

ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЕ ЛАЙНЕРЫ КЛАССА «ОЛИМПИК».

НЕМНОГО О КЛАССЕ

- **Олимпик** — серия трёх трансатлантических лайнеров — «Олимпика», «Титаника» и «Британника» (первоначально «Гигантика»). Проектирование и строительство этих судов велись на верфи «Харленд энд Вулф» в Белфасте. В роли заказчика лайнеров выступала британская судоходная компания «Уайт Стар Лайн». Конструкторское бюро верфи, до 1912 года возглавляемое Томасом Эндрюсом, приступило к работе над проектом в 1907 году. В феврале 1914 года на воду был спущен последний пароход данного класса — «Британник».
- «Британник», «Титаник» и «Олимпик» на момент ввода в эксплуатацию являлись самыми большими судами в мире. Пароход «Олимпик» совершал рейсы между Саутгемптоном (Великобритания) и Нью-Йорком (США) до 1935 года, когда был отправлен на слом. 15 апреля 1912 года во время своего первого рейса в результате столкновения с айсбергом «Титаник» потерпел крушение. «Британник» в связи с началом Первой мировой войны сразу после завершения достроечных работ был переоборудован в плавучий госпиталь. В 1915-16 годах пароход вывозил в Англию из зоны ведения боевых действий в восточном Средиземноморье раненых. 21 ноября 1916 года в Эгейском море лайнер подорвался на mine и затонул.

Лайнеры класса «Олимпик» остаются одними из известнейших кораблей. Катастрофам «Титаника» и «Британника» посвящено множество книг и фильмов. Детали внутреннего убранства «Олимпики» были проданы с аукциона и в настоящее время многие декоративные элементы можно увидеть в отделке помещений отеля «Белый лебедь» в британском Алнике.

Во второй половине XIX века с повышением уровня комфорта и ростом скорости морских судов увеличивался спрос на трансатлантические рейсы. На рынок морских перевозок вышло множество судоходных компаний. Они привлекали клиентов скоростью пароходов и уровнем сервиса на борту. В начале XX века самая интенсивная конкуренция сложилась между компаниями «Кунард Лайн», «Уайт Стар Лайн» и «Норддойче Ллойд». В 1897 году на воду был спущен лайнер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» компании «Норддойче Ллойд». В ноябре этого же года судно побило рекорд скорости пересечения Атлантического океана и получило престижный приз — Голубую Ленту Атлантики.

В 1907 году завершилась постройка двух однотипных пароходов — «Лузитании» и «Мавритании», принадлежащих основному конкуренту «Уайт Стар Лайн» — компании «Кунард Лайн». Новые лайнеры стали самыми большими и быстроходными. Атлантический океан оба судна пересекали со средней скоростью более 25 узлов (46,3 км/ч). По уровню комфорта и сервиса во всех трёх классах «Лузитания» и «Мавритания» также опережали другие трансатлантические суда. Эти лайнеры способствовали увеличению клиентуры «Кунард Лайн», что пагубно сказалось на прибыли остальных судоходных компаний, в том числе «Уайт Стар Лайн». Пассажирский трансатлантический флот «Уайт Стар Лайн» в 1907 году насчитывал более 15 пароходов. Водоизмещение четырёх самых больших («Келтик», «Седрик», «Балтик» и «Адриатик») составляло более 20000 т. До постройки парохода «Императрица Шотландии» в 1906 году немецкой компании «Гамбург-Америка Лайн», это были самые большие суда в мире. Каждый из них мог брать на борт более 2000 пассажиров. С началом эксплуатации «Лузитании» и «Мавритании» пароходы «Большой четвёрки» и вся компания «Уайт Стар Лайн» стали терять былую популярность.

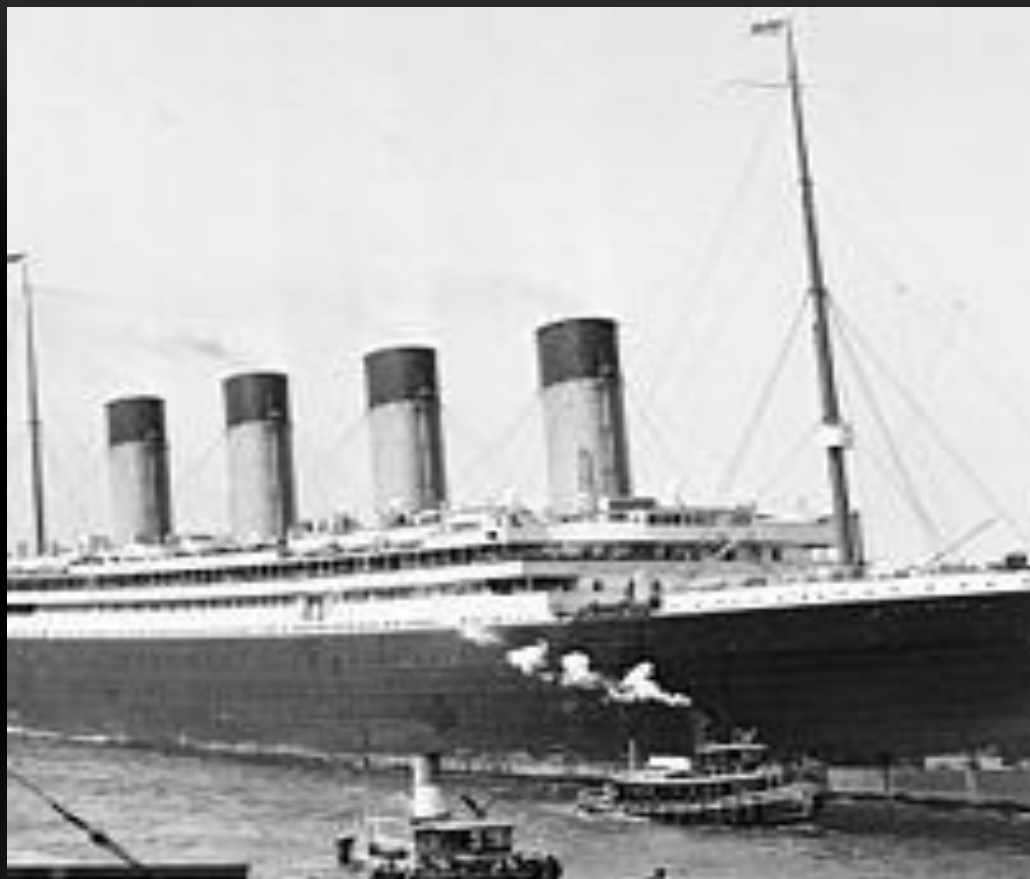
ОЛИМПИК

Довольно известен, но недооценён.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

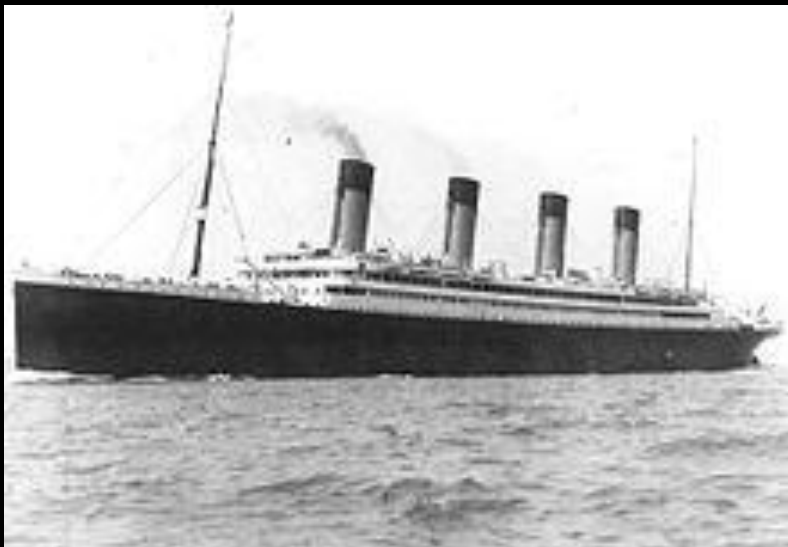
- Корпус «Олимпиака» был 269 метров в длину, имел 16 водонепроницаемых отсеков, 29 котлов, гигантские двигатели, вместе с турбиной, вырабатывали мощность примерно в 50 000 л. с., чтобы вести судно на скорости в 23 узла (42,5 км/ч).

Лайнер «Олимпик» — единственный из трёх лайнеров-близнецов этого класса, который проработал много лет и был списан по причине устаревания.



СРАВНЕНИЕ С «ТИТАНИКОМ»

Олимпик



Титаник



ИНТЕРЬЕРЫ

- **Первый класс**

- Внутренние помещения «Олимпика» были изящны. Стиль помещений «Олимпика», в отличие от немецких кораблей, не был столь пафосный, а более скромный, поэтому и более привлекательный. И хотя обеденный зал располагался на одной палубе (а не занимал пространство трёх, как это предлагалось изначально), это было самое большое помещение на судне в мире. Он был сделан в стиле времён династии Стюартов и мог одновременно вместить 532 человека. Зал простирался на всю ширину судна. Другой роскошной особенностью был курительный зал первого класса. Он был отделан в тёмных тонах, с удобными креслами и обтянутыми зелёной тканью столами для игр в карты. Так же привлекала внимание приёмная на палубе D, смежная с носовой парадной лестницей. Пассажирам первого класса были доступны также турецкая баня, гимнастический зал на шлюпочной палубе, корт для игры в сквош и бассейн. Для большего комфорта пассажиры могли не ходить по лестнице, а проехаться на нужную им палубу на лифте. Пассажиры могли гулять по кораблю на основных прогулочных палубах: шлюпочной палубе, на палубе А и застеклённом променаде на палубе В.

- **Второй класс**

- Был также очень высок стандарт в других классах на борту «Олимпика» по сравнению с большинством других лайнеров. Второй класс часто упоминался как «первый класс на других судах». Столовая была сделана в раннем английском стиле и могла разместить примерно 400 человек. Курительная была также сделана в британском стиле с большим количеством тёмной деревянной обшивки. Каюты также выглядели очень привлекательно. Пассажиры второго класса могли гулять по шлюпочной палубе, которая была предназначена для первого и второго класса, и по кормовой части палубы В.

- **Третий класс**

- Третий класс был намного лучше и удобней более ранних североатлантических стандартов. На судах 1900-х было нормально, что все пассажиры третьего класса спали в общей спальне, а не в отдельных каютах, как это было реализовано на «Олимпике». Пассажир третьего класса жил в каюте, которую делил ещё с тремя пассажирами. Средства развлечения были несколько ограничены. Мужчины имели доступ к весьма большой курительной, расположенной на палубе С в корме. Стена к стене она стояла с идентичным общим залом третьего класса.

ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

- Первое происшествие с «Олимпиком» произошло в Нью-Йорке, когда 187-тонный портовый буксир затянуло под «Олимпик». Корма маленького судна была сильно повреждена, а «Олимпик» отделался лишь царапинами. 28 июня 1911 года «Олимпик» был готов к отправке в Саутгемптон.
- Во время круиза «Олимпика» из США в Великобританию 28 июня 1911 года, сразу после отправления от 59 пирса, было обнаружено, что один из пассажиров забыл свои очки. Новая пара очков была срочно изготовлена, и известный авиатор Томми Сопвич, один из первопроходцев авиации, поднялся в воздух вместе с этими очками. Всё это происходило на виду сотен репортёров и обычных жителей Нью-Йорка. Эта сцена была запланирована заранее: предполагалось, что это привлечет ещё больший интерес к «Олимпику». Сброшенная с борта самолета посылка пролетела мимо и упала в море^[3].
- 24 февраля 1912 года лайнер потерял лопасть винта на пути в Англию. Снова «Олимпик» должен был вернуться в Белфаст для ремонта, и первое плавание «Титаника» должно было быть отсрочено. На сей раз первое плавание «Титаника» было перенесено на 10 апреля 1912 года.
- **Инцидент с крейсером «Хоук»**
- 20 сентября 1911 года «Олимпик» шёл по фарватеру из Саутгемптона к острову Уайт, чтобы, повернув у мыса Иджипт, выйти через Спитхедский рейд и совершить очередной рейс через Атлантику.
- Офицеры лайнера хорошо знали фарватер, но были приняты меры предосторожности. Они заняли места наблюдателей: помощник капитана Уайльд находился на носу, первый офицер Мердок — на корме, второй офицер — в «вороньем гнезде» фок-мачты. Капитан лайнера Смит стоял рядом с рулевым, но не командовал, судно вёл лоцман.
- В 12:37 «Олимпик» повернул на юго-запад. В этот момент все, кто был на мостике, обратили внимание на серый двухтрубный крейсер «Хоук», который, находясь в 3,1 мили за кормой «Олимпика», тоже направлялся к Спитхеду. В Спитхеде располагалась база Британского королевского флота.
- Прошло ещё три минуты. По команде лоцмана
- лайнер медленно начал поворачивать влево, огибая буй Торн-Нол. Скорость «Олимпика» была значительной, и капитан Смит решил помочь рулю машиной: левая остановилась, а затем заработала «полный назад». Одновременно сирена лайнера издала два коротких свистка.

- Поднявшись на ходовой мостик, командир крейсера «Хоук» командор Блант сразу же заметил два облачка, сорвавшихся с трубы лайнера. «Олимпик» стал разворачиваться.
- В 12:43 лайнер обогнул буй, и левая машина заработала «полный вперед». Скорость судна стала возрастать.
- «Хоук» в то время обогнул мыс Иджипт и шёл со скоростью 15 узлов. Курсы «Хоука» и «Олимпика» сходились под углом 15°. Сначала крейсер медленно нагонял лайнер, и оба корабля шли наравне, но, когда «Олимпик» увеличил ход, «Хоук» стал отставать.
- Один из пассажиров лайнера, полковник Уайт, с палубы «Олимпика» с интересом разглядывал весь «Хоук». Тогда «Олимпик» шёл курсом 79°, а «Хоук» — 86°, приближаясь к мысу Ист-Коуис.
- Внезапно «Хоук» резко вильнул влево и бросился на лайнер. Уайт перегнулся через релинг и посмотрел за корму — кильватерный след пассажирского судна был идеально прямым, через несколько секунд нос крейсера скрылся под кормовым развалом «Олимпика». Все ощутили лёгкий толчок. Корабли столкнулись.
- Сразу же после происшествия оба капитана велели задраить водонепроницаемые двери и определить повреждения. В правом борту «Олимпика», примерно в 21 м от кормы, была 14-метровая пробоина, которая, впрочем, ничем не угрожала судну. Было повреждено лишь два отсека. Убедившись в этом, капитан Смит отвёл лайнер в залив Осбори. Там пассажиров пересадил на небольшой пароход, а пострадавший «Олимпик» ушёл на ремонт.
- «Хоук» пострадал больше. Его длинный нос с выступающим форштевнем свернуло набок, часть обшивки сорвало, но переборки выдержали. Блант осторожно отвел корабль на ремонт в Портсмут.
- Жертв не было. «Олимпик» и «Хоук» вскоре вышли в море, но инцидент на этом не кончился, а превратился в скандальное судебное дело.
- Через два месяца после аварии компания «Уайт Стар Лайн» обвинила командора Королевского флота в том, что его крейсер таранил лайнер. Адмиралтейство не думало защищаться. Оно обвинило капитана Смита в неосторожности и пренебрежении правилами судоходства. Простое, казалось бы, дело осложнилось крайне противоречивыми показаниями свидетелей.
- «Уайт Стар Лайн» была признана виновной и была обязана выплатить компенсацию.
- Причиной столкновения являлось «присасывание судов» — гидродинамическое притяжение судов, следующих параллельными курсами. Основная причина присасывания — специфическое распределение зон повышенного и пониженного давления воды вдоль корпуса самоходного моторного судна. Описание присасывания входит во все современные учебники судоходства^[4], но в начале XX века явление было неизученным. Физическая причина присасывания — эффект Вентури (всасывающее действие текущей воды, являющееся следствием закона Бернулли). Известный популяризатор науки Яков Перельман описал это столкновение в одной из своих книг как иллюстрацию данного эффекта^[5].
- Присасывание сильнее действует на судно меньшего водоизмещения и приводит к резкому ухудшению управляемости, поэтому современная практика судоходства требует, чтобы судно меньшего размера выполняло обгон более крупного на максимальном расстоянии и на минимально возможной скорости.
- Таким образом, с точки зрения современной практики судоходства, виновник столкновения — «Хоук», выполнивший опасный обгон судна большей длины и водоизмещения.

