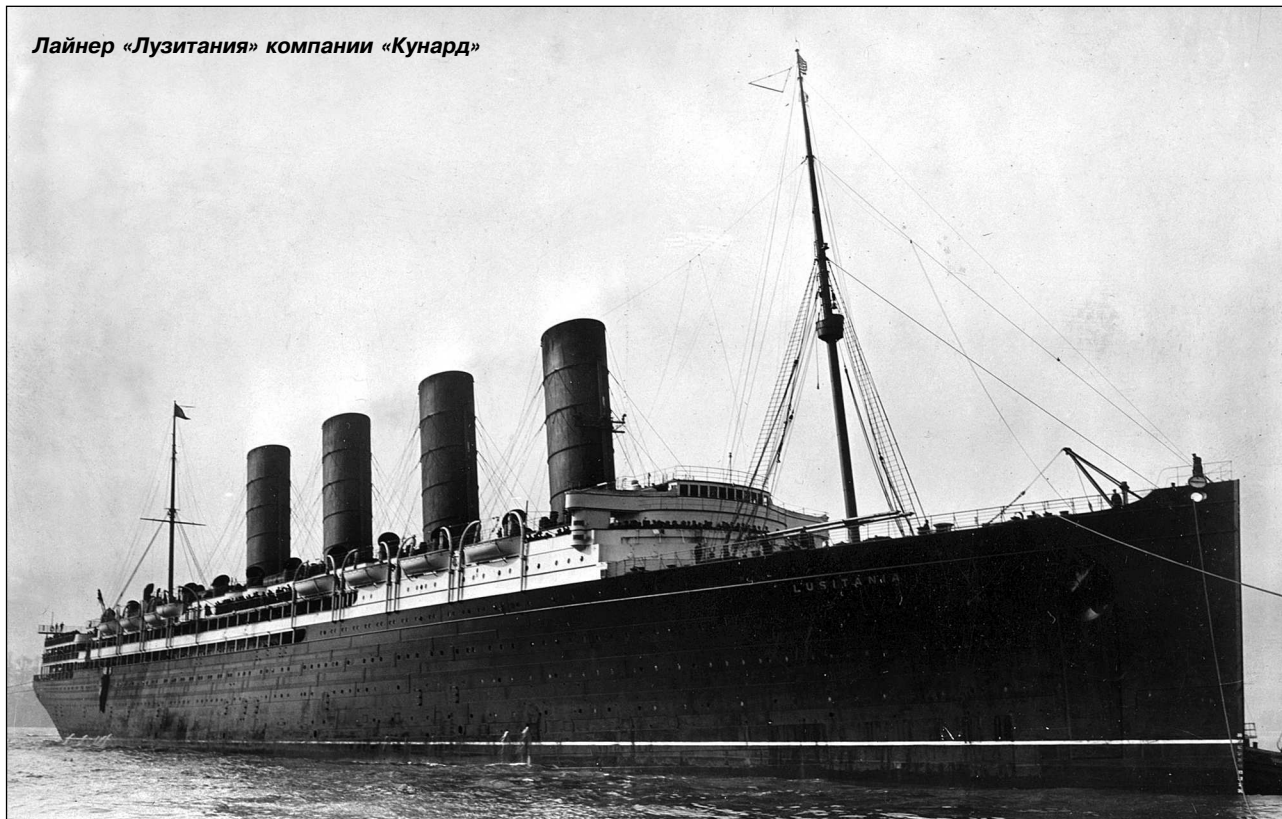


Глава «Уайт Стар» Джозеф Брюс Исмей

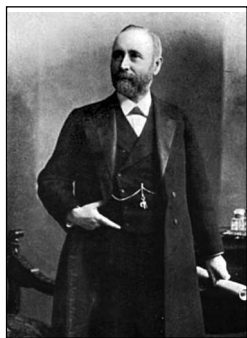
Лайнер «Адриатик» компании «Уайт Стар». До появления «Олимпика» он являлся крупнейшим судном компании



Лайнер «Лузитания» компании «Кунард»



Линии». Морган скупил значительные пакеты акций многих континентальных пароходных компаний, таких как голландская «Холланд – Америка Лийн». Дж. П. Морган в феврале 1902 г. уплатил «Уайт Стар» огромные отступные (10 млн. фнт. ст.), равные десятикратной прибыли, полученной компанией в весьма коммерчески успешном 1900 г. Американский финансист оставил на своих постах весь совет директоров компании, а также обязался оставить ее флот в резерве британского Адмиралтейства, чтобы не наносить вреда обороноспособности Англии. Для того чтобы успешно преодолеть последствия финансового кризиса, обрушившегося на США в начале века, Морган пред-



Генеральный директор верфи «Харлэнд энд Волфф» Уильям Джеймс Пирри

ложил генеральному директору «Уайт Стар» Дж. Брюсу Исмею занять по совместительству пост директора ИММ. Не без колебаний Исмей в 1904 г. дал свое согласие, и его богатый опыт судовладельца оказался весьма кстати. У «Белой Звезды» в составе ИММ появились возможности и средства успешно конкурировать с давним соперником – «Кунардом», причем без привлечения государственных субсидий.

В 1902 г. Морган сделал предложение о вхождении в ИММ компании «Кунард». Но выхода её флота, состоявше-

го из первоклассных судов, из-под юрисдикции британского морского регистра не могла допустить ни британская общественность, ни Адмиралтейство. В результате «Кунард» стала оказываться государственная поддержка в обмен на безоговорочную лояльность.

С «Кунардом», получившим в течение первого десятилетия XX века весьма значительные государственные ежегодные и единовременные субсидии и построившим два быстроходных суперлайнера, «Лузитанию» и «Мавританию» (за скорость и регулярность соблюдения графика тут же получивших прозвище Ocean Greyhounds – «гончие океана»), компания «Уайт Стар», суда которой мгновенно морально устарели, не могла спорить на равных. В 1908 г. начался значительный отток пассажиров с судов «Белой Звезды», переместившейся с первого на второе место по количеству и тоннажу флота среди британских компаний. Положение могло исправить лишь одно: заказ новых незаурядных лайнеров.

В июле 1907 г. состоялась знаковая беседа директора компании «Уайт Стар Лайн» Дж. Брюса Исмея и генерального директора знаменитой белфастской верфи «Харлэнд энд Волфф» Уильяма Джеймса Пирри. В результате было принято решение о заказе трех невиданных доселе однотипных пассажирских судов. Эти пароходы должны были значительно превзойти «Лузитанию» и «Мавританию» по размерам, водоизмещению, пассажироемкости и комфорту, уступая «гончим океана» лишь в одном – в скорости, прирост которой стоил бы чересчур дорого. Вместе с тем, корпуса новых судов должны были иметь полные обводы,



**Создатель
«Титаника» Томас
Эндрюс**

для того чтобы обеспечить приемлемую осадку и вместимость. Новые суда «Белой звезды» должны были стать самыми крупными и комфортабельными пассажирскими пароходами в мире. Подобный баланс характеристик новых пароходов если бы и не вернул «Уайт Стар Лайн» утраченное лидирующее положение среди трансатлантических компаний, то, во всяком случае, дал бы возможность отвоювать обратно значительную часть рынка перевозок.

