

История за час

Шинейд Фицгиббон **Титаник**

«Азбука-Аттикус» 2012

Фицгиббон Ш.

Титаник / Ш. Фицгиббон — «Азбука-Аттикус», 2012 — (История за час)

ISBN 978-5-389-07966-3

«Титаник», легендарный корабль, воплощенная мечта человечества, вызов, брошенный безбрежной и могучей стихии... Казалось, он – символ эпохи прогресса и процветания. И вот прекрасная мечта в одночасье оборачивается кошмаром. Цепь нелепых совпадений и случайностей приводит к мрачному финалу. С тех пор прошло больше ста лет, прогремели разрушительные войны и революции, мир изменился до неузнаваемости, а история легендарного лайнера все еще будоражит умы и волнует людские сердца. О «Титанике» написаны тома, ему посвящены знаменитые фильмы, но и по сей день события, разыгравшиеся в Атлантике в ту далекую страшную ночь, окутаны тайной...

Содержание

Введение	6
Битва за Северную Атлантику	8
Возвращение White Star Line	9
Строительство левиафана	11
Конец ознакомительного фрагмента.	14

Шинейд Фицгиббон Титаник

Sinead Fitzgibbon

TITANIC

History in an Hour

Originally published in the English by HarperCollins Publishers Ltd under the title: Titatic \odot Sinead Fitzgibbon, 2012

- © Бавин С., перевод на русский язык, 2013
- © Издание на русском языке, оформление. ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус», 2014

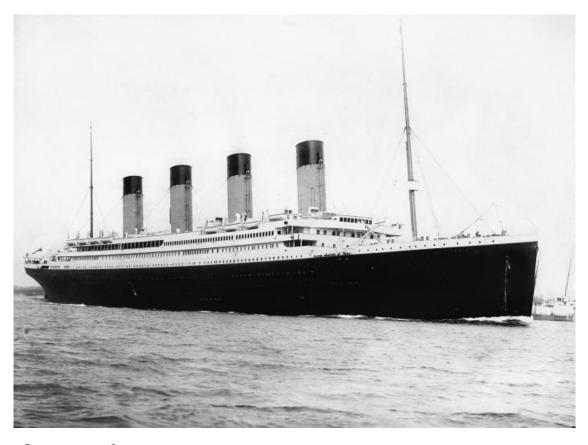
КоЛибри®

Введение

В среду 10 апреля 1912 г. корабль «Титаник» с 2000 пассажиров на борту отправился в первое плавание из английского порта Саутгемптон в Нью-Йорк.

«Титаник» считался жемчужиной в короне его владельцев, судоходной компании White Star Line. Только что построенный лайнер воплотил в себе все новейшие достижения морской инженерии и стал гордостью его создателей – судостроительной компании Harland & Wolff из Белфаста. Он был крупнейшим морским судном всех времен и, оборудованный со всей возможной роскошью, также и самым шикарным.

Неудивительно, что широко разрекламированный спуск на воду гигантского лайнера вызвал огромный интерес со стороны прессы. Сообщения о «Титанике» были на первых полосах всех национальных газет по обе стороны Атлантики, а сливки британского и американского общества, жаждущие погреться в лучах его славы, выстроились в очередь за билетами на первый рейс.



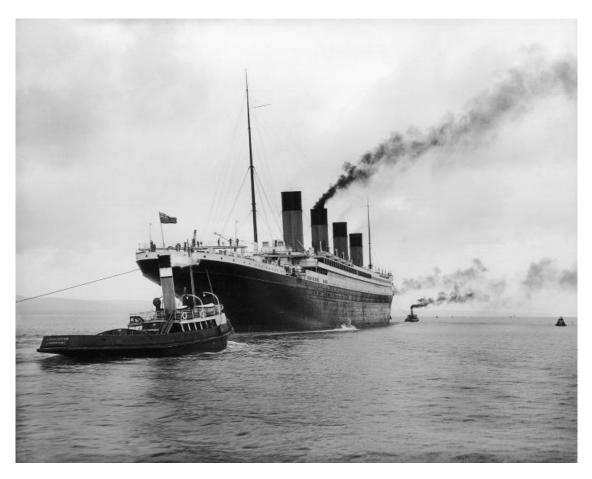
Отплытие обреченного лайнера

Возбуждение, связанное с торжественным отплытием «Титаника», было связано с ожиданием, что он побьет рекорд скорости, установленный «Мавританией» – судном, принадлежавшим главному конкуренту White Star Line, компании Cunard Line. Состязание за то, кто быстрее пересечет Атлантику, действительно помогло «Титанику» войти в историю, но, к великому сожалению, совсем по иным причинам.