ПОВРЕЖДЕНИЯ (СЛЕВА ОЛИМПИК-СПРАВА ХОУК).



The Side of the "Olympic," the Damage Below the Waterline being Much Greater Than That Above



The Bow of the "Hawk," the Damage being so Great That the Bow Has Been Almost Lost

ТРАГЕДИЯ «ТИТАНИКА» И ЕЁ ПОСЛЕДСТВИЯ.

- В первом же рейсе «Титаник» потерпел крушение: в ночь с 14 на 15 апреля 1912 года столкнулся с айсбергом и затонул в 600 милях от Ньюфаундленда. Айсберг повредил пять отсеков, корабль получил несколько разных по размеру пробоин на длину 90 метров. В катастрофе погибли по меньшей мере 1496 человек при 712 выживших.
- 13 апреля 1912 года «Олимпик» покинул Нью-Йорк. Капитаном был Герберт Джеймс Хаддок, который вступил в должность после того, как Смита перевели на «Титаник». Только после полуночи радист «Олимпика» получил сообщение о том, что «Титаник» повреждён. Не зная, насколько серьёзной была ситуация, радист спросил «Титаник», стоит ли «Олимпику» идти к «Титанику», или он может сам прийти. Ответ был коротким: «Мы сажаем женщин в лодки».
- Радист немедленно ответил, что они идут полным ходом. Однако «Олимпик» был слишком далеко от места крушения. К «Титанику» ближе всего были три судна: «Калифорниэн» компании «Лиланд Лайн», «Карпатия» «Кунард Лайн» и «Маунт Темпл» «Канадиан пасифик стимшип компани». «Калифорниэн» не отвечал на сигналы бедствия из-за того, что радист после сообщения координат ледового поля прекратил работу и отправился спать, «Маунт Темпл» был зажат льдом, поэтому только «Карпатия» шла на скорости, превышающей допустимую, к месту аварии. Несмотря на это, к тому времени, когда она добралась до места аварии, «Титаник» уже 2 часа как затонул. «Карпатия» погрузила выживших с «Титаника» на борт и отправилась в Нью-Йорк. Капитан «Олимпика» предложил пересадить некоторых пассажиров на его судно, но капитан «Карпатии» Артур Рострон отказался, посчитав, что для пассажиров будет шоком увидеть недавно затонувший лайнер опять на плаву. «Олимпик» продолжил свой рейс в Саутгемптон, и, когда он прибыл 21 апреля, то застал город в трауре.

Инцидент с военным кораблем «Одейшес»

Поскольку ситуация, казалось, ухудшалась, «Олимпик» был снят с коммерческой службы 9 октября 1914 года, когда он и оставил свой новый европейский порт в Гриноке в последний раз. Ему приказали идти в Белфаст. Невольно «Олимпик» вошёл в немецкое минное поле у острова Тори 27 октября. В то же самое время на горизонте возникли два британских военных корабля — «Ливерпуль» (HMS Liverpool) и линейный корабль «Одейшес» (HMS Audacious). Внезапно «Одейшес» подорвался на mine и начал тонуть. Все суда, за исключением «Ливерпуля», который должен был помочь эвакуировать команду, должны были покинуть зону. «Олимпик» был призван на помощь.

Приблизительно два часа спустя вся команда «Одейшес» была эвакуирована на два помогающих корабля. Дальше надо было отбуксировать «Одейшес» в безопасное место, где его должны были отремонтировать. Только «Олимпик» был достаточно мощным, чтобы буксировать тонущий линкор. Но начинался слабый шторм, и «Одейшес» стал неуправляемым, так как его руль был выведен из строя. Трос оборвался. Вторую попытку сделал «Ливерпуль», но «Одейшес» начал быстро тонуть. Было решено оставить судно. Когда спасательные суда ушли, «Одейшес» перевернулся, внутри сдетонировали боеприпасы, и судно затонуло. Единственным пострадавшим за весь инцидент был старшина Уильям Бёрджесс, который стоял на палубе «Ливерпуля». Кусок бронированной пластины отбросило взрывом, и он был убит

Бой с немецкой субмариной

Война бушевала в течение ещё нескольких лет, и 24 апреля 1918 года «Олимпик» пошёл в свой 22-й рейс, на сей раз между Саутгемптоном и Нью-Йорком. После успешного пересечения Атлантики «Олимпик» вернулся в Великобританию 6 мая. Когда он достиг британских вод, считавшихся военной зоной, он был встречен четырьмя американскими крейсерами, которые должны были сопровождать его в течение последней стадии рейса. В Ла-Манше на судне внезапно заметили немецкую подлодку U-103, лежащую неподвижно на поверхности воды с правого борта «Олимпики». Очевидно, немецкий капитан не заметил присутствие «Олимпики», но, поскольку последний начал стрелять по подлодке, он быстро пришёл в себя и увидел атакующего гиганта. Субмарина была настолько близка, что было невозможно опустить орудие достаточно низко для поражения, и выстрелы проходили выше. Немецкий капитан Рюкер видел единственный выход — погрузиться и убежать. Но подлодка не была достаточно быстра, «Олимпик» догнал её благодаря прекрасным навигационным навыкам капитана Хейса. На полной скорости судно весом в 46 359 тонн протаранило 800-тонную подлодку и разрубило её надвое. Подводная лодка быстро затонула. «Олимпик» попросил военный корабль США «Дэвис» подобрать 31 немецкого выжившего моряка.

Повреждения «Олимпики» были едва заметны над поверхностью воды. Под водой его форштевень был погнут. Несмотря на это, протечек не было. Капитана Хейса встречали восторженные британцы.

Последствия войны

В ноябре 1918 года немцы должны были подписать безоговорочную капитуляцию в Версале, и с этим действием Первая мировая война была официально закончена. «Олимпик» закончил рейсы между Канадой и Великобританией прежде, чем он был официально возвращен «Уайт Стар Лайн». 16 августа 1919 года «Олимпик» вернулся в Ливерпуль прежде, чем он отправится к «Харланд энд Вольф», чтобы пройти обширное восстановление и перестройку.

В течение перестройки «Олимпик» перевели с угля на нефть и заменили котлы цистернами с жидким топливом. Такая модернизация помогла сократить время заправки от нескольких дней до нескольких часов. Также сократилась команда с 360 человек до 60. Само собой, нефть улучшила производительность двигателей, и больше пассажирам не попадала в глаза угольная пыль.

Спасательные шлюпки были также перестроены. Их общая вместимость достигла 3428 человек, что несколько превышало максимально возможное число пассажиров и экипажа. Такого результата удалось достичь путём установки шлюпбалок по всей длине шлюпочной палубы, причём на каждую из них приходилось до трёх помещённых одна в другую шлюпок.

Результаты войны были неутешительными: многие торговые быстроходные суда были потеряны. «Кунард Лайн» потеряла 22 судна. Восстанавливать флот было нелегкой задачей. «Уайт Стар Лайн» потеряла свои главные суда — «Титаник», «Британник» и «Океаник». Не было судна, способного быть парой «Олимпику» ни в размере, ни в скорости. Перед войной «Уайт Стар Лайн» планировали заменить «Титаник» «Германиком», но из-за плохой финансовой ситуации от этой идеи пришлось отказаться. Но, поскольку Великобритания была среди победивших государств, для неё было много преимуществ. Одним из них было то, что Великобритании в качестве военных репараций достались главные суда противников. Сначала «Уайт Стар Лайн» пробовала получить «Императора» НАРАГ, но его уже отдали «Кунард Лайн», и он стал их «Беренгарией». Но были ещё два других больших судна. Это 35 000-тонный лайнер «Колумб» компании «Северогерманский Ллойд» и все ещё строящийся 56 000-тонный лайнер НАРАГ «Бисмарк».

Послевоенная карьера

В то же время на «Олимпике» была закончена послевоенная модернизация. С тоннажем в 46 439 тонн «Олимпик» покинул Белфаст 17 июня 1920 года. Его первый коммерческий трансатлантический рейс с 1914 года состоялся 26 июня, и он достиг Нью-Йорка 2 июля. В течение одного рейса в Америку в конце августа 1921 года произошло одно из самых специфических событий в карьере «Олимпиа», когда Томас Брассингтон оставил письмо в своей каюте для невесты Энни Томпсон. В письме говорилось, что он оставляет всё своё имущество Энни, и что мысли о проблемах дома и острове Эллис — это выше его сил. Команда обыскала все судно, и, наконец, Энни нашла Томаса на палубе, но, поскольку он угрожал прыгнуть в воду, она упала в обморок, а когда пришла в себя, то не обнаружила Томаса. Его так и не нашли. В судовом журнале капитан отметил, что мистер Брассингтон, вероятно, покончил с собой. Обратный рейс должен был быть весёлым, поскольку на «Олимпике» впервые за 20 лет в Великобританию решил отправиться американский актер Чарли Чаплин. Комик часто пользовался турецкой баней, спортзалом и плавательным бассейном. Он также провёл много времени в курительной, но только как наблюдатель игры в карты профессионалами. В конце 1921 года капитан Хейс был назначен на тот же пост на «Бисмарк». Когда 56 551-тонное судно вошло в эксплуатацию в 1922 году, он был переименован в «Маджестик». Корабль стал достойным партнёром для «Олимпиа», заменив «Британник». Некоторое время перед прибытием «Маджестика» «Колумб», переименованный в «Гомерик», заменил «Титаник». Наконец-то «Уайт Стар Лайн» имела трио больших лайнеров на линии Саутгемптон — Нью-Йорк.

После столкновения с крейсером «Хоук» в 1911 году с «Олимпиком» больше ничего серьёзного не происходило до 22 марта 1924 года, когда он, отходя от пирса 59 в Нью-Йорке, врезался в лайнер «Fort St. George» и нанёс ему серьёзный урон: была сломана главная мачта, значительно повреждены спасательные шлюпки и палуба на длину 45 метров. «Олимпик», казалось, не имел больших повреждений, но по прибытии в Саутгемптон обнаружилось, что кормовая обшивка была сильно повреждена и должна была быть заменена.

Один из создателей «Олимпики», лорд Пирри, умер в июне 1924 года во время рейса из Южной Америки. Тело было взято на борт в Нью-Йорке, где на «Олимпик» погрузили гроб и отвезли его в Квинстаун, откуда его переправили в Белфаст. Восемь месяцев спустя капитан Хамблтон оставил «Олимпик» в пользу капитана Уильяма Маршалла. Под его командованием «Олимпик» получил третий сигнал бедствия за свою карьеру. Маленький лайнер «Эллениа» просил о помощи, когда «Олимпик» лишь девять часов назад покинул Нью-Йорк. Когда он достиг «Эллении», капитану Маршаллу сообщили, что она не нуждалась в помощи. Чтобы удостовериться, с «Олимпики» отослали одну из лодок с четвёртым помощником Лоу. Когда спасательная шлюпка вернулась сорок минут спустя, Лоу подтвердил, что «Эллениа» просила буксировку к Нью-Йорку. Поскольку меньшее судно не было в опасности, и приближалось несколько французских судов, Маршалл принял решение продолжить рейс в Саутгемптон.

В 1925 году система деления на три класса была отброшена. Каюты третьего класса стали называть «туристическим третьим классом». Этот новый класс состоял из лучших кают третьего класса и менее привлекательных кают второго класса. Цена за билет в этом новом классе была немного выше, чем билет в обычный третий класс.

В 1927 году IMM наконец отказалась от «Уайт Стар Лайн», и британский сэра Оуэн Филлипс купил Океанскую Пароходную Навигационную Компанию за 7 млн фунтов стерлингов. Будучи частично британским и частично американским в течение всего своего существования, «Олимпик» теперь стал британским судном. С 1928 года с туристическим третьим классом полностью покончили, заменив его «туристическим классом». Другие изменения произошли в столовой первого класса: стол капитана был удалён и большая область была приспособлена для танцев.

В сентябре следующего года капитан Маршалл оставил «Олимпик» в пользу капитана Уолтера Паркера. Маршаллу так нравился «Олимпик», что он стал довольно эмоциональным, когда должен был оставить его, и капитан Паркер предложил ему стать капитаном «Маджестика», на что Маршалл ответил:

«Полагаю, это честь для меня, ведь это самый большой корабль в мире, Паркер, но я оставляю вам лучший».

18 ноября 1929 года, когда «Олимпик» шёл в западном направлении, с ним произошёл странный случай. За два дня до прибытия в Нью-Йорк судно внезапно начало трястись без какой-либо видимой причины. Вперёдсмотрящие говорили, что не было других кораблей, с которыми они могли бы столкнуться. Поскольку двигатели всё ещё работали нормально, потеря лопасти винта тоже исключалась. Конечно, команда испугалась, когда они узнали, что находятся в месте, где 17 лет назад затонул «Титаник», но позже радисты сообщили, что виной всему было подводное землетрясение. В конце следующего рейса капитан Паркер ушёл в отставку, и капитаном стал Е. Р. Уайт.

Закат карьеры

Позже, в 1933 году, «Уайт Стар Лайн» слилась с «Кунард Лайн» — их прежним главным соперником — и сформировалось новое предприятие «Кунард — Уайт Стар Лайн». «Кунард Лайн» в этом союзе доминировала, имея 62 % акций. Вклад «Уайт Стар Лайн» составлял приблизительно десять судов. Среди них были «Олимпик», «Маджестик», «Британник (III)» и «Джорджик».

В 1934 году капитаном «Олимпиа» был уже Джон Бинкс. 15 мая 1934 года «Олимпик» шёл в нью-йоркских водах через густой туман на скорости в десять узлов, но, несмотря на низкую скорость и огни, на «Олимпиа» не заметили плавучий маяк «Нантакет». В 11:06 утра красный корпус плавучего маяка показался перед носом «Олимпиа», и капитан Бинкс немедленно приказал реверсировать двигатели. Но было слишком поздно. Огромный «Олимпик» перерезал плавучий маяк пополам на скорости всего в 3—4 узла (5,5—7 км/ч). Семь мужчин на борту плавучего маяка погибли, и только четверо выжили.

«Олимпик» был безоговорочно старым судном, и его снятие с линии было лишь вопросом времени. После снятия любимой «Мавритании» «Кунард Лайн» в 1934 году судьба «Олимпиа» была очевидна. В январе 1935 года было объявлено, что он будет снят с эксплуатации в конце весны. Под командой его последнего капитана, Реджинальда Пила, 27 марта 1935 года «Олимпик» покинул Саутгемптон в последний раз, совершая 257-й и заключительный рейс туда-обратно к Нью-Йорку.

«Олимпик» был продан в сентябре за 100 000 £ сэру Джону Джервису. Сэр Джон немедленно перепродал лайнер компании «Томас Вард и Сыновья».

Днем 11 октября 1935 года «Олимпик» покинул Саутгемптон в последний раз.

Прежде чем процесс разборки мог начаться, все внутренние убранства были распроданы с аукциона. Большая часть всей мебели и отделки ушла в отель «Белый Лебедь».