Главным конструктором новых лайнеров первоначально был известный и очень авторитетный инженер – корабле-

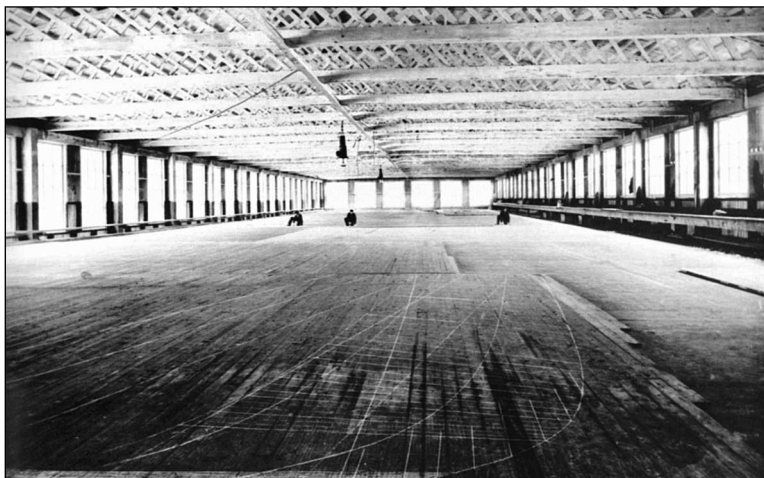
строитель Александер Монтегмери Карлайл. Этот человек был вынужден покинуть фирму «Харлэнд энд Волфф» после прямого конфликта с Дж. Брюсом Исмейем и У. Дж. Пирри: он оказался единственным здравомыслящим человеком, имевшим отношение к проектированию новых лайнеров, посмеявшимся усомниться в правильности существовавших в те времена требований к обеспечению пассажирских судов спасательными шлюпками. Согласно действовавшим в то время правилам Министерства торговли Великобритании, судно вместимостью 10 000 брт и более должно было иметь 16 шлюпок. А. М. Карлайл настаивал на том, чтобы новые суда были оснащены 48 шлюпками для обеспечения всех людей на борту местами в спасательных средствах. На аргументы, приведенные Карлайлом, Пирри ответил, что «громады шлюпок, доминирующие над архитектурой корабля, отпугнут пассажиров». Того же мнения придерживался и Дж. Брюс Исмей. В результате последовавшего конфликта Карлайл ушел в отставку в 1910 г.

Конструкция корпуса и система отопления, а также внутреннее расположение новых лайнеров впоследствии проектировались другим известнейшим инженером, исполнительным директором верфи «Харлэнд энд Волфф» Томасом Эндрюсом, племянником У. Дж. Пирри. Это был очень талантливый и трудолюбивый молодой инженер, которому влиятельный дядюшка никогда не оказывал протекции. Т. Эндрюс вложил все свои силы, знания и немалый опыт в доведение проекта новых лайнеров до совершенства. Известно, что этот человек разделял воззрения Карлайла на количество спасательных средств на борту крупных судов, но лояльность к начальству и заказчику были для него более важны.

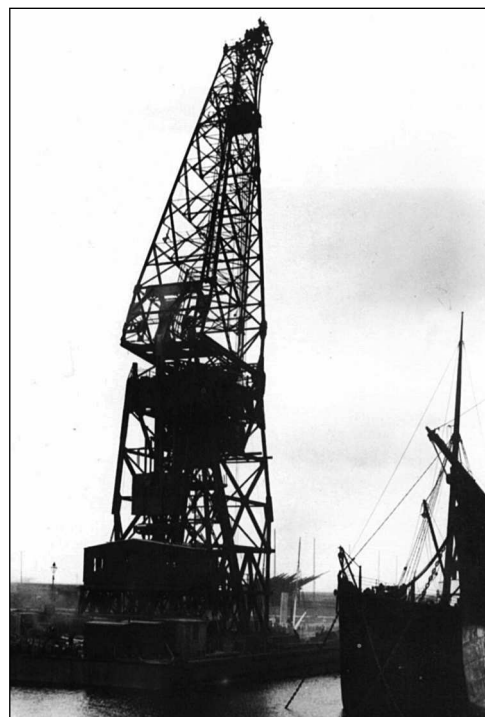
Дабы подчеркнуть грандиозность замысла, Исмей выбрал имена для новых судов из древнегреческой мифологии. Первый лайнер должен был называться «Олимпик» («Олимпийский»), второй – «Титаник» («Титанический»), а третий – «Гигантик» («Гигантийский»). Название второго лайнера серии было впервые публично объявлено 22 апреля 1908 г. В том же году компания «Уайт Стар» выпустила акции на сумму 1,5 млн. фунт. ст. для финансирования строительства первых двух судов своего трио. Контракт на строительство этих лайнеров был подписан 31 июля. Через два дня началась разметка корпусов будущих лайнеров на плазе верфи. Закладка «Олимпика» (заказ № 400) состоялась на втором стапеле верфи «Харлэнд энд Волфф» на острове Куинс в гавани Белфаста 16 декабря 1908 г. Три месяца спустя, 22 марта 1909 г. на третьем, соседнем стапеле последовала закладка «Титаника» (заказ № 401). В той же последовательности «Олимпик» и «Титаник» сошли на воду – 20 октября 1910 г. и 31 мая 1911 г. соответственно. По тради-



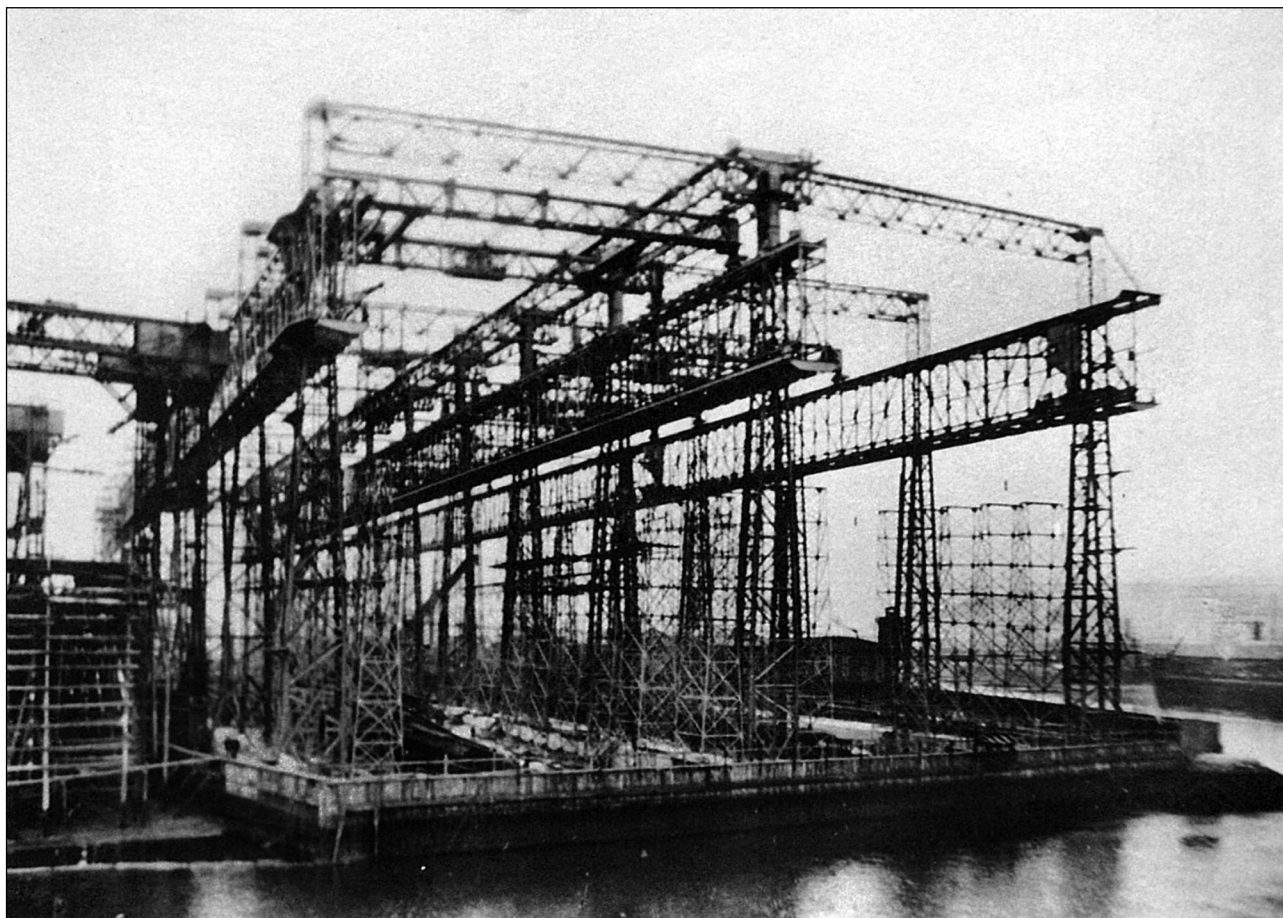
Конструкторское бюро верфи «Харлэнд энд Волфф»