К несчастью для всех пассажиров и членов экипажа, «Титанику» не суждено было прибыть в порт назначения. На четвертые сутки рейса, рассчитанного на неделю, этот триумф человеческой изобретательности и инженерной мысли посреди Атлантического океана столкнулся с большим айсбергом. Через два часа он ушел в подводную могилу на морском дне, захватив с собой свыше 1500 жизней.

Это рассказ о том, как из-за череды трагических происшествий вкупе с рядом человеческих ошибок первое плавание считавшегося непотопляемым корабля закончилось одной из крупнейших морских катастроф мирного времени.

Это история «Титаника».



«Титаник»

Битва за Северную Атлантику

Во второй половине XIX в. трансатлантические рейсы стали весьма выгодным делом. Число пассажиров увеличивалось во многом благодаря бесчисленным эмигрантам, покидающим Европу в поисках лучшей жизни в Америке. Кроме того, корабли приносили прибыль благодаря почтовым перевозкам между США и Великобританией.

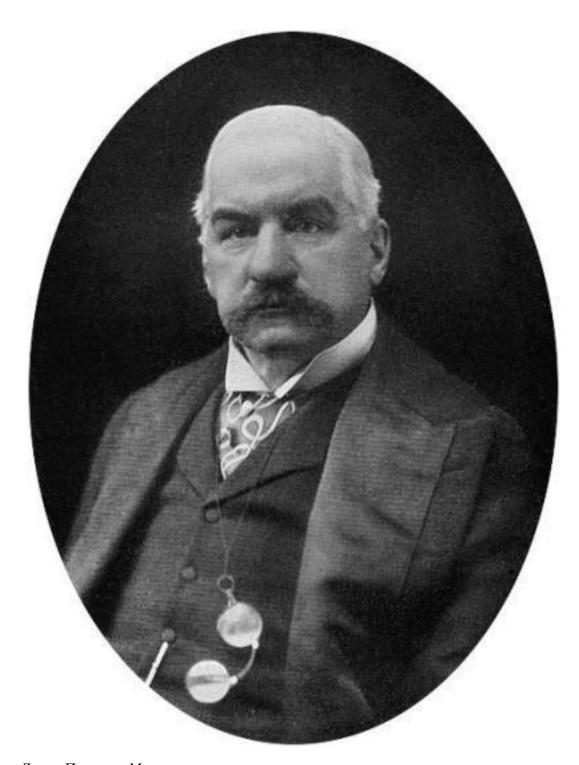
В 1839 г. Сэмюэл Кунард подписал первый в Великобритании контракт на трансатлантические почтовые перевозки, и компания Cunard Line превратилась в монополиста на этом чрезвычайно прибыльном маршруте. Все изменилось в 1868 г., когда пароходную компанию White Star Line – непосредственного конкурента Cunard Line – приобрел Томас Исмей. Выход White Star Line на трансатлантический рынок положил начало многолетней борьбе за господство в Атлантике. Положение осложнялось тем, что обеим компаниям пришлось конкурировать с зарождающимися судоходными компаниями Германии. Ставки были как никогда высоки.

В 1907 г. Кунард отправил в первое плавание новый лайнер «Лузитания» и, казалось, в очередной раз вышел в лидеры. «Лузитания» стала первым суперлайнером нового поколения. Вскоре к нему присоединился брат-близнец — «Мавритания». При водоизмещении около 30 480 тонн и длине 240 метров «Лузитания» и «Мавритания» были больше и роскошнее всех своих предшественников. Они должны были стать и быстроходнее. Многие ожидали, что Голубая лента — приз, присуждаемый океанскому лайнеру за рекордную скорость при пересечении Северной Атлантики, — достанется одному из них. Неудивительно, что руководство White Star Line все больше и больше жаждало догнать Кунарда.