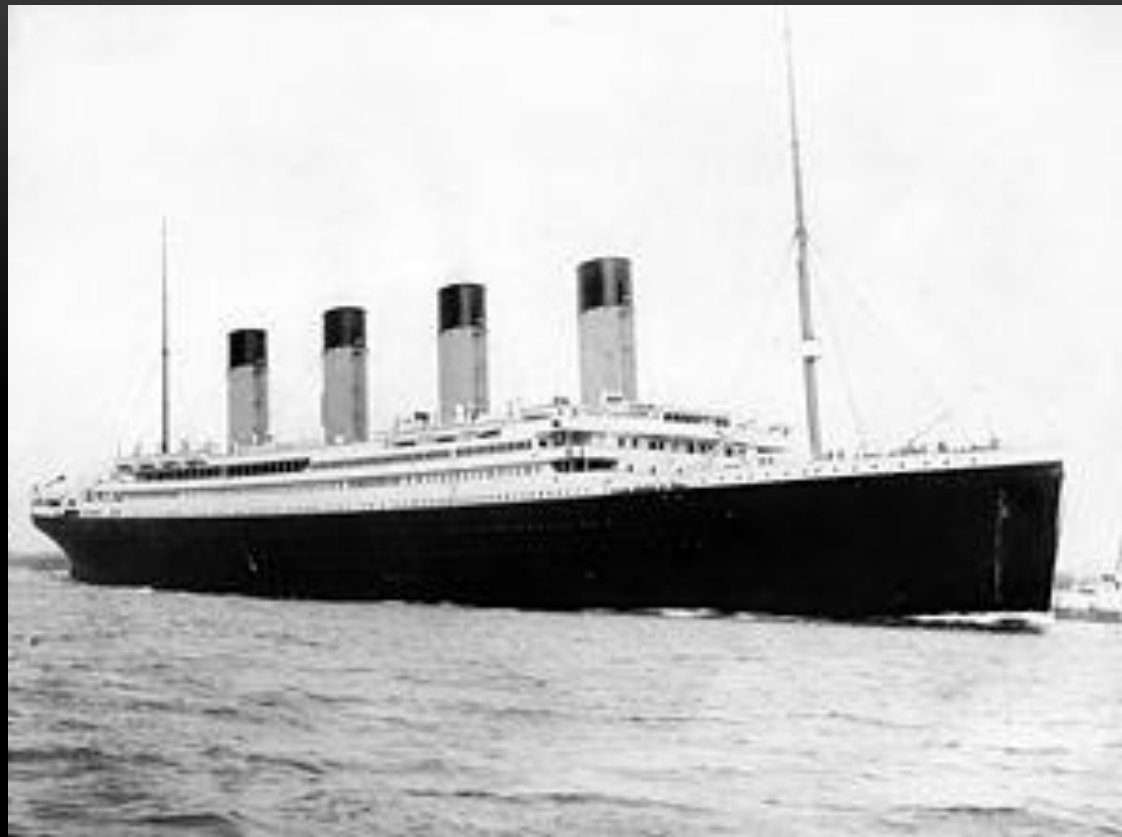
ТИТАНИК

Ему достались все лавры.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

«Титаник» был оборудован двумя четырёхцилиндровыми паровыми машинами и паровой турбиной. Вся силовая установка обладала мощностью 55 000 л. с. Корабль мог развивать скорость до 23 узлов (42 км/ч). Его водоизмещение, превышавшее пароход-близнец «Олимпик» на 243 т, составляло 52 310 т. Корпус судна был изготовлен из стали. Трюм и нижние палубы разделялись на 16 отсеков переборками с герметичными дверями. При повреждении днища попаданию воды в отсеки препятствовало двойное дно. Журнал «Шипбилдер» назвал «Титаник» практически непотопляемым, это высказывание получило широкое распространение в прессе и среди общественности. В соответствии с устаревшими правилами «Титаник» был оснащён 20 спасательными шлюпками, суммарной вместимостью 1178 человек, что составляло лишь треть от максимальной загрузки парохода.

Лайнер «Титаник»- британский трансатлантический пароход, второй лайнер класса «Олимпик». Строился в Белфасте на верфи «Харленд энд Вулф» с 1909 по 1912 год по заказу судоходной компании «Уайт Стар Лайн». На момент ввода в эксплуатацию являлся самым большим судном в мире. В ночь с 14 на 15 апреля 1912 года во время первого рейса потерпел крушение в северной Атлантике, столкнувшись с айсбергом.



ИНТЕРЬЕРЫ

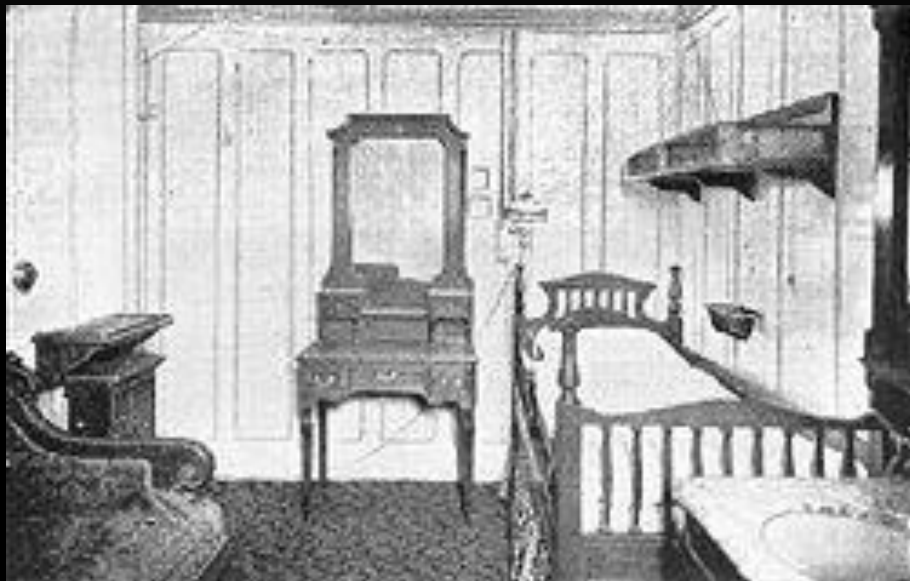
Первый класс.

Каюты первого класса размещались на палубах от А до Е в центральной части судна, что позволяло свести к минимуму воздействие на пассажиров килевой и бортовой качек, а также избавить от шума и вибраций, создаваемых двигателями и гребными винтами. На «Титанике» насчитывалось 370 кают для 739 пассажиров первого класса. Их вместимость не превышала четырёх человек.

Наиболее дешёвые и просто обставленные каюты первого класса располагались на палубе Е. В них устанавливались латунные койки с ограждениями, предотвращающими падение при качке. На стены кают, обшитые окрашенными деревянными панелями, помещались репродукции картин, имелась кнопка вызова стюарда. Самые роскошные каюты находились на палубах В и С. Их интерьеры были оформлены в 19 различных стилях, включая стиль итальянского возрождения, королевы Анны, Людовика XV, георгианский, старо- и новоголландский и другие. В зависимости от того или иного стиля оформления каюты обшивались полированными панелями из красного дерева, ореха, платана, дуба или лимона, в каютах стояли латунные, медные или дубовые кровати, застеленные шёлковым бельём, вместо радиаторов парового отопления были установлены электрические камины. К каютам были подведены розетки для подключения настольных ламп и вентиляторов, имелись специальные двухнитевые лампы для ночников с регулируемой яркостью света.

Два самых дорогих люкс-апартамента располагались на палубе В. Они включали в себя гостиную, две спальни, гардеробную, ванную, туалет, персональную прогулочную палубу длиной 15 м, обставленную канапе, плетёными креслами и горшками с растениями. Один из этих люксов занимал управляющий директор «Уайт Стар Лайн» Исмей, во втором путешествовала американская миллионерша Шарлотта Кардеза с сыном Томасом.

КАЮТЫ В-21 И В-51.



КАЮТЫ В-58 И В-59.



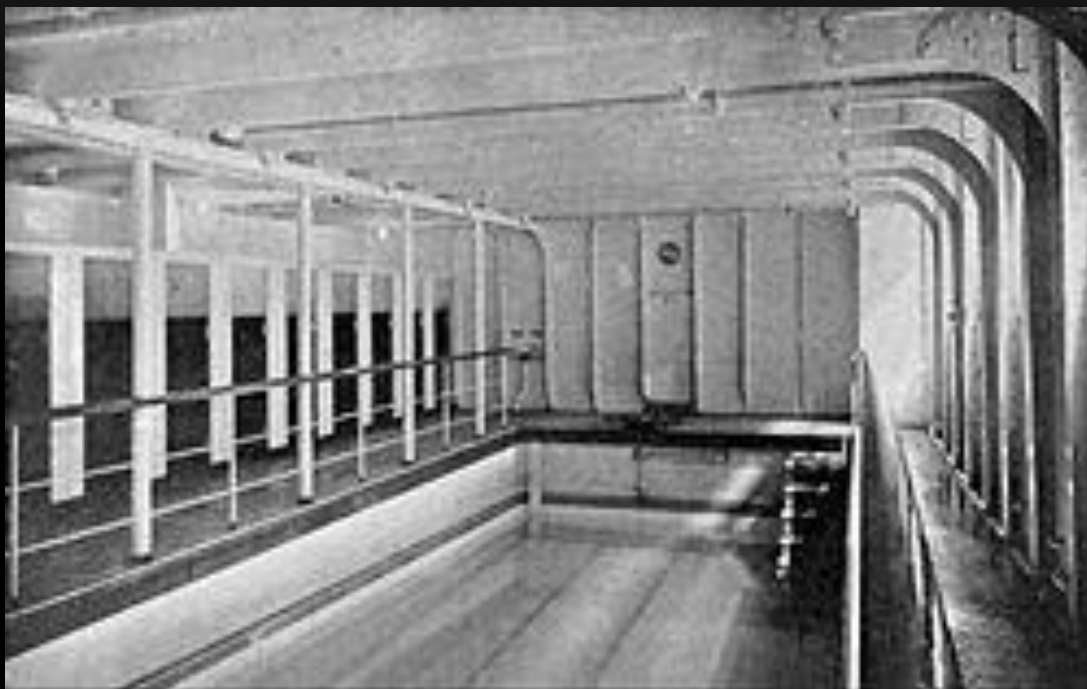
Общественные помещения

Палубы G — D

Общественные помещения первого класса «Титаника» были оформлены в стиле ренессанс и в викторианском стиле. Дизайн интерьеров напоминал английский загородный дом или английскую усадьбу. Один из пассажиров отмечал: *«в салонах корабля совершенно забываешь, что находишься на борту судна, скорее кажется, будтоходишь в зал какого-то великолепного дома на побережье»*.

На палубе G размещался зал для игры в сквош 9 × 6 м, здесь же, поставив сетку, люди могли поиграть в теннис. В задней части корта имелась галерея для зрителей, новичков обучал инструктор. На палубе F располагался плавательный бассейн 10 × 4 м и комплекс турецких бань. Бассейн глубиной 1,8 м наполнялся подогретой солёной водой, сбоку имелись душевые кабинки и раздевалки.

БАСЕЙН.



Для посетителей турецких бань работала массажистка. Сами бани были выполнены в неомавританском стиле. В комнате отдыха между низкими кушетками располагались столики в дамасском стиле с «восточными» лампами. На стене был установлен мраморный фонтанчик питьевой воды с краником в виде львиной головы. Потолок поддерживали колонны, отделанные тиком, со сложным резным мавританским орнаментом. Потолочные карнизы и бимсы были позолоченными, в нишах установлены красные панели с оригинальными латунными плафонами. Над входной дверью крепился полукруглый позолоченный купол. Стены обшиты расписными светло-голубыми и зелёными плитами, окружёнными широкими тёмно-голубыми панелями. На полу — линолеум с узором из синих и белых узорчатых плиток. Перед входом в баню пассажирам предлагалось посетить «тёплую» комнату, температура в которой не превышала 65 °С, из неё можно было пройти в сауну и паровую баню. Между массажными кабинетами и комнатой отдыха находилась электрованна (прототип современного солярия), представлявшая собой зелёный металлический ящик с крышкой на деревянной опоре, внутри которого крепилось несколько ультрафиолетовых ламп. Один сеанс загара длился обычно около 30 минут. На палубе D находился обеденный салон первого класса на 550 персон. Центральную часть зала можно было преобразовать в танцевальную площадку, поэтому здесь имелось пианино. Пол украшали линолеумные плитки, образующие вместе золотисто-красный узор. Посетителям ресторана предлагались изысканные блюда (в меню были устрицы по-русски, отварная сёмга под взбитыми сливками, ягнёнок под мятным соусом, паштет из гусиной печени, эклеры с шоколадной глазурью и многое другое). У парадной лестницы на палубе D располагался холл для приёмов, обставленный диванами с бархатной обивкой, столиками, плетёными креслами, пол покрывал тёмно-красный аксминстерский ковёр высшего качества с голубым и золотистым рисунком. Стену, противоположную лестнице (короб дымоходов), украшал французский гобелен.

Палубы С — А

На палубе С у парадной лестницы находилась справочная контора, 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 (по 3 часа отдельно для мужчин и женщин бассейн работал бесплатно). На той же палубе находились парикмахерская и общий для пассажиров первого и второго классов медпункт, в котором имелся большой набор оборудования и медикаментов. Из медпункта лестница вела вниз к изолированному инфекционному блоку и лазарету на 12 коек.

В кормовой части надстройки на палубе В 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 стиле парижских уличных кафе: стены с орнаментированными зелёными решётчатыми шпалерами были увиты плющом и лозой, вокруг небольших столиков стояли плетёные стулья.

Палуба А целиком находилась в распоряжении пассажиров первого класса. Вдоль обоих бортов на всём протяжении палубы проходили широкие променады, застеклённые в носовой части, чтобы уберечь гуляющих от непогоды. В носовой части размещалось 35 кают, за ними — последние два пролёта парадной лестницы, ведущие на шлюпочную палубу. Холл у парадной лестницы на палубе А освещал большой овальный купол из матового стекла, разделённый фигурными металлическими переплётами на симметричные части. Лестницу венчали роскошные часы, украшенные бронзовыми фигурами Чести и Славы. Сама парадная лестница была выполнена в стиле эпохи Марии II и Вильгельма III второй половины XVII века. Стены лестничного колодца были отделаны отполированными дубовыми панелями; дугообразные перила, также изготовленные из дуба, имели вставки из узорчатых чугунных решёток. В кормовой части надстройки имелась ещё одна парадная лестница, практически целиком повторявшая облик носовой. На каждой палубе (кроме D) лестницу украшала статуя херувима, держащего светильник в виде факела. На палубе D его заменял бронзовый канделябр с 21 рожком с электрическими стеклянными свечами. За лестницей находилось три 12-местных лифта, которые могли доставлять пассажиров до палубы E. Стенки кабин были обшиты дубом и дополнены пилястрами. На полу стелился мягкий ковёр, а напротив выхода стоял небольшой диван-софа.

Ближе к корме располагался читальный зал, отделанный в георгианском стиле деревянными фасонными панелями, покрашенными в белый цвет. Для чтения предусматривались мягкие кресла, а для письма — обитые стулья, расставленные перед письменными столами. За читальным залом находился общий салон первого класса, в котором пассажиры, сидя в креслах, обтянутых зелёным вельветом, отдыхали, читая книги, беседуя друг с другом или играя в карты, для чего в салоне имелись ломберные столы. Свет в салон попадал через большие витражные окна. Посередине висела огромная люстра из стекла и бронзы в форме перевёрнутого купола с каплевидно стекающей сердцевинкой и овальным сечением, превышающим 180 см. По периметру люстру окружали 16 малых светильников. Лепнина на потолке, канделябры настенных светильников подражали якобитскому стилю XVII века. Некоторые детали салона (дверные ручки, настенные светильники, миниатюрная статуэтка греческой богини на каминной полке) копировали элементы интерьеров Версальского дворца. Третьим большим помещением на палубе А был курительный салон, обшитый тёмными панелями из красного дерева, украшенными резьбой и перламутровой мозаикой. Панели, скрывавшие короба воздухопроводов, уходивших в турбинное отделение, украшали орнаментальные витражи с изображением пейзажей, античных кораблей, исторических и мифологических персонажей. В курительном салоне стоял единственный на «Титанике» дровяной камин. Он был выполнен из итальянского скульптурного мрамора с львиными фигурами и дверцами по бокам. Стену над камином украшал морской пейзаж 170 × 77 см Нормана Уилкинса «Приближение к Плимутской гавани».

В кормовой части палубы располагалось кафе «Пальмовый дворик», оформленное в том же стиле, что и «Паризьен». Помещение освещалось через четыре большие оконные ниши в форме оправленных бронзой арок высотой более 2 м, в остальные ниши были вставлены зеркала. Летнюю атмосферу дополняли декоративные пальмы в кашпо. Для прогулок пассажиров первого класса на открытом воздухе отводилась средняя часть последней, шлюпочной палубы. За входом на парадную лестницу размещался гимнастический зал, оборудованный велотренажёром, гребным тренажёром, силовым противовесом, «электроверблюдом», «электроконём» и боксёрской грушей. Все общественные помещения на «Титанике» разделялись по классам, поэтому всё вышеперечисленное предназначалось только для пассажиров первого класса. Стоимость билета первого класса варьировалась от 23 фунтов стерлингов (каюта на палубе E без питания) до 870 £ (люкс-апартаменты с личной прогулочной палубой) (от 1311 до 4950 долларов США 2013 года).

САЛОН НА ПАЛУБЕ-А НА «ОЛИМПИКЕ» И ЧИТАЛЬНАЯ ЗАЛ НА «ТИТАНИКЕ»



КУРИТЕЛЬНЫЙ САЛОН И ГИМНАСТИЧЕСКИЙ ЗАЛ НА «ТИТАНИКЕ».