Плаз верфи «Харлэнд энд Волфф»



Верфь «Харлэнд энд Волфф» в Белфасте – место, где родился «Титаник» и его собратья. Верхний снимок сделан во время возведения ферменных перекрытий над стапелями №2 и 3. Справа: 200-тонный плавкран, использовавшийся при достройке судов наплаву. Внизу: декабрь 1908 г. – на стапеле №2 начаты работы на «Олимпике»

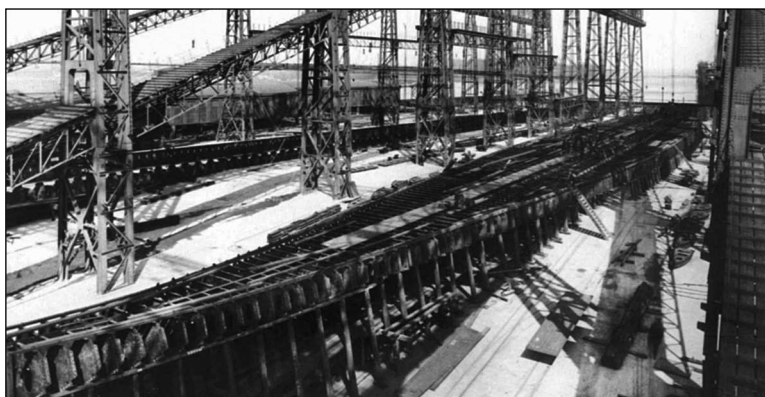




Два снимка сверху: сборка вертикального киля «Олимпика»

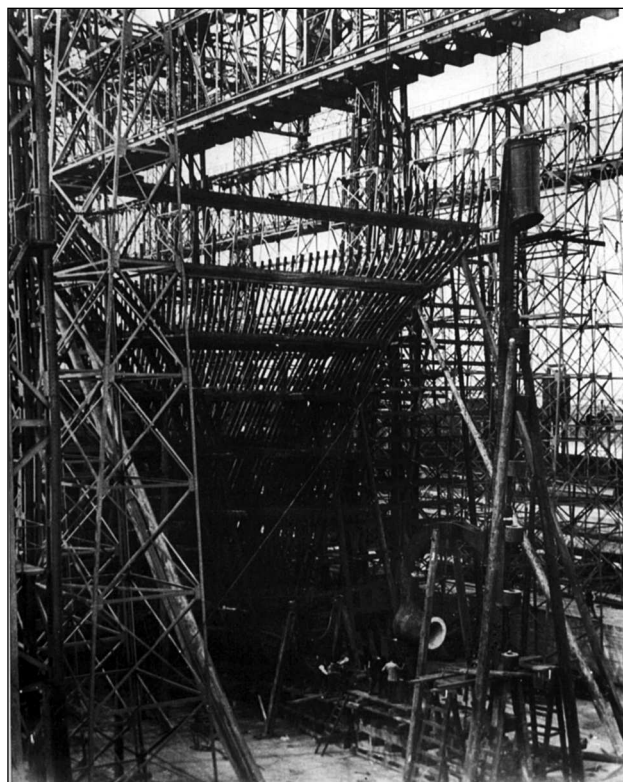
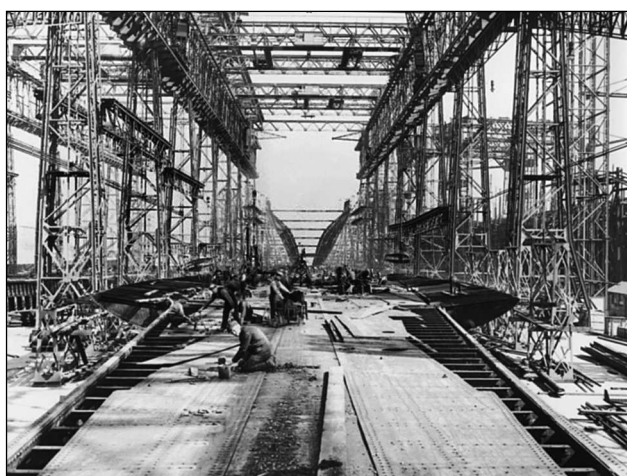
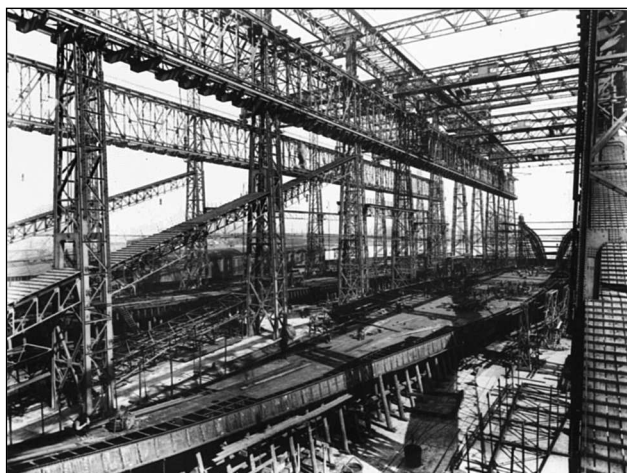
ции компании «Уайт Стар» ни на «Олимпике», ни на его сестершипах церемонии с разбиванием о форштвень бутылки шампанского перед спуском не проводилось.

30 ноября 1911 г. на втором стапеле состоялась закладка третьего корабля серии – будущего «Гигантика», пока еще фигурирующего под скромным названием «заказ 433». Его строительство велось такими же высокими темпами, как и пер-



Справа и внизу: работы на «Олимпике» – 8 мая 1909 г.