Возвращение White Star Line

В ту пору White Star Line была частью целого конгломерата пароходных линий International Merchant Marine, принадлежащих американскому финансисту Д. П. Моргану. Джозеф Исмей, унаследовавший в 1899 г. от отца руководство White Star Line, в 1902 г. продал компанию Моргану с условием, что останется председателем и директором-распорядителем. Таким образом, при почти безграничных финансовых возможностях баснословно богатого инвестора Исмей-младший задумал осуществить возвращение White Star Line.

Летом 1907 г. Исмей с супругой присутствовали на обеде в лондонском доме лорда и леди Пирри. Пирри был партнером судостроительной компании Harland & Wolff из Белфаста. Его бизнес во многом зависел от новых контрактов на строительство судов для White Star Line, поэтому он был весьма заинтересован в успешном развитии компании Исмея. Известно, что во время обеда мужчины разработали дерзкий план, рассчитанный на то, чтобы взять верх над Cunard Line.



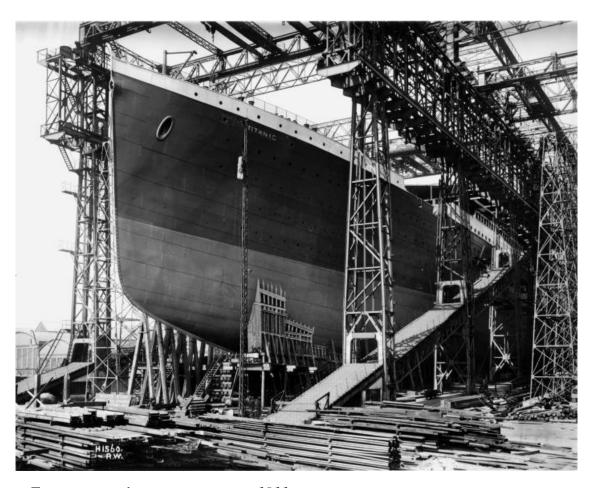
Джон Пирпонт Морган

С бесцеремонностью людей, распоряжающихся чужими деньгами, Пирри и Исмей решили, что Harland & Wolff построит для White Star Line три ультрасовременных парохода. Новые лайнеры должны были стать гигантами – как минимум на 50 % крупнее и на 30 метров длиннее «Лузитании» и «Мавритании». Предполагалось, что они предоставят пассажирам несравненные роскошь и комфорт. Кораблям-близнецам следовало придумать названия, которые соответствовали бы их размерам и великолепию. Были выбраны три имени: «Олимпик», «Титаник» и «Британник».

Строительство левиафана

После первой встречи Пирри и Исмей быстро приступили к работе. Корабли были задуманы настолько огромными, что компании Harland & Wolff пришлось провести полную реконструкцию строительных площадок. Верфи существенно модернизировали: три существующих стапеля превратили в два. Над ними предполагалось установить мостовой кран 67 метров высотой. Исмей пытался воздействовать на совет директоров нью-йоркского порта, добиваясь разрешения на строительство нового причала, достаточно обширного для того, чтобы принять новые гигантские суда. Проекты Пирри бесконечно обсуждались. Исмей вел трудные переговоры с руководством порта.

К концу 1908 г. удалось достигнуть соглашения с властями Нью-Йорка, чертежи корабля были завершены и наконец-то настало время начинать строительство. «Олимпик» и «Титаник» решили сооружать почти одновременно, а к строительству «Британника» приступить позже, после завершения двух первых лайнеров. 16 декабря был положен первый горизонтальный киль «Олимпика». Для «Титаника» это произошло тремя месяцами позже, 31 марта 1909 г.



«Титаник» в ходе строительства. 1911 г.