Второй класс

Каюты второго класса размещались на палубах от D до G. В них, как правило, устанавливались двухъярусные кровати из красного дерева. Для возможности уединиться в постели над спальным местом висели шторы. Помимо кроватей в каюте имелись туалетный столик со складным умывальником, диван, гардероб. Каюты второго класса были оформлены довольно однообразно: стены были обшиты покрашенными в белый цвет деревянными панелями, на полу стелился линолеум. Для отделки общественных помещений второго класса широко применялся дуб. Дубовыми панелями были облицованы стены обеденного и курительного салонов, лестничных колодцев.

На палубе E располагалась парикмахерская, не уступающая по набору оборудования парикмахерской первого класса. В кормовой части палубы D размещался обеденный салон второго класса на 394 персоны. Пассажиры усаживались за длинные столы в привинченные к полу крутящиеся кресла с красной обивкой из кожи. Посетителям предлагали меню из шести блюд, например, 14 апреля на обед подавали овощной суп, жареного цыплёнка с рисом, фруктовый десерт, орехи, сыр и кофе. На палубе C находилась библиотека. Стены этого зала были обшиты платановыми панелями, которые украшала защитная рейка из красного дерева. Мебель также была выполнена из красного дерева и покрыта драпировкой. Пол покрывал пушистый ковёр коричневого цвета. Окна библиотеки выходили на застеклённый променад, предназначенный для второго класса. На палубе B располагался курительный салон, обставленный дубовыми столами и креслами, обитыми тёмно-зелёной кожей. Кормовая часть шлюпочной палубы отводилась для прогулок пассажиров второго класса на открытом воздухе.

Между палубами пассажиры второго класса перемещались по двум лестницам, расположенным в кормовой части лайнера. В отличие от лестниц первого класса, перила здесь были не такие массивные и изготавливались целиком из дерева. Также пассажиры второго класса могли воспользоваться лифтом, соединявшим все палубы, кроме G. Билет второго класса на «Титаник» стоил от 10 £ до 40 £ (от 560 \$ до 2240 \$ 2013 года).

КУРИТЕЛЬНЫЙ САЛОН 2-ОГО КЛАССА



Третий класс

Каюты третьего класса размещались на палубах от D до G. Число мест в них варьировалось от 2 до 10. Ничем не облицованные стены были покрашены белой краской, рядом с двухъярусными койками в большинстве кают стоял умывальник. 10 кают третьего класса по левому борту на палубе G предусматривали транспортабельность: перегородки можно было передвигать, уменьшая или увеличивая помещения по требованию. Можно было не только изменить их планировку, но и вообще убрать каюты, превращая всю занимаемую ими площадь в грузовую. Это позволяло сделать путь из Нью-Йорка в Саутгемптон более прибыльным, поскольку в восточном направлении всегда наблюдался недобор пассажиров третьего класса. Гораздо больше было товаров американского производства, которые требовалось доставить в Европу, поэтому каюты третьего класса, удобно расположенные над задним грузовым отсеком, планировалось превращать в полезную грузовую площадь.

На палубе F находился столовый зал на 470 персон. Стены в нём были покрашены белой эмалевой краской, их украшали плакаты с изображением судов «Уайт Стар Лайн» и картой их маршрутов. Посетители сидели на стульях за длинными (до 10 человек с каждой стороны) столами. Питание пассажиров третьего класса входило в стоимость билета. На завтрак официанты здесь подавали овсяную кашу с молоком, копченую селёдку или бифштекс с луком, варёный картофель, свежий хлеб и масло, мармелад, чай или кофе. Обед начинался с супа, затем шли солонина и солянка из капусты с картофелем, после фруктовая запеканка (например, рисовая с персиками). К чаю подавали что-нибудь горячее, сыр и пикули, сдобные булочки с изюмом или хлеб с вареньем. Пассажиры третьего класса питались в две смены с интервалом 45—60 минут. На палубе D имелся небольшой медпункт и комната ожидания для пациентов. В кормовой части палубы C размещались курительный салон (на левом борту) и общая комната (на правом борту). Эти помещения располагались зеркально друг к другу, их интерьер был одинаков. Пассажиры сидели на скамьях. Для игры в карты или домино между рядами скамей стояли столы со стульями. Стены залов обшивались сосновыми панелями — белыми в общей комнате и коричневыми в курительном салоне. В общей комнате стояло пианино. Для прогулок пассажиров третьего класса предназначались обе межднадстроечные палубы и палуба кормовой надстройки. Стоимость билета третьего класса варьировалась от 2 £ до 8 £ (от 114 \$ до 456 \$ 2013 года).

КАЮТА 3-ЕГО КЛАССА



КРУШЕНИЕ.



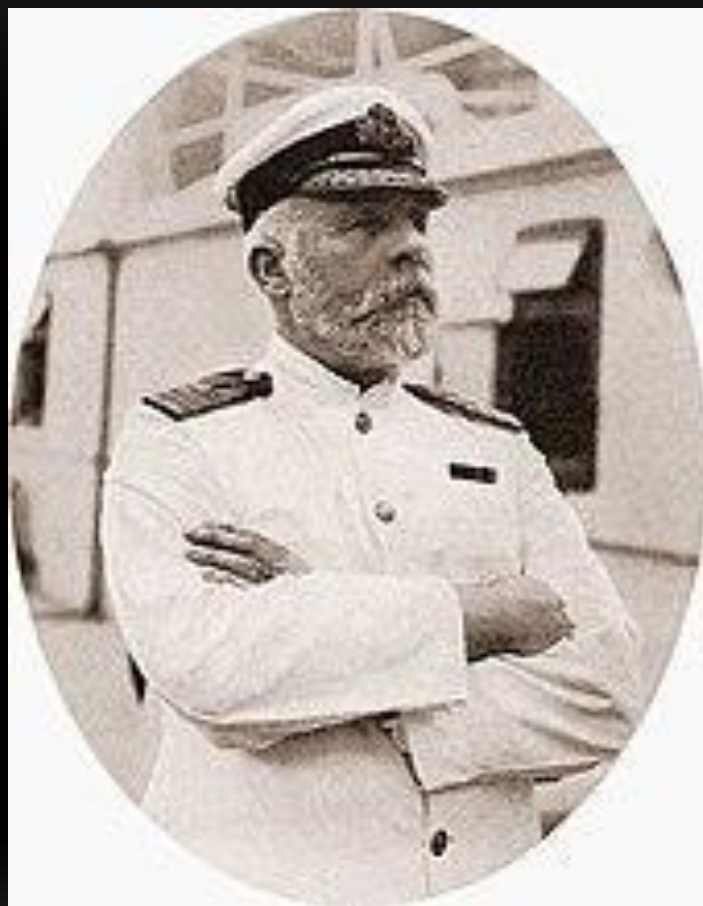
ЧЛЕНЫ ПЕРСОНАЛА: ПЕРВЫЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА УИЛЬЯМ МАКМАСТЕР
МЁРДОК НЁС ВАХТУ В РОКОВУЮ НОЧЬ; СТАРШИЙ РАДИСТ «ТИТАНИКА» ДЖЕК
ФИЛЛИПС



ВПЕРЁДСМОТРЯЩИЙ



КАПИТАН



Крушение парохода «Титаник» — морская катастрофа, произошедшая в ночь с 14 на 15 апреля 1912 года в северной части Атлантического океана, более чем в 600 км к юго-востоку от канадского острова Ньюфаундленд. Трагедия случилась под конец пятого дня следования «Титаника» по трансатлантическому маршруту Саутгемптон — Нью-Йорк. В 23:40 14 апреля во время первого рейса самый большой на тот момент океанский лайнер с 2208 людьми на борту по касательной столкнулся с айсбергом и получил серьёзные повреждения обшивки корпуса. Спустя 2 часа 40 минут — в 2:20 15 апреля — полностью ушёл под воду. Катастрофа унесла жизни, по разным данным, от 1495 до 1635 человек. До 20 декабря 1987 года, когда потерпел крушение филиппинский паром «Донья Пас», унёсший жизни более 4000 человек, гибель «Титаника» оставалась самой крупной по количеству погибших катастрофой на море в мирное время^[3]. Неформально является самой знаменитой катастрофой XX века.

14 апреля «Титаник» получил 7 ледовых предупреждений от различных судов, пересекавших Северную Атлантику, но, несмотря на это, корабль продолжал идти почти на предельной скорости. Когда прямо по курсу была замечена ледяная гора, несмотря на усилия команды, «Титанику» не удалось быстро изменить курс. Правый борт лайнера задел подводную часть айсберга. Судно получило несколько пробоин ниже ватерлинии. В общей сложности обшивка корабля была повреждена на протяжении 90 м. Трюм «Титаника» разделялся на 16 отсеков, в результате столкновения 5 носовых отсеков получили значительные повреждения. Судно начало медленно уходить под воду.

После полуночи капитан Эдвард Смит отдал приказы начинать эвакуацию, передавать в радиоэфир сигнал бедствия и пускать сигнальные ракеты для привлечения внимания ближайших судов. Эвакуация была организована плохо, команда корабля оказалась не подготовлена к чрезвычайной ситуации. Спасательные шлюпки спускались на воду полупустыми, хотя мест в них едва хватало для половины людей, находившихся на борту.

С тонущего лайнера спаслись 712 пассажиров и членов экипажа. Основная часть людей погибла от переохлаждения, поскольку температура океанской воды составляла -2°C (порог замерзания при солёности 35 ‰). Спустя полтора часа после полного погружения «Титаника» на место трагедии прибыл пароход «Карпатия» и подобрал выживших в шлюпках.

Столкновение с айсбергом

В двенадцатом часу ночи воскресенья, 14 апреля, большинство пассажиров отправились спать. На вахту заступил первый помощник капитана Уильям Мёрдок, сменив на посту Чарльза Лайтоллера — второго помощника. На марсовой площадке, на высоте 29 м над ватерлинией, дежурили двое вперёдсмотрящих: Фредерик Флит и Реджинальд Ли. Температура воздуха опустилась до -1°C , волнение отсутствовало. Арчибальд Грейси, один из выживших пассажиров, позже писал: *«...море было как стекло, таким гладким, что в нём отчётливо отражались звёзды»*. К настоящему времени известно, что отсутствие ряби является признаком нахождения неподалёку ледяных полей. Корабль шёл со скоростью 22,5 узла (41,7 км/ч).

Видимость составляла порядка 6 км, однако в ту ночь не светила Луна, и у вперёдсмотрящих не было биноклей (ключ от сейфа, в котором они хранились, случайно забрал с собой Дэвид Блэр, которого в последний момент сняли с рейса). Следует заметить, что использование вперёдсмотрящими биноклей в ночное время только осложнило бы задачу обнаружения льда, так как увеличительная оптика сильно ограничивает угол обзора. Спокойное море отлично замаскировало айсберг. Вперёдсмотрящие были предупреждены о ледовой опасности, им и другим членам экипажа Лайтоллером было приказано высматривать на море айсберги и ледяные обломки особенно тщательно.

В 23:30 Флит и Ли заметили впереди на горизонте лёгкую дымку, но не придали этому значения. Спустя 9 минут Флит увидел прямо по курсу примерно в 600 м очертания айсберга. Он трижды ударил в колокол, что означает препятствие прямо по курсу, и связался по телефону с шестым помощником Джеймсом Муди:

Флит: *Есть там кто-нибудь?*

Муди: *Да, что ты увидел?*

Флит: *Айсберг прямо по курсу!*

Муди: *Спасибо.*

Оригинальный текст (англ.)

Fleet: Is there anyone there?

Moody: Yes, what do you see?

Fleet: Iceberg, right ahead!

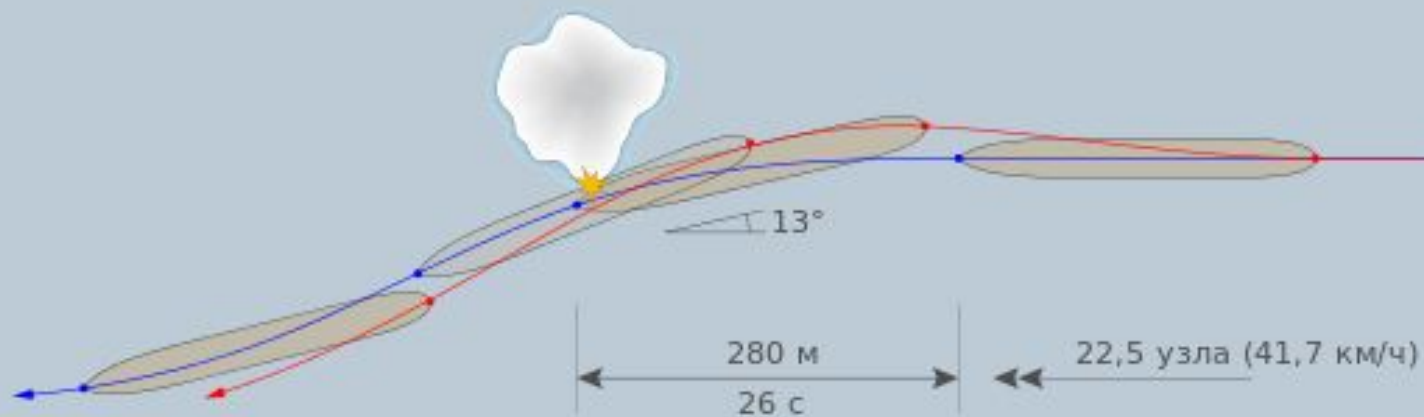
Moody: Thank you.

Муди доложил об айсберге Уильяму Мёрдоку, тот командовал рулевому Роберту Хиченсу: «Право на борт» (по терминологии 1912 года команда «Право на борт» означала поворот штурвала максимально влево). Сам же перевёл рукоятки машинных телеграфов в положение «Стоп машина» (возможно, *Полный назад*). Чуть позже, чтобы корма не задела айсберг, он командовал «Лево на борт», пытаясь таким образом обойти вокруг айсберга. Порядка 30 секунд ушло на то, чтобы паровой приводной двигатель повернул перо руля. Остановка винтов привела к снижению угловой скорости (уменьшилась поворотливость). Вероятно, столкновения можно было бы избежать, продолжая двигаться на полном ходу. Тем временем ледяная глыба приближалась к кораблю, который продолжал по инерции двигаться вперёд с большой скоростью. Лишь спустя 25-30 секунд нос «Титаника» начал медленно отклоняться влево. В последнюю секунду айсберг миновал форштевень и плавно прошёл вдоль правого борта. Согласно показаниям Флита, нос начал отворачивать сразу после того, как он доложил об айсберге на мостик. Стало быть, вахтенные могли заметить препятствие несколько раньше вперёдсмотрящих.

«Титанику» удалось повернуть на 2 румба, этого было достаточно, чтобы избежать лобового столкновения, но недостаточно, чтобы избежать контакта с айсбергом. В 23:40 правый борт лайнера задел подводную часть айсберга. Контакт длился около 9 секунд. В результате «Титаник» получил несколько крупных пробоин ниже ватерлинии. От удара от надводной части айсберга откололись крупные куски, которые упали на носовую межнадстроечную палубу судна. На верхних палубах большинство пассажиров почти ничего не почувствовали. Стюарды, готовившие в обеденном зале закуску, обратили внимание на лёгкое позвякивание столовых приборов. Многие пассажиры ощутили небольшой толчок и лёгкое дрожание. Люси Дафф Гордон потом вспоминала: *«Будто бы кто-то провёл гигантским пальцем вдоль борта корабля»*. Многие посчитали, что, вероятно, корабль потерял лопасть винта^[67]. На нижних палубах столкновение было ощутимее: раздался сильный грохот и скрежет. Смазчик Уолтер Хёрст вспоминал:

Разбудил скрежещущий треск по правому борту. Никто сильно встревожен не был, хотя мы понимали, что произошло столкновение.

ТРАИКТОРИЯ ТИТАНИКА И АЙСБЕРГА.