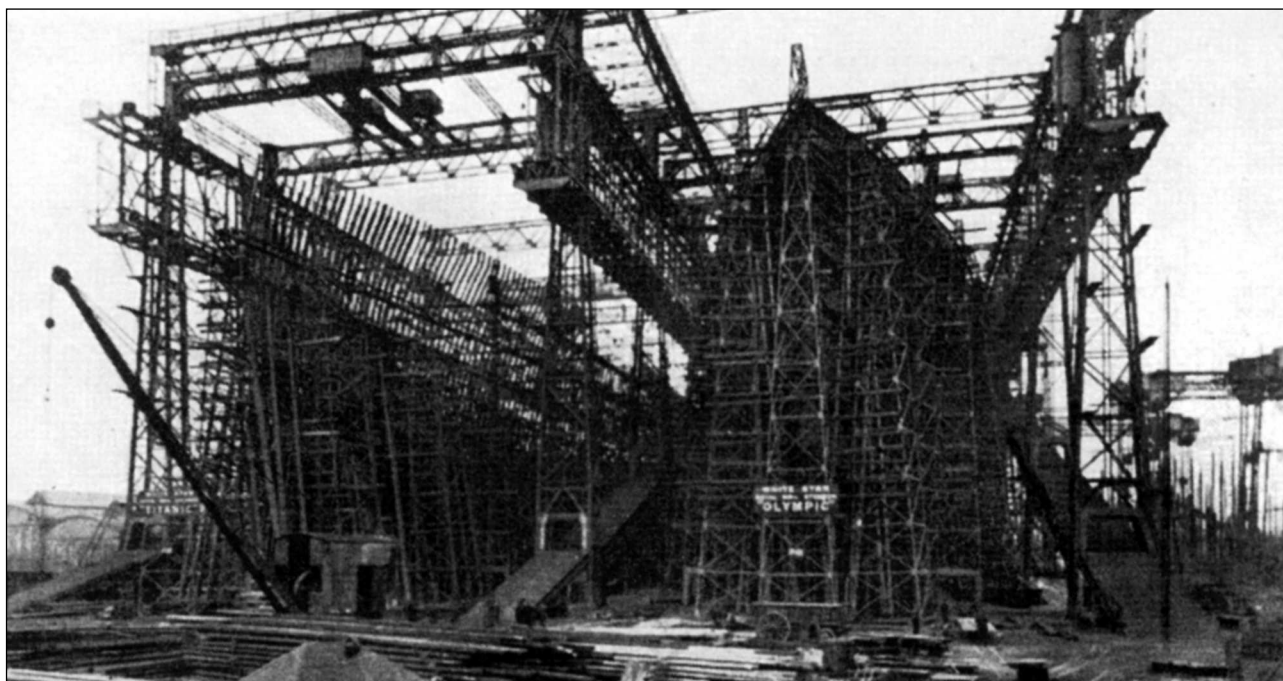




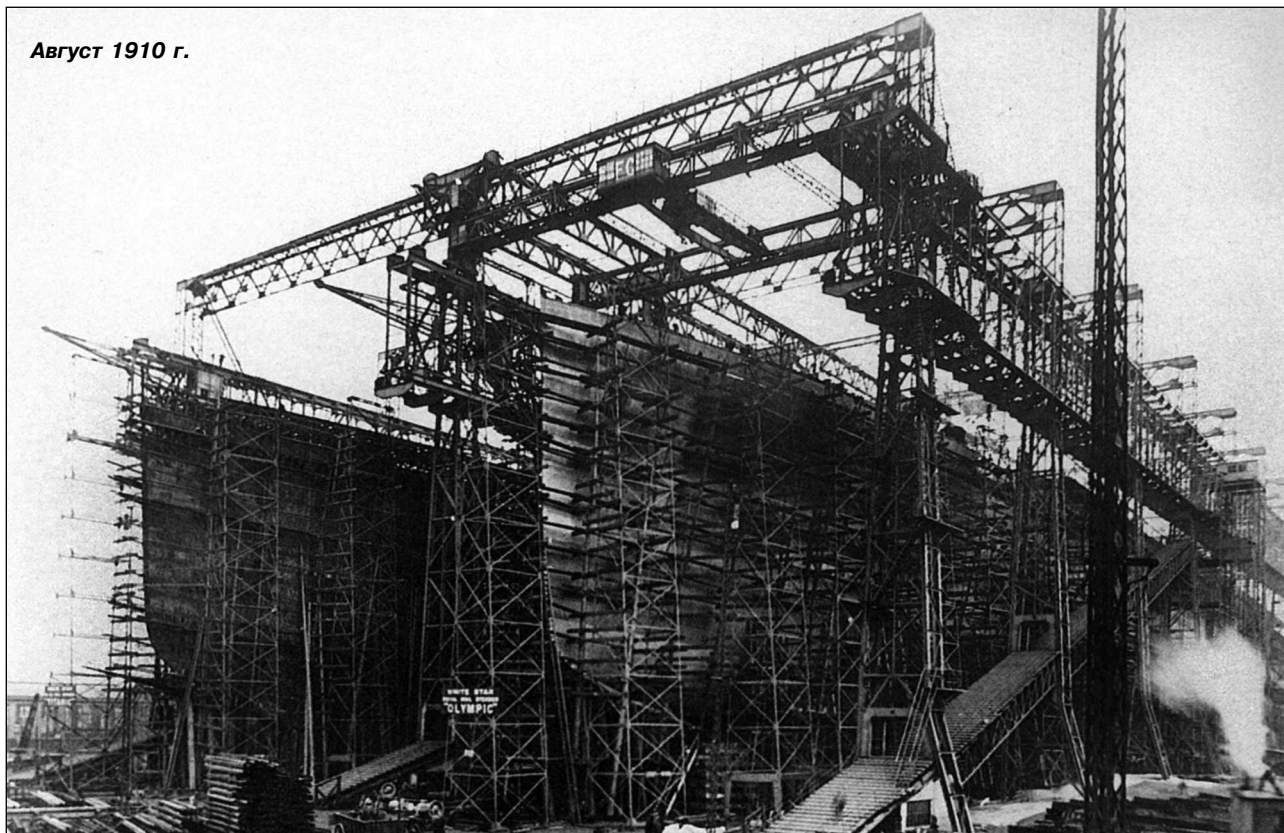
Два снимка справа: работы на «Олимпике» – 30 июля 1909 г.

Вверху: установка ахтерштевня «Олимпика», август 1909 г.

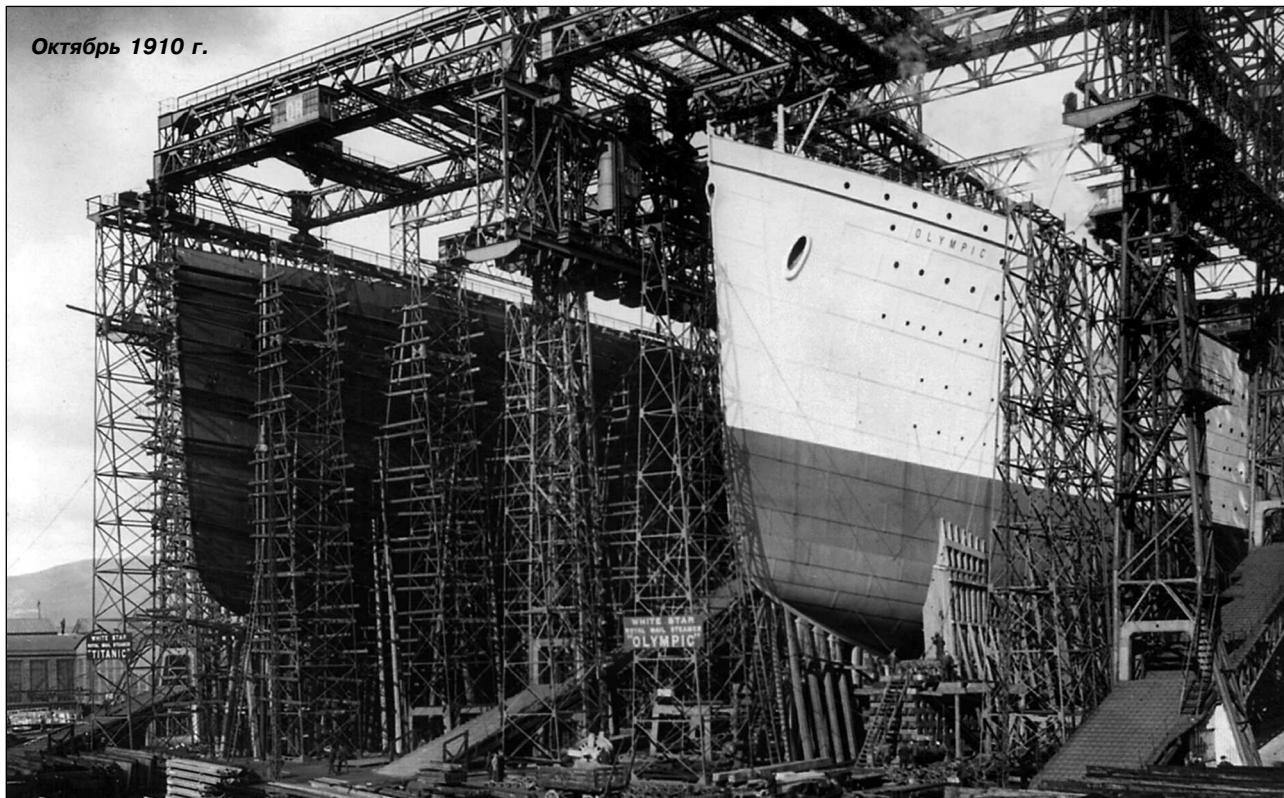
Внизу: весна 1910 г., слева – «Титаник», справа – «Олимпик»