Строительство корабля – сложный процесс. Сначала в сухом доке собирается корпус (нижняя часть судна). По завершении корпус (все еще не более чем пустая оболочка) спускают по слипу на воду. Затем он закрепляется в достроечном бассейне, где устанавливается все необходимое оборудование, механизмы, аппаратура и прочее. Полностью оснащенный корабль возвращается в сухой док для монтажа винтов. И наконец после нанесения последнего слоя

краски буксиры выводят сверкающий новый корабль в гавань, где и передают счастливым владельцам.

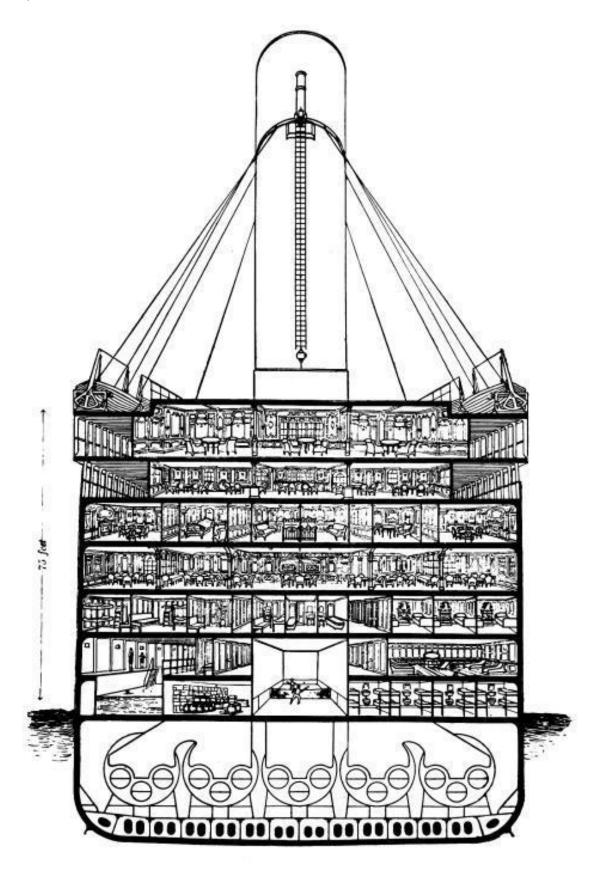


Схема «Титаника» в разрезе

Harland & Wolff вкладывали несметное количество человеко-часов в строительство «Олимпика» и «Титаника». Однако масштаб предприятия означал, что на создание корпусов потребуется как минимум 2 года. 20 октября 1910 г. «Олимпик» спустили со стапеля. Это стало поводом для радости, но все внимание было приковано к другому, более значительному событию, намеченному на 31 мая следующего года.

Стремясь извлечь выгоду из неизбежного общественного интереса к новым суперлайнерам, Harland & Wolff решила приурочить спуск корпуса «Титаника» на воду ко дню передачи новенького «Олимпика» компании White Star Line. Таким образом, частично построенный «Титаник» впервые станет на воду рядом с уже готовым кораблем. Невероятный интерес прессы к «Олимпику» и «Титанику» был гарантирован, и Harland & Wolff продала тысячи билетов на это мероприятие. В знаменательный день толпы зрителей вместе с высокопоставленными чиновниками собрались на трех специально сооруженных трибунах. Все жаждали лицезреть исторический момент.

Ровно в 12 часов 5 минут с громким хлопком взлетели две ракеты. Через пять минут – еще две. Это означало, что в 12.13 корпус «Титаника» начал спуск на воду. На стапель нанесли 23 тонны животного жира, мыла и ворвани, чтобы сдвинуть с места гигантскую конструкцию. Спуск продолжался 62 секунды, после чего корпус «Титаника» наконец оказался на плаву. В 15 часов того же дня компания Harland & Wolff официально передала «Олимпик» компании White Star Line. Судно вышло в море, взяв курс на Ливерпуль. На борту находились Морган, Исмей и другие известные лица. Честолюбивые мечты Джозефа Брюса Исмея и лорда Пирри наконец-то сбылись.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

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