Затопление носовых отсеков

Вода начала проникать в трюм «Титаника» со скоростью более 7 тонн в секунду. Сразу же после столкновения Мёрдок поворотом рычага в рулевой рубке отключил электромагниты, зажимающие защёлки герметичных дверей, и последние под собственным весом в течение 30 секунд опустились. Гермодвери представляли собой прочные вертикальные створки, закрывающиеся сверху вниз. Для той части трюмной команды, которая не успела покинуть нижние отсеки до закрытия дверей (оно сопровождалось электрическим звонком), были предусмотрены аварийные выходы наверх. Через две минуты на мостик в спешке вышел капитан, ощутивший столкновение в своей каюте. Мёрдок доложил ему об айсберге. Смит, Мёрдок и четвёртый помощник Джозеф Боксхолл с правого крыла капитанского мостика бегло осмотрели борт судна. Капитан приказал дать кораблю малый ход и немедленно вызвать для консультации Томаса Эндрюса, главного конструктора корабля, находившегося на борту в составе гарантийной группы верфи.

Первые пострадавшие появились в котельной № 6. В момент столкновения там раздался оглушительный грохот и скрежет рвущихся стальных листов. Казалось, что взорвался весь правый борт, в котельную хлынула бурлящая океанская вода. В ту же секунду прозвучал сигнал тревоги, над герметичной дверью в переборке, отделявшей шестую котельную от пятой, зажёгся красный свет, и герметичные двери стали медленно опускаться. Несколько кочегаров из тех, кто не успел выскочить, выбрались на палубу F по аварийному трапу, но им было приказано вернуться, закрыть заслонки и погасить топки. Кочегары принялись за работу, но через пять минут оказались уже по пояс в воде, разбавленной машинным маслом, и покинули котельную. В котельной № 5 пробоина протянулась примерно на 60 сантиметров от переборки, отделявшей этот отсек от быстро затопляемой котельной № 6. Уровень воды здесь удавалось контролировать с помощью оперативно установленных механиками и кочегарами насосов. Через 10 минут после столкновения к люку, ведущему в котельную № 6, вернулся кочегар Фредерик Барретт. По его словам, ледяная вода заливала раскалённые угли в топках, вся котельная была окутана паром, из-за которого ничего не было видно.

Во избежание взрывов котлов при контакте с ледяной водой в пятой котельной было необходимо погасить огонь в топках и выпустить через специальные клапаны пар. Для этого потребовалась команда из 15-20 кочегаров. Они заливали огонь водой, и всё помещение было окутано густым паром. Люди работали во влажной жаре, обливаясь потом, наконец, котельная № 5 была выведена из работы, и часть кочегаров отправилась на шлюпочную палубу. На некоторое время герметичные двери между не пострадавшими отсеками были вручную открыты. Первые четыре котельные продолжали работать. Кочегары поддерживали давление пара, необходимое для работы насосов и выработки электроэнергии.

К носовому трюму для установления масштаба повреждений отправился 4-й помощник Джозеф Боксхолл, однако он спустился только до палубы F и доложил капитану, что никаких повреждений не обнаружено. Кренометр в рулевой рубке показывал, что «Титаник» всего за несколько минут накренился на правый борт на 5°. Смит вновь послал Боксхолла вниз оценить размеры пробоины. По пути тот встретил судового плотника и сотрудника почтового отделения, оба доложили ему, что почтовое отделение залито водой. На палубе G Боксхолл подошел к люку, ведущему в почтовый отсек, и посветил туда фонарём. В полуметре от себя он увидел хлопотающий поток воды, в котором плавали мешки с почтой.

В 23:50 дифферент на нос составлял уже 2° , а крен на правый борт 8. В это время капитан Смит и конструктор Томас Эндрюс спустились на нижние палубы. Чтобы не привлекать внимания взволнованных пассажиров, они прошли по трапам, предназначенным только для команды. Пройдя лабиринтами коридоров, они добрались до склада почты и зала для игры в сквош, уже затопленных. Смит и Эндрюс обнаружили, что уровень воды в шестой котельной поднялся до отметки 4,3 м, а грузовые отсеки были уже полностью залиты, вода начала поступать в пятую котельную. Был отдан приказ откачивать воду с помощью насосов, однако вода прибывала в 10-15 раз быстрее, чем насосы успевали её откачивать (производительность всех насосов составляла 1700 тонн/ч или 0,47 тонн/с). Томас Эндрюс сообщил капитану, что корабль обречён и может оставаться на плаву максимум полтора часа.

Обстановка на борту (23:30-0:05)

Около 23 часов холлы, рестораны и курительные салоны стали пустеть. Оркестр на прощание исполнил отрывки из оперы Жака Оффенбаха «Сказки Гофмана».

Пассажиры постепенно расходились по своим каютам. Так как температура за бортом резко упала, на открытых прогулочных палубах почти никого не было. 17-летний Джек Тэйер, сын вице-президента железной дороги штата Пенсильвания Джона Тэйера, вышел на безлюдную шлюпочную палубу. Позже он вспоминал:

Была ясная ночь, полная звёзд. Луны не было, но я никогда не видел, чтобы звёзды светили так ярко. Казалось, они буквально выступают из небосвода. Они сверкали, как бриллианты... Это была ночь, когда человек испытывает радость от того, что он живёт.

Несмотря на то, что вышеописанный толчок и скрежет на верхних палубах ощущался довольно слабо, многие пассажиры проснулись. Некоторые выходили из своих кают и расспрашивали о странном звуке стюардов. Супругам Бишоп стюард Кроуфорд, рассмеявшись, ответил: *«Не надо ничего бояться. Мы всего лишь ударились о небольшой кусок льда и пошли дальше»*. В курительном салоне на палубе «А», прямо под шлюпочной палубой, до позднего вечера развлекалось многочисленное общество в лице военного помощника президента США Арчибальда Батта, сына трамвайного магната Гарри Уайднера, закупщика от универмага «Ньюгент» Спенсера Силверторна и других. Почувствовав толчок, несколько мужчин выбежали на палубу, но только двое успели заметить удаляющийся айсберг. Поскольку «Титаник» продолжал движение, все вернулись обратно в салон.

Через некоторое время лайнер остановился, что многих встревожило. Люди тщетно пытались выяснить у экипажа причину остановки. Элизабет Шют спросила одного из офицеров: «*Что-то случилось? Нам грозит какая-то опасность?*», на что он ей ответил: «*Насколько мне известно, нет*», однако она позже рассказывала, что отчётливо слышала, как этот же офицер сказал кому-то: «*Ещё какое-то время мы продержимся*». Некоторые пассажиры решили лично удостовериться в том, что всё в порядке. Они вышли на шлюпочную палубу, но, ничего особенного там не обнаружив, гонимые холодом, возвращались назад. Говард Кейс, директор лондонского филиала нефтяной компании «Вакуум ойл», весело заметил: «*Похоже, мы повредили винт, ну что ж, будет больше времени для бриджа*». В салонах стали собираться люди и живо обсуждать произошедшее, кто-то из них рассказывал, что видел айсберг высотой 25-30 м, но это никого особенно не взволновало. Кто-то из пассажиров пошутил, что айсберг слегка поцарапал корпус, и капитан остановил корабль, чтобы подкрасить его. Спасшийся пассажир второго класса, учитель естественных наук Лоренс Бизли в своей книге писал, что уже тогда почувствовал, будто «Титаник» приобрёл лёгкий носовой дифферент. Его подозрения усилились, когда он спускался по лестнице. Чувство равновесия подсказывало, что ступени находятся уже не в горизонтальном положении, а немного наклонились вперед, но Бизли предпочёл не распространяться о своём наблюдении. Небольшой наклон судна почувствовали и некоторые другие пассажиры, но также предпочли молчать, чтобы зря не тревожить дам.

В отличие от пассажиров верхних палуб, пассажиры нижних палуб (в основном третий класс и члены экипажа) были встревожены гораздо больше. На кухне, на палубе «D», где готовилась еда для обеденных салонов первого и второго классов, силы толчка было достаточно, чтобы с плиты на пол упал противень со свежей выпечкой. Сильнее всех удар ощутили кочегары, чьи каюты располагались прямо над носовыми отсеками. Один из них вспоминал, что все они буквально выпали из коек. Старший кочегар приказал надевать всем спасательные жилеты и подниматься к шлюпкам, но наверху старпом Генри Уайлд отправил их обратно. В носовую часть палубы E, где находились каюты экипажа, спустился судовой плотник и сказал: *«Будь я на вашем месте, я бы убрался отсюда. Судно протекает, зал для игры в мяч уже затопило»*. Затем появился боцман и объявил:

Вставай, ребята... Жить нам осталось менее получаса. Так сказал сам мистер Эндрюс. Только держите язык за зубами, никому ни слова.

Подготовка к эвакуации (0:05-0:40)

В 0:05 15 апреля капитан Смит приказал расчехлить спасательные шлюпки и постепенно собирать пассажиров на шлюпочной палубе. Затем он лично пришёл в радиорубку и приказал радистам передавать сигнал бедствия. При этом сначала в эфир были переданы неточные координаты «Титаника», погрешность составила порядка 20 км.

Тем временем вода стремительно затопляла подпалубные помещения, и около полуночи они были полностью залиты водой. Сотрудники почтового отделения тщетно пытались спасти 400 000 почтовых отправлений, перенесла часть из них на палубу G.

По свистку боцмана на шлюпочную палубу стали медленно группами по двое, по трое подниматься матросы. Подходившие не проявляли никакой поспешности, поскольку большинство из них не осознало, в каком критическом положении находится лайнер. На судне имелось расписание по тревогам, которое регламентировало действия и место нахождения членов экипажа в чрезвычайной ситуации. Согласно нему каждый матрос был закреплён за определённой шлюпкой. Это расписание было вывешено в нескольких местах, однако никто его подробно не изучал. Поэтому офицерам только ценой больших усилий удалось организовать работы по подготовке к эвакуации. Матросы разделились на несколько групп: одни снимали брезент со шлюпок, другие подносили снаряжение: фонари, компасы, жестяные коробки с галетами, третьи отдавали крепления, крепили подъёмные тали и с помощью лебёдок вываливали шлюпки за борт. В сложившихся условиях необученному экипажу предстояло подготовить к спуску 16 шлюпок, посадить в них 1100 человек и спустить их с высоты 21 м. Ввиду недостаточной квалификации команды, отсутствия чёткого алгоритма действий, сумятицы на палубе эвакуация была организована плохо.

В 0:15 старшим стюардам всех классов был передан приказ капитана позаботиться о том, чтобы пассажиры тепло оделись и покинули каюты, захватив спасательные жилеты. И все это проделать так, чтобы не создавать паники и дополнительных осложнений. На «Титанике» не было системы оповещения, поэтому стюарды начали ходить по каютам, будить спящих пассажиров и членов экипажа и сообщать им о необходимости пройти к шлюпочной палубе. Количество стюардов зависело от класса. Стюарды первого класса обслуживали всего несколько кают, тогда как на одного стюарда второго и третьего классов приходилось большое количество пассажиров. Стюарды в первом классе помогали пассажирам одеваться и проходить на палубу, успокаивали их, объясняя, что посадка в шлюпки женщин и детей будет производиться только в качестве меры предосторожности. Особое внимание уделялось одиноким женщинам и женщинам с детьми. Во втором и третьем классе стюарды просто распахивали двери и приказывали надеть спасательные жилеты под надуманным предлогом либо вовсе без объяснения причин. Пассажиры третьего класса были оставлены фактически на произвол судьбы. Им лишь сообщили о необходимости подняться наверх, и те долго блуждали по длинным коридорам нижних палуб, пытаясь найти выход.

Во избежание паники экипаж не сообщал истинных причин эвакуации. В первом часу ночи большинство пассажиров, так или иначе, узнали об айсберге, но, поскольку значительная их часть практически не ощутила столкновения, оно не воспринималось как фатальное. Те пассажиры, которые поднялись на шлюпочную палубу, спокойно наблюдали в стороне за подготовкой шлюпок к спуску. Ни малейших признаков паники в это время замечено не было. Многие пассажиры не стали подниматься на шлюпочную палубу, предпочитая оставаться в тёплых каютах. Люди не могли поверить, что «Титаник» тонет, и считали мероприятия по эвакуации лишней формальностью, несмотря на то, что после полуночи стал заметен дифферент на нос. Пассажиры Уильям Стед и Альберт Стюарт открыто критиковали действия экипажа, называя подготовку к эвакуации глупостью. Супруги Спенсер в каюте В-78 вообще отказались открыть дверь стюарду. Приказ надеть всем спасательные жилеты также не был воспринят всерьёз. Пассажиры не желали надевать громоздкие и неудобные жилеты, когда на судне внешне всё было в полном порядке. Несколько пассажиров третьего класса играли ледяными обломками, разбросанными по междудеckной носовой палубе, как в футбол. Часть пассажиров отказывалась идти на шлюпочную палубу из-за оглушительного шума, который создавал пар, стравливаемый из котлов через клапаны на дымовых трубах. Лоренс Бизли описывал этот звук как *«неприятный, оглушающий гул, было невозможно с кем-либо разговаривать; казалось, что 20 локомотивов выпускают пар... этот неприятный звук встречал нас, когда мы выходили на верхнюю палубу»*. Шум был настолько сильным, что экипажу, готовившему шлюпки к спуску, приходилось общаться между собой с помощью жестов.

Капитан Смит понимал, что даже при полной загруженности шлюпок больше 1000 человек останутся на тонущем корабле. Это обстоятельство повергло его в ужас. Он на некоторое время потерял решительность: не призывал к скорейшей эвакуации, не организовывал работу команды, отдавал невнятные, противоречивые приказы, не слушал помощников и других членов экипажа. Капитан не приказал помощникам загружать шлюпки как можно больше, ввиду их недостаточного количества, не следил за ходом эвакуации и за выполнением своих приказов. Многие члены экипажа долгое время оставались не проинформированными о том, что судно тонет. Так, рулевой на кормовом мостике Джордж Роу узнал о последствиях столкновения только после начала эвакуации. Он со своего поста связался с мостиком и спросил, почему мимо него плывут шлюпки. В третьем классе произошёл вовсе курьёзный случай: в двери одной из кают заело замок, и её никак не удавалось открыть, поэтому пассажиры соседних кают её попросту выбили. В эту минуту появился стюард и, крайне возмущённый увиденным, пригрозил участникам взлома, что по прибытии в Нью-Йорк все они отправятся в тюрьму за порчу имущества судоходной компании.

Примерно в 0:20, когда стих оглушительный гул стравливаемого пара, началась посадка первых пассажиров в шлюпки, однако капитан сам не отдавал этого приказа. Его спросил второй помощник Лайтоллер, надрывая голос из-за шума на палубе: *«Не лучше ли начинать сажать женщин и детей в шлюпки, сэр?»* В ответ Смит только кивнул. Он приказал Лайтоллеру руководить ходом эвакуации от левого борта, а Мёрдоку от правого. Капитаном им было приказано сразу спускать шлюпку, как только она будет заполнена женщинами и детьми. Мёрдок и Лайтоллер по-разному интерпретировали этот приказ: Лайтоллер воспринял его буквально, он позволял садиться в шлюпки только женщинам и детям и спускал шлюпки полупустыми. Мёрдок же сажал женщин и детей в первую очередь и, если оставалось место, то позволял занять места в шлюпке и мужчинам. Никто из них не знал, сколько человек может выдержать шлюпка, поэтому не сажали в них максимальное количество людей. Если бы шлюпки спускались заполненными полностью, то спаслись бы ещё, по меньшей мере, 500 человек. Чтобы раньше времени не началась паника, в 0:25 капитан приказал оркестру покинуть салон первого класса и переместиться на шлюпочную палубу. Музыканты (скрипачи и виолончелисты) вышли на правый борт у носовых кильблоков и стали исполнять там различные вальсы, классические произведения и рэгтаймы.

Поначалу посадка пассажиров в шлюпки шла очень медленно. Большинство пассажиров не желали покидать корабль, и экипажу приходилось подолгу их уговаривать. Миллионер Джон Джекоб Астор заявил: *«Мы здесь в большей безопасности, чем на этой лодочке»*. Многие наотрез отказывались садиться в шлюпку. Глава компании «Уайт Стар Лайн» Джозеф Брюс Исмей, понимая крайнюю необходимость эвакуации, ходил вдоль правого борта и призывал пассажиров незамедлительно занимать места в шлюпках. Несколько женщин и мужчин удалось убедить покинуть тонущее судно, и шлюпка № 7 была спущена первой в 0:45. В 0:40 по приказу капитана с верхней палубы стали пускать белые сигнальные ракеты.