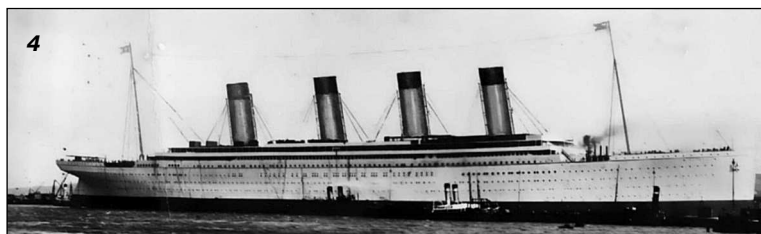
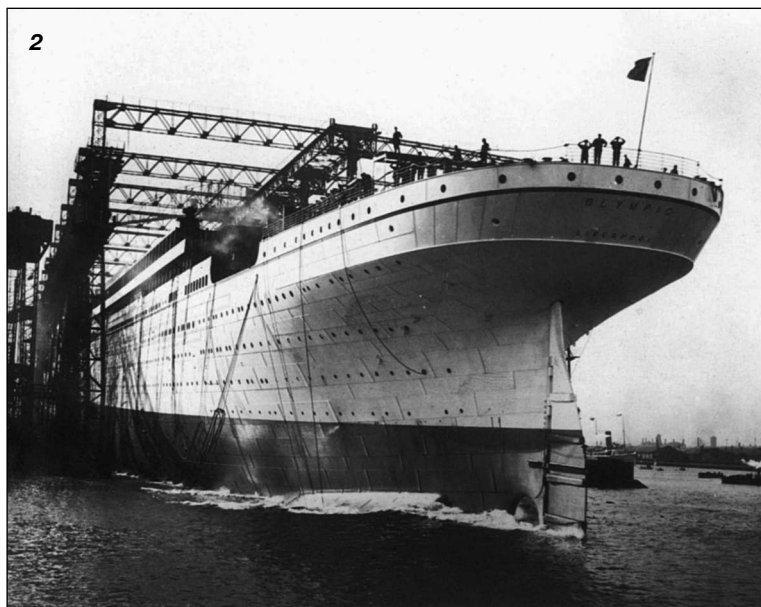


Август 1910 г.

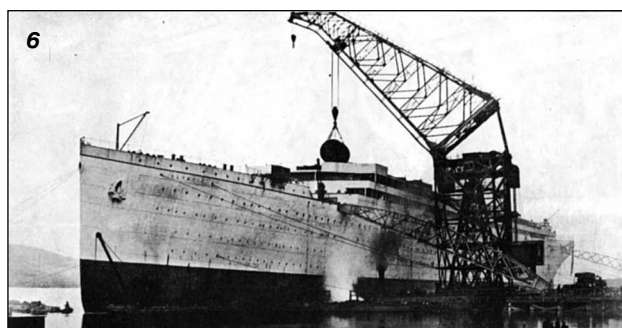


Октябрь 1910 г.



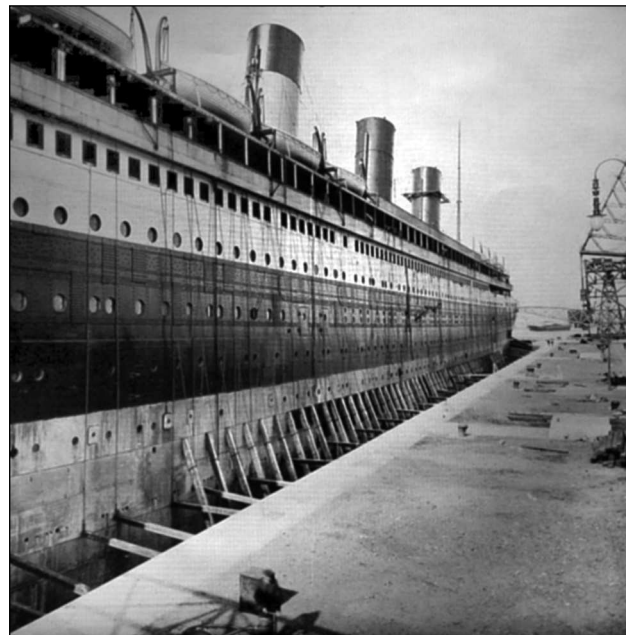


1 и 2 – спуск «Олимпика» на воду; 3 и 4 – «Олимпик» после спуска. Дымовые трубы на снимке 4 появились трудами ретушера; 5 и 6 – погрузка паровых котлов на «Олимпик»



вой пары. Ожидалось, что корпус удастся спустить на воду в начале осени 1912 г., однако после апрельской трагедии все работы на 433-м были приостановлены...

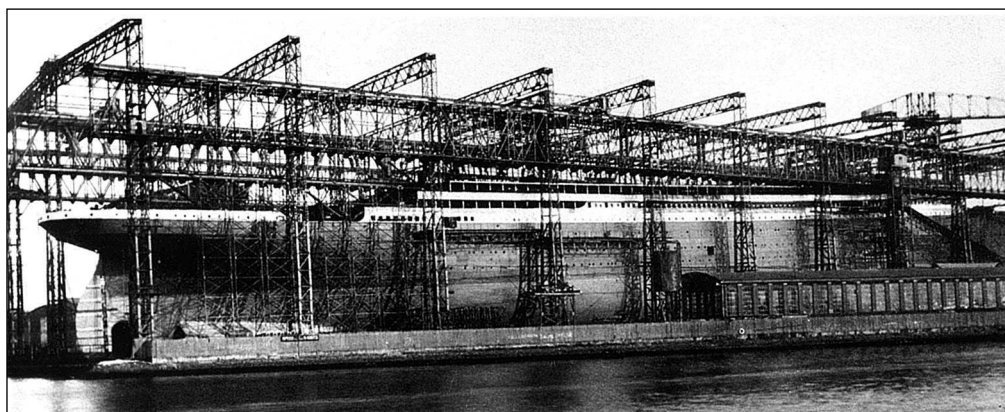
Фирма «Харлэнд энд Волфф» была одним из наиболее мощных и технологически развитых производств Северной Ирландии. В момент постройки «Титаника» на ней работали более 15 тысяч человек.

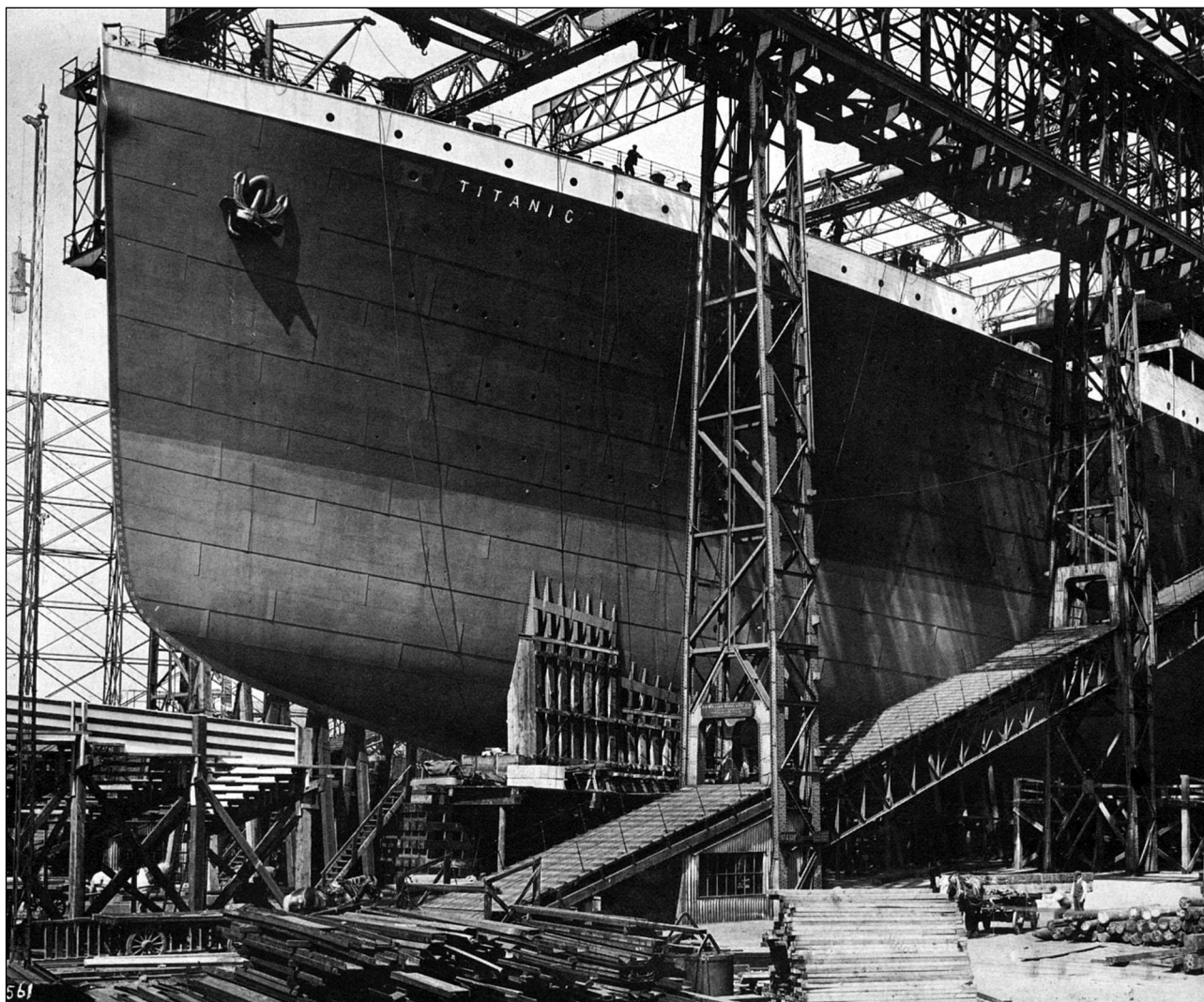


Слева и сверху: февраль 1911 г., на «Олимпик»
монтируют дымовые трубы, корпус перекрашивается в
традиционный для компании черный цвет

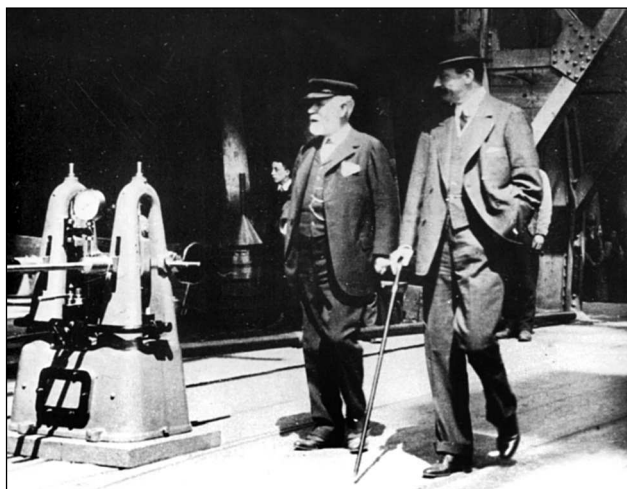


Два снимка сверху:
«Титаник» в
постройке
Справа: «Титаник»
незадолго до спуска
на воду