В течение 45 минут после столкновения с айсбергом внутрь судна проникло порядка 13700 т океанской воды. «Титаник» уходил под воду с носовым дифферентом. Спустя час он составлял $4,5^{\circ}$, в течение второго часа рост дифферента уменьшился, из-за чего большинство пассажиров были уверены, что корабль останется на плаву. Сразу после столкновения с айсбергом «Титаник» накренился на правый борт, но когда вода равномерно распределилась в затопленных отсеках, судно выровнялось. На палубе Е по левому борту вдоль всего корабля шёл длинный коридор. Затопление этого коридора вызвало крен на левый борт и ускорило затопление неповреждённых отсеков.

Начало эвакуации (0:40-1:20)

В 0:45 от правого борта на воду была спущена первая шлюпка (№ 7). В ней было занято 28 мест (из 65). Вслед за ней с интервалом в несколько минут были спущены шлюпки № 5, 3 и 8. В 1:10 от левого борта была спущена шлюпка № 6. В ней было занято также всего 28 мест, в этой шлюпке спаслась Маргарет Браун. В первых девяти шлюпках, спущенных с «Титаника», оставалось большое количество свободных мест. Шлюпка № 5 была спущена на воду с 29 свободными местами, шлюпка № 3 с 33, шлюпка № 8 с 37, шлюпка № 1 с 28. Чарльз Лайтоллер, руководивший спуском шлюпок от левого борта, позже объяснил это тем, что, как он предполагал, после спуска на воду в шлюпки подсядут женщины и дети с нижних палуб, но входные порты в бортах судна никто не открыл, а люди в шлюпках стремились как можно скорее отгрести от тонущего судна, опасаясь возникновения большой воронки вокруг него. Часть пассажиров садилась в шлюпки с палуб А и В, пролезая через окна или ограждения.

На шлюпочной палубе на левом борту не хватало матросов, поэтому Лайтоллер обратился за помощью к добровольцам. Канадский бизнесмен Артур Годфри вызвался помочь одним из первых. Он помогал закреплять и спускать шлюпки на воду. Годфри был единственным мужчиной, которому Лайтоллер добровольно позволил сесть в шлюпку. Многие из матросов, которые должны были работать со шлюпками, были отправлены вниз, чтобы открыть ворота, ведущие на шлюпочную палубу, и порты с левого борта, чтобы женщины и дети из третьего класса смогли сесть в шлюпки. Однако многих из них больше никто не видел. Вероятно, в носовой части судна их неожиданно накрыла хлынувшая вода, и все они погибли.

Первые полчаса после начала эвакуации на борту сохранялось относительное спокойствие. О том, что конструктор Томас Эндрюс дал «Титанику» не больше полутора — двух часов, знали только капитан Смит и глава «Уайт Стар Лайн» Исмей. Среди команды и пассажиров распространялось высказывание одного из офицеров, что «Титаник» ещё продержится на плаву восемь — девять часов, а к этому времени к нему на выручку успеют прийти несколько судов, вызванных по беспроводному телеграфу.

По коридору *Скотленд Роуд* на палубе «Е» с носа на корму переходили толпы мужчин из третьего класса, чьи каюты были уже затоплены. Тем не менее большинство из них не осознавало угрожавшей им смертельной опасности. В результате у главной лестницы, ведущей с палубы Е наверх, собралась большая толпа пассажиров третьего класса. Только в 0:30 стюардам было приказано выводить женщин и детей на шлюпочную палубу. Стюардам, отвечавшим за отдельные секции третьего класса, удалось собрать часть из них, но большинство женщин отказывались идти без мужей. Так как стюарды, опасаясь паники, никому не сообщали, что судно терпит бедствие, им с большим трудом удалось убедить лишь небольшую группу женщин надеть спасательные жилеты и отправиться наверх, на шлюпочную палубу. Поскольку в лабиринте коридоров, лестниц и переходов они могли заблудиться, старший стюард третьего класса приказал выводить женщин группами.

По настоянию стюардов пассажиры преимущественно надевали тёплые вещи. Первый класс перед выходом на шлюпочную палубу облачился в свитера, твидовые костюмы, бархатные жакеты, мохеровые жилеты, пальто, шубы, шляпы. Пассажиры второго класса не располагали таким обширным гардеробом: люди надевали простые пальто, брюки и юбки, младенцев кутали в одеяла. У пассажиров третьего класса зачастую почти не было другой одежды, помимо той, в которой они отправились в плавание. Из-за того, что ночь выдалась очень холодной, многие из них были вынуждены кутаться в пледы. Определённым согревающим эффектом обладали и спасательные жилеты. Те, кого эвакуация застала врасплох, не успевали одеваться, как следует. Часто люди ограничивались тем, что надевали пальто поверх ночных сорочек, пижам и халатов.

Шлюпки с «Титаника» продолжали спускаться с интервалом в несколько минут. Краска, которой были покрашены лебедки, была свежей, и, поскольку ими ещё не пользовались, канаты прилипали к блокам. Шлюпки шли вниз рывками. Сначала резко опускалась носовая часть, потом корма. Миссис Уоррен позднее говорила, что в ту минуту она была уверена, что выпадет из шлюпки. Томас Эндрюс ходил по шлюпочной палубе и призывал женщин, которые все ещё колебались, спуститься в шлюпки. *«Дамы, — говорил он, — вы должны немедленно сесть. Нельзя терять ни минуты. Не будьте привередливыми в выборе шлюпок. Не раздумывайте. Садитесь, садитесь!»*

С самого начала эвакуации на борту происходили несчастные случаи: пожилая француженка упала в зазор между шлюпкой № 10 и бортом судна, к счастью, двое мужчин на палубе «А» успели её подхватить, и со второй попытки ей удалось сесть в шлюпку. Пассажирка первого класса Энни Штенгель получила перелом нескольких рёбер, уже находясь в шлюпке, когда один из пассажиров, страдавший избыточным весом, и его брат прыгнули в ту же шлюпку и придавили её. Одному из стюардов чудом удалось избежать смерти, когда деревянная стенка между каютами третьего класса на палубе «Е» рухнула, и он оказался по пояс в воде. Многим пассажирам третьего класса на палубах «G», «F» и «E» приходилось пробираться наверх через потоки ледяной воды.

Между тем экипаж в трюме под руководством главного механика Джозефа Белла продолжал бороться с водой. Члены трюмной команды установили в носовые отсеки дополнительные насосы и продолжали откачивать воду. Инженеры, котельщики и машинисты выпускали пар из котлов в четвёртой котельной, чтобы те не взорвались во время затопления. В первых трех котельных работа не прекращалась, вырабатываемый пар поддерживал работу генераторов, благодаря чему обеспечивалось бесперебойное электроснабжение судна. Около 0:45 герметичная дверь между пятой и затопленной шестой котельной не выдержала давления и обрушилась. В результате в пятую котельную хлынул рокочущий поток океанской воды, убив двоих механиков. Один из них, Джонатан Шеферд, при проведении аварийных работ незадолго до этого упал в технологический лаз междудонного пространства и сломал ногу. Кочегары вытащили его и посадили в углу котельной, однако при затоплении поднять его наверх не успели.

Лёгкая паника (1:20-1:40)

В 1:20 вода уже начала затоплять полубак, только тогда большинство пассажиров поняли, что «Титаник» обречён и в ближайшее время неизбежно затонет. В шлюпки начали садиться женщины, которые ещё недавно отказывались или колебались. Одних провожали мужья, о других проявляли заботу друзья или знакомые, с которыми они провели вместе четыре дня плавания. Эвакуация пошла быстрее. В шлюпки по-прежнему сажали в первую очередь женщин и детей. На шлюпочной палубе они навсегда прощались со своими мужьями и отцами. Миссис Шарлотту Коллир два матроса вынуждены были буквально оторвать от мужа, чтобы препроводить в шлюпку. Селини Ясбек только в лодке обнаружила, что мужа нет рядом. Матросы уже начали спускать шлюпку, а женщина в отчаянии кричала, пытаясь всеми силами вырваться и вернуться на палубу. Однако ещё оставались пассажиры, которые продолжали надеяться на благополучный исход: Люсьен Смит, который погиб, сказал своей жене: *«Усаживать женщин и детей — это всего лишь формальность. Этот корабль оборудован основательно, все будут спасены»*. Муж Шарлотты Коллир, сажая её в шлюпку, сказал: *«Иди, Лотти! Ради бога, иди смелее! Я сяду в другую шлюпку!»*.

Появились первые признаки паники: люди начали перебегать с одного борта на другой в поисках свободной шлюпки, некоторые пытались запрыгнуть с палубы в шлюпку во время её спуска. В шлюпку № 14 проник мужчина, надев на голову шаль, чтобы его приняли за женщину, ещё несколько пассажиров попытались запрыгнуть в неё, когда та спускалась с 40 людьми на борту. Пятый помощник Гарольд Лоу, назначенный старшим по этой шлюпке, был вынужден сделать три предупредительных выстрела в воздух для усмирения толпы.

В 1:30 дифферент на нос составлял больше 5° , а из-за крена в 9° на левый борт между шлюпками на левом борту и корпусом корабля образовалась метровая щель. Дети не могли преодолеть это расстояние, и их приходилось попросту бросать в шлюпку.

Возле основных выходов на шлюпочную палубу были расставлены стюарды и матросы, которые следили за тем, чтобы первыми прошли женщины и дети. Но со временем росло гнетущее чувство опасности, усиливалась нервозность, и со стороны мужчин участились попытки проникнуть на шлюпочную палубу.

Некоторые пассажиры, понимая, что шлюпок на всех не хватит, не пытались спастись. Ида Штраус, жена миллионера, совладельца сети универмагов Масы'с Исидора Штрауса, отказалась садиться в шлюпку без мужа, заявив: *«Мы так много лет прожили вместе, теперь куда ты — туда и я»*. Ида Штраус уступила своё место в шлюпке горничной. Пара устроилась в шезлонге на застеклённом променаде палубы «А» и стала ждать там своей участи. Покинуть своего мужа отказалась и миссис Эллисон, несмотря на уговоры Лайтоллера. Бенджамин Гуггенхайм вышел на палубу в цилиндре и фраке и заявил, что желает умереть, как подобает настоящему джентльмену. Некоторые пассажиры собрались в столовой 3 класса на молитву.

Чтобы отслеживать скорость затопления лайнера, офицер Лайтоллер после спуска очередной шлюпки подбегал к аварийному трапу, ведущему со шлюпочной палубы на палубу «С», по уровню воды в нём он приблизительно рассчитывал время, которое «Титаник» ещё мог оставаться на плаву. Позже он вспоминал:

Вид холодной зеленоватой воды, устрашающе ползущей по лестнице вверх, врезался в память. Вода медленно поднималась и одну за другой покрывала электрические лампочки, которые ещё какое-то время жутко и неестественно светились под водой.

Четверо из пяти спасшихся людей являлись пассажирами первого и второго классов. Ближе всех к шлюпочной палубе были пассажиры первого класса, каюты которых располагались преимущественно на верхних палубах, поэтому среди них велика доля спасённых (62 %). Большая часть пассажиров третьего класса не смогла выбраться из лабиринта коридоров нижних палуб. Они были отделены от первого и второго классов воротами, находившимися в разных частях судна, многие из которых оказались закрыты. В некоторых местах экипаж «Титаника» не давал пассажирам третьего класса прохода наверх, поскольку не был проинформирован о серьёзности положения. Многие из третьего класса обязаны своими жизнями стюарду Джону Эдварду Харту, который три раза спускался на нижние палубы и группами выводил их наверх. Изолирование третьего класса от остальных предусматривалось законом об эмиграции США в целях предотвращения возможного распространения инфекционных заболеваний. Пассажиры первых двух классов сходили с корабля на причал Манхэттена, а пассажирам третьего класса было позволено высаживаться только на остров Эллис, где они проходили обязательный санитарный контроль.

Известно, что женщинам из кают третьего класса в большинстве случаев не препятствовали выйти на шлюпочную палубу, наоборот, их всячески призывали к этому, но не всегда эти призывы находили положительный отклик. Многие из женщин, размещавшихся на корме, сначала вообще отказывались покидать свои каюты. Часть пассажиров третьего класса добиралась до шлюпочной палубы в обход барьеров, ограждавших их от остальных: по стрелам грузоподъёмных кранов на корме, по такелажам, перелезая через леера, люди пробирались к трапам и палубам первого и второго классов, откуда беспрепятственно можно было попасть к шлюпкам.

БЛИЖАЙШИЕ СУДА



Спуск последних шлюпок (1:35-2:05)

В 1:30 дифферент судна на нос стал быстро увеличиваться. Радисты передавали в эфир ситуацию на борту. В 1:25 было передано: *«Мы сажаем женщин в шлюпки»*, в 1:35: *«Затопливается машинное отделение»*, в 1:45: *«Машинное отделение затоплено до уровня котлов»*. В это время на «Титанике» начались перебои с электричеством, но, несмотря на это, оба радиста продолжали работать.

Последние шлюпки спускались на воду в основном полностью загруженными или даже перегруженными. Например, в шлюпке № 11, спущенной в 1:35, находилось 70 человек, то есть на 5 больше расчётного. Эта шлюпка чуть не была затоплена струёй воды, вырывающейся из выпускного отверстия конденсатора, диаметром чуть меньше метра. В шлюпке № 13, спущенной в 1:40, были заняты все 65 мест. Она также была подтоплена водой из сливного отверстия. Кроме того, она долго не могла отплыть от тонущего корабля из-за заклинившего полиспаста. Потоками воды её снесло под шлюпку № 15, спускаемую в это же время. В последний момент удалось разрубить тросы, и шлюпка благополучно отчалила.

Около 1:40 на борту судна началась паника. Группы мужчин, как из пассажиров, так и из членов экипажа массово занимали места в шлюпках, не дожидаясь женщин, и соглашались освободить шлюпку только под угрозой применения оружия. Так, шлюпку № 2 сначала заняли кочегары, которых Лайтоллер прогнал, угрожая револьвером. У некоторых мужчин, когда офицеры отказывали им в посадке в шлюпку, начиналась истерика.

В 1:40 была спущена складная шлюпка С, в момент начала её спуска шлюпочная палуба в носовой части опустела, так как большинство пассажиров перешли к корме. Этим воспользовался Джозеф Брюс Исмей, который перед самым спуском пробрался в неё. Позднее он был затравлен газетами, его деяние было расценено как трусость.

Когда на воду с «Титаника» спускали уже последние шлюпки, несколько мужчин, понимая, что их шансы на спасение ничтожны, поскольку на борту ещё находилось много женщин и детей, передавали пассажирам шлюпок записки с просьбами связаться с их близкими. Бенджамин Гуггенхайм в ней просил сообщить своей жене, что он старался исполнить свой долг до конца. Джей Яртс передал незнакомой женщине записку, в которой он просил сообщить его сестре из города Финдли, штат Огайо, о своей гибели.

На правом борту палубы распространился слух, что на левой стороне в спасательные шлюпки сажают и мужчин. Кто пустил его, неизвестно, ведь на левом борту спуском руководил второй помощник капитана Лайтоллер, который, кроме членов экипажа, обслуживавших шлюпки, мужчин в них принципиально не сажал. Однако почти все мужчины с правого борта шлюпочной палубы бросились на левый, и на правом остались всего два или три человека

Стюарды и другие члены команды образовали вокруг последних спасательных шлюпок кордон, через который пропускали только женщин. В 1:45 была спущена шлюпка № 2. Сначала её заняли не говорящие по-английски мужчины, но Лайтоллер, угрожая револьвером, всех их высадил. Поскольку на левом борту в носовой части шлюпочной палубы не оказалось достаточного количества женщин и детей, шлюпка была спущена с 24 занятыми местами (из 40). В 1:55 шлюпка № 4 была спущена с 42 занятыми местами.

В 2:05 с «Титаника» была спущена последняя шлюпка — складная шлюпка D с 25 людьми на борту, ещё двое мужчин запрыгнули в лодку, когда та была уже спущена на воду. На борту ещё оставались складные шлюпки А и В, установленные на крыше офицерских кают. Перенести их к шлюпбалкам вручную не представлялось возможным. На правом борту члены экипажа и пассажиры приставили к надстройке несколько вёсел и скатили по ним шлюпку А на палубу. Там под неё были заведены шлюпталы. Шлюпку В попытались просто сбросить с крыши, но лодка перевернулась и упала вверх дном^[182]. Около 2:10 вода достигла шлюпочной палубы, под воду начали уходить капитанский мостик и офицерские каюты. Потоки воды смыли с палубы шлюпку В и подтопили шлюпку А, которая была уже установлена на шлюпбалках. Капитан Смит в последний раз обошёл шлюпочную палубу. Он говорил радистам и другим членам экипажа прекратить работу и попытаться спастись самим. *«Теперь каждый сам за себя»*, — повторял он.