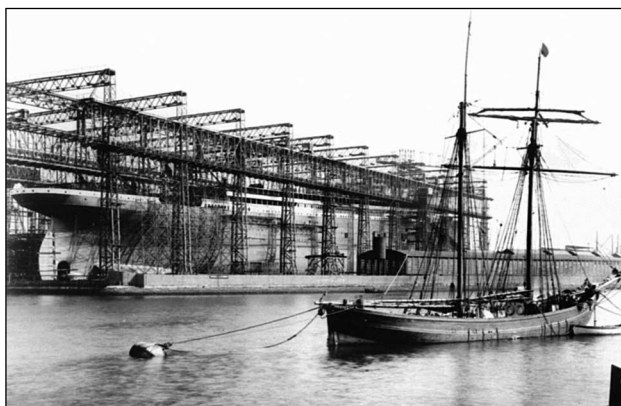


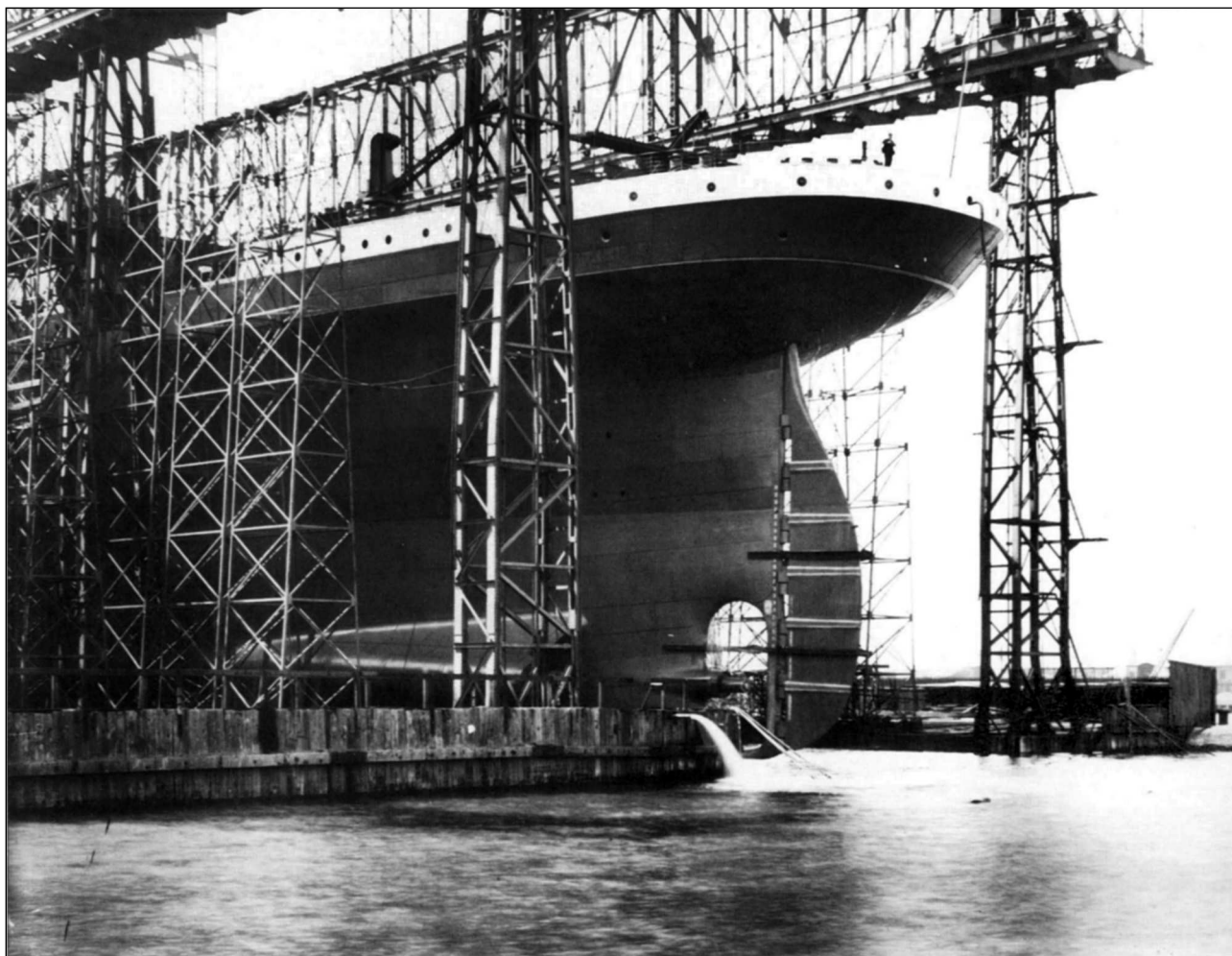


Вверху, внизу и на с.16 вверху: «Титаник» незадолго до спуска на воду. На верхнем снимке хорошо видна трибуна (непосредственно под форштевнем), специально возведенная для проведения торжественной церемонии



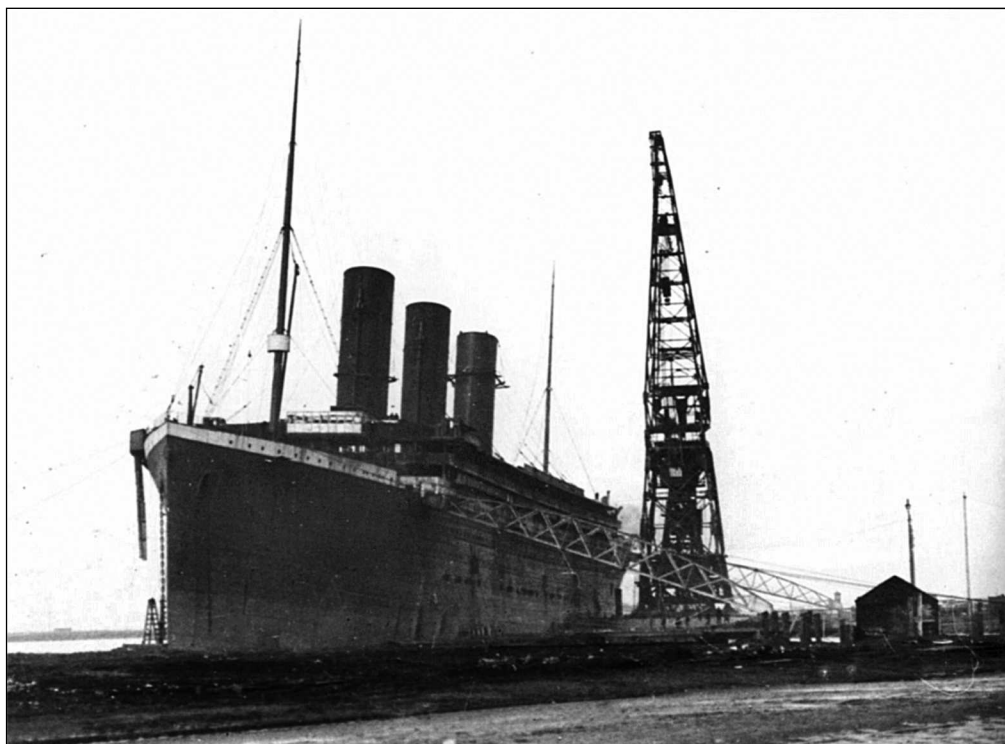
Генеральный директор верфи «Харлэнд энд Волф» Пирри (слева) и глава «Уайт Стар» Исмей (справа) на церемонии спуска на воду «Титаника»



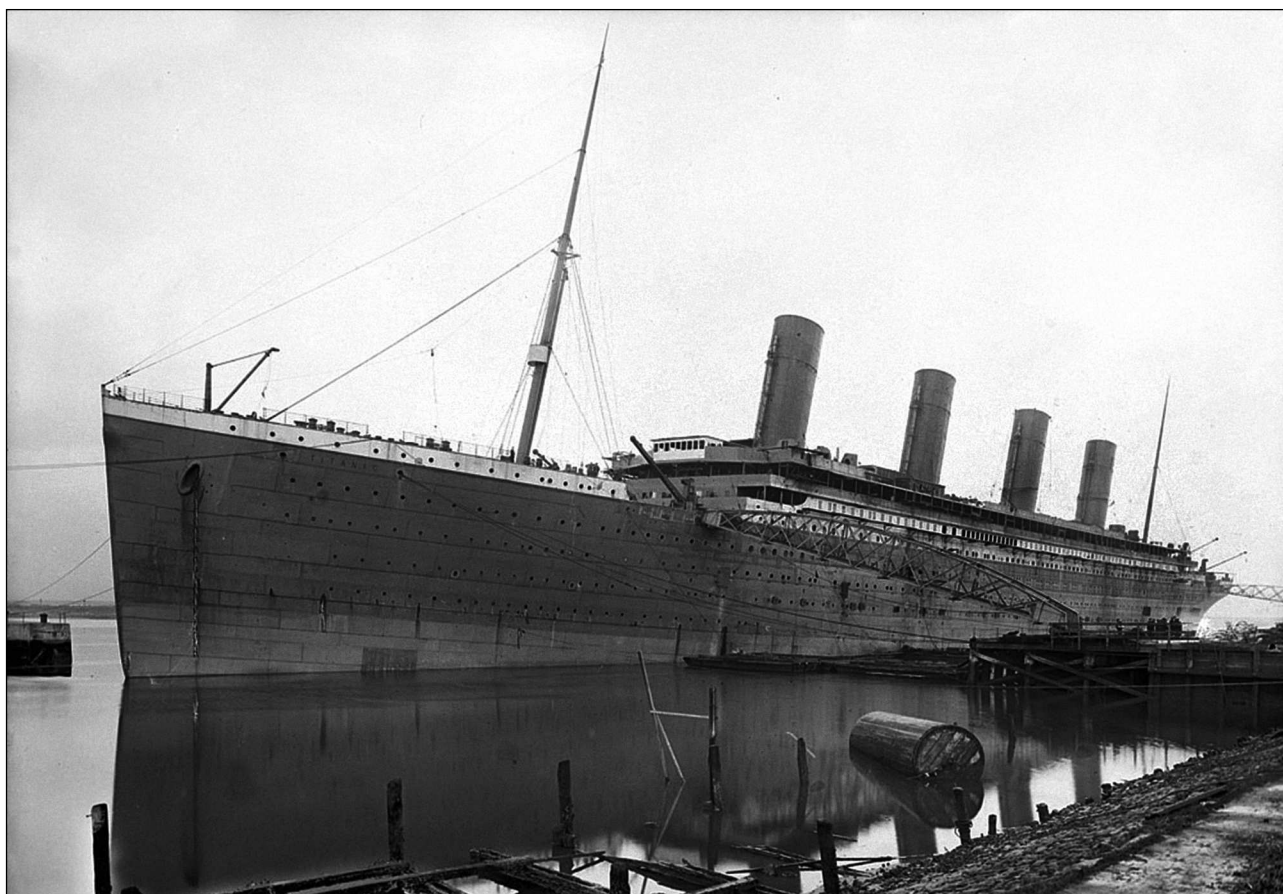


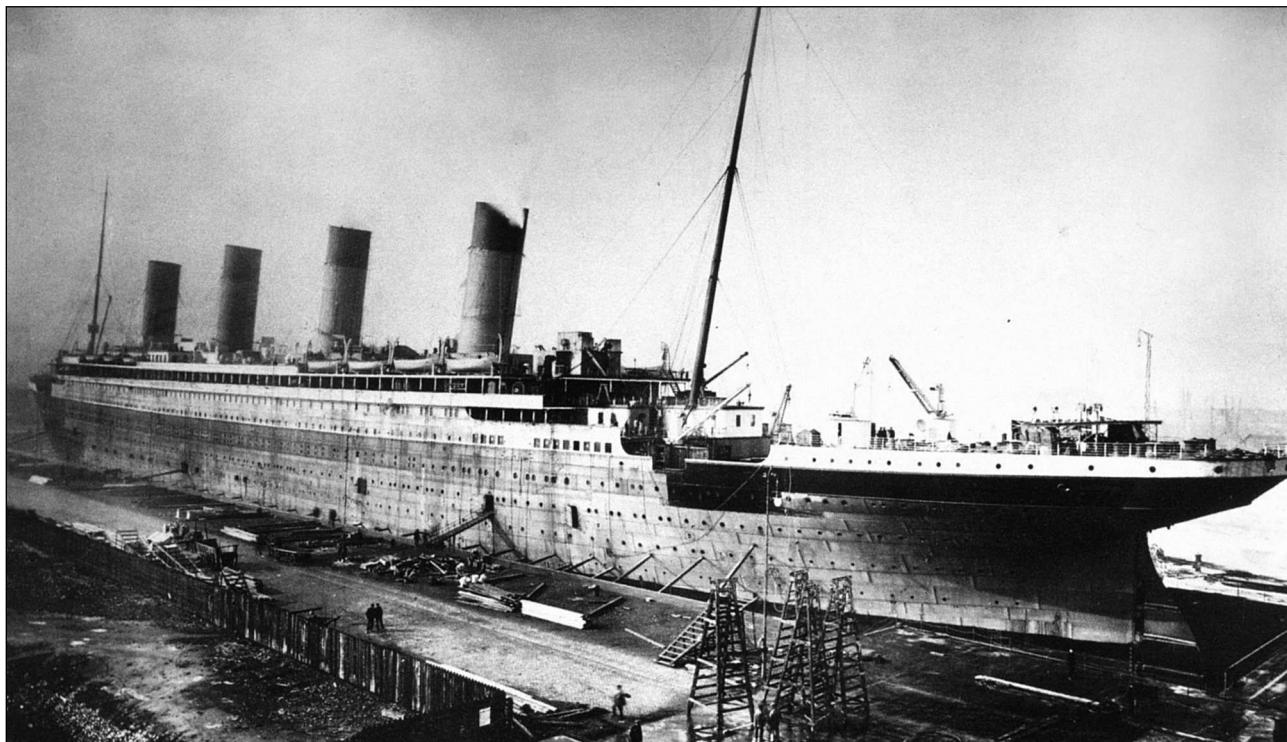
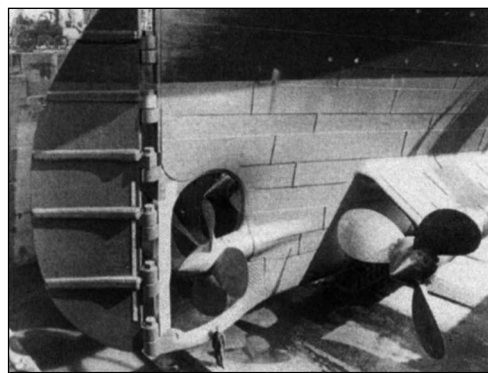
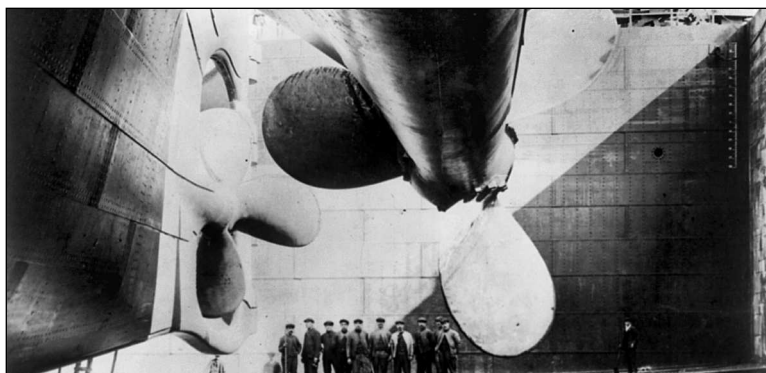
«Титаник» сошел на воду



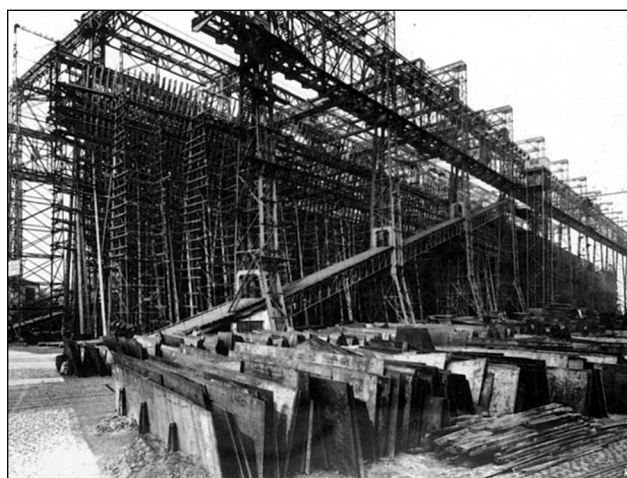
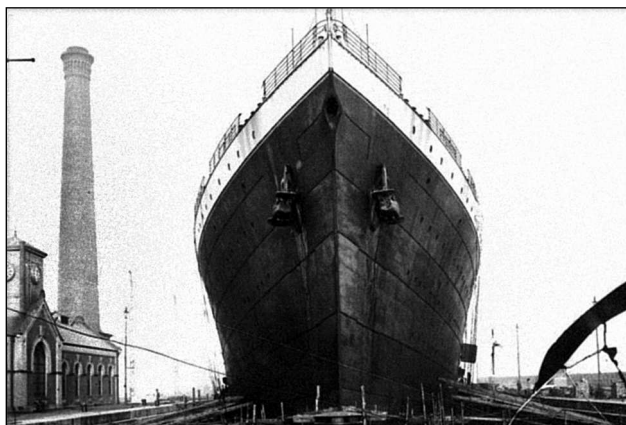


Слева и внизу:
«Титаник» в
достройке. На
левом снимке на
лайнер уже
установлены три
дымовые трубы





«Титаник» в доке в период достройки (три снимка сверху и внизу слева)



Справа: заказ 433 (будущий «Британник») на стапеле