Последние свидетельства о капитане противоречивы: одни говорили, что он отправился на мостик, который стремительно затоплялся водой, другие якобы видели капитана плавающим в воде около складной шлюпки В. Стюард Джон Стюарт видел Томаса Эндрюса около 1:40 в курительном салоне первого класса. Он стоял без спасательного жилета и задумчиво смотрел на картину, висевшую над камином. Радисты покинули радиорубку только тогда, когда её начало заливать водой. Филлипс направился к корме, а Брайд к складной шлюпке В. В итоге Брайду удалось спастись на перевернутой лодке, а его коллега погиб вместе с оставшимися на борту лайнера людьми.

В это время многие пассажиры ринулись к корме, которая начала стремительно подниматься. Там исповедовал отец Томас Байлс. Есть свидетельства, что люди на борту начали исполнять христианский гимн «Ближе, Господь, к Тебе» под аккомпанемент судового оркестра, который играл на шлюпочной палубе всё время, пока шла эвакуация. Многие пассажиры прыгали в воду и пытались догнать отплывавшие от тонущего судна шлюпки, но удалось это единицам. После двух часов ночи в кормовой части судна скопились сотни человек.

Последние минуты до погружения (2:05-2:20)

К 2 часам ночи салоны, холлы, рестораны, каюты и коридоры практически опустели. Лишь часть пассажиров первого класса удалилась в курительный салон. Майор Арчибальд Батт, художник Фрэнсис Миллет, Кларенс Мур и Артур Райерсон сели за ломберный стол, раздали карты и начали играть. Журналист Уильям Стед, сидя в кресле, погрузился в чтение. Последним прибежищем для большинства из 800 пассажиров и 600 членов экипажа, оставшихся на борту, стала палуба кормовой надстройки, являющаяся променадом третьего класса.

По мере вывода котельных из работы, сокращалась выработка электроэнергии. Напряжение в сети падало, и освещение на корабле становилось всё более тусклым. В третьем часу помещения и палубы «Титаника» освещались слабым блёклым светом.

После двух часов ночи дифферент стал расти на глазах. Скорость затопления судна возросла за счёт выбитых окон, дверей и люков. Это сопровождалось все более усиливающимся грохотом бьющегося стекла, падающей мебели, шезлонгов на прогулочных палубах, тысяч предметов в ресторанах, кухнях и салонах. Людям с трудом удавалось удерживаться на ногах. Наклон палубы становился всё больше, и те, кто не смогли вовремя ухватиться за надстройки, вентиляторы, тросы или релинги, скатывались вниз, в бурлящие вокруг «Титаника» океанские воды.

Резко возросшая скорость затопления лайнера и увеличение дифферента привели к тому, что около 2:15 корпус «Титаника» дёрнулся и заметно двинулся вперед. Это вызвало большую волну, которая смела людей с носовой части шлюпочной палубы в море. За борт вместе с перевёрнутой шлюпкой В были смыты помощники капитана Чарльз Лайтоллер, Уильям Мёрдок и Генри Уайлд, радист Гарольд Брайд, пассажир первого класса Арчибальд Грейси IV. Мёрдок и Уайлд погибли.

В 2:15 дифферент составлял уже около 20-25°. Из воды стали подниматься гребные винты. Оставшиеся на судне почувствовали сильную дрожь корпуса. Многие выжившие описывали сильный грохот, который могли издавать тяжёлые механизмы, сорвавшиеся со своих мест в машинном отделении. В 2:15 поднимающаяся вода деформировала вертикальный трубопровод, поддерживающий первую дымовую трубу. Труба обрушилась, мгновенно убив десятки людей, а в образовавшееся отверстие стала заливаться вода, значительно увеличивая скорость затопления. В 2:17 свет начал мерцать и затем погас окончательно.

За всё время затопления внутрь лайнера проникло порядка 65 000 т воды, таким образом, его водоизмещение увеличилось более чем в два раза, с 52 310 т до 117 000 т. В таком состоянии корпус корабля находился под действием двух противоборствующих сил: с одной стороны, нос тянуло ко дну, результирующая сила, действующая на корму, вследствие уменьшения выталкивающей силы была также направлена вниз. С другой стороны, погружившаяся под воду средняя часть лайнера (между второй и третьей трубой) сохраняла положительную плавучесть. Возник изгибающий момент, стремящийся повернуть корму относительно носа. В результате в 2:18 корпус лайнера разломился в районе третьей дымовой трубы на две части. Средний сегмент при разломе почти полностью разрушился. Кормовая часть опустилась и приняла почти горизонтальное положение. Некоторое время нос и корму связывал участок двойного дна. Полностью отвалившись, нос пошёл ко дну, а корма, быстро заполняясь водой, приняла почти вертикальное положение и на несколько секунд остановилась, затем, вращаясь вокруг своей оси, стала погружаться и в 2:20 полностью скрылась под водой.

Агония (2:20-3:00)

После полного погружения кормы под воду на поверхность выплыли сотни человек. Они плавали в ледяной воде среди многочисленных обломков судна: деревянных балок, мебели, дверей, кусков отделки помещений и несгоревших гильз от сигнальных ракет. Большая часть этих предметов оказалась в воде при разломе корпуса. Многие использовали их как плавсредство. Судовой пекарь Чарльз Юджин незадолго до полного погружения «Титаника» стал сбрасывать в воду стоящие на палубе стулья и шезлонги, полагая, что кому-нибудь они помогут удержаться на воде. Температура океанской воды составляла -2°C (порог замерзания). Находившийся в ней человек умирал от переохлаждения в среднем в течение 30 минут. Чарльз Лайтоллер так описывал свои ощущения: *«будто тысяча ножей вонзаются в тело»*. Часть людей погибла сразу, как оказалась в воде, от сердечного приступа, вызванного нервным потрясением и нагрузкой на сердечно-сосудистую систему. Большинство оказавшихся в воде медленно умирали от сильнейшего переохлаждения. Сначала появлялась сильная дрожь, затем следовало понижение сердечного ритма, температуры тела, потеря сознания и смерть. Крики в муках умирающих людей были слышны во всех шлюпках. Лоренс Бизли, находившийся в шлюпке № 13, вспоминал: *«Все эмоции человеческого страха, отчаяния, муки, сильной обиды и безрассудного гнева смешались... Будто каждый из них говорил: Как это возможно, что такое страшное событие происходит со мной? Что, я должен был попасть в эту ловушку?»*. Джек Тэйер сравнил крики людей со стрекотом саранчи в летнюю ночь. Арчибальд Грейси, сам оказавшийся в воде, писал об этом следующее: Душераздирающие крики из более чем тысячи уст, проклятия и стоны, мольбы испуганных и задыхавшихся от страха тонущих людей никто из нас не забудет до конца своих дней. Призывы о помощи и призывы к Богу неслись над чёрными водами весь следующий час, но время шло, и крики становились все слабее и слабее, пока не смолкли совсем.

Многие очевидцы заявляли, что душераздирающие мольбы о помощи замерзающих людей, хорошо слышные в сотнях метров от места крушения, были самым страшным воспоминанием о катастрофе. Экипаж и пассажиры с большим трудом рассказывали о них на допросах. Второй помощник Чарльз Лайтоллер спустя 23 года после крушения признался, что старался никогда не вспоминать о тех ужасных криках.

Среди тех, кто оказался в воде, выжить удалось лишь немногим. Чарльз Лайтоллер, Джек Тэйер, Арчибальд Грейси, Гарольд Брайд и ещё около трёх десятков человек взобрались на перевёрнутую складную шлюпку В. Понимая риск полного затопления лодки, они стали отталкивать плавающих в воде людей веслом, несмотря на их мольбы о помощи. В своей книге Грейси выражал восхищение поведением оставшихся в воде: «<...>я не слышал ни одного упрёка в ответ на отказ в помощи. Отказ был встречен мужественным возгласом сильного человека: *Ладно, удачи, парни, и храни вас Бог!*». Около 20 человек добрались до частично затопленной складной шлюпки А. Её пассажиры были вынуждены сидеть на протяжении нескольких часов по колено в ледяной воде, поэтому многие из них умерли, не дождавшись помощи.

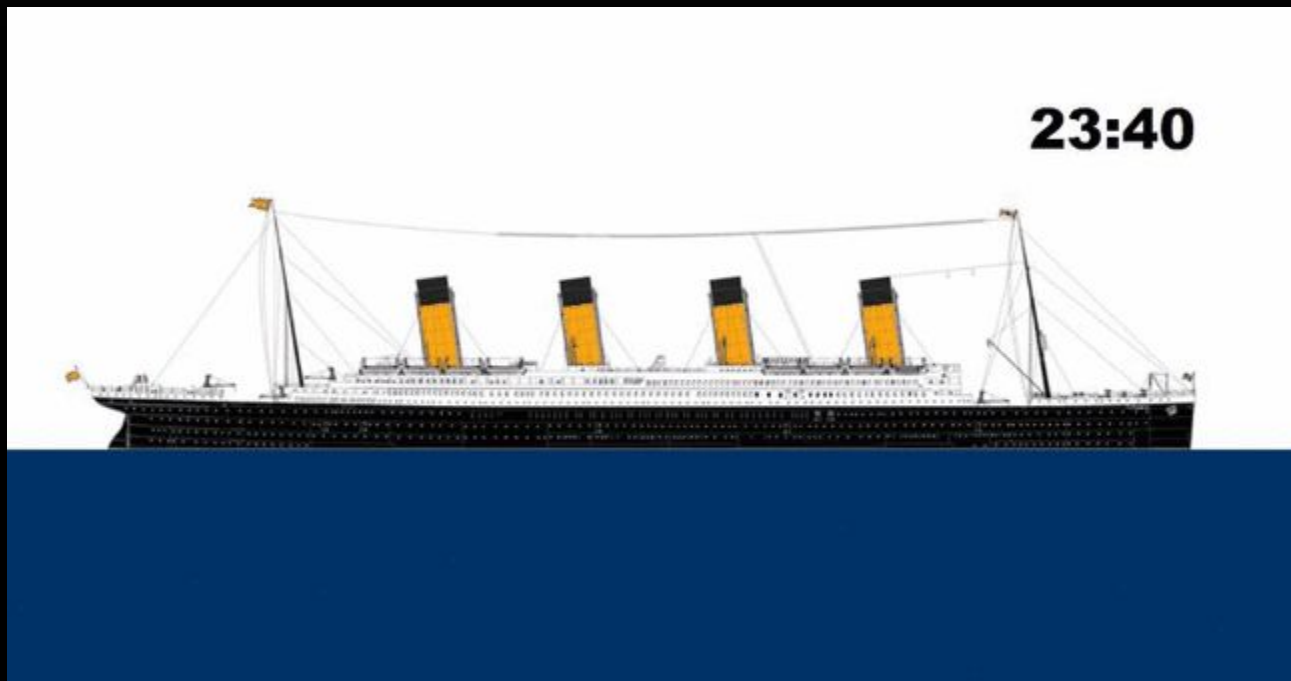
После того, как корма ушла под воду, к месту крушения вернулась шлюпка № 4, которой командовал рулевой Уолтер Перкис. Она была ближе всех к месту затопления лайнера и подобрала из воды, по разным данным, от 5 до 8 человек, из них двое той же ночью скончались. В остальных шлюпках после непродолжительных споров было решено не возвращаться назад из-за опасений, что в панике люди могут перевернуть шлюпку. Рулевой «Титаника» Хиченс, который командовал шлюпкой № 6, в ответ на предложение спасти хоть кого-нибудь заявил, что нет смысла возвращаться, поскольку *«там только много мертвецов»*.

Через 15-20 минут крики стали постепенно замолкать, тонущие люди теряли сознание и умирали^[218]. Пятый помощник Гарольд Лоу, командовавший шлюпкой № 14, ждал, пока голоса немного утихнут, перед тем, как вернуться и подобрать ещё живых людей. Для этого он собрал вместе 5 шлюпок и пересадил в них пассажиров своей шлюпки. Затем с семью матросами и одним добровольцем стал грести в сторону места крушения. Вся операция заняла около 40 минут. К этому времени в живых оставалось всего несколько человек. Одним из спасённых оказался азиат, которого в бессознательном состоянии втащили в шлюпку с плавающей двери. Он очень быстро пришёл в себя и вскоре стал даже помогать матросам грести. Всего команда Лоу вытащила из воды четверых мужчин, один из которых вскоре умер. На поверхности воды остались плавать сотни окоченевших трупов, руки многих были сведены судорогой и подняты вверх.

ТАБЛИЦА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПОГИБШИХ НА «ТИТАНИКЕ».

Половозрастная категория	Статус	Всего на борту	Процент от общего количества	Спаслось	Погибло	Процент спасенных	Процент погибших	Процент от всех спасенных	Процент от всех погибших
Дети	Пассажиры I класса	6	0.3 %	5	1	83.4 %	16.6 %	0.2 %	0.04 %
Дети	Пассажиры II класса	24	1.07 %	24	0	100 %	0 %	1.07 %	0 %
Дети	Пассажиры III класса	79	3.6 %	27	52	34 %	66 %	1.2 %	2.4 %
Женщины	Пассажиры I класса	144	6.5 %	140	4	97 %	3 %	6.3 %	0.2 %
Женщины	Пассажиры II класса	93	4.2 %	80	13	86 %	14 %	3.6 %	0.6 %
Женщины	Пассажиры III класса	165	7.4 %	76	89	46 %	54 %	3.4 %	4.0 %
Женщины	Члены экипажа	23	1.0 %	20	3	87 %	13 %	0.9 %	0.1 %
Мужчины	Пассажиры I класса	175	7.9 %	57	118	33 %	67 %	2.6 %	5.3 %
Мужчины	Пассажиры II класса	168	7.6 %	14	154	8 %	92 %	0.6 %	6.9 %
Мужчины	Пассажиры III класса	462	20.8 %	75	387	16 %	84 %	3.3 %	17.4 %
Мужчины	Члены экипажа	685	39.8 %	192	693	22 %	78 %	8.6 %	31.2 %
Всего		2224	100 %	710	1514	32 %	68 %	31.9 %	68.1 %

КАК ТОНУЛ ТИТАНИК.



БРИТАНИК

- Неизвестныйший по сравнению с титаником.

История постройки

С введением в эксплуатацию лайнеров «Олимпик» и «Титаник», УСЛ стал обладать самыми большими лайнерами в мире. Конкуренты из «Кунард Лайн» со своими «Мавританией» (прежде обладавшей этим титулом) и «Лузитанией» были полностью оставлены позади, когда 20 октября 1910 года «Олимпик» был спущен на воду («Мавритания», спущенная на воду в 1906 году имела тоннаж в 31 938 тонн, а «Олимпик» был на 13 000 тонн больше, имея тоннаж в 45 324 тонны). В дальнейшем, когда «Титаник» присоединился к своему собрату по флотилии УСЛ, казалось, что понадобится много времени, чтобы превзойти их.

Но этим планам не суждено было осуществиться. Как только были заложены первые пластины киля «Олимпиа» в декабре 1908 года, другие судоходные компании узнали об угрожающей ситуации и начали строить свои планы. Кунард Лайн решила превратить уже и так успешный дуэт в трио, построив «Аквитанию». Его киль был заложен спустя несколько дней после закладки «Титаника». Он был предназначен для конкуренции в роскоши и размере с гигантом от «Уайт Стар Лайн». Конечно, это сделало его серьёзным конкурентом в будущем, и это была не единственная угроза престижу УСЛ. Немецкая судоходная компания HAPAG уже начала строить первый собственный суперлайнер — «Император». Все эти три судна имели спроектированный тоннаж более 50 000 тонн, и было ясно что «Император», несомненно, превзойдет «Олимпик» и «Титаник».

Но это не было неожиданностью для «Уайт Стар Лайн». Зная о жестком соревновании, они предвидели эту ситуацию и приняли необходимые меры. На впоследствии ставшем известным званом обеде дома у лорда Пирри говорилось, что лайнеров класса «Олимпик» будет три: «Олимпик», «Титаник» и «Гигантик».

Два первых лайнера были построены рядом на верфях Харланд и Вольф в Белфасте. Третий лайнер (имевший кодовое название «изделие № 433») должен был строиться на месте «Олимпиа». 23 ноября 1911 года, место, необходимое для строительства, было освобождено. 30 ноября того же года был заложен киль изделия № 433.

Вскоре после введения «Олимпиа» в эксплуатацию выявились некоторые недочеты в его конструкции, которые и были устранены на «Титанике». Это сделало «Титаник» немного больше и роскошнее, чем «Олимпик». И теперь, когда началось строительство третьего и последнего судна класса «Олимпик», оно должно было объединить в себе все достоинства своих предшественников и не иметь их недостатков. Но самые обширные изменения к проекту нового судна ждали его в будущем.

Строительство третьего судна было решено приостановить, а намеченное имя «Гигантик» было заменено на «Британник». Впоследствии УСЛ отрицала, что судно первоначально планировали назвать «Гигантик», но публикации в прессе того времени подтверждают: лайнеры должны были быть названы в честь древнегреческих персонажей: олимпийцев, титанов и гигантов. Но, как известно, титаны и гиганты погибли в битве с олимпийцами, и называть новое судно «Гигантик», как и в случае с «Титаником», в компании решили неуместным. Поэтому судно «Гигантик» переименовали в «Британник».

Инженеры начали делать изменения в проекте. Поскольку строительство было все еще в ранней стадии, новые требования безопасности были воплощены достаточно легко. В конечном итоге «Британник» стал весьма отличным от двух его братьев. Переборки проходили и через пассажирские помещения. Была добавлена дополнительная переборка в электрическом машинном отделении, таким образом, судно делилось на семнадцать водонепроницаемых отсеков, а не шестнадцать. Это, в теории, делало его «самым непотопляемым» судном, способным выжить с шестью затопленными передними отсеками. Были сконструированы двойные борта в местах, где были котельные. На корме строящегося судна перекрыли колодец между надстройкой и ютом. Таким образом, палуба Британника теперь была целой и прерывалась только на носу.

Визуально самой поразительной новой особенностью были спасательные шлюпки. Вместо того, чтобы добавить лодки по длине шлюпочной палубы, по две на одну пару шлюпбалок, «Харланд энд Вольф» решили установить 8 пар шлюпбалок-кранов, намного больших, чем шлюпбалки на «Титанике» и «Олимпике». Каждая была способна держать до 6 шлюпок, и всего позволили бы «Британнику» нести 48 спасательных шлюпок, из которых две будут оснащены собственными двигателями и телеграфом. Выглядело это менее эстетично, но на деле это было (как показала практика 21 ноября 1916 года) довольно эффективно.

Спасательные шлюпки были также установлены на корме судна друг над другом.

В качестве меры предосторожности была добавлена и пневматическая почта от мостика до радиорубки.

Работа над «Британником» продолжалась в течение 1912 года, но медленнее, чем ожидалось. Спуск был отсрочен несколько раз, и только 26 февраля 1914 года «Британник» был спущен на воду. В соответствии с традицией Уайт Стар Лайн, никакой церемонии разбивания бутылки шампанского о борт корабля не было.

В течение следующих шести месяцев «Британник» медленно начал обретать форму самого большого и роскошного океанского лайнера Великобритании. Но работа шла медленно, так как Харланд и Вольф имели финансовые проблемы. И в августе 1914 года случилось то, что изменило судьбу «Британника»: началась Первая мировая война.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

длина корпуса – 269 м; ширина – более 28 м; высота от ватерлинии до шлюпочной палубы составляла 18,4 м; для работы двигателя использовались 29 паровых котлов для двух четырехцилиндровых паровых машин, связанных с наружными винтами (по 16 000 л. с.); общая мощность двигателя составляла 50 000 л. с.; скорость судна была до 25 узлов.

Военная служба

Война сильно повлияла на судостроительную промышленность. Верфям, имевшим контракты с Адмиралтейством, уделяли самое пристальное внимание, им же доставалась и большая часть доступного сырья. Адмиралтейство ничего не заказывало «Харланд и Вольф», фирма продолжала выполнение своих гражданских контрактов, но значительно медленнее. К сентябрю «Британник» был помещен в сухой док для установки винтов.

Порт Саутгемптона был реквизирован вооруженными силами для использования его в качестве основной отправной точки для отправки войск во Францию. «Уайт Стар Лайн» была вынуждена перенести свой порт приписки обратно в Ливерпуль. Кроме того, многие из судов компании были реквизированы Адмиралтейством. «Океаник (III)», «Селтик», «Седрик» и «Teutonic» были переоборудованы в коммерческие крейсера, а «Мегантик» и «Лаурентик» служили как военные транспорты. Большие «Британник» и «Олимпик» были поставлены на прикол до возникновения необходимости. 3 ноября «Олимпик» прибыл в Белфаст, где он провел следующие десять месяцев вместе со своим младшим братом.

Настал 1915 год. 1 сентября «Олимпик» был реквизирован как военный транспорт, а «Британник» все ещё стоял незаконченным в Белфасте.

К этому времени война, которая должна была закончиться к Рождеству 1914 года, вышла из-под контроля.

В Средиземноморье количество жертв увеличивалось, главным образом, из-за Дарданелльской кампании. Кунардеры «Аквитания» и «Мавритания» уже служили госпитальными судами, но их требовалось больше, и 13 ноября 1915 года «Британник» был реквизирован Адмиралтейством как госпитальное судно.

Работы по преобразованию незаконченного лайнера шли полным ходом. Каюты на верхних палубах были превращены в палаты, поскольку пациенты должны были быть как можно ближе к шлюпочной палубе. Обеденный зал и гостиная первого класса были переоборудованы в операционные и главную палату из-за их центральных местоположений. Хирурги, доктора и медсестры жили бы в каютах на палубе В, чтобы они были всё время близко к пациентам. Когда закончилось преобразование в госпитальное судно, на «Британике» могли поместиться 3309 пациентов, только «Аквитания» могла вместить больше, 4182 человека.

Внешне не все пошло, как было запланировано. Не было времени, чтобы оснастить корабль шлюпбалками-кранами. Поэтому было установлено пять пар шлюпбалок-кранов и 6 стандартных пар, которые не могли держать больше 2 шлюпок, так что было установлено меньшее количество шлюпок.

Судно было окрашено в международные цвета госпитального судна: белый борт, зеленая полоса вдоль корпуса, прерываемая в трех местах на каждом борту красными крестами. Трубы были окрашены в горчичный цвет, похожие трубы были у «Уайт Стар Лайн», но не было черной верхушки. Эти цвета гарантировали судну статус неприкосновенного для всех военных судов согласно Женевскому Соглашению. 14 декабря 1915 года капитану Чарльзу Бартлетту дали под командование «Госпитальное Судно Его Величества Британник» под номером G618. К Рождеству он был готов к первому плаванию.

23 декабря «Британник» отправился в первое плавание, направляясь в порт Мудрос на греческом острове Лемнос. Пять дней спустя он достиг Неаполя, единственный порт для взятия угля и воды перед Мудросом. Достигнув Мудрос в Канун Нового года, он начал прием жертв на борт, что заняло 4 дня. 9 января «Британник» прибыл в Саутгемптон и начал высаживать пациентов. Было сделано еще два рейса, но к весне 1916 года ситуация в Средиземноморье успокоилась и суперлайнеры более пока не требовались. «Британник» был поставлен на прикол в Саутгемптоне 12 апреля и стоял без дела в течение следующих пяти недель. Тогда из-за финансовых неприятностей, испытанных военными, было решено, что «Британник» будет возвращен к коммерческому обслуживанию «Уайт Стар Лайн». 18 мая он прибыл в Белфаст и 6 июня был освобожден от правительственного обслуживания. Но к сентябрю 1916 года еще раз усилилось наступление в Средиземноморье, и было очевидно, что большие плавучие госпитали опять будут востребованы

Гибель

4 сентября 1916 года капитану Бартлетту вновь дали под командование «Британник», и 24 сентября он был на пути в Средиземное море в четвертый раз. Еще один рейс был совершен между 20 октября и 6 ноября, но ситуация в Средиземноморье требовала, чтобы он вернулся туда практически незамедлительно. В воскресенье 12 ноября в 14:23 он отправился в шестой раз в Мудрос.

28 октября немецкая подлодка U73 под командой Густава Зисса поставила мины в канале Кеа — между островом Кеа и материковой Грецией. Во вторник утром 21 ноября «Британник» приближался к этим водам на скорости в 20 узлов.

В 8:12 утра судно внезапно сотряслось от взрыва в носу с правого борта. Майор Гарольд Пристлай немедленно принял командование и приказал медсестрам продолжать завтрак, так как капитан не давал приказа покинуть судно. Немногие думали, что ситуация была очень серьезна, и некоторые шутили, что протаранили подлодку. Тем временем капитан Бартлетт думал, как спасти судно, ведь оно уже кренолось на правый борт и погружалось носом в воду. Он приказал задраить переборки и начать рассылать сигналы SOS. Взрыв разрушил переборку у форпика, и, кроме того, пожарный туннель был также поврежден, таким образом, вода могла проникнуть в котельные. С затопленными четырьмя передними отсеками «Британник» все еще мог оставаться на плаву. Но ситуацию ухудшило то обстоятельство, что дверь в переборке между котельными № 5 и № 6 была не в состоянии закрыться, позволяя воде проходить дальше. Также тем утром по правому борту были открыты иллюминаторы для проветривания кают — теперь через них заливало палубу.

Зная это, капитан Бартлетт принял решение попробовать выбросить судно на мель у близлежащего острова Кеа. Он быстро отказался от этой идеи, так как в движущееся судно вода попадала быстрее. Первостепенным вопросом была эвакуация. Помощь была в пути, сигналы бедствия были приняты несколькими судами. Британский корабль «Scourge», вспомогательный крейсер «Heroic» и британский корабль «Foxhound» были одними из кораблей, принявших сигнал бедствия.

На борту «Британника» продолжалась эвакуация. Было несколько случаев паники; один из них, когда группа пожарных взяла шлюпку без спроса. Немногие шлюпки были спущены, но, так как судно все еще двигалось, команда отказалась спустить лодки, пока судно не остановится. Несмотря на эту предосторожность, произошёл несчастный случай — две лодки были спущены на воду и затянуты все еще вращающимся гребным винтом. Под винтом погиб 21 человек. Плюс еще 9 человек погибли на судне.

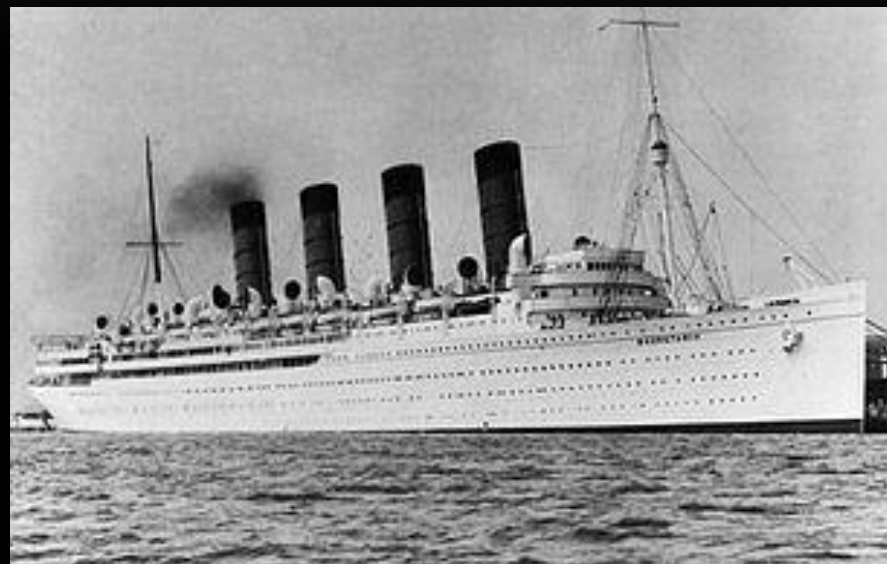
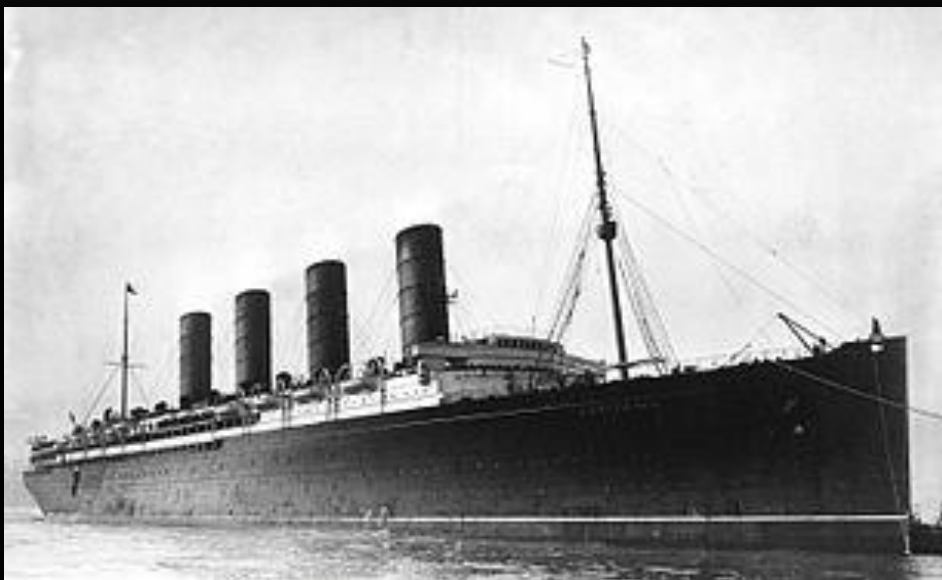
В 9:07 утра судно опрокинулось на правый борт и затонуло. Всего после взрыва прошло 55 минут. Капитан Бартлетт, который оказался в воде, подплыл к шлюпке, и его вытащили. К 10:00 «Scourge» достиг места гибели и начал подбирать оставшихся в живых.

Всего спаслись 1036 человек.

ДРУГИЕ КОРАБЛИ ТОЙ ЭПОХИ.

Мавритания и Лузитания

ЛУЗИТАНИЯ И МАВРИТАНИЯ



«Лузитания» (англ. *Lusitania*) — британский трансатлантический пассажирский турбоход, принадлежавший (как и однотипный лайнер «Мавритания») компании Cunard Line (рус. «Кунард Лайн», полное английское наименование *Cunard Steamship Line Shipping Company*). Корабль был торпедирован германской субмариной U-20 7 мая 1915 года и затонул за 18 минут в 19 км от берегов Ирландии. Погибло 1198 человек из 1960 находившихся на борту. Потопление пассажирского лайнера настроило общественное мнение многих стран (и, тем более, США) против Германии.

«Мавритания» (англ. *Mauretania*) — британский пассажирский лайнер, принадлежавший компании «Кунард Лайн». В 1909 году лайнер установил рекорд скорости, завоевав «Голубую ленту Атлантики». Это достижение оставалось непревзойдённым до 1929 года, пока немецкий лайнер «Бремен» не улучшил его.

«Лузитания» и однотипная «Мавритания» были меньше, чем новые гиганты «Уайт Стар Лайн» класса «Олимпик» спущенные на воду несколько лет позже. Хотя «кунардеры» были значительно быстрее, их скорость являлась недостаточной чтобы обслуживать линию еженедельно с разных берегов океана. Третий лайнер был необходим для еженедельных рейсов, и в ответ на заявление «Уайт Стар Лайн» о постройке третьего судна класса «Олимпик», «Кунард Лайн» заказала постройку «Аквитании». Подобно лайнерам «Уайт Стар», «Аквитания» была тихоходнее, но больше и роскошнее. Лайнеры класса «Олимпик» имели гораздо больше удобств, чем «Лузитания» и «Мавритания». В них располагались плавательный бассейн, турецкие бани, спортзал, корт для сквоша, множество кают с отдельной ванной комнатой.

«Лузитания», в отличие от лайнеров класса «Олимпик» имевших только поперечные водонепроницаемые переборки, также имела продольные переборки, проходившие вдоль судна по каждой стороне, между котельным, машинным отделениями и угольными бункерами, деля корпус на внешний и внутренний борт судна.

ГИБЕЛЬ ЛУЗИТАНИИ.



Над работой работали:

Идея-Мацуров Егор

Расказчик-Мацуров Егор

Ассистент- Рыжов Андрей

Текст-Мацуров Егор.

Картинки-Мацуров Егор

Источники : Wikipedia; журнал «Самые страшные кораблекрушения 20-ого века»;

О кораблестроение

ООО «Comics **Entertainment.**»